

Phát triển giao thông thủy nội địa nhằm phục vụ logistics tại tỉnh Thái Bình

Nguyễn Cao Ý

Ngô Thị Thanh Hoa

Trường Đại học Giao thông vận tải

Dù có nhiều lợi thế và tiềm năng nhưng vận tải thủy nội địa ở tại Thái Bình vẫn chưa được chú trọng đầu tư đúng mức. Hiện tại vận tải thủy nội địa chỉ chiếm thị phần khá khiêm tốn do còn nhiều điểm nghẽn về tình kết nối, về cơ sở hạ tầng cũng như nguồn huy động vốn đầu tư. Thông qua việc nghiên cứu thực trạng hệ thống giao thông thủy nội địa tại tỉnh Thái Bình, đồng thời dựa trên cơ sở những khảo sát số liệu thực tế tại các địa phương, nhóm tác giả đã đưa ra những biện pháp thiết thực góp phần hoàn thiện và phát triển giao thông thủy nội địa tại Thái Bình.

1. Đặt vấn đề

Khu vực phía Bắc nói chung và khu vực tỉnh Thái Bình nói riêng có vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên thuận lợi để phát triển vận tải đường thủy nội địa với trên 42.000 km sông, kênh có khả năng khai thác vận tải, trong đó mới đưa vào tổ chức quản lý được trên 19.000 km, đạt 45%. Do đó, vẫn còn rất nhiều tiềm năng để đầu tư, khai thác và phát triển hoàn thiện vận tải thủy nội địa dọc các hành lang kinh tế, tạo điều kiện thúc đẩy loại hình dịch vụ vận tải đa phương thức, logistics phát triển trong giai đoạn hội nhập quốc tế hóa sâu rộng về mọi mặt hiện nay.

Hiện tại, Khu vực tỉnh Thái Bình cũng đang phải đối mặt với tình trạng quá tải về đường bộ trong khi đây là khu vực có điều kiện tự nhiên vô cùng thuận lợi cho việc phát triển vận tải thủy nội địa với nhiều sông kênh có thể khai thác vận tải và hàng trăm km đường bờ biển. Tuy nhiên trong thời gian vừa qua, vận tải thủy nội địa ở khu vực này phát triển chưa tương xứng với tiềm năng, chưa phát huy vai trò của mình trong hệ thống giao thông vận tải tại khu vực. Tốc độ tăng về sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy nội địa chưa cao và không ổn định. Việc đầu tư, khai thác phương tiện vận tải thủy trên các sông kênh cũng như xây dựng các cảng - bến xếp dỡ dọc các bờ sông còn mang tính tự phát.

2. Thực trạng phát triển hệ thống thủy nội địa tại tỉnh Thái Bình

2.1. Thực trạng các nguồn vốn và nhu cầu vốn đầu tư vào hạ tầng tuyến thủy nội địa tại tỉnh Thái Bình

Bên cạnh vốn từ các nguồn hỗ trợ (ODA) thì vốn từ ngân sách Nhà Nước được xác định là nguồn chính đầu tư cho phát triển hạ tầng đường thủy nội địa tại tỉnh Thái Bình. Đầu tư cho hạ tầng tuyến luôn là gánh

nặng cho ngân sách vì lượng đầu tư khá lớn trong khi nguồn thu trực tiếp từ khai thác bị hạn chế.

Nhu cầu về vốn đầu tư vào cơ sở hạ tầng thủy nội địa theo giai đoạn tại Tỉnh Thái Bình cũng khá cao.

Bảng 1. Khu phí đầu tư vào cơ sở hạ tầng thủy nội địa tại tỉnh Thái Bình

Giai đoạn	Cấp đường thủy	Chiều dài (m)	Khu phí xây dựng (tỷ đồng)	Khu phí xây dựng (tỷ đồng)	Tổng (tỷ đồng)
Giai đoạn đến năm 2020	V	49.160,00	68,82	100	168,82
	VII	431.000,00	46,55	435	481,55
		32266,00	115,37	535	650,37
Giai đoạn đến năm 2030	V	29706,00	83,16	290	373,16
	VII	102090,00	110,26	1065	1175,26
		131790,00	193,42	1355	1548,42
TỔNG		224650,00	308,79	1890	2198,79

Người: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam

Đầu tư cho cảng, bến trong những năm vừa qua tại tỉnh Thái Bình đã huy động được nguồn vốn từ các nguồn có thể như vốn ngân sách, vốn doanh nghiệp, vốn BOT, BT và các nguồn xã hội hóa của các tổ chức, cá nhân.

2.2. Thực trạng hệ thống cơ sở hạ tầng thủy nội địa tại tỉnh Thái Bình

Theo Thông tin số 46/2016/TT-BGTVT ngày 29 tháng 12 năm 2016, một phần sông Hồng giáp danh giữa tỉnh Thái Bình và Nam Định (Từ phao số "0" Ba Lạt hướng về phía Hà Nội và Cảng Việt Trì). Trong đó sông Đáy từ phao số "0" Cửa Đáy đến Ninh Bình còn được quy hoạch vào cấp đặc biệt đến năm 2030.

Hiện trạng một số công trình trên sông đặc biệt là hiện trạng hệ thống đường dây điện cao thế chạy ngang qua một số sông chính trên địa bàn khu vực nghiên cứu. Hầu hết các sông chính bao gồm đoạn sông Hồng chảy qua ba tỉnh, sông Luộc đều có đường dây điện cao thế bắc ngang qua các khúc sông. Với độ cao của hệ thống điện cao thế bắc qua các sông hiện nay sẽ không ảnh hưởng đến hoạt động vận tải thủy nội địa cũng như việc phát triển vận tải thủy nội địa trong tương lai khi áp dụng thí điểm vận chuyển con-

tainer trên một số tuyến vận tải thủy nội địa nhằm gia tăng thị phần vận tải thủy nội địa cũng như giảm áp lực vận tải lên đường bộ.

Ngoài hiện trạng hệ thống đường dây điện và cấp điện qua thế qua các sông chính trong khu vực nghiên cứu thì nhóm nghiên cứu còn đi khảo sát thực tế một số cầu tại Thái Bình. Cùng với việc khảo sát thực tế, nhóm tiến hành thu thập thông số kỹ thuật của tất cả các cầu bắc qua các sông chính trên các tuyến thuộc khu vực nghiên cứu từ nhiều nguồn khác nhau từ Cục đường thủy nội địa Việt Nam, một số thông số kỹ thuật cầu từ TED1, một số thông số kỹ thuật của cầu khác được thu thập từ Viện chiến lược phát triển giao thông vận tải.

Số liệu khảo sát thu thập được cho thấy, hiện nay trên các tuyến đường thủy nội địa nghiên cứu còn có những khúc cua với bán kính cong hẹp khoảng 200 m, những khúc có bán kính cong ở mức này sẽ gây khó khăn cho phương tiện thủy nội địa có tải trọng dưới 300 tấn hoạt động chứ chưa nói đến phương tiện có tải trọng lớn hơn. Đối với tuyến thủ nhất đi từ cụm cảng Ninh Bình tới cảng Hải Phòng qua đường sông Luộc. Trên sông Luộc có khoảng 7 điểm đèo với bán kính cong trong khoảng từ 200 m đến 250 m, cá biệt có hai đoạn cong Thăng Thủy và An Khê với bán kính cong lần lượt chỉ khoảng 195 m và 200 m; Ngoài ra cũng trên tuyến thủy nội địa này còn có khúc cong Độc bò trên sông Đào Nam Định với bán kính chỉ khoảng 200 m. Đây có thể được xem là những điểm đen trên tuyến thủy nội địa và cần phải ưu tiên giải quyết nếu muốn phát triển tuyến thủy nội địa này vận chuyển với phương tiện thủy có trọng tải lớn hay vận chuyển container.

Hệ thống cảng và bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh Thái Bình hiện tại đang tập trung trên 04 con sông do Trung ương quản lý và hành lang vận tải ven biển.

Mật độ sông khu vực này khá cao, trên mức bình quân cả nước (0,17km sông/1km² so với 0,127km/km² của cả nước), các sông chảy qua hầu hết các thành phố, các khu dân cư, khu công nghiệp tập trung. Các tuyến vận tải chính của khu vực gồm:

Tuyến Quảng Ninh — Hải Phòng đi Nam Định, Ninh Bình, Thái Bình, Hưng Yên, Hà Nam và Thanh Hóa. Hàng hóa vận chuyển chủ yếu là than đá xuất khẩu, than cho điện, cho sản xuất xi măng, cho công nghiệp khác và cho tiêu dùng; các loại vật liệu xây dựng: đá, cát, sỏi, gạch, ngói, sắt xây dựng, nguyên liệu và vật tư xi măng, thiết bị, sắt và phối thép, phân bón, lúa gạo, xăng dầu ... Tuyến Quảng Ninh — Ninh Bình là tuyến vận tải cấp III -IV, có tổng chiều dài là 266,5 km với nhiều đoạn nhỏ có chiều dài từ 3 km đến 33,5 km. Trong đó kích thước lòng tàu trên các đoạn có sự khác biệt lớn. Chiều rộng trung bình của tuyến trên các đoạn là 40 - 60m (rộng nhất là đoạn sông Cấm 150 m), độ sâu luồng đạt từ 1,6 đến 4,5m.

Tuyến vận tải ven biển khu vực nghiên cứu tập trung chủ yếu là tuyến Quảng Ninh — Ninh Bình,

Thanh Hóa, Nghệ An và một số lượng khác từ khu vực Quảng Ninh, Ninh Bình đi các tỉnh Bắc Trung Bộ, một số tuyến từ bờ ra đảo và giữa các đảo. Ngoài ra đi qua khu vực nghiên cứu của tỉnh còn có tuyến vận tải ven biển kết nối trực tiếp các tỉnh nằm dọc theo ven biển từ Quảng Ninh đến Quảng Bình(Theo quyết định số 2495/QĐ-BGTVT ngày 30/06/2014). Tuyến vận tải ven biển này có 2 cấp quản lý, một là Cục đường thủy nội địa Việt nam (quản lý các tàu SI và SII) và Cục Hàng hải Việt Nam (quản lý các tàu SB).

Phương tiện vận tải sử dụng hiện nay chủ yếu là phương tiện tự hành, chiếm khoảng 80- 85% tổng số phương tiện có. Trọng tải tàu sông phổ biến nhỏ hơn hoặc bằng 300 tấn (<=300 tấn); Đoàn sà lan đẩy, kéo phổ biến 2 - 4 sà lan/đoàn với đầu kéo đẩy công suất 150-300CV, sà lan có trọng tải bình quân 400 tấn/sà lan; tỷ lệ chiếm khoảng <10% so với số lượt phương tiện thông qua các tuyến. Tàu mang cấp VR-SB: số lượng tàu sông được mang cấp VR-S-B hoạt động trên các tuyến ven biển.

2.3. Đánh giá nguồn nhân lực của các cảng, bến cảng trên địa bàn tỉnh Thái Bình

Theo khảo sát của nhóm nghiên cứu, do tính thời vụ trong hoạt động bốc xếp hàng hóa tại các cảng và tùy theo loại hàng hóa, luồng hàng thông đồng nên các Cảng chỉ thuê lao động theo từng đơn hàng mà không tuyển dụng lao động thường xuyên để giảm chi phí, hiện tượng này thì khá phổ biến ở những cảng nhỏ và thuộc tư nhân quản lý. Đối với nhóm lao động thuộc biên chế của các đơn vị cũng có sự chênh lệch lớn. Số lao động này gồm lao động trực tiếp, là các nhân viên điều hành, điều độ tại cảng, nhân viên bảo vệ, nhân viên kho bãi trên cảng... và lao động gián tiếp tại các tổ chức năng tại cảng.

Bảng 2. Thống kê lao động (t) vượt số cảng chính ở Thái Bình

Tên cảng	Số lao động trong tỉnh bình	Số lao động trong danh sách	Trong đó.		Số lao động được đào tạo về vận tải và logistics
			Lao động quản tiếp	Lao động trực tiếp	
Cảng thủy nội địa nhà máy nhiệt điện Thái Bình 1	50	50	4	46	0
Cảng thủy nội địa hồ chứa venacoman	280	280	40	240	0
Cảng thủy nội địa xăng dầu đầu cầu Thái Bình	115	15	2	13	0

Nguồn: Nhóm nghiên cứu khoa học và công nghệ

Số lượng người lao động tại các đơn vị được đào tạo về vận tải và logistics chiếm tỷ trọng rất nhỏ và gần như là không có ai có bằng cấp chuyên ngành về logistics, xuất nhập khẩu hay điều khiển các quá trình vận tải trong tổng số lao động của các đơn vị. Một số cảng thủy nội địa có người lao động có bằng cấp nghiệp vụ liên quan đến logistics nhưng cũng chỉ là đã tham gia những khóa đào tạo ngắn hạn và được cấp giấy chứng nhận hoặc chứng chỉ về nghiệp vụ logistics, nghiệp vụ xuất nhập khẩu. Điều đó cho thấy nhu cầu cần được đào tạo, tái đào tạo và nâng cao trình độ

người lao động của hệ thống các đơn vị là cấp thiết trong giai đoạn hiện nay.

2.4. Đánh giá khả năng kết nối vận tải đa phương thức trên địa bàn tỉnh Thái Bình

Hiện tại ở Tỉnh Thái Bình có các hình thức vận tải sau: Đường bộ, đường thủy, đường ống (không có đường sắt, đường không). Theo nhóm điều tra nghiên cứu thì tỉnh Thái Bình hiện vẫn chưa có quy hoạch cụ thể về sự phối hợp giữa các hình thức vận tải, cụ thể là quy hoạch phát triển vận tải đa phương thức của tỉnh.

Bảng 3. Hiện trạng kết nối giao thông các cảng thủy nội địa tại Thái Bình

Tên bến cảng	Địa phận	Sông	Kết nối	
			Đường bộ	Đường thủy ven biển
Cảng Nhà máy nhiệt điện TB1	Xã Mỹ Lộc, Huyện Thái Thụy	Bờ trái, Sông Trà Lý	QL37, QL37B	Cửa biển
Cảng Hòa Chiếm no Vinacom	Xã Hải Lạc, Huyện Thái Thụy	Bờ trái, Sông Trà Lý	QL37, QL37B	-
Cảng thủy nội địa xăng dầu dân khí Thái Bình	Huyện Vũ Thư	Bờ trái, Sông Hồng	QL10	-
Cảng Nhà máy nhiệt điện TB2	Xã Mỹ Lộc, Huyện Thái Thụy	Bờ trái, Sông Trà Lý	QL37B	Cửa biển

Nguồn: Nhóm nghiên cứu khảo sát và tổng hợp

Qua đây có thể nhận thấy sông Luộc đóng một vai trò lớn trong việc kết nối tuyến đường thủy số 1 và số 2 với tuyến ven biển số 3. Trong khi sông Trà Lý lại đóng vai trò kết nối tuyến số 2 và số 3. Do đó, nếu phát huy vai trò này nhằm rút ngắn khoảng cách giữa các tuyến vận tải Quốc gia cũng như tận dụng các ưu thế nhằm phát triển hệ thống giao thông đường thủy nội địa phục vụ phát triển kinh tế - Xã hội thì hai tuyến sông Trà Lý và sông Luộc đóng một vai trò vô cùng quan trọng.

2.5. Đánh giá thực trạng khối lượng hàng hóa qua các cảng trên địa bàn tỉnh Thái Bình

Trong những năm qua, luồng chạy tàu trên các tuyến vận tải đường thủy nội địa chính đã được cải thiện theo các tiêu chuẩn kỹ thuật, đặc biệt là độ sâu luồng chạy tàu, hệ thống báo hiệu được lắp đặt và duy tu, bảo dưỡng nhằm đáp ứng được nhu cầu vận tải; hệ thống cảng, bến phát triển tạo điều kiện cho phương tiện bốc xếp, trung chuyển hàng hóa, hành khách. Tuy nhiên, vận tải thủy nội địa cũng gặp không ít khó khăn, như điều kiện thời tiết, khí hậu khắc nghiệt và diễn biến bất thường; chi phí đầu vào cao, cước vận tải không tăng. Trong hoàn cảnh khó khăn chung, các doanh nghiệp, cá nhân kinh doanh vận tải thủy nội địa đã khắc phục khó khăn, giảm chi phí đầu vào và tận dụng khai thác tối đa lợi thế để tiếp tục hoạt động và phát triển.

3. Một số giải pháp phát triển thủy nội địa tại tỉnh Thái Bình

- Về nguồn vốn

Cùng với định hướng chung trong việc xã hội hóa đầu tư vào ĐTNĐ, UBND tỉnh Thái Bình nên đẩy mạnh kêu gọi đầu tư theo hình thức BOT, PPP, trái phiếu

Chính phủ cho các dự án trọng điểm phát triển kết cấu hạ tầng giao thông ĐTNĐ; tăng cường huy động vốn đầu tư xây dựng và bảo trì kết cấu hạ tầng ĐTNĐ; đẩy mạnh công tác xã hội hóa quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng theo hướng tăng cường huy động vốn ngoài ngân sách nhà nước cho đầu tư xây dựng, bảo trì kết cấu hạ tầng ĐTNĐ.

- Thu phí sử dụng đối với các hàng tàu vận tải đường thủy nội địa để khắc phục tình trạng thiếu tài chính cho duy tu các tuyến đường thủy hiện có. Xem xét cơ chế thu phí sử dụng đường thủy, bao gồm phí đăng ký tàu hàng năm, phí sử dụng luồng hàng hải, thuế nhiên liệu và phí khu vực trước cảng.

- Đầu tư cải tạo tình không cầu và mở rộng các đoạn bán kính cong nhỏ: Tập trung nguồn vốn vào cải tạo bán kính cong nhỏ

- Cải tạo và nạo vét luồng lạch: Do điều kiện hệ thống sông ngòi của khu vực phía Bắc nội chung và khu vực tỉnh Thái Bình nói riêng, đang bị sa bồi cùng với lượng nước phi thượng nguồn hạn chế do hệ thống thủy điện, nên luồng ra vào các cửa sông đến cảng bị hạn chế.

- Cải tiến động cơ và đội tàu trong giao thông vận tải đường thủy nội địa. Giải pháp này tập trung vào việc thúc đẩy hiện đại hóa đội tàu nhằm nâng cao hiệu quả của động cơ trong hoạt động của đội tàu thông qua việc xã hội hóa nguồn vốn đầu tư.

- Phân định trách nhiệm rõ ràng đối với các đoạn tuyến trong mạng lưới ĐTNĐ giữa Cục đường thủy nội địa và Cục Hàng hải ở những điểm kết thúc của đường thủy nội địa và điểm bắt đầu của vận tải biển ven bờ.

- Cần xem xét có cơ chế đặc thù cho việc đầu tư của khối tư nhân theo hình thức hợp tác công tư vào việc phát triển hệ thống đường thủy nội địa.

Tài liệu tham khảo

Luis C. Blanca, M.Baher El-Hifnawi (2014). Thúc đẩy thương mại thông qua giao thông vận tải có sức cạnh tranh và ít khí thải. Tuyến đường thủy nội địa và đường biển ở Việt Nam. World Bank.

Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

Nghiên cứu lập Dự án Đầu tư Xây dựng công trình nâng cấp tuyến hành lang đường thủy số 2 (Quảng Ninh — Hải Phòng — Thái Bình — Nam Định — Ninh Bình).

Dự án Phát triển Giao thông Đồng bằng Bắc Bộ (NDTDP) tuyến hành lang đường thủy số 3 Hà Nội — Cửa Lạch Giang (hành lang sông tiếp xúc với biển).