

VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA TRONG VIỆC KẾT NỐI GIỮA HỆ THỐNG CẢNG CẠN VÀ CẢNG BIỂN TẠI KHU VỰC PHÍA BẮC

NGUYỄN CAO Ý

NGUYỄN THỊ VÂN HÀ

DƯƠNG HỮU TUYẾN

NGUYỄN VIỆT THANH

Trường Đại học Giao thông vận tải

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Tại Việt Nam, đường thủy chiếm khoảng 18% thị phần vận tải hàng hóa toàn ngành giao thông vận tải và đạt tốc độ tăng trưởng trung bình về vận chuyển 4,85%/năm ở phía bắc, 6,4% ở miền trung và 8,7% ở khu vực phía nam. Giá cước vận tải đường thủy nội địa thuộc diện thấp nhất, chỉ bằng 25 - 30% so với đường bộ và rất thích hợp cho việc vận chuyển hàng container. Tuy nhiên hiện nay việc kết hợp các phương thức vận tải trong vận tải thủy nội địa tại khu vực phía Bắc đặc biệt giữa hệ thống cảng cạn ICD và các cảng biển còn nhiều hạn chế và phát triển chưa tương ứng với tiềm năng của ngành thủy nội địa. Tăng cường giải pháp kết nối giữa hệ thống cảng cạn ICD và các cảng biển bằng vận tải đa phương thức cũng chính là một hoạt động xương sống của dịch vụ logistics và là tiền đề của việc cung cấp dịch vụ tích hợp 3PL của các doanh nghiệp logistics ở khu vực phía Bắc.

2. PHÂN TÍCH THỰC TRẠNG VỀ VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA TẠI KHU VỰC PHÍA BẮC HIỆN NAY

Vận tải thủy nội địa bao gồm vận tải đường sông và vận tải ven biển được coi là phương thức vận tải sạch do sử dụng ít nhiên liệu hóa thạch, thải ít khí nhà kính và an toàn hơn so với

các phương thức vận tải khác.

Tại khu vực phía Bắc, vùng Đồng bằng sông Hồng, phần lớn hàng hóa (71%) được chuyên chở liên tỉnh và nội vùng bằng đường bộ và đường thủy nội địa qua ba hành lang vận chuyển. Các hành lang vận chuyển hàng hóa này được liệt kê dưới đây

- Hành lang số 1: Quảng Ninh - Hải Phòng - Phả Lại - Hà Nội - Việt Trì
- Hành lang số 2: Hải Phòng - Thái Bình - Hà Nam - Nam Định - Ninh Bình - Quảng Ninh
- Hành lang số 3: Hà Nội - Đáy/Lạch Giang.

Phương thức vận tải này có ưu thế về khối lượng hàng vận chuyển và chi phí rẻ nhưng lại hạn chế về tốc độ dẫn đến thời gian vận chuyển dài, vận tải thủy nội địa tại Việt Nam nói chung và khu vực phía Bắc hiện chủ yếu được sử dụng để vận chuyển các mặt hàng nông sản (gạo) và các loại hàng rời có khối lượng lớn khác (*xi măng, than đá,...*), đặc biệt là ở đồng bằng sông Hồng, nơi có mạng lưới đường thủy dài hơn và chất lượng cao hơn. Nhiều mặt hàng vốn trước đây chủ yếu đi bằng đường bộ như quặng, xi măng, sắt thép, nông sản,... nay đã chuyển sang đường thủy để giảm chi phí vận tải. Bên cạnh sản lượng tăng, lĩnh vực đường thủy đang có xu hướng phát triển các phương tiện vận tải hàng hóa trọng tải lớn, từ vài nghìn tấn trở lên, để

chạy sâu trong nội địa và kết nối với tuyến vận tải ven biển đã được mở từ Quang Ninh - Kiên Giang. Phương tiện sông pha biển (tàu SB) có sự gia tăng nhanh chóng, với hơn 600 tàu và gần 1.000 doanh nghiệp tham gia tuyến vận tải ven biển chỉ sau 2 năm đưa vào khai thác (từ năm 2014).

Mặc dù có tiềm năng rất lớn cũng như nhu cầu vận chuyển bằng vận tải thủy nội địa khá cao, nhất là vận tải ven biển nhưng việc phát triển vận tải thủy nội địa của Việt Nam nói chung và khu vực phía Bắc nói riêng hiện còn nhiều bất cập.

- *Nguyên nhân khách quan:* Các sông lớn ra biển hàng năm, do bồi lắng phù sa nên không đủ độ sâu để các tàu lớn có thể đi vào trong vùng. Tuy nhiên, hệ thống sông ngòi chưa được đầu tư nâng cấp và nạo vét thường xuyên hàng năm, khiến lòng kênh hẹp và cạn dần. Đây là một trong những nguyên nhân gây thường xuyên ùn tắc giao thông thủy thời gian qua, gây mất an toàn giao thông đường thủy và thời gian vận chuyển hàng hoá.

- *Nguyên nhân chủ quan:* Thứ nhất, Hệ thống các cảng biển, cảng nội thủy, bến bãi,... đặc biệt là cơ sở vật chất, cơ sở hạ tầng, thiết bị chuyên dụng xếp dỡ hàng hoá, chưa đáp ứng yêu cầu hoạt động vận chuyển. Đầu tư cho hệ thống luồng lạch chưa tương thích với tiềm năng, chỉ chiếm khoảng 3% tổng nguồn vốn đầu tư cho vận tải trong khi đó con số tương ứng cho vận tải đường bộ là khoảng 80%. Chính vì vậy, việc đầu tư nạo vét luồng lạch, duy trì và mở các tuyến thủy nội địa ít được quan tâm, nhiều cảng chỉ có thể đón được tàu nhỏ và siêu nhỏ nên không khai thác được hết năng lực. Thứ hai, đội tàu sông có năng lực chuyên chở nhỏ với khả năng chở trung bình từ trên dưới 1.000 tấn - nhỏ hơn rất nhiều so với chuẩn quốc tế nên không mang lại hiệu quả kinh tế từ cỡ tàu. Thứ ba, việc quản lý các cảng hiện đang được phân cấp cho nhiều đơn vị và phát sinh nhiều cảng tự phát tại các khu công nghiệp dẫn đến an toàn hàng hải bị đe dọa.

3. PHÂN TÍCH THỰC TRẠNG HỆ THỐNG CẢNG CẠN TẠI KHU VỰC PHÍA BẮC HIỆN NAY

3.1. Thực trạng trung tâm logistics

Tại khu vực phía Bắc, Trung tâm logistics Tiên Sơn được đưa vào hoạt động đầu tiên vào năm 2009 với quy mô khu đất khoảng 11,5 ha. Hai trung tâm logistics Cái Lân - VOSA (Quảng Ninh) và Green - Đình Vũ (Hải Phòng) thành lập trong năm 2012. Các trung tâm logistics này có vị trí gần với các cảng Cái Lân (Quảng Ninh) và Đình Vũ (Hải Phòng) nên từ khi hình thành đã hỗ trợ đắc lực cho hoạt động khai thác cảng biển.

Bảng 1: Đặc điểm trung tâm logistics tại Miền Bắc – Việt Nam

TT	Vùng/Tên trung tâm logistics	Địa bàn	Diện tích, đặc điểm	Năm thành lập
1	TT Logistics Cái Lân – VOSA	Quảng Ninh	7 ha, 6.500 m ² kho chứa nông sản, 50.000 m ² kho tổng hợp, 12.500 m ² kho chuyên dụng khác	2012
2	TT Logistics Green – KCN Đình Vũ	Hải Phòng	7.5 ha, 100.000 TEU/năm	2012
3	Trung tâm Tiên Sơn – KCN Tiên Sơn Bắc Ninh	Bắc Ninh	11.5 ha, kho hàng 31.000 m ² , bãi chứa 40.000 m ²	2009

Hầu hết các trung tâm logistics có quy mô và vai trò như trung tâm logistics cấp vùng được đặt tại các vị trí thuận lợi, tận dụng lợi thế cảng biển, có tính kết nối với các khu vực kinh tế năng động trong các vùng kinh tế trọng điểm. Cụ thể là,

trung tâm logistics Tiên sơn kết nối với Bắc Ninh, Hà Nội và Vĩnh Phúc với các đường liên kết thuận tiện đến Hải Phòng và Quảng Ninh qua đường bộ, và với Trung Quốc, Lạng Sơn qua đường sắt; trung tâm logistics Cái Lân – VOSA Quảng Ninh có vị trí kề với cảng Cái Lân; trung tâm logistics Green đối diện hệ thống cảng Đình Vũ; trung tâm logistics Green nằm trong KCN Đình Vũ, Hải Phòng; (Cục Hàng hải Việt Nam, 2013; Lâm, 2010; Portcost, 2014).

Công suất thiết kế của trung tâm logistics Cái Lân – VOSA có công suất container lưu chuyển trong năm là 2000 TEU/năm, lượng hàng rời lưu chuyển trong năm là 500.000 tấn/năm, trung tâm logistics Green – KCN Đình Vũ có công suất container lưu chuyển trong năm là 100.000 TEU/năm. Hệ thống kho của các trung tâm logistics hiện có khá đa dạng về chủng loại, trong đó, hầu hết các trung tâm có kho ngoại quan và kho nội địa, một số trung tâm có các kho hàng đặc biệt như kho nông sản, kho cà phê,... với những yêu cầu và tiêu chuẩn kỹ thuật chuyên biệt như hệ thống kiểm soát độ ẩm, hệ thống thông gió. Các trung tâm logistics (trừ Cái Lân – VOSA) đều được trang bị các trang thiết bị bốc xếp như hệ thống kệ, hệ thống cửa xuất nhập, hệ thống sàn nâng tự động (Dock Levelers).

Số lượng và phân bố, các trung tâm logistics tại khu vực phía Bắc có số lượng ít, mới phát triển trong những năm gần đây. Vị trí đặt các trung tâm logistics hiện có chủ yếu sử dụng hệ thống giao thông đường bộ.

Quy mô và phạm vi dịch vụ các trung tâm nhìn chung còn nhỏ và chủ yếu phục vụ một số DN trong khu vực KCN, chưa phát triển đến quy mô phục vụ một ngành. Phần lớn các trung tâm có quy mô đầu tư chưa đồng bộ nên đã hạn chế vai trò cũng như các chức năng cơ bản của một

trung tâm logistics. Các trung tâm logistics Miền Bắc còn thiếu nhiều dịch vụ đặc thù để tạo ra giá trị gia tăng cao cho khách hàng sử dụng dịch vụ của trung tâm. Lượng khách hàng có thể phục vụ được còn ít, quy mô và chất lượng dịch vụ hạn chế là những yếu tố dẫn đến các trung tâm logistics chưa thể đóng vai trò là điểm thu hút đầu tư trong nước và quốc tế. Tính liên hoàn liên kết giữa các trung tâm logistics chưa cao. Từng trung tâm được đầu tư chủ yếu để phục vụ lợi ích của doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ trung tâm logistics mà chưa phối hợp trong định hướng chung, chính sách chung phục vụ cho lợi ích và chính sách kinh tế – xã hội (Lâm, 2010; Portcoast, 2014; Xuân và Kiệm, 2012).

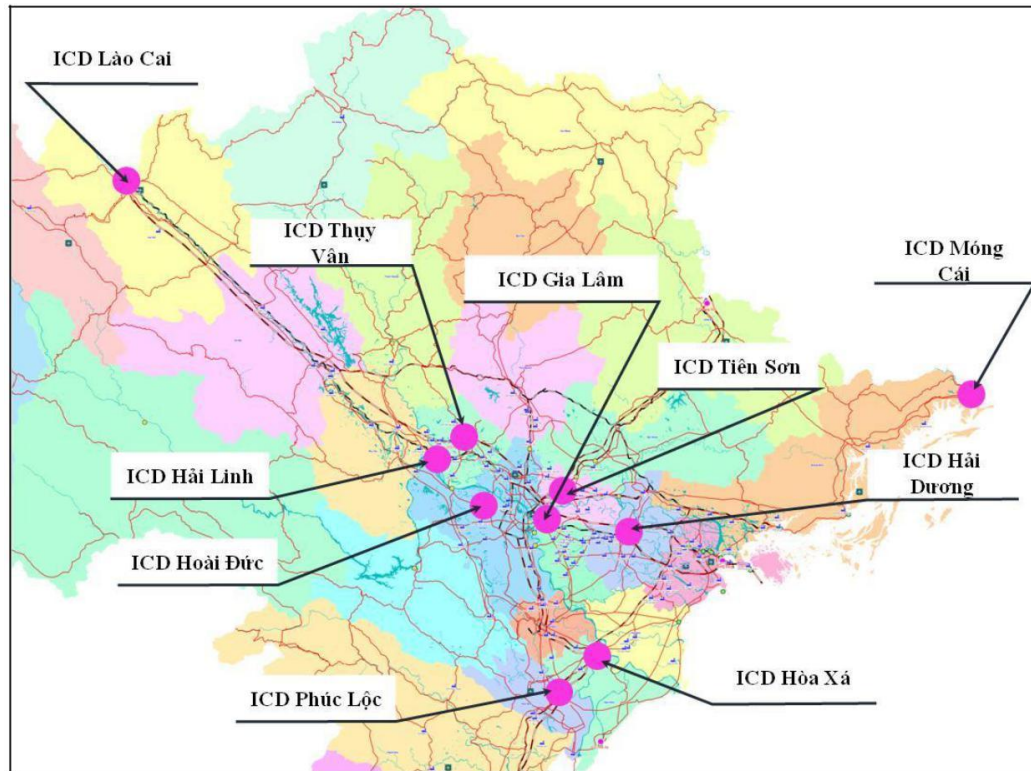
3.2. Thực trạng hệ thống cảng cạn ICD tại khu vực phía Bắc

Hiện có 10 ICD kết nối với cảng biển Hải Phòng, nằm trên địa bàn Hà Nội (cảng cạn Gia Thụy, cảng cạn Mỹ Đình), Phú Thọ (cảng cạn Thụy Vân, cảng cạn Hải Linh), Hải Dương (cảng cạn Hải Dương), Bắc Ninh (cảng cạn Tiên Sơn), Lào Cai (cảng cạn Lào Cai); Ninh Bình (cảng cạn Phúc Lộc), Nam Định (cảng cạn Hòa Xá), Quảng Ninh (cảng cạn Móng Cái). Khoảng cách bình quân từ các ICD đến cảng Hải Phòng là 120 km; gần nhất là cảng cạn Hải Dương với 50 km, xa nhất là cảng cạn Lào Cai với 400 km; Duy nhất cảng cạn Lào Cai có kết nối đường sắt; cảng cạn Phúc Lộc kết nối với đường thủy nội địa các cảng cạn còn lại chỉ có đường bộ; Tổng diện tích các ICD khoảng 70 ha; Diện tích của các cảng cạn tại miền Bắc phổ biến nhỏ hơn 10 ha, nhỏ nhất là 1ha (ICD Gia Thụy) và chỉ có 3 cảng cạn lớn hơn 10ha; phần lớn không có khả năng mở rộng ở vị trí hiện tại. Tổng lượng container thông qua các ICD bình quân khoảng dưới 50.000 TEUs/năm, khoảng 0,2% lượng container qua cảng Hải Phòng. ICD Tiên Sơn

hiện có lượng hàng thông qua lớn nhất với 7.000 TEU/tháng.

Các ICD tại miền Bắc được đánh giá là số lượng còn ít, diện tích và quy mô khai thác nhỏ, một số chưa có các trang thiết bị xếp dỡ chuyên dụng. Hiện chủ yếu chỉ sử dụng đường bộ, mới có 1 cảng kết nối với đường sắt và 1 kết nối với

đường sông. Phạm vi khai thác còn hạn chế, chủ yếu chỉ cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ, cho thuê kho bãi và một số dịch vụ có liên quan. Hiệu quả về chi phí vận tải từ kho chủ hàng tới cảng biển còn thấp, chưa có sự gắn kết chặt chẽ giữa các cảng biển và các công ty vận tải biển.



Nguồn: Viện chiến lược phát triển giao thông vận tải

Hình 1. Hiện trạng mạng lưới cảng cạn phía Bắc

Đánh giá đặc điểm mạng lưới cảng cạn phía Bắc: Có xu hướng cách xa cảng biển; Dàn hình thành trên các hành lang vận tải container chính; Chủ yếu chỉ kết nối bằng đường bộ; Chưa tạo được hiệu quả vận tải rõ rệt giữa cảng biển và nguồn hàng; Quy mô còn nhỏ, chủ yếu dưới 10ha; Hiệu quả kinh doanh khai thác chưa cao; Chưa được quy hoạch phát triển hợp lý.

4. THỰC TRẠNG MÔ HÌNH CHUỖI CUNG ỨNG HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA PHÍA BẮC

Một phần trong chuỗi cung ứng container hàng rời tại khu vực phía Bắc được thực hiện bởi công ty vận tải biển Vinalines Container (Vinalines Container). Công ty cung cấp dịch vụ trucking (vận chuyển) cho các khách hàng có nhu cầu tại khu vực Việt Trì từ điểm đầu đến cảng Hải Linh, tiếp theo các container sẽ được

bốc xếp và vận chuyển từ cảng Hải Linh, Việt Trì về các cảng tại Hải Phòng bằng Sà lan. Sau đó, hàng hóa sẽ tiếp tục được đội tàu container của Vinalines Container vận chuyển đi các tỉnh miền Trung và miền Nam.

Vấn đề hạn chế của vận tải thủy phía bắc là đường sông cạn chỉ thích hợp chạy loại sà lan cỡ nhỏ. Độ dốc của sông lớn nên khi tàu chạy từ Hải Phòng về Việt Trì mất tới 48 giờ. Cầu sông Đuống hạn chế tính không nên chỉ cho phép sà lan được xếp tối đa 2 lớp container. Do đó, nhiều năm qua không có doanh nghiệp nào khai thác vận tải container trên tuyến này. Điểm cạnh tranh được kỳ vọng là giá cước thấp, một container loại 40 feet từ cảng Hải Phòng lên

Việt Trì chi phí khoảng 6-7 triệu đồng, bằng một nửa so với đường bộ. Tuy vậy, thời gian chuyên chở hàng hóa lại dài hơn, trung bình một tàu hàng đi chuyển 18 giờ từ Việt Trì đi Hải Phòng trong khi đường bộ chỉ 6 giờ. Do đó, đường thủy chỉ thích hợp vận chuyển các mặt hàng vật liệu xây dựng, phân bón, quặng, hàng tiêu dùng... vận tải container bằng đường thủy ở phía Nam chiếm tới 80% khối lượng. Còn ở phía Bắc, hàng hóa hoàn toàn vận chuyển bằng đường bộ, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn và ùn tắc giao thông. Đơn vị vận tải Vinaline container đã tiếp nhận hơn 70 container từ các doanh nghiệp vật liệu xây dựng tại Phú Thọ, Lào Cai trong.



Hình 2. Chuỗi cung ứng hàng rời bằng container tại khu vực phía Bắc

5. MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM PHÁT TRIỂN VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA ĐỂ TĂNG TÍNH KẾT NỐI GIỮA HỆ THỐNG CẢNG CẠN VÀ CẢNG BIỂN Ở KHU VỰC PHÍA BẮC

- Nâng cấp Hành lang số 1 (Quảng Ninh– Hải Phòng–Phả Lại–Hà Nội–Việt Trì) từ đường thủy Cấp II lên Cấp I.

Hành lang đường thủy tập nập nhất khu vực phía Bắc, tính theo lượng hàng hóa được vận chuyển hiện thời và dự báo tăng trưởng, là Hành lang số 1 (Việt Trì –Hà Nội–Phả Lại–Hải Phòng–Quảng Ninh).

- Nâng cấp Hành lang số 2 (Hải Phòng–Ninh Bình) từ đường thủy Cấp III lên Cấp II

- **Nâng cấp Hành lang số 3 (Hà Nội–Đáy/Lạch Giang) từ đường thủy Cấp III lên Cấp II**

- **Phát triển cơ sở hạ tầng đường thủy nội địa và xử lý hàng hoá gần Hà Nội để phục vụ luồng container (chủ yếu nhập khẩu/xuất khẩu) giữa Hải Phòng và Hà Nội.**

- **Hiện đại hoá cảng container ở Hải Phòng dành cho các dịch vụ vận tải container nội địa**

- **Cần xem xét quy hoạch các cảng thủy nội địa** không chỉ theo chức năng truyền thống, mà phải kết hợp với việc phát triển các cảng cạn đường sông trong quy hoạch chi tiết hệ thống cảng thủy nội địa khu vực phía Bắc đã được Bộ GTVT phê duyệt

- **Tăng cường đầu tư nâng cấp mở các cảng thủy nội địa có khả năng xếp dỡ container**

Muốn phát triển vận tải container thủy nội địa phải có nhiều các bến có khả năng xếp dỡ container không chỉ tại Tp. Hà Nội, Hải Phòng mà còn ở các tỉnh các khu vực có thể kết nối đường sông và đường bộ.

- **Thu phí sử dụng đối với các hãng 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.

- **Nhà nước trợ cấp (cùng với vốn đối ứng của khu vực tư nhân) để cải tiến động cơ và đội tàu trong giao thông vận tải đường thủy nội địa.** Giải pháp 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.

- **Trong xu thế cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 đang diễn ra trên toàn thế giới.** Việc ứng dụng công nghệ thông tin nên được ưu tiên vào

trong việc phát triển hệ thống logistics thủy nội địa. Các cơ quan nhà nước cũng nên có những cơ chế đặc thù hỗ trợ các doanh nghiệp tư nhân phát triển và vận hành sản giao dịch vận tải đường thủy nội địa như IZIFIX.

Tài liệu tham khảo

- [1]. 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.
- [2]. Sreenivas M., Srinivas T., The role of transportation in Logistics chain.
- [3]. Quyết định Phê duyệt đề án tái cơ cấu vận tải đường thủy nội địa đến năm 2020.
- [4]. Quyết định phê duyệt chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
- [5]. Nguyễn Thị Liên (2017). *Tối ưu hóa hệ thống vận tải lúa gạo xuất khẩu của Việt Nam.* Luận án tiến sĩ.
- [6]. PGS. TS. Đinh Ngọc Viện (2002), Giáo trình: “*Giao nhận vận tải hàng hoá quốc tế*”, NXB. GTVT.
- [7]. Cục Hàng hải Việt Nam (2013). Phát triển dịch vụ logistics trong lĩnh vực GTVT Việt Nam đến năm 2020 (pp.1-85).
- [8]. Lâm, T.S (2010). Trung tâm logistics ở Việt Nam (pp. 1-56).
- [9]. Xuân, H.T., Kiệt, P.V (2012). Thực trạng hệ thống trung tâm logistics tại Việt Nam.
- [10]. Cooper, M.C., Lambert, D.M. and Pagh, J.D. (1997) Supply chain management: more than a new name for logistics, International Journal of Logistics Management, Vol. 8, No. 1, 1-13.
- [11]. Fair, M.L. and Williams, E.W. (1981) Transportation and Logistics. Business Publication Inc., USA.