VẬN TẢI CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA Ở VIỆT NAM - HIỆN TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP KHẮC PHỤC
CONTAINER TRANSPORT BY INLAND WATERWAY IN VIETNAM - LIMITS AND SOLUTIONS FOR IMPROVING

ThS. LÊ THỊ HƯƠNG GIANG

Khoa Công trình thủy, Trường ĐHHH

Tóm tắt:

Vận tải thủy đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển Kinh tế - Xã hội của mỗi quốc gia. Được ưu ái bởi điều kiện tự nhiên, Việt Nam có một mạng lưới đường thủy nội địa vô cùng phong phú với trên 2.300 sông suối, kênh rạch…, tổng chiều dài khoảng 41.000km. Tuy nhiên, việc khai thác còn phụ thuộc nhiều vào điều kiện tự nhiên và hầu hết các chủ thể tham gia vào công việc quản lý đường thủy nội địa còn chưa nhận thức hết tầm quan trọng của nó. Vì vậy vẫn còn tồn tại một số hạn chế trong việc đầu tư cơ sở hạ tầng, cảng bến, đội tàu vv… kéo theo là chưa thúc đẩy được tiềm năng sẵn có của loại hình vận tải này. Bài báo tập trung vào trình bày những hạn chế đang tồn tại và đề xuất một số giải pháp khắc phục.

Abstract:

Inland waterway transportation (IWT) plays an important part in socio-economic development in each country. Especially, Container transport is the World's tendency, this method of transport also increases in Vietnam. Enjoying the favourable nature, Vietnam has a very abundant inland waterway net with over 2300 rivers, channels…, the total length is estimated about 41,000 km. However, the operation depends too much on the natural condition and most of objects that concern to management and operation of inland waterway transportation are not aware fully of its importance, yet. Therefore, there are some limitations in the investment on infrastructures, ports, fleets.... Sometimes, the policies are not satisfactory, yet and people have not promoted the available potentiality of this kind of transport mode. This paper focuses on presenting the existing limits and some possible solutions to improve this kind of transportation mode.

1. Giới thiệu chung

Việt Nam có một hệ thống sông suối, kênh rạch dày đặc và rất phong phú. Toàn quốc có 2.360 sông, suối, kênh, rạch, với tổng chiều dài khoảng 41.000 Km. Trong đó 11.200 Km có khả năng khai thác vận tải. So với các nước trong khu vực Đông Nam Á,Việt Nam có mật độ sông kênh lớn nhất. So với các nước trên thế giới, Việt Nam được UNESCO xếp vào tốp 10 nước có mạng lưới sông lớn nhất thế giới.

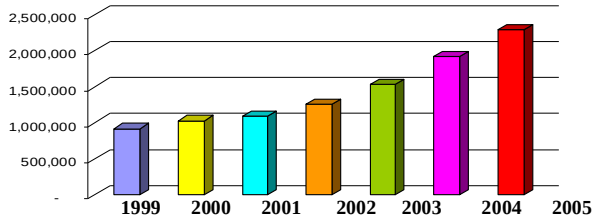
Tuy nhiên, trong nhiều năm qua hầu hết việc vận chuyển container đều bằng đường bộ, điều đó làm cho mật độ vận tải hàng nặng trên đường bộ rất lớn đặc biệt là các hàng hóa siêu trường, siêu trọng vẫn được các doanh nghiệp vận tải khai thác làm tăng khả năng gây tai nạn giao thông đường bộ (đây là một trong những vấn đề rất nóng được Chính phủ quan tâm khắc phục), mặt khác do mật độ đi lại của các phương tiện vận tải bằng đường bộ lớn gây ra sự xuống cấp nghiêm trọng của hệ thống giao thông đường bộ dẫn đến việc đầu tư tốn kém cho ngân sách Nhà nước.

Hiện nay, chúng ta đã và đang quan tâm khai thác những lợi thế của giao thông thủy nội địa để góp phần giảm tải giao thông của những loại hình vận tải khác và thúc đẩy nền kinh tế phát triển, nhưng những kết quả đạt được vẫn còn chưa tương xứng với tiềm năng của nó.

2. Thực trạng vận tải container bằng đường thủy nội địa của Việt Nam hiện nay

Vận tải container bằng đường thủy trong việc giao thương hàng hoá đang trên đà phát triển đó là xu hướng chung của toàn thế giới với lợi thế nhanh chóng, thuận tiện và chi phí thấp. Ở

Việt Nam loại hình vận tải mới này đang tăng rất nhanh: năm 1999 lượng hàng container thông qua cảng biển cả nước là 919.264 TEU thì đến năm 2005 đã lên tới 2.293.548 TEU với tốc độ tăng bình quân 18%/năm, rất nhiều cảng biển container đang được xây dựng và đưa vào khai thác có hiệu quả như cảng container Chùa Vẽ -Hải Phòng, Tân Cảng-Thành phố Hồ Chí Minh...

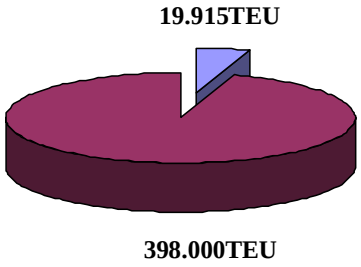


Hình 1: Biểu đồ phát triển vận tải container bằng giao thông thủy nội địa

Tuy nhiên, với số lượng container lớn và tăng trưởng nhanh trong từng năm cập cảng nhưng tỷ lệ được vận chuyển container từ các cảng biển quốc tế vào sâu trong nội địa được thực hiện chủ yếu bằng giao thông đường bộ, việc vận chuyển container bằng đường thủy nội địa chiếm tỷ trọng rất nhỏ như biểu đồ dưới đây.

3. Những hạn chế trong việc phát triển giao thông thuỷ nội địa.

Việc giao thông thuỷ nội địa của Việt Nam chưa phát triển mạnh so với tiềm năng của nó phụ thuộc vào nhiều nguyên nhân, chủ quan, khách quan, tập trung ở các nguyên nhân chủ yếu sau đây:



Hình 2: Tỷ trọng vận tải container bằng đường thủy nội địa

3.1- Nguyên nhân khách quan

- Luồng lạch để vận chuyển container nội địa có những hạn chế nhất định đặc biệt là đối với khu vực Sông Miền Bắc sự chênh lệch mực nước giữa mùa mưa và mùa khô là rất lớn từ 7m đến 10m, lượng phù sa trên sông lớn gây bồi lắng và diễn biến phức tạp ở các cửa sông. Vào mùa mưa, lưu tốc dòng chảy lớn, gây khó khăn cho các phương tiện vận tải, ngược lại, mùa khô mực nước xuống quá thấp, xuất hiện nhiều bãi và khu vực khô cạn,cá biệt có những năm khô hạn gây mắc cạn và tai nạn cho các phương tiện giao thông thủy nội địa.

- Thuỷ triều cũng là một nguyên nhân dẫn đến sự hạn chế trong việc vận tải nội địa, những dòng sông từ Quảng Ngãi đến Bình Thuận đều nhỏ, dốc, trên sông có nhiều đập giữ nước phục vụ sản xuất nông nghiệp nên không lưu thông vận tải được.

3.2- Nguyên nhân chủ quan

- Số lượng tàu vận tải nội địa tương đối lớn nhưng trọng tải và công suất nhỏ, tầm hoạt động hạn chế, không tạo được năng suất vận tải cao, hiệu quả kinh tế thấp.

- Tuổi đời phương tiện vận tải cao, già cỗi, lạc hậu, chất lượng kém, khả năng an toàn thấp, nguy cơ tiềm ẩn gây mất an toàn trên đường thủy nội địa tương đối cao.

- Cự ly vận tải ngắn dẫn đến thời gian nằm chờ ở hai đầu bến là chính, các chi phí chủ yếu phục vụ việc bốc xếp hàng chiếm tỷ lệ cao, làm tăng chi phí giảm tính cạnh tranh và hiệu quả kinh doanh.

- Giá cả (cước phí) vận tải container đường bộ chưa có tính cạnh tranh: Hiện tại mặt bằng giá cước hầu hết các doanh nghiệp vận tải đường thủy nội địa đang áp dụng là tương đương với

cước thu của các doanh nghiệp vận tải đường bộ. Trong tương lai giá vật tư, nguyên vật liệu, tiền lương sẽ tiếp tục tăng, nếu không nhanh chóng xây dựng chiến lược giá và kế hoạch thu chi cho hợp lý, hoạt động kinh doanh vận tải thủy sẽ không có khả năng cạnh tranh với các phương thức vận tải khác, đặc biệt là vận tải đường bộ.

- Quy mô của các doanh nghiệp khai thác kinh doanh trong lĩnh vực vận tải là nhỏ, hoạt động mang tính tự phát không theo quy hoạch định hướng chung, chưa có sự gắn kết với nhau trong sản xuất, thậm chí còn cạnh tranh thiếu lành mạnh, làm suy yếu lẫn nhau. Đặc biệt thiếu những doanh nghiêp đầu tàu, có tiềm lực, có khả năng đi đầu trong việc đổi mới phương tiện, công nghệ, mở mang dịch vụ, mở rộng thị trường, tập hợp lực lượng đông đảo xung quanh mình để trở thành những tập đoàn mạnh đưa vận tải thuỷ ngày một phát triển.

- Có khá nhiều các quy hoạch vùng, quy hoạch chuyên sâu, quy hoạch của các địa phương, tuy nhiên các quy hoạch này đều chưa mang dấu ấn tổng thể, thiếu sự liên kết giữa các ngành vận tải, giữa giao thông đường thuỷ và thuỷ lợi, chưa đánh giá hết năng lực và khả năng phát triển của ngành. Cũng chính vì những quy hoạch không sâu này đã dẫn đến việc đầu tư trong những năm qua chưa đạt hiệu quả cao.

- Công tác quản lý ngành do tổ chức nhiều năm trước liên tục bị thay đổi, biến động nên dẫn đến sự thiếu hụt một hệ thống cơ sở vật chất cần thiết để làm tốt công tác này.

- Hệ thống cảng bến, cơ sở sửa chữa và đóng mới phát triển tràn lan, phân tán, yếu kém về năng lực do không có một quy hoạch phát triển đồng bộ

4. Những giải pháp để nâng cao hiệu quả vận tải container bằng đường thủy nội địa

Những giải pháp để nâng cao hiệu quả vận tải hàng hoá bằng container đường thủy nội địa có thể được phân chia thành hai nhóm giải pháp chính như sau:

4.1- Giải pháp từ Ngành đường sông

- Phải có một quy hoạch thực sự hợp lý về luồng lạch, bến bãi cũng như các cảng sông để thích hợp với việc vận tải bằng container từ các cảng biển container vào trong nội địa sao cho thời gian, chi phí về bốc xếp và vận tải phải ưu việt hơn các loại hình vận tải khác, đặc biệt là so với vận tải bằng đường bộ. Kết hợp hài hoà giữa công tác cải tạo luồng lạch, bến bãi, cảng sông với công tác thủy lợi, thủy điện để hạn chế và sử dụng hiệu quả đồng vốn của nhà nước, phối kết hợp nhịp nhàng trong công tác quản lý giữa ngành nông nghiệp, công nghiệp và giao thông vận tải.

- Xây dựng các cảng cạn ICD sâu trong nội địa có vị trí thuận tiện trong công tác giao nhận hàng hóa và vận tải bằng đường sông.

- Quy hoạch và sắp sếp lại các doanh nghiệp nhà nước đang kinh doanh trong lĩnh vực vận tải container nội địa, loại bỏ dần những doanh nghiệp làm ăn kém hiệu quả. Tiến hành cổ phần hóa, kêu gọi nguồn vốn từ bên ngoài để xây dựng đầu tư các doanh nghiệp lớn có tiềm lực kinh tế để loại bỏ được sự cạnh tranh thiếu lành mạnh đang diễn ra trong nội bộ ngành vận tải đường sông.

- Trên cơ sở sự quy hoạch tổng thể của ngành để tranh thủ nguồn vốn hỗ trợ từ trung ương và nội lực của chính các doanh nghiệp đã và đang kinh doanh phương thức vận tải này. Đặc biệt lưu ý các doanh nghiệp vận tải container quốc tế đầu tư kinh doanh vận tải container nội địa như một phần của vận tải đa phương thức để tận dụng được nguồn vốn, năng lực quản lý, năng lực bốc xếp có tính cạnh tranh.

- Cải tiến lại đội tàu, trước tiên phải tiến hành thay thế đóng mới các loại tàu chở container bằng đường thuỷ nội địa có tải trọng 16 TEU hoặc 24 TEU; Về lâu dài phải xây dựng được các cơ sở công nghiệp đường sông hiện đại có đủ khả năng đóng và sửa chữa các con tàu vận tải container chuyên dụng bằng đường sông nội địa với chi phí và giá thành đầu vào thấp nhất nhưng đảm bảo an toàn và hiệu quả trong hoạt động kinh doanh trên cơ sở quy chuẩn về đăng kiểm đối với các loại tàu này.

- Nâng cao năng lực marketing quảng bá hình ảnh và tính ưu việt của ngành vận tải container bằng đường thuỷ có tính ưu việt hơn về thời gian, chi phí để có tính cạnh tranh trong nền kinh tế thị trường.

4.2- Giải pháp chính sách của Nhà nước

- Kêu gọi nguồn vốn đầu tư từ bên ngoài, tạo hành lang và cơ chế pháp lý thông thoáng và hợp lý trong công tác đầu tư,

- Phải có được một sự quy hoạch tổng thể, đồng bộ giữa việc phát triển giao thông đường thủy nội địa, thủy lợi cũng như công nghiệp điện…tránh sự chồng chéo, kìm hãm sự phát triển của các ngành nói chung và ngành vận tải nội địa nói riêng.

- Xây dựng một chính sách làm giảm tải cho giao thông đường bộ, giảm tình trạng tai nạn giao thông do phương tiện giao thông như về phí đường bộ cho các loại xe tải chở container cao

5. Kết luận

Vận tải container bằng đường thủy trong việc giao thương hàng hoá đang trên đà phát triển đó là xu hướng chung của toàn thế giới bởi lợi thế nhanh chóng, thuận tiện và chi phí thấp. Bài báo đã phân tích sơ bộ thực trạng của tình hình vận tải container bằng đường thủy nội địa ở Việt Nam, chúng ta thấy được mặt mạnh mặt yếu của loại hình vận tải này. Với những ưu đãi của tự nhiên về giao thông thuỷ nội địa, những thuận lợi khi được gia nhập vào tổ chức thương mại thế giới WTO, nhưng việc vận tải container bằng đường thuỷ nội địa còn rất nhiều việc phải làm, đòi hỏi sự cố gắng nỗ lực từ Chính phủ, từ Bộ Giao thông Vận tải và những doanh nghiệp đã và đang khai thác vận tải thủy nội địa. Họ luôn phải phân tích và đánh giá được mặt mạnh, mặt yếu trong quá trình khai thác vận tải để có những giải pháp phù hợp với hoàn cảnh, môi trường kinh doanh mới, không ngừng nâng cao hiệu quả khai thac vận tải góp phần nâng cao hiệu quả của toàn bộ nền kinh tế đất nước.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

[1]. Flanders Hydrolics Pulic Agency "Solutioon research for container transport development by inland waterway on the Haiphong-Hanoi route", *March 2007, Hanoi.*

[2]. Tran Dac Suu-VIWA "Strategic study for Inland Waterway development in Vietnam to 2020", *Report, April, 2006*.

Người phản biện: TS. Đào Văn Tuấn