

## MỤC LỤC

MỞ ĐẦU .....	1
1. Tính cấp thiết .....	1
2. Mục tiêu nghiên cứu .....	1
3. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu .....	2
4. Phương pháp nghiên cứu .....	2
5. Nội dung nghiên cứu.....	2
Chương 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ VẬN TẢI VÀ VẬN TẢI SÔNG PHA BIỂN.....	3
1.1 Khái niệm, phân loại vận tải .....	4
1.1.1 Khái niệm vận tải.....	4
1.1.2 Phân loại.....	5
1.1.3 Vai trò của vận tải đối với sự phát triển kinh tế đất nước .....	6
1.2 Vận chuyển hàng hoá bằng tàu sông pha biển.....	7
1.2.1 Khái niệm về tàu và tàu sông pha biển.....	7
1.2.2 Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận chuyển hàng hoá bằng tàu sông pha biển.....	8
1.3 Vận chuyển hàng container bằng tàu sông pha biển.....	9
1.3.1 Khái niệm và phân loại container .....	9
1.3.2 Tiêu chuẩn hóa và ký mã hiệu của container .....	12
1.3.4 Vận chuyển container bằng tàu sông pha biển.....	18
1.3.5 Điều kiện vận chuyển container bằng tàu sông pha biển.....	19
Chương 2 THỰC TRẠNG VẬN TẢI CONTAINER TUYẾN VEN BIỂN KHU VỰC PHÍA BẮC .....	21
2.1 Giới thiệu khu vực kinh tế phía Bắc .....	21
2.2 Thực trạng công tác quy hoạch.....	22
2.3 Thực trạng hệ thống cơ sở pháp lý, quản lý nhà nước về vận tải sông pha biển.....	25
2.3.1 Chế độ đăng ký tàu sông pha biển.....	25
2.3.2 Công tác tổ chức bộ máy quản lý .....	26
2.3.3 Công tác thanh tra, kiểm tra.....	26
2.3.4 Công tác đào tạo cấp phép.....	27
2.4 Thực trạng vận tải container bằng đội tàu vận tải thủy nội địa .....	27
2.4.1 Thực trạng nhu cầu vận chuyển container .....	28
2.4.2 Thực trạng khối lượng hàng container được vận chuyển .....	31
2.5 Thực trạng hệ thống cảng bốc dỡ container.....	32
2.6 Thực trạng hệ thống luồng lạch .....	34
Chương 3. PHÁT TRIỂN ĐỘI TÀU sông pha biển VẬN TẢI CONTAINER KHU VỰC PHÍA BẮC .....	36
3.1 Định hướng phát triển vận tải ven biển.....	36
3.1.1 Định hướng phát triển lĩnh vực vận tải sông pha biển đến năm 2030 .....	36
3.1.2 Nhu cầu vận chuyển hàng container .....	37
3.2 Biện pháp phát triển đội tàu sông pha biển vận chuyển container tuyến .....	37

3.2.1 Hoàn thiện cơ sở pháp lý, tạo điều kiện thuận lợi cho việc quản lý, kiểm soát hoạt động vận tải sông pha biển.....	37
3.2.2 Đẩy mạnh tái cơ cấu ngành vận tải thủy nội địa theo hướng cổ phần hoá và khuyến khích đầu tư tư nhân.....	39
3.2.3 Xây dựng phát triển hệ thống cảng đồng bộ để bốc dỡ container .....	41
3.2.4 Cải tạo, nạo vét luồng các cửa sông tới cảng .....	42
KẾT LUẬN – KIẾN NGHỊ .....	45
1. Kết luận.....	45
2. Kiến nghị.....	45

## DANH SÁCH BẢNG, BIỂU

Bảng 2.1 Quy hoạch phát triển vận tải sông pha biển .....	23
Bảng 2.2 Các tuyến và bến cảng nội thủy.....	30
Bảng 2.3 Khối lượng hàng vận chuyển bằng tàu sông pha biển.....	31
Bảng 2. 4 Các cảng sông khu vực phía Bắc.....	32
Bảng 2.5 Tình trạng luồng ra vào các cảng sông phía Bắc .....	34
Bảng 3.1 Quy hoạch phát triển vận tải sông pha biển đến năm 2020 định hướng đến năm 2030.....	36
Bảng 3.2 Nhu cầu vận chuyển hàng bằng tàu sông pha biển.....	37

## DANH SÁCH HÌNH ẢNH

Hình 1.1 Cấu trúc các loại container.....	10
Hình 1.2 Container chở hàng rời tự dỡ. ....	11
Hình 1.3 Hệ thống ký mã hiệu trên container.....	13
Hình 1.4 Mã số đăng ký và nhận dạng container.....	14
Hình: 2.1 Bộ máy tổ chức quản lý hoạt động vận tải thủy nội địa .....	26
Hình 2.2 Các tuyến vận tải sông pha biển .....	35

## DANH SÁCH CÁC THUẬT NGỮ, TỪ VIẾT TẮT

WTO	World Trade Organization	trang 2
DWT	Dead Weight Ton	trang 7
ISO	International Standard Organization	trang 8
KTTĐ	Kinh tế trọng điểm	trang 20
VTS	Vận tải sông	trang 25
GTVT	Giao thông vận tải	trang 27
ĐTNĐ	Đường thủy nội địa	trang 29
TEU	Twenty Equivalent Unit	trang 30
ICD	Inland Clearance Depot	trang 32
ODA	Official Development Assistant	trang 42
PPP	Public – Private Partner	trang 42
BOT	Build Operation Transfer	trang 42

## MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

Kinh tế Việt Nam những năm gần đây đã phát triển mạnh trên nhiều lĩnh vực, trong đó phải kể tới lượng hàng hoá xuất nhập khẩu. Biểu hiện rõ nét nhất của sự phát triển kinh tế đó là lượng hàng hoá qua các cảng tới các khu vực kinh tế đất nước. Hiện nay, hầu hết hàng hoá vận chuyển qua cảng đi sâu vào đất liền đều được đóng trong các container tiêu chuẩn. Khối lượng hàng hoá vận chuyển bằng container liên tục tăng trưởng đạt trên 14% mỗi năm, điều này đang làm cho mật độ giao thông trên đường tăng lên nhanh chóng và dẫn tới tình trạng ách tắc giao thông, một số nơi, địa phương tình trạng này đã trở nên nghiêm trọng, kìm hãm sự phát triển kinh tế, xã hội. Trong khi lượng hàng hoá vận chuyển nội địa và lượng hàng container đến cảng không ngừng tăng thì hệ thống đường giao thông hầu như chưa được mở rộng, nâng cấp. Nhiều tuyến đường đã xuống cấp do tình trạng xe quá tải gây nên. Hệ thống đường sắt cũng chỉ đảm nhận chưa đến 10% hàng hoá vận chuyển đi và đến cảng. Tất cả những hạn chế trên đây đã và đang kìm hãm sự phát triển kinh tế đất nước. Trong khi các hệ thống giao thông vận tải trên bộ ngày càng căng thẳng thì hệ thống vận tải đường thuỷ, một hình thức vận tải tiềm năng với chi phí thấp mà Việt Nam đang có lợi thế, lại chưa được khai thác và phát huy, đặc biệt là hình thức vận tải ven biển kết nối giữa các cảng biển và các khu công nghiệp gần các cảng sông. Việc đề xuất “Nghiên cứu phát triển đội tàu sông pha biển vận tải container ven biển Việt Nam” là thực sự cấp thiết và có tính thời sự trong bối cảnh hệ thống vận tải bộ đang trở nên quá tải ở Việt Nam nói chung và khu vực phía Bắc, nói riêng. Đề tài cũng là cơ sở và là tài liệu phục vụ công tác nghiên cứu, giảng dạy chuyên ngành kinh tế thuỷ, một ngành mới đưa vào giảng dạy tại khoa Kinh tế.

### 2. Mục tiêu nghiên cứu

Mục tiêu nghiên cứu của đề tài tập trung vào các lĩnh vực cơ bản sau:

- Hệ thống hoá các cơ sở lý luận về vận tải và vận tải hàng container bằng

đường thuỷ và hình thức vận tải bằng tàu sông pha biển;

- Đánh giá thực trạng và tiềm năng và cơ hội vận chuyển container tuyến Bắc – Nam, khu vực kinh tế phía Bắc bằng đội tàu sông pha biển của Việt Nam hiện nay;

- Đề xuất biện pháp phát triển đội tàu sông pha biển để vận chuyển container tuyến Bắc – Nam cũng như khu vực kinh tế phía Bắc.

### **3. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu**

Đề tài tập trung nghiên cứu hoạt động vận chuyển container nội địa bằng đường thuỷ ven biển Việt Nam. Tuy vậy, do thời gian và kinh phí bị hạn chế, đề tài chủ yếu tập trung nghiên cứu hoạt động vận chuyển container bằng đội tàu sông pha biển cho khu vực kinh tế phía Bắc và các tỉnh lân cận như Thanh Hoá, Nghệ An, Hà Tĩnh. Các biện pháp phát triển đội tàu sông pha biển được đề xuất gồm cả ngắn hạn và dài hạn, làm định hướng cho một lĩnh vực vận chuyển còn khá mới ở Việt Nam.

### **4. Phương pháp nghiên cứu**

Phương pháp nghiên cứu của đề tài tổng hợp từ các phương pháp được dùng phổ biến trong nghiên cứu hiện nay như: Phương pháp duy vật biện chứng, phương pháp phân tích so sánh, phương pháp mô hình hóa, phương pháp phân tích thống kê. Các phương pháp trên cho phép xử lý số liệu, chọn lọc nhằm đạt được mục tiêu nghiên cứu của đề tài.

### **5. Nội dung nghiên cứu**

Nội dung nghiên cứu của đề tài tập trung vào 3 nội dung cơ bản sau:

- Hệ thống hoá cơ sở lý luận và vận dụng lý luận vào điều kiện thực tiễn của Việt Nam thông qua hình thức vận tải mới, hình thức vận tải lai biển và sông trong vận tải container;

- Đánh giá thực trạng và tiềm năng vận tải container bằng đội tàu lai sông pha biển mà Việt Nam đã và đang triển khai thực hiện;

- Đề xuất biện pháp nhằm phát triển đồng bộ đội tàu sông pha biển nhằm vận

chuyển hàng container trong phạm vi khu vực kinh tế phía Bắc, qua đó giảm áp lực vận chuyển hàng bằng đường bộ đang quá tải như hiện nay.

# Chương 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ VẬN TẢI VÀ VẬN TẢI SÔNG PHA BIỂN

## 1.1 Khái niệm, phân loại vận tải

### 1.1.1 Khái niệm vận tải

Vận tải là ngành sản xuất vật chất đặc biệt, đó là sự dịch chuyển hàng hoá, hành khách trong không gian nhằm thoả mãn nhu cầu của con người. Tuy nhiên, theo khái niệm của Tổ chức thương mại quốc tế (WTO) thì vận tải là một ngành dịch vụ thực hiện việc dịch chuyển hàng hoá, hành khách từ địa điểm này đến địa điểm khác nhằm thoả mãn nhu cầu của con người. Theo WTO, dịch vụ vận tải được chia thành các loại cơ bản sau:

- Dịch vụ vận chuyển hàng hoá, hành khách;
- Dịch vụ bốc, dỡ hàng;
- Dịch vụ kho bãi;
- Hoa tiêu, lai dắt;
- Cung cấp lương thực, thực phẩm nhiên liệu và nước;
- Thu gom nước và nước dẫn thải;
- Phao tiêu báo hiệu;
- Các dịch vụ trên bờ cần thiết cho hoạt động của tàu, bao gồm thông tin liên lạc, cung cấp điện và nước;
- Trang thiết bị sửa chữa khẩn cấp;
- Dịch vụ neo đậu, cập cầu và neo buộc tàu;
- Tiếp cận các dịch vụ đại lý hàng hải.

Như vậy có thể nói dịch vụ vận tải gồm nhiều hoạt động khác nhau có liên quan đến hàng hoá, phương tiện vận tải khi ra, vào cảng.

Vận tải có vai trò đặc biệt trong sự phát triển kinh tế đối với bất kỳ quốc gia nào. Thực tiễn cho thấy, để phát triển kinh tế, ngành vận tải phải đi trước một bước cả về cơ sở hạ tầng vận tải đến hệ thống phương tiện vận tải, bốc xếp hàng

hoá. Cụ thể, ngành vận tải đóng vai trò quan trọng thể hiện qua các khía cạnh sau:

- Vận tải góp phần phát triển thương mại dịch vụ. Vận tải đưa hàng hoá từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ, đưa nguyên vật liệu tới các nơi sản xuất góp phần lưu thông và đẩy mạnh mối quan hệ tiền – hàng trong nền kinh tế;

- Vận tải góp phần mở rộng quan hệ quốc tế giữa nước này với phần còn lại của thế giới, qua đó mở rộng quan hệ hợp tác kinh tế giữa các quốc gia;

- Vận tải góp phần thúc đẩy và gìn giữ chủ quyền đất nước củng cố an ninh quốc phòng đối với một quốc gia.

### **1.1.2 Phân loại**

Vận tải hiện có nhiều loại, nhiều phương thức vận chuyển khác nhau. Căn cứ vào một số tiêu chí cơ bản, có thể phân loại vận tải theo các chỉ tiêu sau:

#### 1. Căn cứ vào đối tượng vận chuyển, vận tải có thể chia thành

- Vận tải hành khách: Là hình thức vận chuyển mà đối tượng chính của nó là hành khách. Các hình thức vận tải khách chủ yếu có thể thấy đó là vận tải hành không, vận tải sắt, vận tải đường bộ, vận tải thủy;

- Vận tải hàng hoá: Là hình thức vận tải mà đối tượng vận chuyển của nó là hàng hoá, là thành phẩm của một quá trình sản xuất như than, gỗ, hàng bách hoá, v.v.

#### 2. Căn cứ vào môi trường vận tải, có thể chia vận tải thành

- Vận tải thủy: Là hình thức vận chuyển mà nó sử dụng môi trường là nước để vận chuyển hàng hoá, hành khách. Loại vận tải này gồm có vận tải biển dương, vận tải ven biển và vận tải thủy nội địa. Vận tải thủy có ưu thế lớn đó là nó có thể vận chuyển được một lượng lớn hàng hoá với những loại hàng cồng kềnh, siêu trường, siêu trọng với chi phí thấp nhất trong các hình thức vận tải;

- Vận tải sắt: Là hình thức vận tải sử dụng hệ thống đường sắt vận chuyển hàng hoá trên các toa xe. Vận tải đường sắt rất thích hợp với lượng hàng có khối lượng lớn được vận chuyển trên một cự ly dài thì chi phí thấp;



- Vận tải đường bộ, hình thức vận tải này sử dụng phương tiện vận tải là ô tô vận chuyển hàng trong cự ly ngắn thì chi phí hợp lý. Vận tải bộ có ưu điểm lớn nhất là tính linh hoạt được thực hiện trong cự ly gần với khối lượng hàng nhỏ và vừa;

- Vận tải hàng không: Hình thức vận chuyển này có ưu điểm lớn nhất của hình thức vận tải này là tốc độ cao. Những loại hàng có giá trị cần vận chuyển nhanh sử dụng hình thức này là hợp lý;

- Vận tải đường ống, hình thức vận tải này chỉ sử dụng để vận chuyển hàng lỏng

3. Căn cứ vào sự phối hợp giữa các phương thức vận chuyển có thể chia vận tải thành:

- Vận tải đơn thức: Là hình thức vận tải chỉ dùng một loại phương thức để vận chuyển hàng hoá từ địa điểm này đến địa điểm khác. Trách nhiệm của người vận chuyển sẽ kết thúc khi hàng hoá đến địa điểm đích theo thoả thuận của hợp đồng vận chuyển. Nếu người thuê vận chuyển có nhu cầu vận chuyển tới địa điểm khác hoặc sử dụng phương thức vận tải khác thì một hợp đồng mới sẽ được thoả thuận và ký kết cho đến khi hàng đến địa điểm cuối cùng.

- Vận tải đa phương thức: Là hình thức vận chuyển có sử dụng ít nhất hai dạng phương tiện vận tải để vận chuyển hàng hoá từ nơi gửi đến nơi nhận hàng cuối cùng bằng một hợp đồng, một trách nhiệm và một đơn giá cước.

### ***1.1.3 Vai trò của vận tải đối với sự phát triển kinh tế đất nước***

Ý nghĩa của vận tải thuỷ

- Vận tải là ngành sản xuất không thể thiếu được đối với sự phát triển kinh tế của bất kỳ quốc gia nào

- Vận tải đảm bảo thoả mãn mọi nhu cầu đi lại của người dân và các nhu cầu phát triển văn hoá xã hội khác

- Vận tải thuỷ có ý nghĩa lớn đối với việc bảo vệ an ninh quốc gia và bảo vệ độc lập chủ quyền biên đảo, xác định chủ quyền của một dân tộc trên vùng nước, vùng biển

- Vận tải thủy tạo điều kiện cho các khu vực kinh tế trong nước phát triển đồng đều, xoá bỏ ranh giới giữa nông thôn, thành thị, tạo điều kiện khai thác mọi tiềm năng của đất nước;

- Vận tải thủy tạo điều kiện mở rộng quan hệ liên doanh, liên kết về kinh tế, chính trị, văn hoá, quân sự, ngoại giao với các nước trên thế giới

## **1.2 Vận chuyển hàng hoá bằng tàu sông pha biển**

### **1.2.1 Khái niệm về tàu và tàu sông pha biển**

Tàu biển, theo điều 13 Luật Hàng hải Việt Nam, là phương tiện nổi di động chuyên dùng hoạt động trên biển.

Tàu biển quy định trong Bộ luật này không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi.

Tàu sông pha biển là tàu được thiết kế chạy vùng nước biển ven bờ và có thể đi sâu vào các con sông. Đây là loại tàu vừa có thể chạy trong sông vừa có thể chạy ngoài biển khơi. Mặc dù chưa có định nghĩa rõ ràng về tàu sông pha biển, nhưng từ các đặc tính của loại tàu này có thể đưa ra định nghĩa tàu sông pha biển như sau: Là phương tiện nổi được thiết kế để có thể chở hàng hoá, hành khách an toàn trên sông và ven biển.

Vận chuyển hàng hoá bằng tàu sông pha biển là sự dịch chuyển hàng hoá, hành khách bằng tàu sông pha biển từ địa điểm này đến địa điểm khác. Đặc điểm cơ bản của vận chuyển hàng hoá bằng tàu sông pha biển là tàu đi qua cả hai môi trường nước ngọt, trên sông, và nước mặn, trên biển. Các tàu sông pha biển có quy phạm thiết kế an toàn tương tự như đối với tàu biển nhưng nó có thể đi sâu vào đất liền qua các cửa sông do mớn nước đầy tải của tàu được tính toán và thiết kế phù hợp với các cửa sông.

Vận tải bằng tàu sông pha biển là một hình thức vận tải sáng tạo ở Việt Nam. Do đặc thù về hình dáng của Việt Nam trải dài từ Bắc đến Nam với chiều dài gần 2000Km và bờ biển dài trên 3200Km. Do có địa hình dốc từ Tây Bắc nghiêng về Đông Nam nên các sông của Việt Nam thường bắt nguồn từ vùng

thượng lưu nằm sâu trong đất liền và chảy ra biển. Với điều kiện đặc biệt này là điều kiện vô cùng thuận lợi để phát triển hình thức vận tải sông pha biển.

### ***1.2.2 Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận chuyển hàng hoá bằng tàu sông pha biển***

Để vận chuyển được hàng hoá từ địa điểm này tới địa điểm khác bằng tàu sông pha biển, cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ cho đội tàu gồm:

Hệ thống cảng. Hệ thống cảng bao gồm cả các cảng biển cũng như cảng sông. Đối với cảng biển, vốn phục vụ cho tàu biển, thì đã được trang bị khá đồng bộ. Tuy vậy, các cảng sông, do từ trước tới nay chưa được trú trọng cũng như tình hình tài chính còn eo hẹp nên hầu hết các cảng sông có thể tiếp nhận các tàu chở hàng container còn hạn chế. Yêu cầu cơ bản đối với hệ thống cảng để có thể tiếp nhận và bốc xếp được cho tàu chở hàng container là hệ thống luồng phải có đủ độ sâu cho tàu ra vào. Về nguyên tắc thì độ sâu của luồng lạch càng sâu thì tàu càng lớn có thể thể ra vào được một cách thuận tiện. Tuy vậy, đối với hình thức vận tải sông pha biển thì độ sâu luồng tối thiểu cũng phải đạt trên 2,5m trở lên thì mới có thể cho phép tàu có trọng tải tới 1000DWT ra vào được một cách bình thường. Ngoài độ sâu của luồng lạch thì các trang thiết bị kỹ thuật bảo đảm cho tàu ra vào cảng một cách an toàn đó là hệ thống phao tiêu, biển báo được áp dụng theo đúng quy phạm của một cảng biển.

Song song với hệ thống cảng và luồng lạch đó là các trang thiết bị xếp dỡ hàng container. Do container là hàng hoá có tính tiêu chuẩn hoá cao cả về kích thước cũng như tải trọng cho nên các trang thiết bị xếp dỡ container phải đảm bảo được tính tiêu chuẩn hoá, đồng bộ cả về kích thước, nâng trọng cũng như năng suất bốc dỡ nhằm bảo đảm duy trì lịch chạy tàu theo đúng lịch trình.

Đội tàu, cơ sở vật chất kỹ thuật quan trọng trong vận tải bằng đường thủy. Tuy nhiên, do đặc thù của hình thức vận tải mà con tàu vừa có thể chạy trên biển và đáp ứng được với những tiêu chuẩn, điều kiện của tàu biển, vừa có thể chạy được trên sông sâu vào trong đất liền nơi mà điều kiện luồng lạch, cảng không được như các cảng biển. Một yêu cầu quan trọng đối với tàu sông pha biển là

phải chở được nhiều hàng nhưng món nước phải hợp lý. Đây là yêu cầu rất khó, đặc biệt với điều kiện sông ngòi Việt Nam vốn đang bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi tình trạng sa bồi và sự cạn kiệt của các dòng sông do thủy điện gây nên.

Hệ thống thông tin là một trong những cơ sở vật chất quan trọng đối với việc vận chuyển bằng tàu sông pha biển. Không như đôi tàu vận tải đường thủy nội địa, tàu sông pha biển còn phải kết nối với các cảng đầu mối, các điểm gom hàng để lên lịch chạy tàu và gửi hàng nên hệ thống thông tin, không những phải đồng bộ mà còn đòi hỏi phải thông suốt theo những chuẩn mực quốc tế.

### **1.3 Vận chuyển hàng container bằng tàu sông pha biển**

#### ***1.3.1 Khái niệm và phân loại container***

Container là một trong những công cụ vận tải và là một loại bao bì được phổ biến nhất hiện nay. Theo Tổ chức tiêu chuẩn hóa quốc tế (ISO 668 và 830) container được định nghĩa như sau:

- Là công cụ vận chuyển có tính chất bền, chắc chắn phù hợp với việc sử dụng lại nhiều lần;
- Được thiết kế đặc biệt để thuận tiện cho việc vận chuyển hàng hóa bằng một hay nhiều dạng vận chuyển mà không phải xếp lại hàng hóa tại các điểm chuyển tải trung gian;
- Phù hợp với các thiết bị cho phép chúng sẵn sàng bốc dỡ, đặc biệt là chuyển từ dạng phương tiện vận tải này sang phương tiện vận tải khác một cách dễ dàng;
- Được thiết kế sao cho việc đóng và rút hàng, nhanh chóng;
- Có dung tích bên trong ít nhất từ 1 m<sup>3</sup> trở lên.

Container có thể được phân loại theo các tiêu chí cơ bản sau

Theo cấu trúc, container được chia thành 6 loại container như bảng giới thiệu sau:

Container kín (Closed Container)



Container mở nóc (Open Container)



Container khung (Frame container)



Container gấp (Folding Container)



Container tấm phẳng  
(Platform Container)



Container téc (Tank container)



*Hình 1.1 Cấu trúc các loại container*

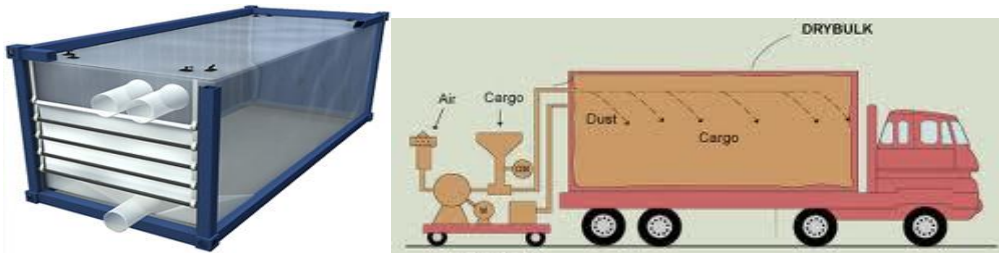
Theo công dụng, container được chia thành 5 nhóm cơ bản sau:

Nhóm 1: Container chở hàng bách hóa (General Purpose Container).

Nhóm này có kết cấu kín, có hoặc không có thông gió, cửa mở ở một hoặc hai đầu, mở một hoặc hai cạnh bên, mở nóc hoặc kết hợp mở nóc, cạnh, v.v. Loại container này có thể chở được nhiều loại hàng khác nhau

## Nhóm 2: Container chở hàng rời (Dry Bulk/Bulker freight container)

Là loại container cho phép xếp hàng rời khô (xi măng, ngũ cốc, quặng...) bằng cách rót từ trên xuống qua miệng xếp hàng (loading hatch), và dỡ hàng bằng cách mở cửa dưới đáy hoặc bên cạnh (discharge hatch). Ưu điểm chính của loại container này là mức độ cơ giới hóa rất cao, việc rót và dỡ hàng hầu như là được tự động hóa.



Hình 1.2 Container chở hàng rời tự dỡ.

## Nhóm 3: Container bảo ôn/nóng/lạnh (Thermal Insulated/Heated/Refrigerated/Reefer)

Loại container này được gắn các thiết bị làm lạnh hoặc làm nóng ở một đầu của container hoặc bởi hệ thống làm lạnh trực tiếp của tàu hay bãi chứa container. Nhiều container chỉ làm nhiệm vụ giữ lạnh tại nhiệt độ nhất định (khống chế nhiệt độ). Đây là loại container dùng để chứa hàng mau hỏng (hàng rau quả ...) và các loại container hàng hóa bị ảnh hưởng do sự thay đổi nhiệt độ. Tuy nhiên, vì có lớp cách nhiệt và máy làm lạnh nên dung tích chứa của chúng bị giảm từ 10 đến 15% so với container thông thường. Loại này có giá thành khá cao không những trong chế tạo mà còn cả chi phí bảo trì trong suốt quá trình khai thác container.



Hình 2.19 Container chở hàng lạnh

## Nhóm 4: Container téc (Tank container)

Loại container này được sử dụng để chở hàng lỏng, nguy hiểm và hàng đóng rời (thực phẩm lỏng như dầu ăn, hóa chất, chở hoá chất.....)

Container téc theo ISO có dung tích khoảng 400 galon (15410 lít) đối với loại 20ft. Đây là loại container được chế tạo để vận chuyển những hàng hóa đặc biệt như hàng lỏng hoặc dạng bột. Ưu điểm của loại container này là mức độ cơ giới hóa trong rót và dỡ hàng rất cao, cho phép giảm đáng kể sức lao động. Tuy vậy, loại container này cũng có một số hạn chế như: Giá thành, chi phí bảo dưỡng và chi phí vệ sinh khá cao. Dung tích chứa hàng và trọng lượng thực chở giảm đáng kể so với container thông thường.

Nhóm 5: Container chở hàng chuyên dụng ( Named container).

Những container theo tiêu chuẩn được thiết kế chuyên dụng phù hợp với một số loại hàng hóa nhất định mà nó chuyên chở như: container chuyên dụng chở ô tô có cấu trúc là một bộ khung không có vách ngăn. Ngược lại container chuyên chở súc vật sống lại có vách ngăn cách lý đối tượng được vận chuyển là động vật sống. Ngoài ra trong container còn trang bị đầy đủ các điều kiện sống như hệ thống cấp nước uống, thức ăn và vệ sinh để đảm bảo các điều kiện sống bình thường cho con vật.



*Container chở ô tô*



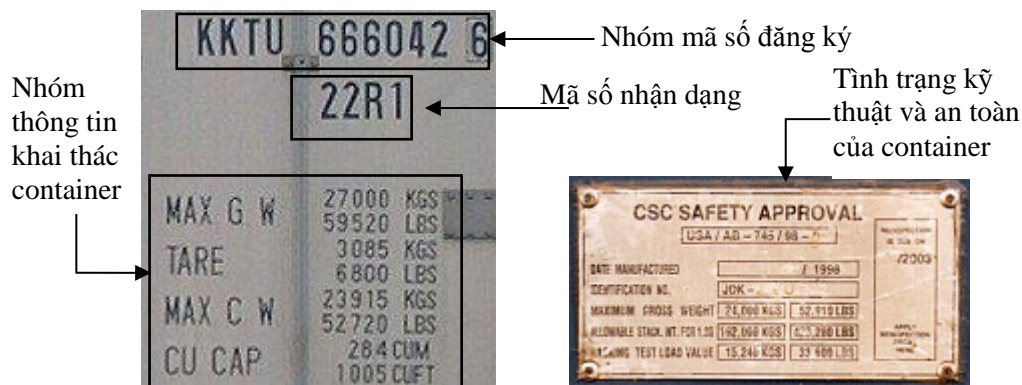
*Container chở súc vật sống*

### ***1.3.2 Tiêu chuẩn hóa và ký mã hiệu của container***

Container khi được đưa vào khai thác, sử dụng phải có đầy đủ các ký, mã hiệu bắt buộc theo quy định của Ban container quốc tế (BIC) cũng như của Tổ chức tiêu chuẩn hóa quốc tế (ISO)

Hệ thống ký mã hiệu của container bao gồm 4 nhóm cơ bản đó là; Nhóm mã số đăng ký; Nhóm mã số nhận dạng container; Nhóm thông tin khai thác container và nhóm thông tin về tình trạng kỹ thuật và an toàn của container.

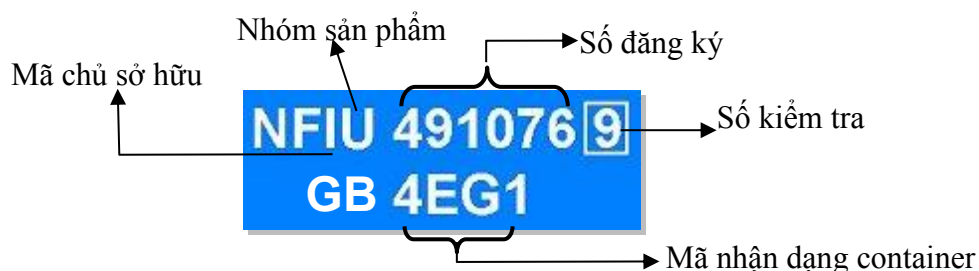
Nhóm mã số đăng ký của container, nhóm mã số này do BIC cấp và được lưu thông trên toàn thế giới. Qua mã số đăng ký có thể nhận biết và phân biệt giữa container này với container khác, qua đó tránh được các trường hợp nhầm lẫn hoặc gian lận trong thương mại, đồng thời cho phép truy tìm bất kỳ container nào bị thất lạc trên phạm vi toàn cầu. Nhóm mã số đăng ký gồm ba thành phần (xem hình 2.21).



Hình 1.3 Hệ thống ký mã hiệu trên container

Thành phần thứ nhất gồm 4 ký tự chữ cái hệ La tinh, 3 ký tự đầu thể hiện tên của chủ sở hữu (thường là viết tắt tên công ty đã được đăng ký) ký tự thứ tư thể hiện nhóm sản phẩm. Ký tự thứ 4 là một trong ba chữ cái: U – Áp dụng cho tất cả các loại container; J – Dùng cho container có thể tháo rời ra được; Z – Dùng cho container gắn với rơ moóc và đầu kéo; R – Dùng cho container lạnh. Thành phần phần thứ hai gồm 6 ký tự số từ 0 đến 9. Nếu số hiệu của container chưa đủ, số 0 được thêm vào đầu dãy cho đủ 6 ký tự. Thành phần thứ ba là số kiểm tra gồm một ký tự số từ 0 đến 9. Số kiểm tra được xác định thông qua một thuật toán và được tính toán để không có bất cứ container nào có thể trùng nhau hoàn toàn cả ba thành phần trong mã số đăng ký của container.

Ví dụ:





Hình 1.4 Mã số đăng ký và nhận dạng container

Nhóm mã số nhận dạng container. Nhóm này gồm bốn ký tự cả bằng số và bằng chữ, đôi khi có thêm cả hai ký tự chữ ở đầu dãy số biểu thị quốc gia nơi mà container được đăng ký. Thông qua nhóm mã số này, người quản lý, khai thác và khách hàng có thể dễ dàng nhận diện được kiểu và công dụng của từng container. Ký tự thứ nhất biểu thị chiều dài của container, ký tự thứ hai biểu thị chiều cao và chiều rộng của container. Ký tự thứ 3 và thứ 4 biểu thị kiểu container và có thể là một tên nhóm hoặc tên một kiểu chi tiết (xem hình 2.22)

Ký tự số thứ nhất biểu thị chiều dài container.

Chiều dài container được tiêu chuẩn hóa và ký hiệu bằng các ký tự tương ứng. Ký hiệu và chiều dài container được thể hiện trong các bảng sau:

Ký tự	Chiều dài			Ký tự	Chiều dài		
	mm	ft	in		mm	ft	in
1	2,991	10	-	F	8,100	-	-
2	6,058	20	-	G	12,500	41	-
3	9,125	30	-	H	13,106	43	-
4	12,192	40	-	K	13,600	-	-
5-9	Chưa quy định	-	-	L	13,716	45	-
A	7,150	-	-	M	14,630	48	-
B	7,315	24	-	N	14,935	49	-
C	7,430	24	-	P	16,154	-	-
D	7,450	24	6	R	Chưa quy định	-	-
E	7,820	-	-				

Ký tự thứ 2 biểu thị chiều cao kết hợp với chiều rộng của container. Chiều rộng container tiêu chuẩn trong vận tải biển là 8ft tương đương 2438mm.

Chiều rộng Container	Ký hiệu	Chiều cao Container			Chiều rộng container	
		mm	ft	in	>2438mm và <2500mm	>2500m m
2,438/ 8'	0	2 438	8	-	-	-
2,438/ 8'	2	2 591	8	6	C	L
2,438/ 8'	4	2 743	9	-	D	M
2,438/ 8'	5	2 895	9	6	E	N
2,438/ 8'	6	>2 895	9	6	F	P
2,438/ 8'	8	1 295	4	3	-	-
2,438/ 8'	9	=<1 219	4	-	-	-

Ký tự thứ 3 và thứ 4 biểu thị kiểu và công dụng container hoặc nhóm container.

<b>Mã</b>	<b>Loại container</b>	<b>Mã nhóm</b>	<b>Mã kiểu</b>	<b>Những đặc trưng cơ bản</b>
<b>G</b>	Container tổng hợp không có thông gió	<b>GP</b>	G0	Cửa mở tại một hoặc cả hai đầu
			G1	Thông gió phía trên phần không gian hàng
			G2	Mở cửa tại một hoặc cả hai đầu, cùng với mở tại một bên hoặc cả hai bên thành container
			G3	Mở cửa tại một hoặc cả hai đầu, cùng với mở một phần tại một bên hoặc cả hai bên thành container
			G4 – G9	Dự trữ
<b>V</b>	Container tổng hợp có thông gió	<b>VH</b>	V0	Thông gió tự nhiên tại phía dưới hoặc trên
			V1	Dự trữ
			V2	Thông gió cưỡng bức được lắp đặt bên trong container
			V3	Dự trữ
			V4	Thông gió cưỡng bức được lắp bên ngoài container
			V5 – V9	Dự trữ
<b>B</b>	Container hàng rời không chịu áp lực	<b>BU</b>	B0	Kín
			B1	Kín gió
	Chịu nén	<b>BK</b>	B2	Dự trữ
			B3	Dỡ hàng theo phương ngang, áp lực 150 kPa
			B4	Dỡ hàng theo phương ngang, áp lực 265 kPa
			B5	Lật dỡ hàng, áp lực 150 kPa
			B6	Lật dỡ hàng, áp lực 265 kPa
			B7 – B9	Dự trữ
	<b>S</b>	Container hàng chuyên dụng.	<b>SN</b>	S0
S1				Container chở ô tô
S2				Container chở cá sống
S3 – S9				Dự trữ

<b>R</b>	Container nhiệt - Lạnh - Lạnh và nóng - Tự làm lạnh/nóng	RE	R0	Làm lạnh cơ học		
		RT	R1	Làm lạnh/nóng cơ học		
		RS	R2	Làm lạnh cơ học		
			R3	Làm lạnh/nóng cơ học		
			R4 – R9	Dự trữ		
<b>H</b>	Container nhiệt - Làm lạnh/nóng bằng thiết bị di động	HR	H0	Làm lạnh/nóng bằng thiết bị di động gắn bên ngoài container, hệ số truyền nhiệt $K=0.4$ W/(m <sup>2</sup> .K)		
			H1	Làm lạnh/nóng bằng thiết bị di động gắn bên trong container		
			H2	Làm lạnh/nóng bằng thiết bị di động gắn bên ngoài container, hệ số truyền nhiệt $K=0.7$ W/(m <sup>2</sup> .K)		
			H3 – H4	Dự trữ		
		HI	H5	Cách nhiệt, hệ số truyền nhiệt $K=0.4$ W/(m <sup>2</sup> .K)		
			H6	Cách nhiệt, hệ số truyền nhiệt $K=0.7$ W/(m <sup>2</sup> .K)		
			H7 – H9	Dự trữ		
		<b>U</b>	Container mở nóc	UT	U0	Mở tại một hoặc cả hai đầu
					U1	Mở tại một hoặc cả hai đầu cùng với mái di động trên khung
U2	Mở tại một hoặc cả hai đầu cùng với mở tại một hoặc cả hai bên thành					
U3	Mở tại một hoặc cả hai đầu cùng với mở một hoặc cả hai bên thành và có các bộ phận phía trên có thể di động					
U4	Mở tại một hoặc cả hai đầu cùng với mở một bên và mở toàn bộ bên còn lại					
U5	Các vách cứng cố định (không cửa)					
U6 – U9	Dự trữ					
<b>P</b>	Container tấm	PL	P0	Tấm phẳng		
		PF	P1	Tấm phẳng hai đầu cố định		

	phẳng		P2	Tấm phẳng có cột chống cố định
		PC	P3	Tấm phẳng, hai đầu có thể gấp lại được
			P4	Tấm phẳng cột chống có thể gấp lại được
		PS	P5	Tấm phẳng có khung cố định
			P6 – P9	Dự trữ
<b>T</b>	Container təc vận chuyển chất lỏng không nguy hiểm	TN	T0	Áp suất tối thiểu 45 kPa
			T1	Áp suất tối thiểu 150 kPa
			T2	Áp suất tối thiểu 265 kPa
	Container təc vận chuyển chất lỏng nguy hiểm	TD	T3	Áp suất tối thiểu 150 kPa
			T4	Áp suất tối thiểu 265 kPa
			T5	Áp suất tối thiểu 400 kPa
			T6	Áp suất tối thiểu 600 kPa
	Container təc vận chuyển khí gas	TG	T7	Áp suất tối thiểu 910 kPa
			T8	Áp suất tối thiểu 2 200 kPa
T9			Áp suất tối thiểu (chưa được đăng ký)	
<b>A</b>	Air/surface containers	AS	A0	Không xếp chồng lên container này

Ví dụ theo hình 2.13 trên thì container được cơ quan đăng ký tại Anh chấp nhận, chiều dài 40', chiều cao 9'6" và chiều rộng 8'3". Là loại container tổng hợp có thông gió phía trên cùng.

Nhóm thông tin về khai thác container. Đây là những ghi chú bắt buộc trong quá trình khai thác và sử dụng container.

Những ghi chú này gồm có ghi chú trong khai thác container và ghi chú cảnh báo trong quá trình khai thác và vận chuyển container.

Ghi chú trong khai thác container

<b><i>Ghi chú bắt buộc</i></b>	<b><i>Đơn vị tính</i></b>
Trọng lượng toàn bộ (Maximum gross weight)	KGS/LBS
Trọng lượng vỏ container rỗng (Tare weight)	KGS/LBS
Trọng lượng tịnh (Payload weight)	KGS/LBS

Các thông tin cảnh báo như không để container xếp chồng lên container này, cảnh báo điện áp cao (container lạnh), cảnh báo container cao quá 2,6m (8'6"), trọng tâm của container, v.v

Nhóm thông tin khai thác container và nhóm thông tin về tình trạng kỹ thuật và an toàn của container. Những thông tin này được gắn trên container lưu giữ các tiêu chuẩn riêng theo Công ước quốc tế về an toàn đối với container gọi là CSC. (International Convention for Safe Containers)

Mục đích của Công ước là bảo đảm khả năng an toàn ở mức độ cao nhất đối với con người và các thiết bị bốc xếp, vận chuyển container. Công ước này áp dụng đối với tất cả các quốc gia sử dụng phương thức vận tải container quốc tế, trừ các container vận chuyển bằng đường hàng không.

Biển CSC được gắn cố định trên container tại vị trí an toàn và dễ nhìn thấy nhất. Trên biển chứa các thông tin tối thiểu về container bằng tiếng Anh hoặc tiếng Pháp, gồm:

- Quốc gia chấp thuận đăng ký và tham số, logo;
- Ngày (tháng, năm) sản xuất container;
- Số đăng ký của nhà sản xuất;
- Trọng lượng toàn bộ lớn nhất (đơn vị tính kgs và lbs);
- Trọng lượng xếp cho phép (đơn vị tính kgs và lbs);
- Lực tác động theo phương ngang tối đa.

#### ***1.3.4 Vận chuyển container bằng tàu sông pha biển***

Vận chuyển hàng container bằng tàu biển là hoạt động rất phổ biến trên thế giới. Hiện nay, nhiều quốc gia, hãng tàu đã và đang tiến hành vận chuyển hàng triệu container trên khắp nơi trên thế giới. Các phương tiện vận chuyển, bốc dỡ hàng container cũng được tiêu chuẩn hoá ngày càng cao. Đây là điều kiện vô cùng thuận lợi cho hoạt động vận chuyển hàng hoá khắp nơi trên thế giới. Tuy vậy, vận chuyển container bằng tàu sông pha biển thì chưa được nhiều nước trên

thế giới áp dụng và tổ chức vận chuyển. Để vận chuyển được hàng container bằng tàu sông pha biển, các tàu phải được thiết kế sao cho phù hợp với các tiêu chuẩn của container cả về chiều rộng cũng như chiều dài, đồng thời phải bảo đảm được tính kinh tế trong vận tải, nghĩa là vận chuyển hàng càng nhiều càng tốt. Tuy vậy, nếu tàu được thiết kế có trọng tải lớn thì chiều sâu luồng lạch lại không thể đáp ứng được. Do vậy, hài hoà giữa trọng tải tàu và mớn nước sao cho tàu có thể vừa chạy trên biển một cách an toàn, vừa có thể vào sâu trong các cảng sông trong nội địa, tiếp cận được với các cảng cạn (ICD) để kết nối hệ thống vận chuyển từ các khu công nghiệp tới cảng biển và tới các cảng trung chuyển quốc tế, qua đó đưa hàng đi các nước trên thế giới

### ***1.3.5 Điều kiện vận chuyển container bằng tàu sông pha biển***

Để có thể vận chuyển được hàng container bằng đội tàu sông pha biển, yêu cầu đội tàu và các cơ sở hạ tầng kỹ thuật phải thoả mãn các điều kiện cơ bản để cho việc vận chuyển được tiến hành một cách thuận tiện và đảm bảo tính kinh tế. Các điều kiện cơ bản đó là:

1. Trọng tải tàu và các trang thiết bị trên tàu phải đủ lớn nhằm bảo đảm tính kinh tế. Về nguyên tắc thì tàu chở càng nhiều hàng container thì chi phí cho mỗi đơn vị vận chuyển càng giảm. Tuy vậy, khi trọng tải tàu tăng thì các tàu sông pha biển sẽ không tiếp cận được các cảng sông nằm sâu trong đất liền trên các dòng sông vốn có chiều sâu luồng khá hạn chế do sa bồi và tình trạng cạn kiệt nước do thủy điện gây nên. Đây là điều kiện khá khó khăn và có nhiều hạn chế ở Việt Nam. Do vậy, duy tu, nạo vét hệ thống luồng lạch duy trì độ sâu cho tàu ra vào cảng trên các luồng từ cửa sông vào cảng gây nên nhiều tổn kém;

2. Hệ thống luồng lạch và các trang thiết bị bảo đảm an toàn cho tàu chạy cả trên sông cũng như trên biển. Yêu cầu cơ bản của hệ thống luồng và độ sâu trước bến càng sâu càng tốt. Tuy nhiên, do điều kiện thủy văn cũng như tình trạng thực tế các tuyến vận tải thủy nội địa từ cửa biển vào các cảng sông đang bị sa bồi làm cho chiều sâu luồng lạch bị hạn chế. Để các tàu sông pha biển có thể vào tới các cảng, chiều sâu luồng phải đạt tối thiểu từ 2,5 đến 4,5m để các

tàu có trọng tải từ 600 đến 3000DWT có thể ra vào cảng là một điều kiện khá khó khăn nhưng lại đem lại hiệu quả kinh tế cao, đặc biệt trong điều kiện Việt Nam, khi mà hệ thống vận tải bằng đường bộ đang trở nên quá tải như hiện nay;

3. Hệ thống cảng và các trang thiết bị xếp dỡ container tại các cảng sông, trước hết phải đồng bộ và đạt tiêu chuẩn quốc tế về kích thước và trọng tải. Do container là đối tượng vận chuyển được thiết kế theo tiêu chuẩn nhưng kích thước của container hiện nay cũng phát triển khá đa dạng, do vậy các thiết bị xếp dỡ container phải là thiết bị có thể tự điều chỉnh cho phù hợp với kích thước thực tế của container. Các cảng container phải gần với các khu công nghiệp và kết nối đồng bộ với hệ thống cảng cạn, một đầu mối thu gom hàng phục vụ cho các cảng sông và cảng biển;

4. Lưu lượng hàng hoá đủ lớn để duy trì lịch chạy tàu là yêu cầu có tính bắt buộc. Do vận tải container được tổ chức một cách rất chuyên nghiệp và các phương tiện vận chuyển thường được khai thác theo hình thức tàu chợ nên lịch trình chạy của các hãng tàu rất chặt chẽ và nghiêm ngặt. Để duy trì được lịch trình chạy của các tàu thì lượng hàng tại các điểm thu gom (ICD) phải đủ lớn sao cho tàu sông pha biển có thể đi và đến theo lịch trình chạy của các tàu tại các cảng đầu mối.

5. Hệ thống thông tin liên lạc giữa các cảng sông với các bộ phận khác có liên quan theo những tiêu chuẩn nhất định và phải được kết nối với hệ thống EDI tại các cảng đầu mối nhằm bảo đảm hệ thống thông tin cũng như các thông tin về hàng hoá, thông tin an ninh hàng hải luôn được cập nhật đáp ứng với yêu cầu vận tải container quốc tế.

## **Chương 2 THỰC TRẠNG VẬN TẢI CONTAINER TUYẾN VEN BIỂN KHU VỰC PHÍA BẮC**

### **2.1 Giới thiệu khu vực kinh tế phía Bắc**

Vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ của Việt Nam gồm 7 tỉnh và thành phố: Hải Phòng, Hà Nội, Quảng Ninh (hạt nhân của vùng), Hải Dương, Hưng Yên, Bắc Ninh và Vĩnh Phúc. Đây là trung tâm kinh tế năng động và là đầu tàu kinh tế quan trọng của miền Bắc và của cả nước Việt Nam. Ưu thế lớn nhất của vùng kinh tế này là nguồn nhân lực được đào tạo có bài bản với trình độ cao với mức tiền công khá hợp lý. Ngoài ra, các khu công nghiệp của cả các doanh nghiệp trong và ngoài nước đang là động lực thúc đẩy sự phát triển kinh tế của cả khu vực phía Bắc nói riêng và cả nền kinh tế đất nước.

Khu vực kinh tế vùng Bắc Bộ được kết nối với hệ thống cảng biển cửa ngõ ra biển và đi quốc tế. Từ cảng biển, hệ thống giao thông huyết mạch và quan trọng nhất là tuyến đường 5 và đường 18, tạo nên xương sống cho toàn Bắc Bộ. Vùng kinh tế phía Bắc có vị trí chiến lược về phát triển và hợp tác quốc tế ở phía Bắc Việt Nam (có đường hàng hải quốc tế và đường xuyên Á đi qua, có thủ đô Hà Nội, có các cảng biển Hải Phòng và Cái Lân, có hai sân bay quốc tế). Từ Hải Phòng ra đường hàng hải quốc tế dài 150 km; Vùng hội tụ đủ các yếu tố để thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước.

Hiện nay, lượng hàng hoá qua cảng biển của khu vực phía Bắc đạt trên 60 triệu tấn/năm, trong đó hàng hoá vận chuyển bằng container chiếm 56%. Ngoài ra, một lượng hàng quá cảnh của Trung Quốc, Lào, theo ý kiến của nhiều chuyên gia, khối lượng hàng hoá quá cảnh khoảng 1 - 2,5 triệu tấn mỗi năm của Vân Nam và các tỉnh phía Tây của Trung Quốc qua các cửa khẩu phía Bắc

Năm 2015, vùng KTTĐ Bắc Bộ có khoảng 25 vạn doanh nghiệp công nghiệp, chiếm 23% số doanh nghiệp công nghiệp cả nước, riêng số doanh nghiệp công nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài chỉ chiếm khoảng 15,8% cả nước và tạo ra 13,8% giá trị gia tăng công nghiệp và xây dựng của cả nước.

Tổng giá trị kim ngạch xuất khẩu của khu vực kinh tế phía Bắc chiếm khoảng



35% GDP của cả nước và tập trung chủ yếu vào các mặt hàng như quần áo, giày dép, đồ gỗ, linh kiện điện tử, máy móc và công cụ cầm tay, v.v.

Hệ thống giao thông khu vực kinh tế phía Bắc khá đa dạng và có đầy đủ các hình thức giao thông vận tải.

Hệ thống vận tải đường bộ bao gồm 3 trục đường chính là quốc lộ 1A nối liền các tỉnh khu vực phía Bắc với thủ đô Hà Nội. Quốc lộ 5A và 5B nối liền Hà Nội, Hưng Yên, Hải Dương với Hải Phòng, tạo ra tuyến huyết mạch vận chuyển hàng hoá đi và đến cảng Hải Phòng. Quốc lộ 18 kết nối Quảng Ninh, Hải Phòng với Bắc Ninh, Hà Nội. Tuyến đường này phục vụ đặc lực cho vận chuyển hàng hoá từ các khu công nghiệp tới cảng Hải Phòng qua quốc lộ 5. Quốc lộ 10 kết nối Quảng Ninh, Hải Phòng với các tỉnh Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình. Trong các tuyến quốc lộ trên, quốc lộ 5B là quốc lộ hiện đại và khá đông bộ, các tuyến quốc lộ khác phần lớn đều được xây dựng cách đây khá lâu và đang trong tình trạng xuống cấp và ngày càng trở nên chật chội, không đáp ứng được với yêu cầu ngày càng cao trong vận chuyển hàng hoá.

Hệ thống đường sắt khu vực phía Bắc khá phát triển. Ngoài tuyến đường chính kết nối Hà Nội với các tỉnh phía Nam thì các tuyến đường sắt kết nối Hà Nội với Lạng Sơn, Lào Cai, Quảng Ninh và đặc biệt là tuyến đường sắt kết nối Hà Nội với Hải Phòng đang phát huy được ưu điểm của ngành vận tải đường sắt. Tuy vậy, hệ thống đường sắt Việt Nam hiện nay khá lạc hậu và là tuyến đường sắt đơn xuyên qua nhiều trung tâm thành phố, thị xã nên hoạt động vận chuyển hàng hoá còn khá hạn chế.

Hệ thống đường thuỷ nội địa khu vực phía Bắc có mật độ khá dày đặc được liên kết với nhau chủ yếu qua 3 hệ thống sông, đó là hệ thống sông Hồng, sông Thái Bình và sông Đuống. Ngoài ra còn có các phụ lưu toả ra nhiều cửa sông khu vực biển phía Bắc. Đây là điều kiện khá thuận lợi cho việc phát triển hệ thống vận tải thuỷ nội địa, đặc biệt là sự kết nối giữa các cảng ven biển với các cảng gần cửa sông trong đất liền.

## **2.2 Thực trạng công tác quy hoạch**

Ngày 24/12/2013 Bộ Giao thông vận tải đã có Quyết định số 4291/QĐ-BGTVT phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải sông pha biển đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Theo Quy hoạch, đến năm 2020 tổng khối lượng hàng vận chuyển bằng đội tàu sông pha biển là 17 triệu tấn, đến năm 2030 là 30,3 triệu tấn.

1. Bảng 2.1 Quy hoạch phát triển vận tải sông pha biển

TT	Chỉ tiêu	2020	2030	Ghi chú
1	Khối lượng hàng (triệu tấn)	17,1	30,3	
2	Trọng tải tàu sông pha biển (DWT)	Từ 600 – 3000	Từ 600 – 5000	
3	Tổng trọng tải (1000 DWT)	855	1.515	

*Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải sông pha biển, Bộ Giao thông vận tải, 2013*

Các tuyến vận tải chính

Khu vực miền Bắc gồm 6 tuyến:

Cửa Vạn Gia, cửa sông Chanh, cửa Nam Triệu, cửa Trà Lý, cửa Lạch Giang và cửa sông Đáy cho các tàu có trọng tải từ 600 đến 3000DWT. Tàu chở container từ 24 đến 36 Teu.

Khu vực miền Trung gồm 4 tuyến:

Cửa Lạch Trào, cửa Hội, cửa Sốt và cửa Gianh cho tàu có trọng tải 600 đến 200DWT

Khu vực miền Nam gồm 11 tuyến qua các cửa sông:

Cửa Cái Mép, cửa Ngã Bảy, cửa Soài Rạp, cửa Tiểu, cửa Hàm Luông, cửa Cổ Chiên, cửa Định An, cửa Gành Hào, cửa Bò Đề, cửa Ông Đốc, cửa Rạch Giá cho các tàu có trọng tải từ 600 đến 5000DWT.

Số lượng tàu sông pha biển đã có 133 và đang tăng theo số đăng ký thẩm định là 196 chiếc. Đến hết năm 2015 đã có tới 556 tàu đã được đăng ký, trong đó có 16 tàu chở container, 7 tàu khách.

Đánh giá:

Kết quả chính đạt được của Quy hoạch là đã hoạch định một cách chi tiết hệ thống vận chuyển hàng hoá bằng đường thuỷ nội địa nhằm phát huy những lợi thế của hình thức vận tải này. Quy hoạch như là một văn bản pháp lý nhằm định hướng phát triển một cách có tổ chức đối với hoạt động vận tải thuỷ nội địa. Sau khi Quy hoạch có hiệu lực, các địa phương, các ngành đã có một hướng đi, hướng phát triển rõ ràng, minh bạch là tiền đề cho sự phát triển bền vững ngành vận tải thuỷ nội địa, hạn chế các trường hợp phát triển có tính tự phát nhất là đối với các bến cảng bến thuỷ nội địa.

Mặc dù Quy hoạch đã đề cập khá chi tiết và đầy đủ việc phát triển vận tải thuỷ nội địa nhưng Quy hoạch vẫn còn bộc lộ một số hạn chế sau:

Quy hoạch đã đề ra được hướng phát triển tất yếu bằng phương tiện vận tải thuỷ chạy cả trên biển và trên sông, đã hoạch định được các tuyến vận chuyển qua các cửa sông tới các khu công nghiệp tại các tỉnh ven biển từ Bắc vào Nam. Tuy vậy, Quy hoạch chưa xây dựng một cách đồng bộ giữa vận tải, nạo vét luồng và đặc biệt các cảng sông gắn kết với hệ thống đường giao thông tới các khu công nghiệp tại các địa phương. Đặc biệt là các cửa sông kết nối với các địa phương đang có tốc độ phát triển công nghiệp khá nhanh như Bắc Ninh, Hải Dương, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình nhưng hệ thống đường giao thông vận tải còn khá hạn chế, đặc biệt là các tỉnh Quảng Ninh, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình, bắc Thanh Hoá.

Lượng hàng mặc dù đã tăng lên đáng kể nhưng các mặt hàng chủ yếu vẫn là hàng truyền thống như xi măng, than, sắt thép, các mặt hàng container còn khá hạn chế, trong khi các loại hàng hoá hiện nay có tốc độ container hoá khá cao, trong khi quy hoạch về đội tàu vận tải container chưa được trú trọng. Đây là vấn đề khá nghiêm trọng vì hệ thống giao thông đường bộ các đại phương trên đang trở nên quá tải một cách nghiêm trọng, các phương tiện vận tải container gia tăng ngày một nhanh, hệ thống đường bộ xuống cấp và không còn phù hợp với hình thức vận tải này. Để đáp ứng được loại hình vận tải này thì hệ thống đường bộ phải được mở rộng và nâng cấp. Điều này đòi hỏi một lượng vốn khá lớn,

trong khi điều kiện, hoàn cảnh đất nước trong giai đoạn hiện nay là chưa phù hợp. Trong điều kiện này, phát triển hình thức vận tải thủy nội địa vận chuyển hàng container kết nối các địa phương trên với cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện và vận chuyển tuyến Bắc – Nam mang lại ý nghĩa đặc biệt về mặt kinh tế, giảm áp lực cho hệ thống đường bộ và những hệ lụy xã hội khác như tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường.

Quy hoạch chủ yếu vẫn đề cập về hệ thống đường thủy, các bến cảng và đội tàu vận tải đường thủy, còn các vấn đề về mặt cơ chế, pháp lý, công tác tổ chức triển khai thực hiện và các vấn đề liên quan đến nguồn lực để tổ chức thực hiện, v.v thì Quy hoạch vẫn chưa đề cập một cách thoả đáng.

### **2.3 Thực trạng hệ thống cơ sở pháp lý, quản lý nhà nước về vận tải sông pha biển**

Vận tải sông pha biển nói chung, và vận tải container nói riêng là hình thức vận chuyển còn khá mới mẻ đối với Việt Nam. Mặc dù trước đây hình thức vận tải này đã hình thành một cách tự phát nhưng có thể nói trong những năm gần đây, khi hệ thống vận tải bộ đang trở nên quá tải thì vấn đề vận chuyển hàng bằng đường thủy nội địa, vận chuyển container bằng tàu sông pha biển mới được đặt ra. Do hình thức vận tải khá đặc biệt nên hiện các văn bản pháp quy điều chỉnh hoạt động vận tải này còn khá hạn chế. Một số văn bản pháp lý có liên quan vừa thiếu vừa chưa đầy đủ. Điều này đang gây nên nhiều trở ngại lớn cho sự phát triển của hình thức vận tải nhiều ưu việt trong vận chuyển container ở Việt Nam, nói chung, và khu vực phía Bắc, nói riêng.

Các văn bản quy phạm pháp luật còn thiếu và chưa đầy đủ gồm:

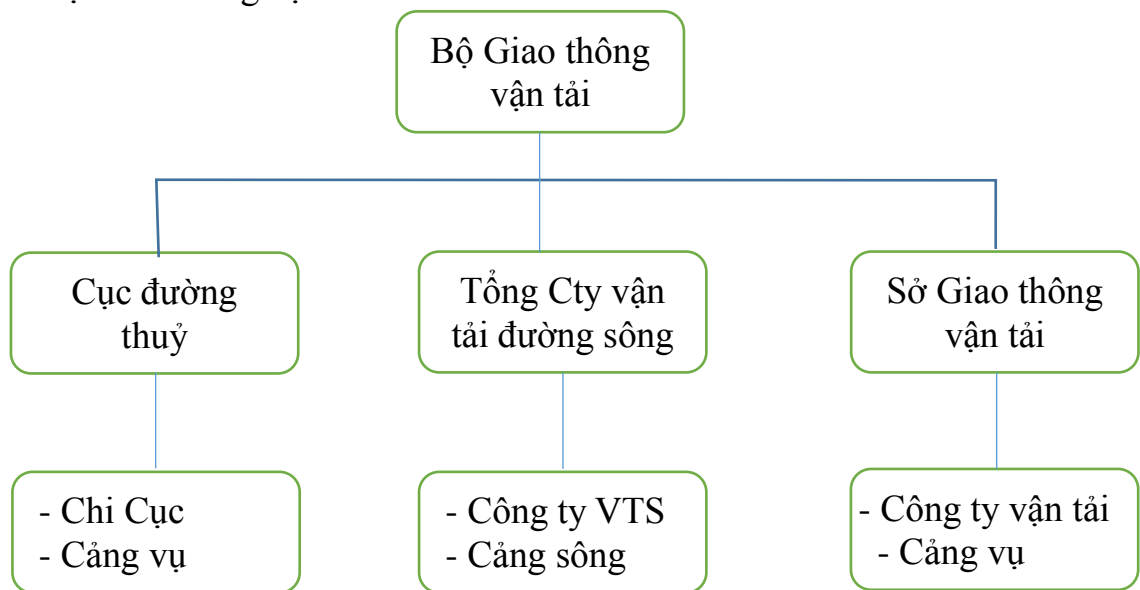
#### **2.3.1 Chế độ đăng ký tàu sông pha biển**

Hiện mới chỉ có một số văn bản quy định về chế độ đăng ký cho tàu sông pha biển. Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia - Quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép QCVN 21-2010/BGTVT áp dụng cho tàu vỏ thép nói chung, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giám sát kỹ thuật và đóng tàu biển cỡ nhỏ QCVN03 2009/BGTVT. Trong hầu hết các văn bản quy phạm pháp luật, chưa có quy định

cụ thể về cấp đăng ký tàu sông pha biển, đặc biệt đối với tàu sông pha biển vận chuyển container. Điều này dẫn tới tình trạng cả địa phương và trung ương đều có thể cấp phép và đăng kiểm đối với tàu sông pha biển. Hệ quả của điều này là các tiêu chuẩn không đồng nhất dẫn tới tình trạng có nơi thắt chặt, có nơi buông lỏng trong công tác quản lý, cấp phép cho loại tàu này.

### 2.3.2 Công tác tổ chức bộ máy quản lý

Bộ máy tổ chức quản lý các hoạt động vận tải thủy nội địa đều được thống nhất từ Bộ Giao thông vận tải



Hình: 2.1 Bộ máy tổ chức quản lý hoạt động vận tải thủy nội địa

Qua mô hình tổ chức trên đây có thể thấy công tác tổ chức triển khai thực hiện đang có một số bất cập. Nhiều vấn đề còn có sự chồng chéo giữa Cục Đường thủy và các Sở Giao thông vận tải tại các địa phương, cụ thể đó là cùng tồn tại hai đơn vị có cùng chức năng, cảng vụ đường thủy, cùng thực hiện một nhiệm vụ. Điều đã dẫn tới nhiều thủ tục hành chính gây phiền hà cho doanh nghiệp nhưng lại có nhiều vụ bị bỏ sót khi làm thủ tục xuất, nhập bến.

### 2.3.3 Công tác thanh tra, kiểm tra

Quá trình hoạt động của tàu sông pha biển luôn được kiểm tra, giám sát nhằm bảo đảm việc tuân thủ các quy phạm pháp luật của nhà nước. Do sự phân chia địa bàn và mối quan hệ giữa địa phương với các đơn vị trung ương. Đối với các tàu sông pha biển khi chạy trên biển còn chưa tuân thủ các quy định an toàn,

thông tin cảnh báo với các cơ quan chức năng, cụ thể các điều kiện đối với tàu biển khi chạy ngoài biển, thậm chí có tàu còn đi ra ngoài phạm vi 12 hải lý nhưng các cơ quan chức năng hoặc do phân cấp chưa hợp lý hoặc chưa có phương tiện để thực hiện việc giám sát hoạt động của đội tàu sông pha biển vận chuyển hàng container.

#### ***2.3.4 Công tác đào tạo cấp phép***

Do đặc thù của hình thức vận tải sông pha biển nên các quy trình và chuẩn mực đào tạo đối với thuyền trưởng còn nhiều trở ngại và vướng mắc. Hiện có một số cơ sở đào tạo và cấp bằng nhưng do chưa được thống nhất cả về nội dung, chuẩn mực nên mỗi cơ sở đều có những điều kiện, tiêu chuẩn riêng. Điều này dẫn tới hai hệ lụy

- Việc đào tạo và cấp phép cho thuyền trưởng tàu sông pha biển còn nhiều bất cập, thủ tục rườm rà và thiếu sự nhất quán nên đã gây nhiều phiền toái cho các doanh nghiệp;

- Công tác thanh kiểm tra giấy phép, bằng cấp hành nghề áp dụng mỗi nơi một kiểu gây khó khăn cho doanh nghiệp, đặc biệt khi phương tiện hoạt động trên các vùng nước ven biển thì công tác kiểm tra giám sát trở nên phức tạp, gây nhiều phiền toái cho chủ phương tiện.

Hiện nay, công tác đào tạo đội ngũ sỹ quan thuyền viên tàu sông pha biển chủ yếu được giao cho các trường cao đẳng nghề trong cả nước thực hiện. Giáo trình tài liệu cũng như tiêu chuẩn nghề chưa được chuẩn hoá, mà chủ yếu là vừa làm vừa rút kinh nghiệm. Điều này dẫn tới mỗi trường có chương trình đào tạo riêng, nội dung và thời gian đào tạo cũng rất khác nhau, dẫn tới bất cập trong đánh giá cũng như kiểm tra. Thời gian gần đây, Bộ Giao thông vận tải có chỉ thị hướng dẫn thống nhất nội dung công tác giảng dạy, đánh giá làm cơ sở thống nhất cho việc cấp chứng chỉ và kiểm tra bằng cấp chuyên môn đối với đội ngũ thuyền viên, giảm bớt khó khăn phiền hà cho doanh nghiệp, giúp doanh nghiệp hội nhập ngày càng vững chắc vào khu vực và quốc tế.

#### **2.4 Thực trạng vận tải container bằng đội tàu vận tải thủy nội địa**

### ***2.4.1 Thực trạng nhu cầu vận chuyển container***

Vận chuyển hàng container bằng đội tàu sông pha biển mới được đưa vào vận chuyển từ tháng 4 năm 2015. Với kết quả đạt được đến nay mới chỉ được 2 năm, mặc dù còn một số điểm chưa thực sự hoàn hảo nhưng có thể nói

Theo Bộ Giao thông vận tải (GTVT), qua 1 năm triển khai (từ tháng 7/2014) đến nay, tuyến vận tải trên đã mang lại hiệu quả rất tích cực trong vận chuyển hàng hóa trên tuyến thủy nội địa, đặc biệt là các tuyến vận tải chặng ngắn.

Thêm vào đó, đặc biệt là các nhà máy sản xuất nguyên vật liệu, khu công nghiệp thường nằm sâu trong nội địa nên việc sử dụng phương tiện VR-SB (tàu được chạy trên tuyến pha sông biển ) vào sâu trong nội địa đến các cảng, bến thủy nội địa để chở hàng rất thuận lợi.

Cũng theo Bộ GTVT, từ khi công bố tuyến vận tải ven biển đã có 556 phương tiện thủy được Cục Đăng kiểm Việt Nam cấp giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện mang cấp VR-SB được phép hoạt động trên tuyến vận tải ven biển. Trong đó, năm 2014 là 105 chiếc, từ đầu năm 2015 đến nay là 451 chiếc.

Còn các cảng vụ đường thủy nội địa, cảng vụ Hàng hải trên tuyến cũng đã làm thủ tục cho 5.580 lượt phương tiện mang cấp VR-SB vào và rời cảng, bến thủy nội địa, cảng biển với 5.283.216 tấn hàng hoá được vận chuyển (tương đương với 176.107 xe tải loại 30 tấn), các mặt hàng chủ yếu được vận chuyển trên tuyến ven biển gồm như than, xỉ than, đá, đất, sắt, phân bón, xi măng, quặng, dầu FO...

Trong đó, đáng chú ý các tuyến từ Quảng Ninh, Hải Phòng đi Thanh Hoá gồm các mặt hàng như vật liệu xây dựng, thiết bị, than ... phục vụ Dự án lọc hoá dầu Nghi Sơn; Quảng Ninh đi Quảng Bình, Hà Tĩnh có mặt hàng than cám. Tuyến Hải Phòng đi Vũng Áng (Hà Tĩnh) gồm mặt hàng thiết bị, máy móc (đóng container), vật liệu xây dựng ... phục vụ dự án Formosa và khu vực...

Các mặt hàng chủ yếu được chuyên chở bằng tàu mang cấp VR-SB đi từ các cảng phía Bắc vào miền Trung là than các loại, thiết bị, máy móc... và ngược lại

là các loại đất, đá, quặng.

Còn tuyến ven biển phía Nam các loại hàng bách hoá, đa dạng hơn và cũng có một số tàu tham gia vận chuyển khách du lịch nhưng rất ít chuyên.

Tuy nhiên, qua thực tế 1 năm triển khai vẫn còn một số khó khăn, bất cập như: Do tàu được miễn thông báo tàu, xác báo tàu đến cảng, không phải nộp bản khai chung nên công tác tìm kiếm cứu nạn đối với tàu VR-SB gặp nhiều khó khăn. Thêm vào đó, thông tin trên giấy phép rời cảng chưa đủ căn cứ để thực hiện việc tính các loại phí, lệ phí hàng hải.

Đồng thời, hoạt động của các tàu VR-SB trên tuyến ven biển ngày càng phát triển, số lượng tàu ngày càng gia tăng, các tàu được đóng mới có trọng tải lớn, nhưng quy mô đầu tư cơ sở hạ tầng của cảng, bến còn hạn chế, chưa đáp ứng nhu cầu vận tải..

thuyền viên điều khiển phương tiện mang cấp VR-SB hoạt động trên tuyến ven biển đi đúng tuyến được Bộ GTVT công bố; đưa phương tiện ra, vào các cảng, bến đã được công bố hoặc cấp giấy phép hoạt động; thường xuyên cập nhật, thời tiết, khí tượng thủy văn để tránh khu vực có thời tiết xấu.

Đồng thời, đội ngũ thuyền viên cũng phải đảm bảo đủ tiêu chuẩn bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn theo đúng quy định của pháp luật. Các doanh nghiệp tham gia hoạt động vận tải trên tuyến ven biển phải bố trí, sắp xếp để thuyền viên học tập và được cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn điều khiển phương tiện VR-SB, việc triển khai tuyến vận tải ven biển là một trong những chủ trương của Bộ GTVT để giảm tải cho đường bộ, giảm hư hỏng kết cấu hạ tầng giao thông, tiết kiệm kinh phí sửa chữa. Đồng thời, cũng từng bước giúp phát triển hài hòa các phương thức vận tải.

Hỗ trợ phát triển vận tải qua biên giới Việt nam–Campuchia. Hiện có 33 doanh nghiệp, cá nhân tham gia (65 tàu chở hàng khô, 18 tàu container, 19 tàu chở khách, 38 tàu chở hàng xăng dầu). Tham gia các hội nghị của các nước tiểu vùng sông Mêkong, trao đổi trực tiếp với Tổng cục Vận tải Campuchia, tăng cường hợp tác với các nước và cụ thể là Campuchia nhằm tạo điều kiện tối đa



cho doanh nghiệp khi vận tải qua biên giới, phát triển vận tải thủy kết nối cảng sông Phnom Penh và cảng nước sâu Thị Vải-Cái Mép.

Khảo sát và tháo gỡ các khó khăn của doanh nghiệp Hải Linh để đưa vào khai thác tuyến vận tải container giữa Hải Phòng – Việt Trì; Làm việc với Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn để tiếp tục phát triển vận tải Container tại khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long.

Đến tháng 10/2015, cả nước hiện có 6.402 bến, 204 cảng thủy nội địa (năm 2015 Cấp mới 85 bến, cấp lại 629 bến); Bến khách ngang sông: 2.283 bến, trong đó: 1.898 bến đã được cấp phép; 385 bến chưa có phép.

## 2. Bảng 2.2 Các tuyến và bến cảng nội thủy

Tuyến ĐTNĐ quốc gia			Tuyến ĐTNĐ địa phương		
Cảng đã công bố	Bến		Cảng đã công bố	Bến	
	Có phép	Không phép		Có phép	Không phép
167	2.997	1.315	37	1.581	223

*Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải thủy đến năm 2020, định hướng đến 2030*

Tính đến 31/10/2015 tổng số phương tiện đăng ký là 240.215 chiếc với tổng trọng tải là 13.606.887 tấn, 537.110 ghé, 9.962.620 CV. Trong đó, 10 tháng năm 2015 đăng ký được 748 chiếc với tổng trọng tải là 105.537 tấn, 4.002 ghé, 29.340 CV. Riêng phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB, trên toàn quốc đăng ký được 700 phương tiện.

Các chủ tàu cũng chưa thực sự quan tâm, bố trí thuyền viên đáp ứng đủ các yêu cầu trong mỗi ca làm việc trên tàu theo định biên an toàn tối thiểu đối với thuyền viên trên phương tiện VR-SB hoạt động trên tuyến ven biển.

Các phương tiện VR-SB hiện chưa được quy định lắp các trang thiết bị dẫn đường, thiết bị an toàn hàng hải như (AIS) nên khó khăn cho công tác giám sát hành trình phương tiện, công tác tìm kiếm cứu nạn khi phương tiện gặp nạn trên tuyến ven biển.

Bên cạnh đó, hoạt động của các tàu VR-SB trên tuyến ven biển ngày càng phát triển; các tàu được đóng mới có trọng tải lớn (10.000-21.000 tấn), cơ sở hạ tầng của cảng, bến thủy nội địa như: cầu bến, kho bãi, thiết bị bốc xếp, hệ thống

hạ tầng kết nối, tuyến luồng còn hạn chế, quy mô đầu tư chưa đáp ứng nhu cầu vận tải.

Tình trạng một số cửa sông khan cạn, chưa được đầu tư nạo vét, bố trí phao tiêu, báo hiệu hướng dẫn luồng lạch ảnh hưởng đến công tác đảm bảo an toàn và năng lực vận chuyển của các phương tiện...

#### **2.4.2 Thực trạng khối lượng hàng container được vận chuyển**

Mặc dù mới đưa vào khai thác trên các tuyến ven biển bằng tàu sông pha biển từ tháng 4 năm 2014, đến nay, hoạt động vận chuyển này mới được 1 năm nhưng vận tải sông pha biển đã thu được nhiều kết quả vượt cả sự mong đợi của cả người vận chuyển và khách hàng.

Khối lượng hàng hoá vận chuyển bằng tàu sông pha biển được thể hiện trong bảng sau:

3. Bảng 2.3 Khối lượng hàng vận chuyển bằng tàu sông pha biển

<b><i>TT</i></b>	<b><i>Chỉ tiêu</i></b>	<b><i>Giá trị</i></b>
I	Tổng khối lượng hàng hoá (triệu tấn)	6,3
	Hàng container (TEU)	1300
	Trong đó:	2,7
1	Khu vực phía Bắc	
	Hàng container (TEU)	520
2	Khu vực miền Trung	1,2
	Hàng container (TEU)	140
3	Khu vực phía Nam	2,4
	Hàng container (TEU)	640

*Nguồn: Cục đường thủy, 4/2016*

Kết quả trên, cơ bản đã chỉ ra được tiềm năng của một hình thức vận tải mới, hình thức vận tải sông pha biển cho phép giảm áp lực đối với hệ thống vận tải đường bộ. Do mới đưa vào sử dụng hình thức vận tải mới này nên số liệu còn khá khiêm tốn chưa thể nói lên được bản chất của hiện tượng. Nhưng, dù sao,

hình thức vận tải này đang được các chủ hàng đánh giá rất cao trên cơ sở 2 tiêu chí cơ bản đó là thời gian giao hàng và giá cước vận chuyển.

Về thời hạn giao hàng, đối với các tuyến vận chuyển từ Hải Phòng tới các cảng Nam Định qua cửa Lạch Giang, tới Ninh Phúc qua cửa Đáy và tới Nghi Sơn qua cửa Lạch Trào tới cảng Lệ Môn là tương đối nhanh, chỉ chậm hơn so với đường bộ là 12 giờ. Với thời gian như vậy, trong điều kiện giao thông của Việt Nam như hiện nay là có thể chấp nhận được.

Về giá cước vận chuyển, mặc dù còn một số hàng chế tại các cảng sông nhưng với lợi thế của hình thức vận chuyển bằng đường thủy thì giá cước vận chuyển tới các cảng trên chỉ hơn 30% giá cước vận chuyển bằng đường bộ. Đây được xem như là một lợi thế lớn của hình thức vận tải còn tương đối mới mẻ, không chỉ ở Việt Nam, mà còn cả ở trên thế giới.

## 2.5 Thực trạng hệ thống cảng bốc dỡ container

Theo quy hoạch tổng thể về hệ thống cảng sông đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt thì cả nước có 75 cảng sông nằm trên cả 3 miền trong đó phía Bắc có 41 cảng, miền Trung có 24 cảng và miền Nam có 48 cảng sông.

Số lượng và tình trạng của các cảng sông khu vực phía Bắc được thể hiện trong bảng dưới đây.

4. Bảng 2. 4 Các cảng sông khu vực phía Bắc

STT	Tên cảng	Địa phương	Cỡ tàu (T)	Công suất (1000 tấn/năm)
1	Cảng Hà Nội	Hà Nội	1.000	500
2	Cảng Khuyến Lương	Hà Nội	1.000	1.680
3	Cảng Việt Trì	Phú Thọ	600	2.500
4	Cảng Ninh Bình	Ninh Bình	1.000	1.600
5	Cảng Ninh Phúc	Ninh Bình	3.000	2.500
6	Cảng Hòa Bình	Hoà Bình	300	550
7	Cảng Đa Phúc	Thái Nguyên	300	700
8	Cảng Phù Đổng	Hà Nội	600	1.100
9	Cảng Chèm	Hà Nội	400	400
10	Cảng Bắc HN	Hà Nội	400	2.000
14	Cảng Như Thụy	Vĩnh Phúc	400	500
15	Cảng Hưng Yên	Hưng Yên	1.000	350
16	Cảng Triều Dương	Hưng Yên	400	300

17	Cảng Mễ Sở	Hưng Yên	1.000	350
18	Cảng Sơn Tây	Hà Tây	300	400
19	Cảng Hồng Vân	Hà Tây	400	300
20	Cảng Nam Định	Nam Định	1.000	1.000
21	Cảng Tân Đệ	Thái Bình	1.000	200
22	Cảng Thái Bình	Thái Bình	500	500
23	Cảng Như Trác	Hà Nam	600	200
24	Cảng Cầu Yên	Ninh Bình	400	200
25	Cảng Đáp Cầu	Bắc Ninh	200	500
26	Cảng A Lữ	Bắc Giang	200	600
30	Cảng Cống Cầu	Hải Dương	600	500
31	Cảng Sở Dầu	Hải Phòng	600	1.500
36	Cảng Tuyên Quang	Tuyên Quang	200	300
39	Cảng Vạn Yên	Sơn La	200	150
41	Cảng Bến Ngọc	Hòa Bình	200	300
42	Cảng Đò Lèn	Thanh Hóa	1.000	1.000

*Nguồn: Quy hoạch chi tiết Hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Bắc đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, Bộ GTVT 2013*

Theo bảng trên có thể thấy, đa số các cảng sông đều là cảng nhỏ, chỉ có 14 cảng cho phép tàu từ 600 – 1000DWT trở lên có thể ra vào cảng và chỉ có duy nhất cảng Ninh Phúc, Ninh Bình là có thể cho phép tàu 3000DWT ra vào trong điều kiện bình thường. Hầu hết các cảng hiện trạng hiện nay cũng như trong quy hoạch đều là cảng tổng hợp hoặc cảng bốc dỡ hàng rời nên các thiết bị bốc xếp cũng được trang bị phù hợp với các loại hàng truyền thống. Hiện có rất ít cảng có thể bốc dỡ được hàng container vì các trang thiết bị xếp dỡ hầu hết đều có nâng trọng thấp, đây là một trong những khó khăn và vướng mắc lớn nhất trong việc vận chuyển hàng container bằng tàu sông pha biển tại các cảng sông của Việt Nam, nói chung, và khu vực phía Bắc, nói riêng.

Ngoài các vấn đề trên việc kết nối giữa cảng sông với các khu công nghiệp cũng như hệ thống cảng cạn (ICD) là một điều cực kỳ quan trọng và là điều sống còn đối với các cảng sông cũng như hoạt động của đội tàu sông pha biển. Trong hầu hết các cảng trên, các cảng có kết nối với các ICD và khu công nghiệp rất hạn chế, hệ thống giao thông chưa đáp ứng được với yêu cầu của việc vận chuyển hàng container. Ngoài cảng Ninh Phúc, Ninh Bình được quy hoạch và xây dựng khá đồng bộ còn lại các cảng khác thì hầu như còn thiếu hoặc

không đủ điều kiện. Để khắc phục tình trạng trên, công tác duy tu, nạo vét luồng phải được tiến hành một cách thường xuyên và căn cứ vào trọng tải của tàu ra vào cảng để tiến hành thực hiện.

## 2.6 Thực trạng hệ thống luồng lạch

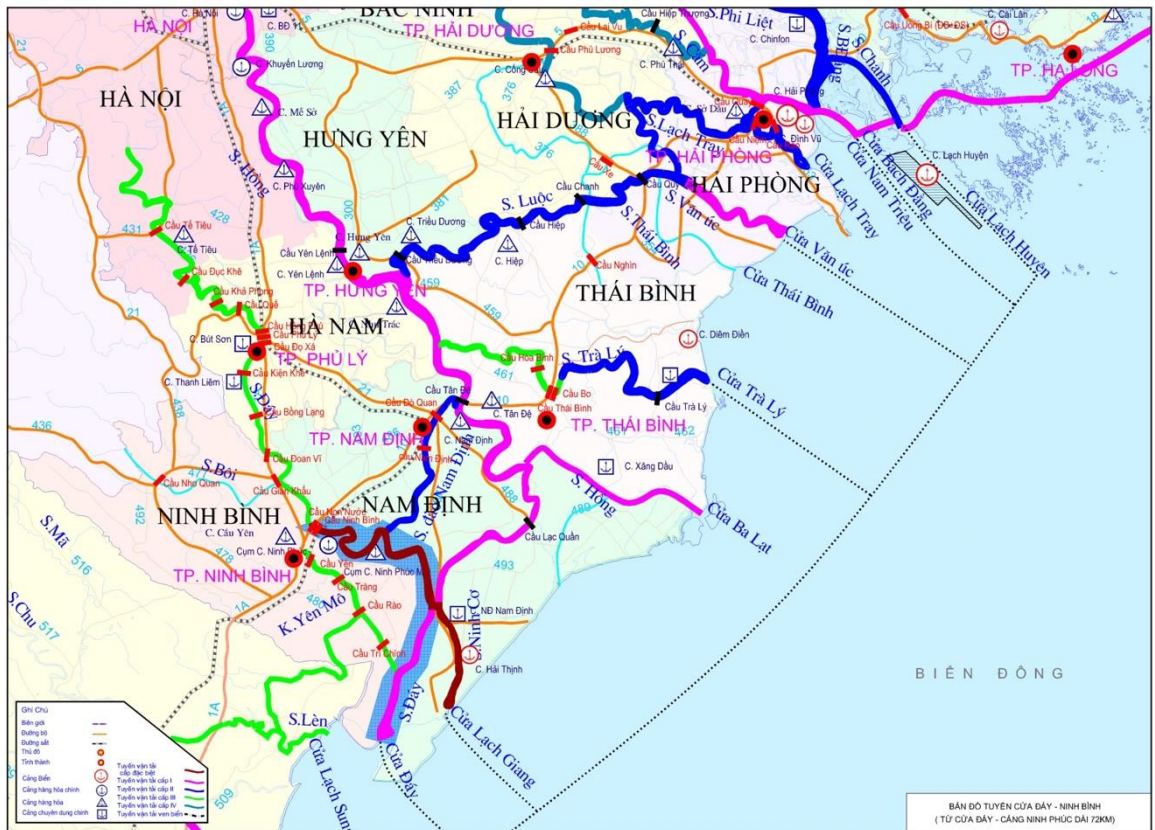
Hệ thống luồng lạch ra vào các cảng sông khu vực phía Bắc, theo quy hoạch và thực tiễn được thể hiện theo bảng dưới đây.

5. Bảng 2.5 Tình trạng luồng ra vào các cảng sông phía Bắc

TT	Tuyến vận tải sông pha biển	Hiện tại		Tình trạng
		Độ sâu luồng (m)	Cỡ tàu DWT	
1	Cửa Vạn Gia	0,8	400	Cạn
2	Cửa Sông Chanh	2,8	1500	-
3	Cửa Nam Triệu	1,0	1500	Cạn
4	Cửa Trà Lý	1,6	1000	-
5	Cửa Lạch Giang	1,0	600	Cạn
6	Cửa Đáy	3,8	3000	-

*Nguồn: Quy hoạch vận tải thủy khu vực kinh tế phía Bắc, Bộ GTVT*

Có thể nhận thấy ngay rằng luồng ra vào các cảng sông hầu hết đều bị hạn chế bởi độ sâu của luồng. Tình trạng cạn là khá phổ biến đã hạn chế năng lực vận chuyển của đội tàu sông pha biển. Hiện chỉ có rất ít cảng có độ sâu luồng cho phép tàu trên 1000DWT ra vào cảng trong điều kiện bình thường. Để có thể cho tàu ra vào được thì việc nạo vét luồng là điều không thể không thực hiện.



Hình 2.2 Các tuyến vận tải sông pha biển

### Chương 3. PHÁT TRIỂN ĐỘI TÀU sông pha biển VẬN TẢI CONTAINER KHU VỰC PHÍA BẮC

#### 3.1 Định hướng pháp triển vận tải ven biển

##### 3.1.1 Định hướng phát triển lĩnh vực vận tải sông pha biển đến năm 2030

Nhận thức rõ được vai trò và tầm quan trọng của vận tải thủy trong việc vận chuyển hàng hoá nhằm giảm áp lực đối với hệ thống vận tải đường bộ, Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải sông pha biển đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 làm căn cứ, cơ sở cho chiến lược phát triển ngành vận tải thủy nội địa. Nội dung cơ bản của chiến lược phát triển vận tải sông pha biển khu vực miền Bắc được thể hiện dưới đây:

6. Bảng 3.1 Quy hoạch phát triển vận tải sông pha biển đến năm 2020 định hướng đến năm 2030

TT	Tuyến vận tải sông pha biển	Hiện tại		Quy hoạch đến 2030	
		Độ sâu luồng (m)	Cỡ tàu DWT	Độ sâu luồng (m)	Cỡ tàu DWT
1	Cửa Vạn Gia	0,8	400	2,0	600
2	Cửa Sông Chanh	2,8	1500	2,8	1500
3	Cửa Nam Triệu	1,0	1500	1,0	1500
4	Cửa Trà Lý	1,6	1000	3,2	2000
5	Cửa Lạch Giang	1,0	600	4,5	3000
6	Cửa Đáy	1,3	1000	2,8	2000

*Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải thủy nội địa đến năm 2030, Bộ GTVT*

Quy hoạch đã đưa ra được 6 tuyến vận chuyển chính từ Cửa Vạn Gia, Quảng Ninh tới Cửa Đáy vào cảng Ninh Phúc, Ninh Bình cho các tàu có trọng tải từ 400 đến 3000DWT. Đối với tàu chở container có khả năng vận chuyển từ 36 đến 200TEU. Tổng trọng tải tàu container 1,2 đến 1,3 triệu tấn đến năm 2030 từ 1,8 đến 1,9 triệu tấn để vận chuyển hàng container khu vực kinh tế phía Bắc.

### **3.1.2 Nhu cầu vận chuyển hàng container**

Lợi thế lớn nhất của vận tải thủy là vận chuyển được lượng hàng lớn, hàng siêu trường, siêu trọng với giá thành khá hợp lý. Với lợi thế đó Bộ Giao thông vận tải, trên cơ sở lợi thế của khu vực kinh tế phía Bắc có các hệ thống sông khá thuận tiện, đã lập Quy hoạch phát triển vận tải sông pha biển đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Theo Quy hoạch, nhu cầu vận chuyển hàng hoá và hàng container của cả nước và khu vực kinh tế phía Bắc được thể hiện qua bảng dưới đây:

7. Bảng 3.2 Nhu cầu vận chuyển hàng bằng tàu sông pha biển

TT	Nhu cầu vận chuyển	2020	2030
1	Tổng lương hàng (triệu tấn)	17,1	30,3
2	Hàng container (TEU)	9.500	12.300
	Trong đó		
	- Hàng hoá khu vực phía Bắc (Triệu tấn)	3,4	12,3
	- Hàng container khu vực phía Bắc (TEU)	3.200	5.100

*Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải sông pha biển đến năm 2030, Bộ GTVT*

Với nhu cầu vận chuyển khá cao và nhu cầu này có thể còn cao hơn nữa khi cảng Lạch Huyện đi vào khai thác. Nhằm chuẩn bị tốt cơ sở hạ tầng cho ngành vận tải thủy nội địa cũng như vận tải sông pha biển thì công tác chuẩn bị đội tàu, hệ thống cảng, luồng lạch ra vào cảng cũng như các cơ sở khác cho lĩnh vực này phải được chu đáo và đi trước một bước sẵn sàng cho hoạt động vận chuyển container bằng đường thủy nội địa, chia tải bớt áp lực cho ngành vận tải bộ ngay trong tương lai gần, nâng cao sức cạnh tranh đối với các hình thức vận tải khác.

## **3.2 Biện pháp phát triển đội tàu sông pha biển vận chuyển container tuyến**

### **3.2.1 Hoàn thiện cơ sở pháp lý, tạo điều kiện thuận lợi cho việc quản lý, kiểm soát hoạt động vận tải sông pha biển**

Có thể nói hiện nay các quy phạm pháp luật điều chỉnh hoạt động của tàu biển, tàu sông đã được quy định và luật hoá khá rõ ràng phù hợp với các quy



định cũng như tập quán vận tải quốc tế. Tuy vậy, hình thức vận tải sông pha biển là hình thức mới, chủ yếu phát triển tại Việt Nam trong những năm gần đây lại chưa có cơ sở pháp lý để điều chỉnh cho phù hợp. Một số các văn bản dưới luật đã được ban hành nhưng còn chưa theo kịp với sự phát triển của loại hình vận tải sông pha biển. Do vậy, một văn bản pháp lý điều chỉnh hoạt động của vận tải sông pha biển, quy định các quy phạm, tiêu chuẩn an toàn cho phương tiện cũng như những nghĩa vụ, trách nhiệm của người vận chuyển đối với hàng hoá khi hàng bị tổn thất, thiệt hại.

Theo quy định hiện nay, tàu sông pha biển chỉ được chạy trong vùng nước nội thuỷ, nghĩa là trong phạm vi 12 hải lý ven biển, tuy nhiên, yêu cầu về bằng của thuyền trưởng hiện chưa rõ và cụ thể. Một số cảng vụ vẫn yêu cầu và kiểm tra bằng thuyền trưởng của loại tàu sông pha biển là bằng thuyền trưởng của tàu biển. Đây là một sự chòng chẹo đang gây nhiều phức tạp cho hoạt động của tàu pha sông biển. Để tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp vận tải pha sông biển cũng như để điều chỉnh hoạt động của vận tải pha sông biển giải pháp hợp lý nhất hiện nay là Bộ Giao thông vận tải phải thống nhất bằng thuyền trưởng của tàu pha sông biển được áp dụng theo quy phạm của tàu sông cho phù hợp với đặc điểm tình hình đội ngũ thuyền trưởng của các doanh nghiệp vận tải pha sông biển hiện nay. Tuy vậy, để bảo đảm an toàn cho tàu pha sông biển cũng như hoạt động hàng hải khác thì loại tàu này phải được giám sát chặt chẽ không để các tàu này chạy ra vùng biển quốc tế ảnh hưởng tới các hoạt động của các tàu biển hoạt động trên tuyến hàng hải quốc tế. Để làm được điều này, các tàu pha sông biển phải được gắn thiết bị giám sát hành trình tự động cũng như thiết bị giám sát hành trình (AIS), hệ thống thông tin liên lạc sóng ngắn (VHF).

Sửa đổi và xoá bỏ một số quy định có tính bất cập dẫn tới chòng chẹo trong việc cấp phép, kiểm tra và một số thủ tục hành chính khác hiện còn xảy ra giữa trung ương và địa phương. Các thủ tục cấp phép rời bến cần đơn giản hoá, không thể áp dụng như đối với tàu biển vì đây là hình thức vận tải nội địa mang tính liên vùng sông và biển.

Đối với thủ tục tàu đến, tàu rời cảng có thể áp dụng công nghệ thông tin thông

qua thư điện tử, hệ thống tin nhắn và các hình thức liên lạc khác để thông báo cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo một mẫu nhất định, trong một thời hạn nhất định để tàu có thể đi và đến cảng được đúng giờ. Sau khi hệ thống tin nhắn, thư điện tử tới các bộ phận xử lý thì tàu được phép vào cảng, mọi thủ tục đối với tàu có thể thực hiện ngay tại cảng. Điều này cho phép tàu hoạt động liên tục, tránh trường hợp tàu phải chờ thủ tục, và trong nhiều trường hợp tàu đã bị mất cơ hội ra vào cảng do tác động của thủy triều.

Đối với công tác đào tạo đội ngũ sỹ quan thuyền viên trên các tàu sông pha biển, nhà nước cần có cơ chế hỗ trợ thoả đáng đặc biệt là đối với các địa phương có điều kiện, hoàn cảnh khó khăn.

Đối với cơ quan đăng kiểm cần có những quy định cụ thể về phân cấp, thiết kế và kiểm tra đối với loại phương tiện vận tải sông pha biển. Các quy định cần phải được rõ ràng minh bạch, phân định rõ cấp quản lý từ trung ương đến địa phương, tạo ra một sự đồng bộ, nhất quán trong hoạt động từ thiết kế, đóng mới, cấp phép đến hoạt động thanh tra, kiểm tra, nhằm tránh các trường hợp chồng chéo giữa các cơ quan chức năng, giữa trung ương với địa phương tạo điều kiện thuận lợi, minh bạch cho các doanh nghiệp hoạt động.

### ***3.2.2 Đẩy mạnh tái cơ cấu ngành vận tải thủy nội địa theo hướng cổ phần hoá và khuyến khích đầu tư tư nhân***

“Ngày 05/10/2015, Thủ tướng Chính phủ ký ban hành Quyết định số 47/2015/QĐ-TTg quy định về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải Đường thủy nội địa. Trong đó quy định rõ cơ chế, chính sách: Về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa; Về khuyến khích đầu tư phương tiện thủy nội địa; Về hỗ trợ hoạt động khai thác vận tải và dịch vụ vận tải thủy nội địa; Về hỗ trợ đào tạo người lái phương tiện thủy nội địa. Quyết định có hiệu lực từ ngày 01/12/2015”.

Như vậy có thể thấy các cơ chế, chính sách đối với hoạt động phát triển vận tải thủy nội địa nói chung và vận tải sông pha biển nói riêng đã được Chính phủ rất quan tâm và được Bộ Giao thông vận tải triển khai cụ thể. Tuy vậy, để đẩy

nhanh hoạt động tái cơ cấu phát huy tiềm lực của ngành và khắc phục những hạn chế trong thời gian qua, nhóm nghiên cứu của đề tài đề xuất:

1. Thoái vốn tại Tổng công ty vận tải đường sông và nhà nước, cụ thể là Tổng Công ty vận tải sông miền Bắc không nắm giữ cổ phần chi phối. Tổng Công ty có thể được thành lập và kinh doanh như những đơn vị độc lập nhằm tạo môi trường kinh doanh bình đẳng đối với các doanh nghiệp tư nhân. Nhà nước chỉ giữ vai trò quản lý và kiến tạo môi trường kinh doanh, kịp thời điều chỉnh những biểu hiện méo mó trong nền kinh tế thị trường;

2. Coi trọng và khuyến khích thành phần kinh tế tư nhân, tạo mọi điều kiện cho kinh tế tư nhân trong lĩnh vực vận tải sông pha biển phát triển. Ưu tiên và tạo mọi điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp tư nhân đầu tư phát triển đội tàu sông pha biển vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng và hàng container. Điều này vừa mang lại lợi ích cho các doanh nghiệp, vừa mang lại lợi ích cho xã hội do giảm được mật độ giao thông đường bộ cũng như hiện tượng xe quá tải, qua khổ vẫn thường xuyên xảy ra gây nguy hiểm cho xã hội và các công trình cơ sở hạ tầng.

3. Các hoạt động quản lý trên các đoạn sông, đặc biệt là tại các cửa sông dẫn tới các cảng, trước đây do các cơ quan lý nhà nước quản lý, có thể cổ phần hoá và trao quyền quản lý, khai thác cho các doanh nghiệp tư nhân hoạt động trên cơ sở luật pháp. Điều này cho phép giảm gánh nặng về chi phí cho các đơn vị quản lý nhà nước, đồng thời phát huy được hiệu quả cũng như những nguồn lực còn tiềm tàng trong nhân dân;

4. Đối với các cảng sông, trên cơ sở quy hoạch, cơ quan quản lý nhà nước chỉ quản lý về số lượng, vị trí theo quy hoạch nhằm thống nhất với các quy hoạch về khu công nghiệp và các đầu mối gom hàng tại các địa phương. Toàn bộ hoạt động xây dựng, khai thác các cảng này đều dành cho các doanh nghiệp tư nhân đầu tư và khai thác. Một số cảng nhà nước đang nắm cổ phần chi phối cũng cần thoái vốn nhằm tạo ra môi trường cạnh tranh lành mạnh giữa các doanh nghiệp với nhau. Điều này còn mang lại lợi ích to lớn cho các doanh nghiệp chuẩn bị cả về vật chất và tinh thần cho các cam kết về hội nhập mà Việt Nam đã ký kết với

các nước ASEAN và theo lộ trình thì đến năm 2020 sẽ có hiệu lực.

5. “Về quản lý, bảo trì đường thủy nội địa, khuyến khích áp dụng hình thức xã hội hóa thực hiện các dự án nạo vét các tuyến đường thủy nội địa không sử dụng ngân sách nhà nước; việc kết hợp tận thu sản phẩm nạo vét được thực hiện theo quy định hiện hành. Áp dụng phương thức đấu thầu hạn chế để lựa chọn nhà thầu thực hiện quản lý, bảo trì đường thủy nội địa trên các tuyến lòng hồ nhằm huy động các nguồn lực của xã hội vào hoạt động vận tải thủy nội địa và vận tải sông pha biển”.

### ***3.2.3 Xây dựng phát triển hệ thống cảng đồng bộ để bốc dỡ container***

Mặc dù Quy hoạch hệ thống cảng sông đã được Bộ Giao thông vận tải ban hành nhưng trong quy hoạch chủ yếu đề cập tới các cảng bách hoá, cảng than, và một số hàng hoá khác, chưa có quy hoạch cảng bốc xếp container. Tất nhiên, không có các cảng sông chuyên dụng bốc xếp hàng container mà cần có cảng có đủ điều kiện cần thiết để lắp đặt các thiết bị chuyên dụng để bốc dỡ container. Các cảng sông phải được xây dựng trên cơ sở kết nối chặt chẽ giữa các khu công nghiệp hoặc được kết nối đồng bộ với đầu mối thu gom hàng (ICD). Như vậy, cảng, khu công nghiệp và ICD được liên kết với nhau thông qua hệ thống đường bộ.

Và như định hướng mục 3.2.2 đã đề cập tới việc phát triển hệ thống cảng sông. Sau khi Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt Quy hoạch là định hướng cho việc phát triển ngành vận tải thủy nội địa thì nhà nước mà cụ thể ở đây là Cục đường thủy chỉ quản lý số lượng, vị trí các cảng sông trên cơ sở đồng bộ giữa phát triển các khu công nghiệp, hệ thống cảng cạn (ICD) và hệ thống giao thông trên phạm vi toàn khu vực, toàn bộ việc đầu tư, quản lý và khai thác cảng sẽ được xã hội hoá thông qua các hình thức như doanh nghiệp tư nhân, công ty cổ phần, công ty liên doanh.

Đối với các cảng phải được thiết kế xây dựng cho phép tiếp nhận được tàu cỡ 3000DWT với các trang thiết bị bốc xếp hàng là các thiết bị chuyên dụng cho hàng container. Trước mắt một số cảng chưa tiếp nhận tàu container thì phải có

phương án dự phòng như kết cấu cầu bến, không gian cần thiết khi có điều kiện và khi lượng hàng container đủ lớn thì việc mở rộng và nâng cấp các cảng này sẽ thuận lợi và đỡ tốn kém, đảm bảo sự phát triển lâu dài cho hệ thống cảng.

#### **3.2.4 Cải tạo, nạo vét luồng các cửa sông tới cảng**

Do điều kiện hệ thống sông ngòi của cả nước, nói chung, và khu vực phía Bắc, nói riêng, đang bị sa bồi cùng với lượng nước phí thượng nguồn hạn chế do hệ thống thủy điện, nên luồng ra vào các cửa sông đến cảng càng bị hạn chế. Độ sâu luồng hiện tại (như bảng 3.1) chỉ cho phép tàu có trọng tải từ 400 đến 1000DWT ra vào trong điều kiện có thủy triều. Để phát huy lợi thế của vận tải thủy, hệ thống luồng cần phải được duy tu, nạo vét tối thiểu cho tàu cỡ 1500DWT ra vào thì mới phát huy được hiệu quả. Các cửa sông cần nạo vét là Cửa Đáy dẫn tới cảng Ninh Phúc, một cảng đầu mối khu vực Ninh Bình và Bắc Thanh Hoá, Cửa Lạch Giang dẫn tới cảng Tân Đệ, khu vực trung tâm của ba tỉnh Thái Bình, Nam Định và Hà Nam.

Các cửa sông Văn Úc, Bạch Đằng và Sông Chanh hiện trạng tương đối tốt, tuy nhiên để cho tàu sông pha biển có thể đi sâu vào đất liền tới các khu công nghiệp của Hải Dương, Hưng Yên, Bắc Ninh, Quảng Ninh thì việc nạo vét luồng phải được tiến hành thực hiện tại các đoạn sông thuộc khu vực Chí Linh, Kinh Môn, Đáp Cầu để độ sâu của luồng đạt từ 2,8 đến 3,5m khi đó tàu vận chuyển container tới các cảng mới phát huy được hiệu quả kinh tế.

Về nguồn vốn để nạo vét, duy tu luồng lạch, theo Quy hoạch và định hướng của Chính phủ được huy động từ ba nguồn sau đây:

1. Nguồn vốn từ ngân sách, nguồn vốn này chỉ ưu tiên cho các khu vực đặc biệt nhằm phát triển kinh tế của những khu vực còn khó khăn như khu vực Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình để nạo vét luồng Cửa Đáy và Cửa Lạch Giang. Đây là khu vực có lượng nạo vét không quá lớn nhưng lại có tốc độ tăng về lưu lượng hàng vận chuyển bằng container khá cao, đồng thời việc vận chuyển container trên các tuyến này có hiệu quả kinh tế cao hơn so với các tuyến khác do cự ly vận chuyển khá hợp lý, trọng tải tàu trên tuyến này khá cao (36 đến 120

TEU) trong khi tuyến vận chuyển bằng đường bộ từ địa điểm trên tới cảng của ngõ quốc tế Lạch Huyện còn khá hạn chế.

2. Nguồn vốn vay ODA là kênh huy động vốn cho phát triển cơ sở hạ tầng được chính phủ các nước Nhật Bản, Trung Quốc, Hà Lan, Bỉ cam kết tài trợ cho Việt Nam. Chính phủ các nước cấp vốn ODA cho Việt Nam có nhiều kinh nghiệm và thế mạnh trong việc phát triển vận tải thủy nội địa cũng như vận tải container bằng đội tàu ven biển. Về nguyên tắc, nguồn vốn ODA được kết hợp với các đơn vị đối tác tham gia hoạt động nạo vét luồng tại các địa phương có thể kết hợp với mô hình hợp tác công tư (PPP) hoặc có thực hiện cơ chế xã hội hoá hoạt động động đầu tư. Theo phương pháp này, nhà nước cho đầu thầu các đoạn sông cần nạo vét, vốn một phần của các nhà thầu, một phần được vay ưu đãi theo diện ODA. Các sản phẩm nạo vét gồm đất, cát sẽ thuộc về nhà thầu, nhà thầu có quyền bán cho các công trình khác nhằm phục vụ cho mục đích nạo vét luồng;

3. Nguồn vốn từ các doanh nghiệp tư nhân. Theo giải pháp này, gắn lợi ích của các nhà thầu tư nhân với việc quản lý luồng ra vào cảng dưới hai hình thức BOT và đấu thầu sản phẩm nạo vét.

Huy động nguồn vốn dưới hình thức BOT, nghĩa là nhà đầu tư nạo vét luồng và được quyền thu phí từ các phương tiện ra vào trên tuyến đó dưới sự quản lý của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Sau một khoảng thời gian nhất định, tùy thuộc vào tính chất và điều kiện của từng tuyến do nhà nước quy định từ 20 đến 30 năm thì nhà đầu tư phải chuyển giao quyền quản lý về nhà nước.

Huy động nguồn vốn thông qua hình thức đấu thầu các sản phẩm của nạo vét đó là tài nguyên cát. Theo hình thức huy động vốn này, nhà nước kết hợp việc nạo vét luồng với việc khai thác tài nguyên cát dưới lòng sông. Chủ đầu tư được toàn quyền sở hữu tài nguyên cát dưới lòng sông khi nạo vét luồng. Toàn bộ chi phí nạo vét do nhà đầu tư tư nhân chịu, nhà nước chỉ ưu tiên về cơ chế như giảm hoặc miễn thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế tài nguyên, đồng thời nhà đầu tư phải cam kết duy trì độ sâu luồng lạch tới một mức độ nhất định, ví dụ 3m, trong một khoảng thời gian nhất định, ví dụ, 20 năm. Với cách này nhà nước vừa có

thể huy động được nguồn vốn phục vụ cho hoạt động nạo vét luồng vừa có thể quản lý được nguồn tài nguyên dưới lòng sông nhằm phục vụ cho mục tiêu phát triển kinh tế.

## KẾT LUẬN – KIẾN NGHỊ

### 1. Kết luận

Vận tải là ngành dịch vụ có vai trò quyết định tới sự phát triển kinh tế của mỗi quốc gia. Mỗi phương thức vận tải đều có những ưu, nhược điểm nhất định nhưng vận tải thủy ngày càng được sử dụng rộng rãi để vận chuyển hàng hoá trong đó có vận tải hàng container.

Khu vực kinh tế phía Bắc đang có tốc độ phát triển khá nhanh và điều này cũng đang gây áp lực cho hệ thống vận tải đường bộ, vốn đang bị xuống cấp và ngày càng trở nên quá tải, ảnh hưởng không nhỏ tới sự nghiệp phát triển kinh tế đất nước. Vận tải sông pha biển là hình thức vận tải còn khá mới mẻ không chỉ ở Việt Nam mà còn cả ở trên thế giới đang được vận dụng và phát triển ở Việt Nam và vùng kinh tế phía Bắc.

Đề tài đã hệ thống hoá được các cơ sở lý luận về vận tải bằng đường thủy và vận tải container bằng tàu sông pha biển. Đề tài cũng đánh giá được thực trạng hoạt động vận tải thủy nội địa nói chung và vận chuyển container bằng tàu sông pha biển, nói riêng và chỉ ra được tiềm năng của loại hình vận tải còn khá mới mẻ ở cả Việt Nam cũng như trên thế giới.

Bằng việc đề xuất loại hình vận tải sông pha biển vận chuyển hàng container ở khu vực phía Bắc góp phần giảm tải cho hệ thống đường bộ do vậy, phát triển đội tàu vận tải sông pha biển nhằm vận tải hàng container là hướng đi đúng và mang lại nhiều lợi ích kinh tế cho cả người vận chuyển và chủ hàng. Để phát triển đội tàu vận tải hàng container, đề tài đã đề xuất 4 nhóm biện pháp vừa thúc đẩy hoạt động vận tải, vừa góp phần làm giảm giá thành vận chuyển thông qua kết nối giữa các cảng ven biển và các khu công nghiệp, qua đó góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế khu vực phía Bắc.

### 2. Kiến nghị

Để các giải pháp được phát huy một cách có hiệu quả, đề tài đề xuất một số kiến nghị:



1. Các biện pháp phát triển đội tàu phải được triển khai một cách đồng bộ dưới sự quản lý thống nhất của nhà nước, cụ thể là Cục Đường thủy;
2. Ưu tiên nguồn vốn từ ngân sách hoặc vốn vay của Chính phủ để nạo vét các cửa sông để các tàu vận tải cỡ lớn tới 3000DWT có thể ra vào các cảng sông để vận chuyển hàng container. Các cửa sông luôn được duy tu, bảo dưỡng nhằm bảo đảm an toàn cho tàu và các phương tiện khác;
3. Các cảng sông cần được quy hoạch một cách thống nhất trên cơ sở mạng lưới vận chuyển đường bộ, sắt kết nối với các khu công nghiệp và các đầu mối thu gom hàng (ICD) tạo ra một sự kết nối liên hoàn nhằm phát huy hiệu quả trong việc sử dụng cơ sở hạ tầng;
4. Nhà nước cần phải có các chính sách nhất quán trong việc cấp phép, kiểm tra hoạt động của đội tàu sông pha biển.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. TS. Dương Văn Bạo (2013), Giao nhận vận tải quốc tế, Nhà xuất bản Hàng hải, Hải Phòng;
2. PGS.TS Phạm Văn Cương (2010), Quản lý khai thác tàu, Nhà xuất bản Kỹ thuật, Hà Nội
3. [http://viwa.gov.vn/tin-tuc-su-kien-noi-bat/-/asset\\_publisher/Q3vNsTWHXMFb/content/cach-nao-tang-gap-oi-van-tai-uong-song-pha-bien-](http://viwa.gov.vn/tin-tuc-su-kien-noi-bat/-/asset_publisher/Q3vNsTWHXMFb/content/cach-nao-tang-gap-oi-van-tai-uong-song-pha-bien-)
4. <http://viwasouth.gov.vn/co-che-chinh-sach-khuyen-khich-phat-trien-giao-thong-van-tai-duong-thuy-noi-dia.html>
- 5.