

XÂY DỰNG MÔ HÌNH HỆ THỐNG VẬN TẢI GẠO XUẤT KHẨU
KHU VỰC ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG
BUILDING UP A MODEL TRANSPORTATION SYSTEM OF EXPORTING RICE IN MEKONG
DELTA

NCS. NGUYỄN THỊ LIÊN
Khoa Kinh tế, Trường ĐHHH Việt Nam

Tóm tắt

Việt Nam là nước sản xuất và xuất khẩu gạo đứng thứ hai trên thế giới, phần lớn gạo xuất khẩu của Việt Nam từ đồng bằng sông Cửu Long, chiếm 95,71% khối lượng gạo xuất khẩu của cả nước. Tuy nhiên, hệ thống vận tải gạo xuất khẩu còn nhiều hạn chế, chưa tương xứng với khả năng sản xuất gạo và tiềm năng của khu vực. Bài báo tập trung phân tích và xây dựng mô hình hệ thống vận tải gạo xuất khẩu tại khu vực này.

Abstract

Vietnam is the producer and second largest exporter in the world and most of Vietnam's rice exports come from Mekong delta, which accounts for 95.71% of the country's rice exports. However, the transport system of rice export is limited that does not commensurate with its rice productive ability and potential. The article focuses on analyzing and building up a model transportation system of rice in this area.

1. Đặt vấn đề

Đồng bằng sông Cửu Long gồm 13 tỉnh, thành phố: Cần Thơ, Cà Mau, Bạc Liêu, Sóc Trăng, Hậu Giang, An Giang, Kiên Giang, Đồng Tháp, Vĩnh Long, Trà Vinh, Tiền Giang, Bến Tre, Long An, là một trong bảy vùng kinh tế của Việt Nam, có diện tích tự nhiên 60.604,7 km², dân số khoảng 22 triệu người. Địa hình tương đối bằng phẳng, độ cao trung bình từ 3 - 5 mét so với mặt nước biển, phù sa màu mỡ, diện tích mặt nước lớn. Đây là vùng sản xuất và xuất khẩu gạo lớn nhất của cả nước, với diện tích trồng lúa hàng năm là 3 vụ từ (4,0 ÷ 4,2) triệu ha, năng suất lúa bình quân là 60 tạ/ha, sản lượng lúa hàng năm đạt (25÷26) triệu tấn (chiếm 55% sản lượng lúa cả nước) [3], [6].

Số liệu của Tổng cục Hải quan và Tổ chức Nông lương thế giới [1], [2], [4] đưa ra trong bảng 1, đã thống kê khối lượng và tỷ trọng gạo xuất khẩu phân chia theo ba vùng miền của từng năm (từ năm 2010 đến 2014).

Bảng 1. Khối lượng và tỷ trọng gạo xuất khẩu phân chia theo khu vực trong 5 năm gần đây

Khu vực	Khối lượng gạo xuất khẩu theo từng năm (triệu tấn)					Trung bình trong 5 năm (triệu tấn)	Tỷ trọng xuất khẩu (%)
	2010	2011	2012	2013	2014		
Miền Bắc	0,212	0,253	0,272	0,276	0,261	0,2548	3,63
Miền Trung	0,039	0,046	0,049	0,050	0,047	0,0460	0,66
Miền Nam	5,592	6,672	7,181	7,274	6,892	6,722	95,71
Cả nước	5,843	6,971	7,502	7,600	7,200	7,023	100

Từ kết quả phân tích bảng 1, khẳng định rằng khối lượng gạo xuất khẩu của Việt Nam tập trung chủ yếu tại khu vực Miền Nam, cụ thể là đồng bằng sông Cửu Long, chiếm 95,17% khối lượng lúa gạo xuất khẩu.

Mặt khác, thống kê của Tổng cục Hải quan [3], [4], thị phần vận tải gạo xuất khẩu tại một số cảng khu vực phía Nam, cụ thể như sau: Cảng Sài Gòn vận chuyển 87,9% lượng gạo xuất khẩu; cảng Cần Thơ vận chuyển 1,2% lượng gạo xuất khẩu; cảng Mỹ Thới (An Giang) vận chuyển 0,7% lượng gạo xuất khẩu.

Khảo sát nghiên cứu và phân tích tình hình cung ứng và vận tải gạo xuất khẩu tại khu vực phía Nam, nhận xét rằng hệ thống vận tải gạo xuất khẩu còn nhiều hạn chế, chưa tương xứng với khả năng sản

xuất gạo và tiềm năng của khu vực, vì vậy có thể đưa ra một số mô hình xuất khẩu gạo tại đồng bằng sông Cửu Long được mô tả cụ thể dưới đây.

2. Mô hình hệ thống vận tải gạo xuất khẩu khu vực đồng bằng sông Cửu Long

2.1. Mô hình đơn thức

Đối với mô hình đơn phương thức đường bộ:

Điều kiện cần thiết để thực hiện mô hình đơn phương thức đường bộ, khi khối lượng gạo xuất khẩu vận tải trên các quốc lộ ngắn, tuyến đường rộng, bằng phẳng cho phép phương tiện đi với tốc độ cao trên tuyến đường cao tốc nhằm giảm thời gian vận tải đến các cảng từ đó giảm được cước phí vận tải bình quân/giờ.



Hình 1. Mô hình vận tải đơn phương thức theo hệ thống đường bộ

Nghĩa là đối với một số tỉnh gần với cảng Sài Gòn, cụ thể hai tỉnh Tiền Giang và Long An, chủ yếu trên quốc lộ 1A và tuyến cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương. Gạo xuất khẩu đóng bao thường 25 kg hoặc 50 kg, được xếp lên ô tô thùng tại kho xuất hàng của doanh nghiệp, sau đó chuyển trực tiếp đến điểm tập kết hàng (thường là cảng Sài Gòn) (hình 1). Thời gian vận chuyển khoảng (4 ÷ 5) giờ, thời gian xếp và dỡ hàng tổng cộng khoảng (4 ÷ 5) giờ. Chi phí vận chuyển đường bộ dao động từ (12 ÷ 20) USD/tấn, với tiền lệ phí trung bình khoảng 2 USD/tấn.

Đối với mô hình đơn phương thức đường thủy nội địa:



Hình 2. Mô hình vận tải đơn phương thức theo hệ thống đường thủy nội địa

Đây là mô hình phổ biến nhất và phát triển tại đồng bằng sông Cửu Long (hình 2). Tỷ lệ gần 90% lượng gạo xuất khẩu được vận chuyển từ khu vực đồng bằng sông Cửu Long đến cảng Sài Gòn theo phương thức vận tải đường thủy nội địa. Mặt khác, phương thức vận tải này khả năng chuyên chở khối lượng lớn, cước phí bình quân trên một tấn hàng ít hơn so với vận tải bằng đường bộ.

Doanh nghiệp xuất khẩu tập kết hàng tại kho bãi nằm ở ven sông, như sông Tiền Giang, sông Hậu Giang, ... Gạo được đóng thành bao thường 25 kg và/hoặc 50 kg được xếp lên phương tiện vận tải phổ biến tại đồng bằng sông Cửu Long là sà lan, tàu sông tải trọng (100 ÷ 1.000) tấn và ghe bầu trọng tải từ 50 tấn ÷ 300 tấn, từ các tỉnh Sóc Trăng, Trà Vinh, Bến Tre, Hậu Giang, Cần Thơ, An Giang, Kiên Giang, Đồng Tháp, ... đến cảng tập kết hàng Sài Gòn.

Chi phí vận chuyển đường thủy nội địa từ đồng bằng sông Cửu Long tới các cảng Sài Gòn dao động từ (4 ÷ 5) USD/tấn, chi phí xếp và dỡ hàng (tại các cảng thủy nội địa và từ các địa điểm thông quan nội địa tới các tàu) từ (2,3 ÷ 2,5) USD/tấn. Thời gian vận chuyển từ 18 giờ đến 36 giờ tùy thuộc từng khu vực. Xếp và dỡ hàng thường mất hai ngày. Như vậy, trong điều kiện thuận lợi, thời gian vận chuyển cho mỗi lô hàng là từ 3 ngày đến 5 ngày. Chẳng hạn, thời gian vận chuyển từ Thốt Nốt (Cần Thơ) lên cảng Sài Gòn bình quân (24 ÷ 36) giờ. Mùa cao điểm vào dịp Tết nguyên đán hàng năm có thể mất nhiều thời gian hơn do lượng vận chuyển lớn qua kênh Chợ Gạo (Tiền Giang).

Sau đó hàng gạo xuất khẩu từ cảng Sài Gòn được xếp lên tàu biển theo hợp đồng ký kết đến các nước nhập khẩu gạo, thời gian chờ giao hàng từ (2 ÷ 3) ngày. Xuất khẩu theo mô hình này phổ biến theo điều kiện FOB cảng Sài Gòn, đáp ứng cho các đơn hàng theo hợp đồng G2G, B2G đi các nước Đông Nam Á, Châu Phi, Cuba, ... Theo các doanh nghiệp, thường dao động từ (10 ÷ 20) USD/tấn.

2.2. Mô hình vận tải đường thủy nội địa - đường bộ

Hình 3 đưa ra mô hình vận tải kết hợp giữa ô tô (đường bộ) và sà lan hay ghe bầu (đường thủy nội địa).



Hình 3. Mô hình vận tải đường thủy nội địa - đường bộ

Hàng gạo từ kho xuất hàng của doanh nghiệp, được xếp lên sà lan, ghe bầu, tàu sông chạy theo các tuyến đường thủy nội địa đến cảng Sài Gòn, phổ biến trên các tuyến sông Tiền Giang và sông Hậu Giang.

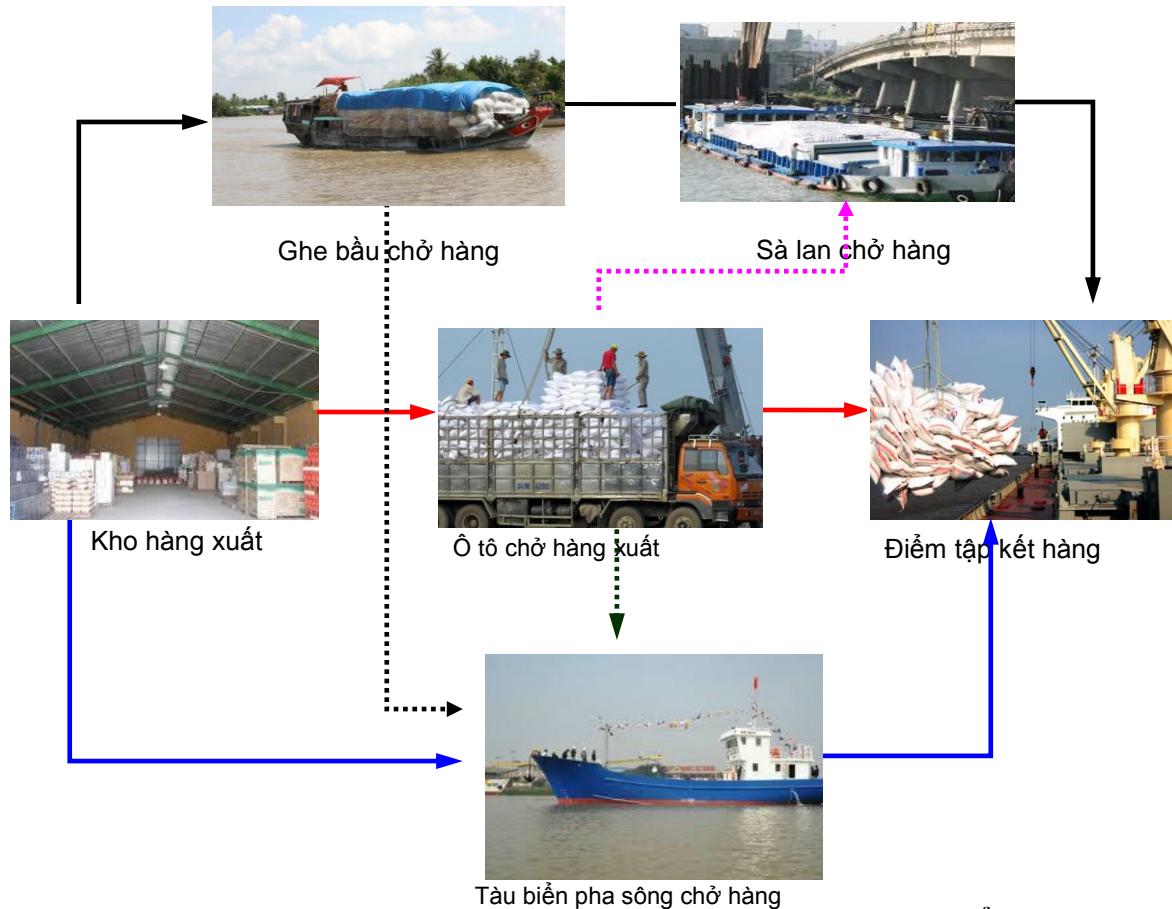
Theo báo cáo của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam [5], [6], vùng đồng bằng sông Cửu Long có khoảng 26.550 km sông, kênh, rạch tự nhiên (trong đó có trên 5.000 km cho phép phương tiện thủy có trọng tải trên 100 tấn đi lại dễ dàng), thuận lợi cho việc phát triển giao thông thủy. Mạng lưới tuyến đường thủy nội địa khu vực phía nam và đồng bằng sông Cửu Long hiện có 101 tuyến với tổng chiều dài 3.190 km mang tính chất liên tỉnh và quốc tế. Có 13 tỉnh thành ở đồng bằng sông Cửu Long hiện có 2.510 cảng, bến thủy nội địa. Thời gian mở rộng và nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo dài hơn 28 km nối cảng Sài Gòn với vùng đồng bằng sông Cửu Long.

Đồng thời kết hợp hàng gạo từ kho xuất hàng của doanh nghiệp, được xếp lên ô tô thùng, vận chuyển trên tuyến quốc lộ 1A, từ chủ yếu hai tỉnh Tiền Giang và Long An, trường hợp cần thiết theo hợp đồng ký kết có thể từ Cà Mau, Bạc Liêu, Sóc Trăng, Hậu Giang, Cần Thơ, Vĩnh Long, nhưng chi phí vận tải đường bộ sẽ cao hơn, đến điểm tập kết hàng là cảng Sài Gòn.

Với lợi thế của khu vực lượng hàng gạo xuất khẩu được vận tải bằng đường thủy nội địa nhằm giảm mức cước phí vận tải, hạn chế quá trình tắc nghẽn về phương tiện vận tải trên sông và trên đường bộ, ngoài ra ít gây ô nhiễm môi trường và tính an toàn về vận tải cao.

2.3. Mô hình vận tải đường bộ - đường sông - đường biển

Đây là mô hình kết hợp giữa ba phương thức vận tải gạo. Kết hợp mô hình vận tải được đưa ra theo hình 4 với phương thức vận tải đường biển. Đối với phương thức vận tải đường biển, gạo được xếp lên tàu biển pha sông từ cảng Cần Thơ hoặc khu neo đậu, chạy dọc trên tuyến sông Hậu Giang, qua cửa Định An, hành trình ven biển khoảng $(8\div 10)$ giờ, đến điểm tập kết hàng là cảng Sài Gòn.



Hình 4. Mô hình vận tải đường bộ - đường sông - đường biển

Mô hình này không phổ biến như mô hình vận tải đường thủy nội địa - đường bộ, do tuyến hành trình vận tải ven biển ngắn, thời gian xếp hàng tại cảng hoặc khu neo đậu kéo dài, nhiều chi phí khác phát sinh,...

3. Kết luận

Phân tích kết quả từ các mô hình hệ thống vận tải gạo xuất khẩu khu vực đồng bằng sông Cửu Long, nhận xét rằng: Do đặc điểm khu vực nằm trong hạ lưu sông Mê Kông, với hệ thống sông ngòi, kênh rạch chằng chịt, thuận lợi phát triển hệ thống giao thông thủy nội địa.

Thực tiễn mô hình đơn phương thức theo đường thủy nội địa phát triển mạnh nhất tại đồng bằng sông Cửu Long, đối với các doanh nghiệp cung ứng gạo xuất khẩu trên các tỉnh nằm khá xa so với cảng tập kết hàng Sài Gòn. Mô hình vận tải đường thủy nội địa - đường bộ được khai thác hiệu quả đối với các doanh nghiệp cung ứng gạo xuất khẩu trên các tỉnh gần hoặc lân cận với cảng Sài Gòn. Tuy nhiên, tùy theo hợp đồng vận tải được ký kết giữa các bên, mô hình vận tải đường bộ - đường sông - đường biển tại khu vực này cũng đang áp dụng, nhưng sẽ phát sinh một số chi phí liên quan, đẩy giá thành gạo xuất khẩu lên cao, từ đó hạn chế khả năng cạnh tranh giữa các doanh nghiệp và các nước trong khu vực.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Báo cáo thường niên hàng lúa gạo Việt Nam 2014 và triển vọng 2015.
- [2] Báo cáo và số liệu của Tổ chức Nông lương Thế giới, năm 2014.
- [3] Viện Chính sách và Chiến lược phát triển nông nghiệp nông thôn, Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn, năm 2014.
- [4] Số liệu của Tổng cục Hải Quan Việt Nam, năm 2014.

[5] Số liệu của Cục Đường thủy nội địa - Bộ Giao thông vận tải, năm 2014.

[6] Tham khảo thông tin tại các website: www.adb.org; www.imf.org; www.nhandan.vn; www.worldbank.org.vn, www.agro.gov.vn, www.baodientu.chinhphu.vn,...