

PHÁT TRIỂN VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA KHU VỰC MIỀN BẮC GIAI ĐOẠN 2000 – 2011: HIỆN TRẠNG VÀ MỘT SỐ GIẢI PHÁP

Th.s Nguyễn Thị Tuyết Mai, Th.s Hồ Mạnh Tuyền

Trường Đại Học Hải Phòng

Khu vực miền Bắc Việt Nam có điều kiện tự nhiên rất thuận lợi để phát triển vận tải thủy nội địa. Tuy nhiên, trong thời gian vừa qua, ngành vận tải này phát triển chưa tương xứng với tiềm năng của nó. Bài viết sẽ đưa ra một số đánh giá về hiện trạng phát triển của ngành giai đoạn 2000 - 2011 và đề xuất một số giải pháp cơ bản nhằm phát triển vận tải thủy nội địa khu vực miền Bắc trong thời gian tới.

Từ khóa: vận tải thủy nội địa, vận tải miền Bắc

1. Hiện trạng vận tải thủy nội địa khu vực miền Bắc giai đoạn 2000 - 2011

Miền Bắc có gần 3000 km đường sông, kênh với hai hệ thống sông chính là sông Hồng và sông Thái Bình. Hai hệ thống sông này được nối với nhau bằng hai con sông là sông Đuống và sông Luộc, hình thành mạng lưới đường thủy rất thuận lợi.

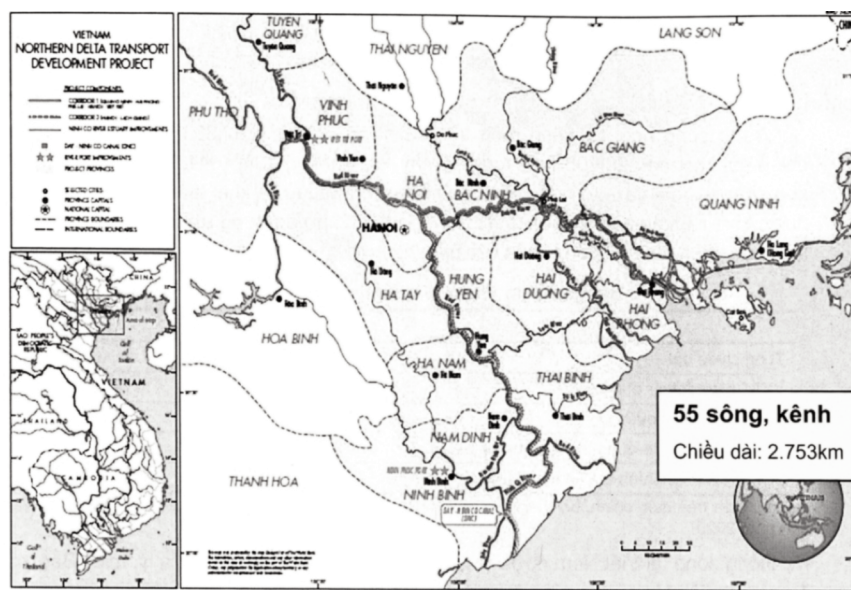
Mật độ đường sông bình quân là 0,127 km/km² và 0,59 km/1000 dân, khoảng 27% chiều dài đường thủy có khả năng khai thác vận tải, mang lại lợi ích

cao cho nền kinh tế quốc dân.

1.1 Luồng, tuyến vận tải:

Các tuyến vận tải thủy nội địa khu vực miền Bắc đều đang được khai thác trên các sông kênh tự nhiên, với chiều rộng tối thiểu lòng sông khoảng 30-36 mét. Hệ thống sông này bị ảnh hưởng bởi điều kiện khí tượng thủy văn miền Bắc nên có sự chênh lệch lớn về mực nước giữa mùa mưa và mùa khô. Hơn nữa, các cửa sông thường bị phù sa bồi lắng nên khó kiểm soát các bãi bồi hàng năm.

Hình 1: Hệ thống sông ngòi khu vực miền Bắc Việt Nam



Nguồn: Đoàn nghiên cứu Vitranss 2

Bảng 1: Tổng hợp hiện trạng các tuyến vận tải thủy nội địa chính ở khu vực miền Bắc

TT	Tuyến	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Kích thước luồng tàu (m)			Loại phương tiện lớn nhất hoạt động
				Bmin	Hmin	Rmin	
1	Quảng Ninh -Hải Phòng – Ninh Bình	266,5	4-Mar	25	1,6	150	Đoàn đẩy 800~1.200 Tự hành 400
2	Quảng Ninh - Phả Lại	128,0	4-Mar	30	2,3	120	Đoàn đẩy 1.200~1.600 Tự hành 300
3	Hải Phòng – Hà Nội (qua sông Đuống)	153,0	3	30	1,5	200	Đoàn đẩy 800~1.200 Tự hành 300
4	Cửa Đáy - Ninh Bình	72,0	2	40	2,5	350	Tự hành 1.000
5	Lạch Giang – Hà Nội	196,0	2	30	1,7	250	Tự hành 400
6	Ngã 3 Hồng Đà-Hòa Bình	58,0	4	50	1,2	150	Tự hành 200
7	Hà Nội-Việt Trì	74,0	3	40	2,2	280	Tự hành 400
8	Việt Trì –Tuyên Quang	115,0	4	30	1,2	150	Tự hành 300
9	Việt Trì – Lào Cai	188	5	20	1	300	Tự hành 200
10	Phả Lại -cảng Đa Phúc	86,0	4 và 5	30	1,8	150	Tự hành 300

Nguồn: Cục đường thủy nội địa Việt Nam

Khu vực miền Bắc hiện đang khai thác 65 tuyến đường thủy nội địa với tổng chiều dài 2.726 km, trong đó có mười hai tuyến chủ đạo, còn lại là các tuyến hỗ trợ các ngành công nghiệp và các tuyến địa phương.

Các tuyến chính có đặc điểm là chiều sâu chạy tàu thấp, dao động từ 1 đến 2,4m (thấp nhất là tuyến Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai và cao nhất là tuyến Lạch Giang - Hà Nội). Hầu hết các tuyến đều có đáy sông là đáy cát, tương đối thuận lợi cho công tác chạy tàu. Một số tuyến có bán kính cong rất thấp (150-180m) làm cản trở tới hoạt động của phương tiện thủy như tuyến Quảng Ninh - Hải Phòng- Ninh Bình, tuyến Lạch Giang- Hà Nội (đoạn sông Ninh Cơ), tuyến Quảng Ninh- Phả Lại. Ngành vận tải thủy nội địa đã chú ý tới việc trang bị hệ thống báo hiệu dẫn luồng cũng như thực hiện công tác nạo vét luồng tuyến, tuy nhiên chưa đồng bộ và chưa được tiến hành trên tất cả các tuyến.

1.2 Cảng - bến thủy nội địa:

Khu vực miền Bắc có 11 cảng - bến thủy nội địa chính, đó là: Cảng Hà Nội, cảng Khuyến Lương, cảng Hòa Bình, cảng Ninh Bình, cảng Ninh Phúc, cảng Việt Trì, cảng Đa Phúc, cảng Phù Đổng, cảng hành khách Hà Nội, cảng hành khách Hải Phòng, cảng hành khách Hạ Long.

Các cảng thủy nội địa khu vực miền Bắc hầu hết đều hình thành từ các bến bốc xếp thô sơ, được đầu tư từng bước từ những năm 70 và 80 của thế kỷ 20.

Đến gần đây, thực hiện chủ trương phát triển kinh tế thị trường có nhiều thành phần theo định hướng xã hội chủ nghĩa, một số cảng thủy nội địa đã được cổ phần hóa. Từ đó, các cảng được chủ động hơn trong việc đầu tư, nâng cấp cơ sở vật chất nhằm nâng cao hiệu quả kinh doanh. Tuy nhiên, trình độ cơ giới hóa, hiện đại hóa của các cảng chưa cao do thiếu vốn để đầu tư, nâng cấp các trang thiết bị xếp dỡ. Nhiều thiết bị xếp dỡ đang ở tình trạng quá lạc hậu như cầu protic, cầu bánh xích, luồng lạch vào cảng không thuận lợi... làm hạn chế khả năng tiếp nhận phương tiện vận tải và năng lực xếp dỡ của cảng.

Các bến và cụm bến thủy nội địa hầu như không được đầu tư nhiều, chủ yếu dựa vào lợi dụng điều kiện tự nhiên, nhiều bến tạm gia cố bằng cọc tre. Các bến này được sử dụng để bốc dỡ vật liệu xây dựng từ phương tiện thủy lên bãi hoặc lên tô chuyển đến nơi tiêu thụ. Có thể kể đến một số bến, cụm bến lớn tại khu vực miền Bắc là: bến Thượng Cát, cụm bến Chèm, bến hạ lưu cầu Đuống, bến cát, sỏi Dốc Cầm, bến Bát Tràng...

Ngoài ra, trong khu vực còn có một số bến khách ngang sông. Tuy nhiên, hầu hết là các bến nhỏ lẻ, do tư nhân kinh doanh. Trong đó, vẫn tồn tại nhiều bến không có giấy phép mở bến mà do kinh doanh tự phát, gây ảnh hưởng nhiều đến hoạt động chạy tàu và mỹ quan môi trường.

1.3 Phương tiện vận tải thủy nội địa

Tính đến hết năm 2011, toàn quốc đã có gần

Bảng 2: Thực trạng đội tàu vận chuyển hàng hóa hàng đường thủy nội địa

TT	Khu vực	Trọng tải		Tổng số phương tiện		Trọng tải bình quân
		Quy mô (T)	Tỷ trọng (%)	Quy mô (T)	Tỷ trọng (%)	
1	Miền Bắc	2.566.718	44,2	26.855	7,0	95,6
2	Miền Trung	134.158	2,3	14.523	3,8	9,2
3	Miền Nam	3.100.140	53,5	339.887	89,2	9,1
Cả nước		5.801.016	100	381.265	100	15,2

Nguồn: Cục đường thủy nội địa Việt Nam

400.000 phương tiện vận tải với tổng trọng tải là 5.801.016 tấn. Trong đó, đội tàu của miền Bắc chỉ chiếm 7% tổng số phương tiện nhưng lại chiếm tới 44,2% về trọng tải và trọng tải bình quân gần 100 tấn, ở mức cao nhất trong cả nước. Điều này phản ánh thực tế rất dễ nhận thấy, đó là các tuyến sông miền Bắc, bao gồm cả một số tuyến vận tải ven biển có điều kiện tự nhiên phù hợp để phương tiện vận tải lớn hoạt động. Mặt khác, các sông miền Bắc hầu hết có đặc điểm chung là lưu tốc dòng chảy lớn, các phương tiện nhỏ, công suất thấp khó có thể hoạt động được, đặc biệt là vào mùa lũ. Hàng hóa vận tải chủ yếu là vật liệu xây dựng và hàng công nghiệp, nên cần có phương tiện lớn để vận tải, tính kinh tế sẽ cao hơn.

Tính chung cả nước, các phương tiện trên 20 tuổi chiếm 7%, từ 15-20 tuổi chiếm 13,6%, từ 10- 15

tuổi chiếm 23,8% và các phương tiện dưới 10 tuổi chiếm trên 55%. Trong đó tại khu vực miền Bắc, trong tổng số 26.855 phương tiện thì có đến 22.837 phương tiện có tuổi dưới 10 năm, chiếm 84,97%. So sánh với miền Nam - một khu vực được đánh giá là có sự phát triển mạnh của ngành vận tải thủy nội địa, số phương tiện dưới 10 tuổi chỉ chiếm 52,32%. Điều này chứng tỏ, ở miền Bắc, đổi mới đội tàu là một nhu cầu bức thiết để đáp ứng sự gia tăng mạnh mẽ và an toàn trong hoạt động vận tải tại khu vực này.

Theo đánh giá về chất lượng phương tiện, thì gần một nửa số phương tiện thủy nội địa của miền Bắc có chất lượng tốt vì các phương tiện ở khu vực này hoạt động trên các tuyến sông lớn, thậm chí có thể chạy trên các tuyến ven biển. Vì vậy, chất lượng phương tiện nếu được quan tâm nhiều hơn sẽ đáp

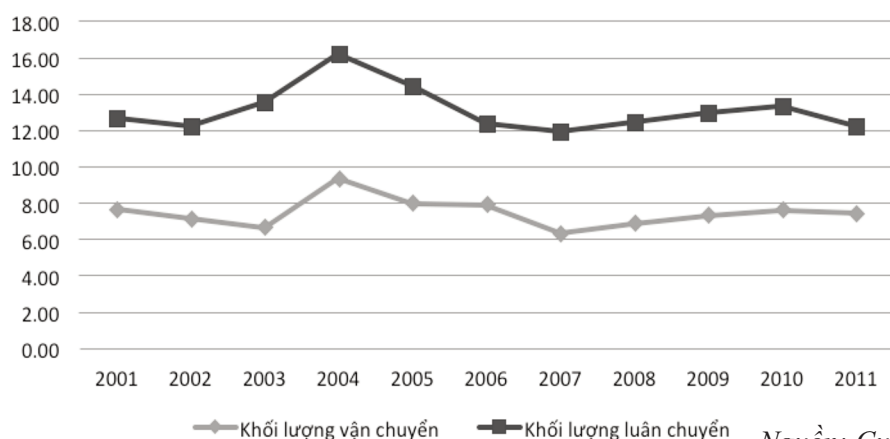
Bảng 3: Sản lượng vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa khu vực miền Bắc
giai đoạn 2000 - 2011

Đơn vị: triệu tấn, triệu tấn.km

Năm	Khối lượng vận chuyển		Tốc độ tăng (%)	Thị phần (%)	Khối lượng luân chuyển		Tốc độ tăng (%)	Thị phần (%)
	Toàn ngành	ĐTND			Toàn ngành	ĐTND		
2000	89	13,10		14.61	15.927	1.995		12.53
2001	102	14,00	7.69	13.73	20.183	2.095	5.01	10.38
2002	118	15,20	7.14	12.71	23.954	2.201	5.06	9.19
2003	130	16,40	6.67	12.31	25.166	2.352	6.86	9.35
2004	148	17,50	9.38	11.82	29.977	2.508	6.63	8.37
2005	175	18,90	8	10.8	35.812	2.669	6.42	7.45
2006	200	20,40	7.94	10.2	40.562	2.787	4.42	6.87
2007	239	21,70	6.37	9.08	41.487	2.942	5.56	7.09
2008	259	23,20	6.91	8.96	43.696	3.105	5.54	7.11
2009	275	24,90	7.33	9.05	48.273	3.281	5.67	6.8
2010	300	26,80	7.63	8.93	50.032	3.467	5.67	6.93
2011	323	28,80	7.46	8.92	56.091	3.633	4.79	6.48
Tăng BQ	12,43	7,49			12,13	5,60		

Nguồn: Cục đường thủy nội địa Việt Nam

Hình 2: Tốc độ tăng trưởng khối lượng hàng hóa vận tải TNĐ



Nguồn: Cục đường thủy nội địa Việt Nam

ứng tốt hơn yêu cầu an toàn trong vận tải.

1.4 Sản lượng vận tải:

Trong những năm vừa qua, sản lượng khai thác của ngành vận tải thủy nội địa khu vực miền Bắc tăng dần qua các năm cả về vận tải hàng hóa và hành khách.

Có thể khái quát hóa quá trình tăng trưởng về sản lượng vận tải của vận tải thủy nội địa khu vực miền Bắc giai đoạn 2000- 2011 như Hình 2.

Sản lượng vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa khu vực miền Bắc không ngừng tăng qua các năm, từ 13,1 triệu tấn và 1.995 triệu tấn.km năm 2000 đã tăng lên đến 28,8 triệu tấn và 3.633 triệu tấn.km vào năm 2011. Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm đạt 7,49% về tấn và 5,6% về tấn.km.

Đây là một tín hiệu đáng mừng về sự phát triển của vận tải thủy nội địa khu vực miền Bắc trong những năm gần đây. Có được kết quả này là do các đơn vị vận tải đã chủ động tìm kiếm nguồn hàng, chủ động đầu tư đổi mới phương tiện vận tải cho

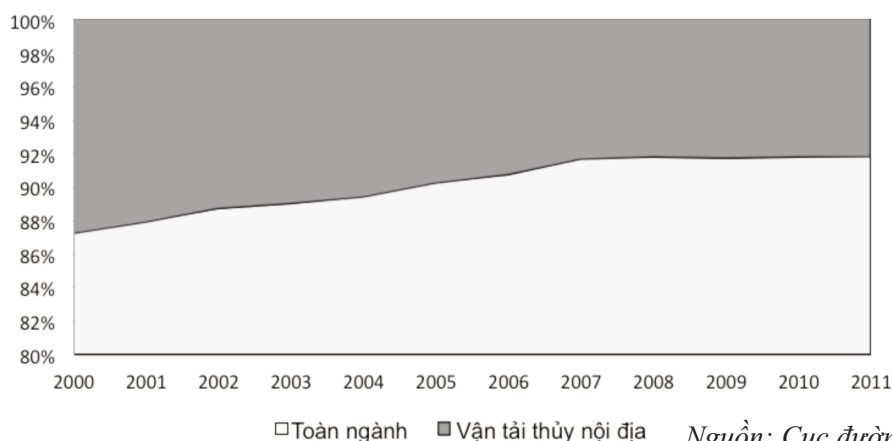
phù hợp với điều kiện luồng lạch, giảm chi phí vận tải, cạnh tranh lành mạnh giữa lực lượng vận tải nhà nước và các thành phần kinh tế khác.

Tuy nhiên, nếu so sánh con số này với tốc độ tăng trưởng toàn ngành (12,43% về tấn và 12,13% về tấn.km) hoặc so sánh với tốc độ tăng trưởng của vận tải thủy nội địa toàn quốc (7,96% về tấn và 5,40% về tấn.km) thì đều kém hơn. Trong 5 năm gần đây (từ 2007 đến 2011), tốc độ tăng trưởng về sản lượng hàng hóa lại cho chiều hướng giảm dần. Điều này cho thấy, ở khu vực miền Bắc, vận tải thủy nội địa chưa thực sự phát triển bằng một số lĩnh vực khác (như đường bộ) và phát triển chưa nhanh như ở khu vực Nam Bộ.

1.5. Thị phần vận tải

Thị phần vận chuyển hàng hóa và hành khách bằng vận tải thủy nội địa ở miền Bắc chưa cao (bình quân 11%), thấp hơn mức bình quân toàn quốc (khoảng 21%), không ổn định và có chiều hướng giảm, đặc biệt trong vài năm gần đây (khoảng 6- 8%).

Hình 3: Thị phần vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa khu vực miền Bắc giai đoạn 2000-2011



Nguồn: Cục đường thủy nội địa Việt Nam

2. Một số hạn chế trong phát triển ngành vận tải thủy nội địa khu vực miền Bắc

- Điều kiện về luồng tuyến là hạn chế lớn nhất.

Hầu hết các tuyến đều đang được khai thác ở điều kiện tự nhiên, nên tuy có sự đầu tư xây dựng một số công trình chính hoặc nạo vét tại một số vị trí, nhưng không đáng kể, trên thực tế chỉ mang tính chất cục bộ và giải quyết tình thế.

Trên một số tuyến vận tải còn tồn tại nhiều bãi cạn, nhiều khúc cong có bán kính nhỏ, diễn biến dòng chảy liên tục thay đổi, phù sa bồi lắng nhiều như tuyến Quảng Ninh- Ninh Bình; có một số cầu cũ, tĩnh không thấp, khẩu độ hạn chế (Cầu Long Biên, cầu Đuống); còn nhiều chướng ngại vật chưa được gỡ bỏ;

- Hệ thống báo hiệu tuy đã được tăng cường, nhưng vẫn chưa được đồng bộ, còn có sự đan xen giữa các cấp sông,... nên chưa tận dụng được hết năng lực vận tải thủy nội địa của khu vực.

- Các cảng và bến thủy nội địa có quy mô không lớn, tần mạn, trang thiết bị bốc xếp phần lớn đã cũ và lạc hậu, năng suất thấp, chưa đáp ứng được nhu cầu bốc xếp hàng hóa với khối lượng lớn và giải phóng phương tiện nhanh, khả năng khai thác của các cảng trong khu vực chỉ đạt 40% - 70% công suất thiết kế.

- Mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt nối với cảng không được chú ý đầu tư, nên ngày càng xuống cấp đã hạn chế đến năng lực xếp dỡ của cảng.

- Đầu tư vốn của Nhà nước dành cho vận tải thủy nội địa còn chưa tương ứng với tiềm năng của nó. Hiện tại, mức đầu tư chỉ đạt trung bình chưa đầy 3% tổng ngân sách dành cho giao thông vận tải mỗi năm, thực tế mới chỉ đáp ứng được 15% các dự án được đề xuất.

- Quy hoạch liên phương thức của Nhà nước còn yếu. Ngành vận tải đường bộ có lợi thế cạnh tranh

cao hơn, lại đang được đầu tư, nâng cấp đã thu hút nhiều khách hàng.

3. Một số giải pháp phát triển vận tải thủy nội địa khu vực miền Bắc

Trong thời gian tới, để phát triển hơn nữa vận tải thủy nội địa khu vực miền Bắc, cần thực hiện tốt một số giải pháp sau đây:

Thứ nhất, nâng cấp, cải tạo hạ tầng kỹ thuật đường thủy nội địa:

- Hệ thống luồng lạch, tuyến đường thủy cần được đầu tư cải tạo, nâng cấp, đáp ứng nhu cầu khai thác trên từng tuyến, đặc biệt là các tuyến chính như: Hà Nội- Lạch Giang, Hải Phòng- Hà Nội, Hà Nội- Việt Trì- Lào Cai...

- Nâng cấp và đầu tư mới trang thiết bị, mở rộng và hiện đại hóa kho bãi tại các cảng thủy nội địa nhằm nâng cao năng lực xếp dỡ tại các cảng này.

- Xây dựng hệ thống đường bộ và đường sắt nối với các cảng thủy nội địa để nâng cao tính kết nối của phương thức vận tải này.

Thứ hai, tích cực xúc tiến triển khai và hoàn thành đúng hạn các dự án cải tạo luồng lạch, cảng thủy nội địa đã được phê duyệt....

Thứ ba, nghiên cứu và xây dựng chính sách chuyển phần lớn hàng nặng sang vận tải đường thủy và đường sắt, qua việc thu phí vận tải hàng nặng theo quãng đường (HVF) trên đường bộ.

Thứ tư, Chính phủ cần tăng cường đầu tư cho việc phát triển hệ thống đường thủy một cách toàn diện và có lựa chọn đầu tư cho những tuyến vận tải chính nhằm phát huy triệt để khả năng của nó.

Ngoài ra, ngành vận tải thủy nội địa cũng cần lưu ý đến công tác đào tạo nhân lực và đảm bảo an toàn giao thông đường thủy và hạn chế ô nhiễm môi trường để quá trình phát triển của ngành đảm bảo tính bền vững. □

Tài liệu tham khảo:

1. Đào Ngọc Du, “Phát triển hệ thống giao thông vận tải bền vững”, tạp chí giao thông vận tải số 8, năm 2004.
2. Tổng cục thống kê, *Niên Giám thống kê năm 2011*, Nhà xuất bản thống kê, năm 2012.
3. GS.TS. Vương Toàn Thuyên, Th.s Bùi Bá Khiêm, KS. Nguyễn Tiến Lợi, Giáo trình: *Tổ chức và khai thác vận tải thủy nội địa*, Trường Đại học Hải Phòng, năm 2007.
4. Thủ tướng Chính phủ, *Quyết định số 35/2009/QĐ-TTg về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*, năm 2009.
5. Vitranss 2, *Dự án nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam*, Báo cáo chuyên ngành số 4, năm 2010.