

KẾT NỐI VẬN TẢI VÀ PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

IMPROVING CONNECTIVITY AND LOGISTICS SERVICES SECTOR FOR MEKONG RIVER DELTA REGION

Nguyễn Văn Khoảnh

Trường Đại học Giao thông vận tải TP.HCM

Tóm tắt: Kết nối vận tải và phát triển dịch vụ logistics cho hàng hóa xuất nhập khẩu (XNK) của vùng Đồng bằng sông Cửu Long đang là vấn đề cấp bách. Bài viết này đề cập đến thực trạng và những yêu cầu cần thiết để phát triển một hệ thống như vậy trong tương lai.

Từ khóa: Kết nối vận tải, dịch vụ logistics.

Chỉ số phân loại: 3.2

Abstract: Connecting transport and development logistics services for export and import goods of the Mekong Delta is a matter of urgency. This article refers to the situation and the requirements needed to develop such a system in the future.

Keywords: Connect transport, logistics services

Classification number: 3.2

1. Giới thiệu

Phát triển, kết nối dịch vụ logistics vùng Đồng bằng sông Cửu Long thì vấn đề quan trọng trước tiên là hoàn thiện hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, tiếp đến là khả năng liên kết các dịch vụ giao nhận vận tải.

Để hoàn thiện hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông cần hình thành các trung tâm, các điểm tập kết, cảng cửa ngõ và những con đường nối giữa chúng. Để liên kết các dịch vụ giao nhận vận tải cần phải có các doanh nghiệp mạnh, hợp tác, liên doanh trong hoạt động.

2. Nhận diện thực trạng hệ thống giao thông vùng Đồng bằng sông Cửu Long

- Đường bộ: Đã được đầu tư, nâng cấp bao gồm cả hệ thống đường cao tốc. Hệ thống đường bộ đang đóng vai trò quan trọng trong vận tải hàng hóa của khu vực. Tuy nhiên, một mình đường bộ không thể đáp ứng yêu cầu và hiệu quả kinh tế không cao, kể cả trước mắt cũng như lâu dài;

- Đường sắt: Chưa hình thành hệ thống đường sắt, song ngay cả khi hệ thống đường sắt được xây dựng thì vai trò của nó trong vận tải hàng hóa cho vùng Đồng bằng sông Cửu Long cũng chỉ ở mức độ nhất định;

- Đường hàng không: Chủ yếu phục vụ hành khách.

- Đường thủy nội địa: Tiềm năng vận tải thủy nội địa vùng Đồng bằng sông Cửu Long rất lớn, song chưa khai thác được. Phát triển vận tải thủy nội địa phải là ưu tiên hàng đầu.

- Đường biển: Do gặp trở ngại về độ sâu luồng nên các tàu trọng tải lớn không ra vào được; khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển cũng như khối lượng thông qua các cảng biển thấp, nhiều cảng đầu tư lớn nhưng hoạt động kém hiệu quả. Trong tương lai, nếu khắc phục được hạn chế về luồng tàu thì vận tải biển sẽ đóng vai trò lớn hơn.

3. Các phương thức vận tải chủ yếu cho hàng XNK của vùng đồng bằng sông Cửu Long hiện nay

Chiều hàng xuất

(1) Cảng xuất (đóng hàng vào container), vận chuyển bằng sà lan chuyên dụng về cảng Thành phố Hồ Chí Minh (TP. HCM)/ Thị Vải-Cái Mép, xếp container xuống tàu chở ra nước ngoài;

(2) Cảng xuất, chở hàng bằng sà lan về cảng TP.HCM/Thị Vải-Cái Mép, đóng hàng vào container, xếp container xuống tàu chở ra nước ngoài;

(3) Kho tập kết hàng, đóng hàng vào container và vận chuyển bằng ô tô về cảng TP.HCM, xếp container xuống tàu chở ra nước ngoài;

(4) Cảng xuất, chở hàng bằng sà lan về cảng TP.HCM, sang mạn (chủ yếu tại phao) lên tàu trọng tải lớn chở ra nước ngoài;

(5) Kho tập kết hàng, vận chuyển bằng ô tô về cảng TP.HCM, xếp xuống tàu trọng tải lớn chở ra nước ngoài;

(6) Cảng xuất, xếp hàng xuống tàu trọng tải dưới 5.000 tấn chở trực tiếp ra nước ngoài hoặc chở ra cảng Hải Phòng (chủ yếu đối với gạo xuất khẩu), rồi vận chuyển bằng đường bộ xuất sang Trung Quốc.

Trường hợp (1), (2) và (3) là vận chuyển bằng tàu container.

Trường hợp (4), (5) và (6) là vận chuyển bằng tàu hàng khô.

Chiều hàng nhập: (Ngược lại)

Thực tế, việc chọn phương thức vận tải phụ thuộc vào từng lô hàng (khối lượng, thời gian giao hàng, khoảng cách vận chuyển, kho tập kết hàng của doanh nghiệp, chi phí vận tải...). Vì vậy, có những lô hàng bắt buộc phải vận chuyển bằng container thì phải thực hiện theo phương thức (1), (2) hoặc (3); lô hàng khác thì thực hiện theo phương thức (6) chẳng hạn.

Từ các phương thức vận tải nêu trên, cho thấy những đầu mối và con đường kết nối hệ thống như sau (Hình 1):

- Cảng cho tàu container: Cảng TP.HCM và Thị Vải-Cái Mép (B)

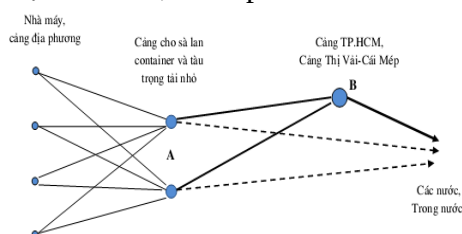
- Cảng cho tàu hàng khô trọng tải lớn: Cảng TP. HCM (B)

- Cảng cho sà lan chuyên dụng chở container và cho tàu trọng tải nhỏ: Cái Cui, Hoàng Diệu, Trà Nóc, Thốt Nốt, Sa Đéc, Cao Lãnh... (A)

- Trung tâm Logistics: Chưa có

- Các cảng địa phương khác: Chủ yếu tiếp nhận sà lan, tàu nhỏ phục vụ nhu cầu hàng hóa của địa phương.

- Nhà máy/Điểm xuất xứ của hàng hóa: Hiện tại khá nhỏ, lẻ và phân tán.



Hình 1: Sơ đồ kết nối vận tải vùng đồng bằng Sông Cửu Long.

4. Những quan điểm đề xuất

4.1. Hàng hóa vận chuyển bằng container

Hầu hết hàng hóa xuất nhập khẩu của vùng Đồng bằng sông Cửu Long vận chuyển bằng container bắt buộc phải tập kết về cảng TP. HCM và Thị Vải-Cái Mép, bởi vì:

- Cụm cảng cho tàu container đã được quy hoạch và phát triển tại TP.HCM và Thị Vải-Cái Mép. Nghĩa là phương thức vận chuyển phải theo hành trình (1), (2) hoặc (3) (xem mục 3). Với hệ thống các bến container như hiện nay thì không cần đầu tư thêm nữa cũng đủ khả năng đáp ứng lưu lượng hàng hóa vận chuyển bằng container cho hàng chục năm sau;

(Hiện tại nhiều bến container chưa khai thác hết công suất, một số bến khác do không có hàng nên phải chuyển sang làm hàng bách hóa, điều này đã gây lãng phí lớn).

- Nếu giả thiết trên sông Hậu có một vài bến cho tàu container vào khai thác thì cũng không vì thế mà luồng hàng tập kết về cảng TP.HCM và Thị Vải-Cái Mép có thay đổi đáng kể, do tàu container khai thác tại cụm cảng Thị Vải - Cái Mép là tàu trọng tải lớn, vận chuyển trên các tuyến liên vùng và liên lục địa. Trong khi tàu container vào được các cảng trên sông Hậu cũng chỉ là tàu nhỏ, chạy trên một số tuyến ngắn đến cảng chuyển tải trong khu vực hoặc vận chuyển nội địa.

Vậy đâu là con đường chính để vận chuyển hàng từ vùng đồng bằng sông Cửu Long về các cảng TP.HCM và Thị Vải-Cái Mép? Phải là vận tải thủy nội địa, cho cả trước mắt và lâu dài.

Hiện nay, các sà lan tự hành lớn nhất chở container từ vùng Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) đến cảng TP.HCM và Thị Vải-Cái Mép khoảng 180 TEUs, nhưng chỉ xếp cao được ba lớp vì vướng cầu (độ cao tính không của cầu không cho phép xếp cao hơn nữa). Cũng chỉ có một con đường độc đạo để đi qua là kênh Chợ Gạo, chỉ cần một sự cố nhỏ, phương tiện bị kẹt lại, container bị trễ chuyển tải, thiệt hại cho chủ hàng là rất lớn.

Vì vậy, cần có chiến lược dài hạn để nâng cấp tuyến đường thủy nội địa này

(chiều rộng, độ sâu, độ cao của cầu, bán kính cong...) thành trục vận tải chính để có thể:

+ Khai thác sà lan container tự hành sức chở lớn;

+ Vận chuyển được theo hình thức ghép đoàn sà lan.

Cần nâng cấp tuyến đường thủy nối từ Thị Vải-Cái Mép ra sông Soài Rạp (vị trí gần cửa sông Vàm Cỏ) để rút ngắn quãng đường vận chuyển từ các tỉnh ĐBSCL về các cảng Thị Vải-Cái Mép do không phải đi vòng qua các cảng TP.HCM. Như vậy, luồng hàng container từ ĐBSCL vận chuyển tới cảng Thị Vải-Cái Mép sẽ qua kênh Chợ Gạo - Vàm Cỏ - Soài Rạp - Vàm Sát - Lò Rèn - Dinh Bà - Lòng Tàu - Đồng Tranh - Tắc Bài - Gò Gia - Thị Vải-Cái Mép.

4.2. Cảng cho sà lan container và tàu trọng tải nhỏ (cảng đầu mỗi khu vực)

Hệ thống các cảng trên sông Tiền và sông Hậu đã có sẵn (Cái Cui, Hoàng Diệu, Trà Nóc, Thốt Nốt, Sa Đéc, Cao Lãnh, Mỹ Thới...). Tuy nhiên, đa số các cảng này có quy mô nhỏ, tiêu chuẩn kỹ thuật thấp, thiết bị lạc hậu, hệ thống kho bãi chưa đạt yêu cầu. Bên cạnh đó, một số cảng được xây dựng mới, khá hiện đại nhưng cũng không thể khai thác hiệu quả, do không có hàng, do không kết nối được chuỗi dịch vụ (đặc biệt là đối với vận tải container).

Làm thế nào để nâng cấp và khai thác các cảng này?

Ngân sách địa phương và Trung ương không thể đủ để đầu tư nâng cấp tất cả các cảng, vì vậy cần có các cơ chế khác như cho thuê hạ tầng cảng hoặc liên doanh với các cảng biển và các công ty vận tải lớn.

Mô hình Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn đầu tư trực tiếp vào việc nâng cấp cảng Sa Đéc, Cao Lãnh, Tân Cảng-Cái Cui..., trực tiếp điều hành khai thác cảng, cung ứng trọn gói các dịch vụ liên quan đến giao nhận vận tải container cần được tổng kết, đánh giá hiệu quả, rút kinh nghiệm để các địa phương hoàn thiện các cơ chế, chính sách liên quan.

Vì vậy nên lựa chọn một số cảng chính trên sông Tiền và sông Hậu, cảng nằm trên trục đường thủy nội địa kết nối vùng Đồng bằng sông Cửu Long với hệ thống cảng biển

TP.HCM và Thị Vải-Cái Mép để tập trung nguồn lực phát triển thành cảng đầu mối khu vực. Ở mỗi cảng có thể quy hoạch riêng khu vực cho tác nghiệp hàng container và khu vực cho hàng thông thường. Khi nâng cấp luồng chạy tàu qua kênh Quan Chánh Bó có thể khai thác tàu trọng tải lớn hơn chở hàng trực tiếp ra nước ngoài, khi đó việc chuyên tải các hàng hóa không phải là container từ hoặc đến cảng TP.HCM sẽ giảm đi.

4.3. Các trung tâm logistics

Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 xác định Tiểu vùng kinh tế trung tâm Đồng bằng sông Cửu Long sẽ phát triển một trung tâm Logistics hạng II có quy mô 30ha vào năm 2020 và 70ha đến năm 2030.

Việc chỉ có một trung tâm logistics như vậy sẽ chưa thể đáp ứng yêu cầu vì phạm vi phục vụ cho tất cả các tỉnh thành trong khu vực là khá rộng, khó có thể kết nối được với tất cả các cảng biển, cảng sông, khu công nghiệp, các cửa khẩu...

Vì vậy, đồng thời với việc đầu tư phát triển trung tâm logistics theo quy hoạch thì cần hình thành các địa điểm cung cấp dịch vụ logistics quy mô nhỏ có vị trí gần, thậm chí gắn liền với các cảng đầu mối khu vực. Đây có thể coi là sự mở rộng dịch vụ của cảng đầu mối để cung ứng chuỗi dịch vụ logistics cho từng nhóm mặt hàng XNK chính của từng cảng tới các cảng biển như hàng gạo xuất khẩu, hàng thủy sản... Trong trường hợp này, cần có cơ chế khuyến khích liên doanh, liên kết giữa: Hãng tàu biển, cảng biển, cảng đầu mối khu vực và doanh nghiệp vận tải thủy để cung ứng dịch vụ trọn gói cho các doanh nghiệp XNK ở vùng đồng bằng sông Cửu Long.

Tóm lại, việc phát triển các trục vận tải chính, các đầu mối thu gom, xử lý hàng hóa là tiền đề để kết nối vận tải đa phương thức và phát triển dịch vụ logistics cho vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Chính Phủ (2012), Quyết định số 11/2012/QĐ-TTg ngày 10 tháng 02 năm 2012 phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm vùng

đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030

- [2]. Chính phủ (2015), Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/07/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030
- [3]. Bộ GTVT (2013), Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT, ngày 24 tháng 04 năm 2013 Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030

- [4]. Nguyễn Văn Hình (2010), Một số giải pháp chủ yếu phát triển vận tải thủy nội địa vận chuyển container ở Nam Bộ, Luận án Tiến sĩ.
- [5]. Nguyễn Văn Khoáng, "Phát triển ICD trong hệ thống vận tải container", Tạp chí Giao thông vận tải, (số 4/2011).

Ngày nhận bài: 31/03/2018

Ngày chuyển phản biện: 10/04/2018

Ngày hoàn thành sửa bài: 26/04/2018

Ngày chấp nhận đăng: 07/05/2018