

4.4 Đường thủy nội địa a

4.4.1 Khung quản lý và tổng quan

Cục Đường sông trực thuộc Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) chịu trách nhiệm về quản lý vận tải thủy nội địa ở Việt Nam. Vì Cục ĐSVN được thành lập từ 30 tháng Một, 1993 theo Quyết định số 08/CP, một số bộ phận của Cục Đường sông Việt Nam đã được tổ chức lại. Hiện nay, có 10 ban, một chi cục đường sông ở Miền Nam, 15 đoạn quản lý đường thủy nội địa và 3 cảng vụ. Ngoài ra, có 2 trường kỹ thuật và dạy nghề và 1 trường đào tạo cũng như những công ty con chuyên về trang thiết bị và an toàn đường thủy (xem Hình 4.4.1)

Đường thủy nội địa do 9 đoạn quản lý đường sông quản lý (Đoạn quản lý đường sông số 1- 9) ở Miền Bắc và 6 đoạn (số 10 - 15) ở Miền Nam. Các cảng sông do 3 cảng vụ quản lý, đó là:

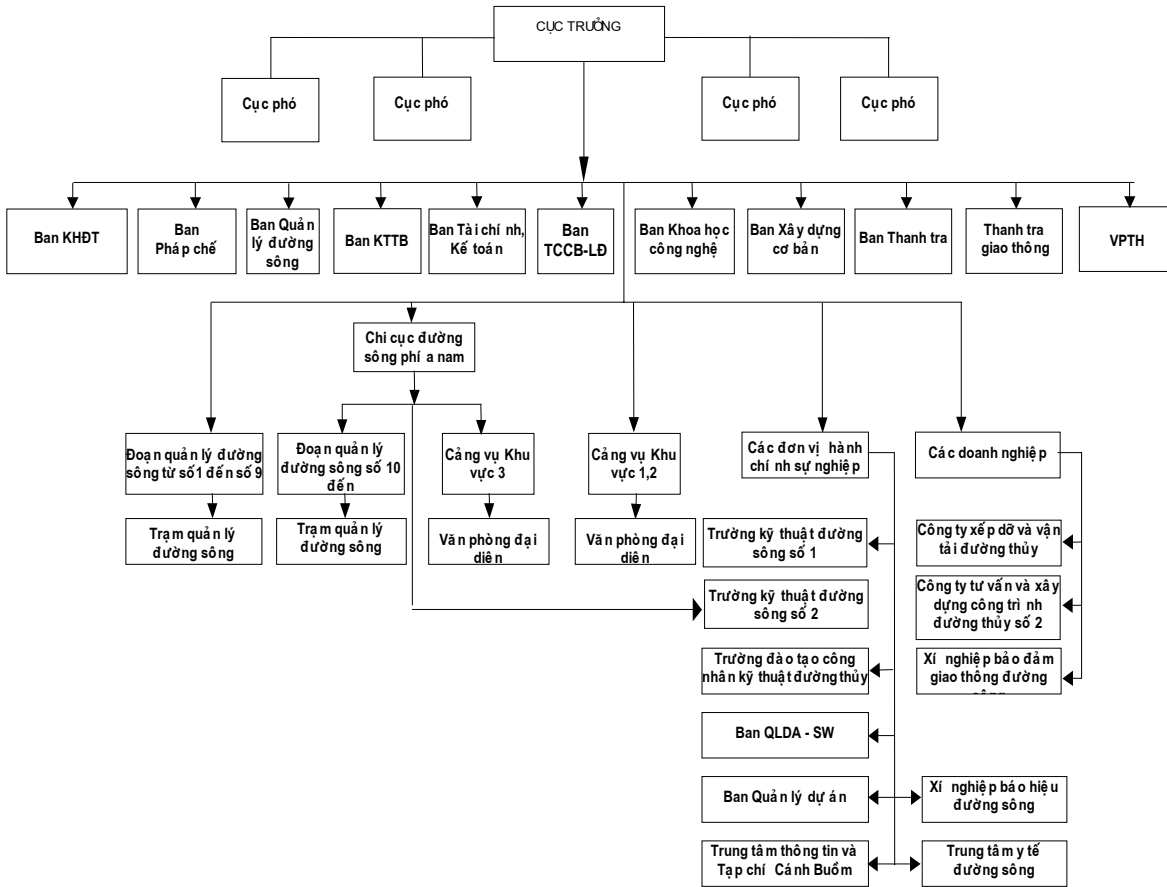
- Cảng vụ khu vực 1: Quản lý các cảng ở Hải Phòng, Quảng Ninh
- Cảng vụ khu vực 2: Các cảng ở Hà Nội, Ninh Bình và 11 tỉnh lân cận
- Cảng vụ khu vực 3: Các cảng ở TP HCM và 11 tỉnh lân cận

Trong tương lai gần, sẽ thành lập Cảng vụ khu vực 4 để quản lý các cảng ở Cần Thơ và các tỉnh lân cận.

Vận tải thủy nội địa được phân thành 3 loại như sau:

- 1) **Vận tải quốc doanh**: Vận tải quốc doanh do các công ty vận tải thủy trực thuộc Tổng Công ty Đường sông miền Bắc và Tổng Công ty Đường sông miền Nam đảm nhận.
- 2) **Vận tải chuyên dụng**: Để phục vụ vận chuyển nguyên vật liệu chuyên dụng đến các nhà máy lớn như các nhà máy xi măng, nhà máy giấy và các xí nghiệp sản xuất vật liệu xây dựng, không những phải xây dựng các cảng chuyên dụng mà còn phải thành lập các bộ phận vận tải chuyên ngành trực thuộc các bộ khác. Ví dụ tiêu biểu là Nhà máy giấy Bãi Bằng, nhà máy xi măng Hà Tiên, Công ty cát sỏi (trực thuộc Bộ Xây dựng), v.v...
- 3) **Vận tải tư nhân**: Trong những năm gần đây vận tải tư nhân phát triển nhanh và giữ vai trò quan trọng trong GTVT nội địa phương của các tuyến nhánh.

Hình 4.4.1
Cơ cấu tổ chức của cục Đường sông Việt Nam



4.4.2 Mạng lưới Vận tải thủy nội đị a

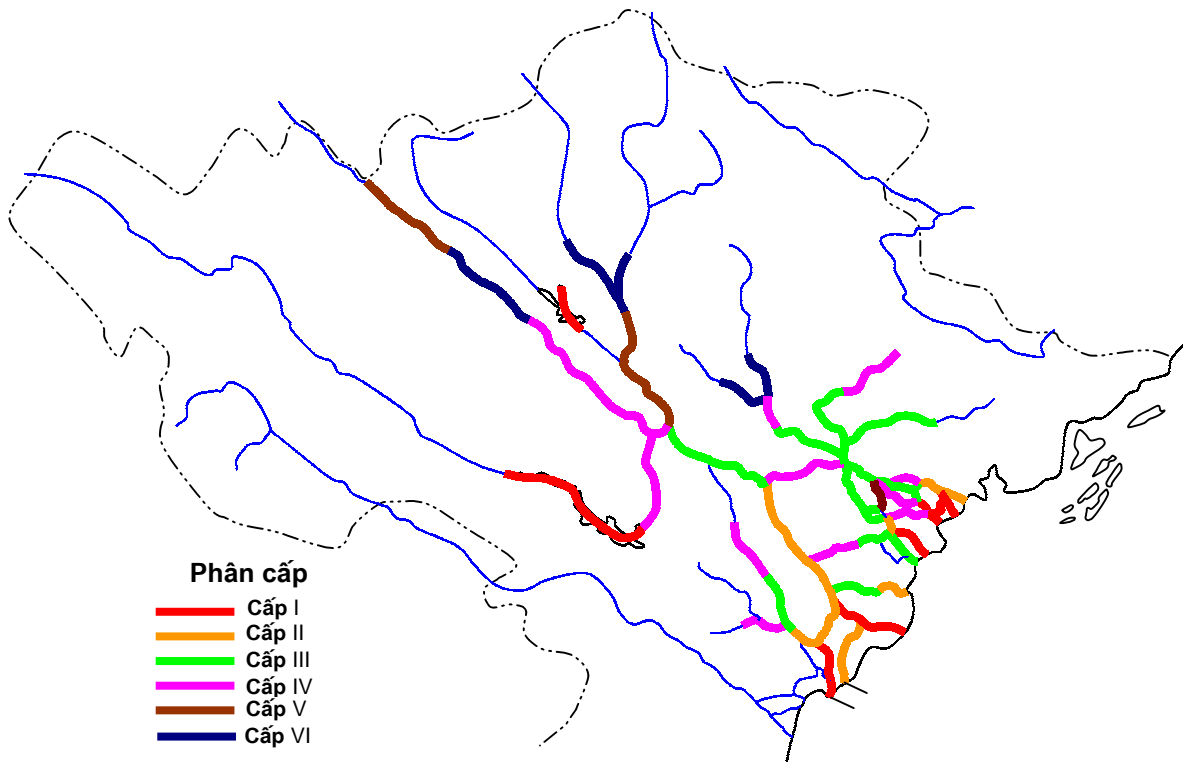
Phân loại các tuyến sông và mạng lưới hiện tại

Tổng chiều dài của các tuyến đường thủy được quản lí (được đầu tư cho bảo trì có lắp đặt báo hiệu...) là 8.013 km, trong đó có 6.231 km do TW quản lí và 1.782 km do đị a phương quản lí. Từ năm 1993, chiều dài các tuyến đường thủy do TW quản lí tăng từ 3.772 km đến 6.231 km. Đường thủy được phân thành 6 cấp (xem Bảng 4.4.1) với độ dài tương ứng như sau (xem Hình 4.4.2 và 4.4.3)

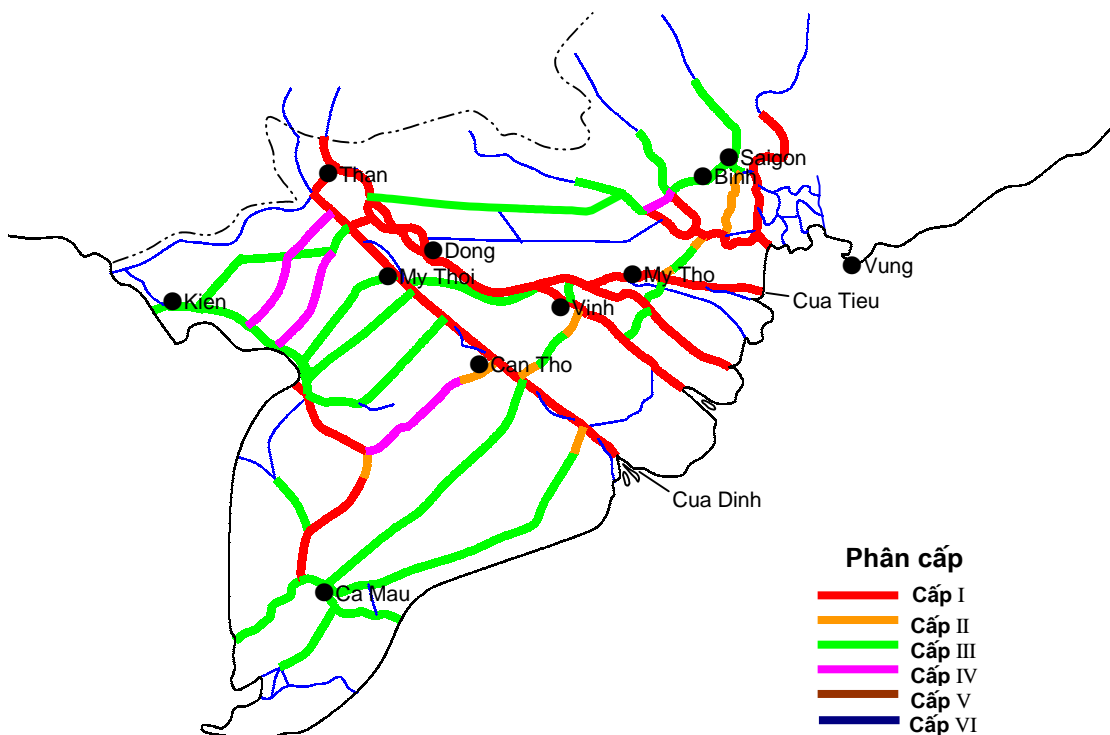
Chiều dài các tuyến đường thủy theo các cấp như sau:

Cấp I	: 1.797 km
Cấp II	: 1.206 km
Cấp III	: 3.228 km
Cấp IV-VI	: 1.782 km

Hình 4.4.2
Phân cấp các tuyến đường thủy tại miền Bắc Việt Nam



Hình 4.4.3
Phân cấp các tuyến đường thủy tại miền Nam Việt Nam



Bảng 4.4.1
Phân cấp đường thủy nội địa a (TCVN 5664-1992)

Cấp	Kí ch thước đường thủy nội địa a					Kí ch thước công trình			
	Sông		Kênh		Bán kí nh (R)	Cầu		Đường dây điện	
	Sâu	Rộng	Sâu	Rộng		Khẩu độ		Tĩnh không	Tĩnh không
						Sông	Kênh		
I	>3.0	>90	>4.0	>50	>700	80	50	10	12
II	2.0-3.0	70-90	3.0-4.0	40-50	500-700	60	40	9	11
III	1.5-2.0	50-70	2.5-3.0	30-40	300-500	50	30	7	9
IV	1.2-1.5	30-50	2.0-2.5	20-30	200-300	40	25	6(5) ¹⁾	8
V	1.0-1.2	20-30	1.2-2.0	10-20	150-200	25	20	3.5	8
VI	<1.0	10-20	<1.2	10	60-150	15	10	2.5	8

Nguồn: Cục ĐSVN

Ghi chú: con số trong ngoặc đơn được sự đồng ý của cơ quan chủ quản

Các đặc trưng của đường thủy

Vận tải thủy nội địa từ xưa đã được coi là một phương thức vận tải đóng vai trò quan trọng trong hệ thống GTVT quốc gia, nhờ có những ưu điểm như mạng lưới đường sông dày đặc, đặc biệt là ở khu vực Đồng bằng Sông Hồng và Đồng bằng Sông Cửu Long. Mật độ đường sông trung bình là 0,127km/km² trên toàn quốc, 0,2-0,4 km/ km² ở khu vực Đồng bằng Sông Hồng và Sông Cửu Long.

Các đặc trưng của đường thủy ở Việt Nam như sau:

Đường thủy nội địa a ở Miền Bắc

- Có hai hệ thống sông tự nhiên lớn: Sông Hồng và Sông Thái Bình.
- Các hệ thống sông hầu như tự nhiên và chịu ảnh hưởng lớn bởi các yếu tố về khí tượng thủy văn.
- Chiều rộng tối thiểu của các tuyến đường thủy là 30-60 m.
- Độ sâu tối thiểu của đường thủy là 1,5-2 m.
- Sự khác nhau về mực nước giữa các mùa khô và mùa mưa là 5-7 m (hơn 10m ở một số đoạn).
- Trong mùa mưa, dòng nước chảy xiết.
- Vào mùa khô, độ sâu và bán kính cong của kênh đảm bảo cho các tàu đi lại được bị hạn chế.
- Thường hình thành những cồn cát (vị trí của chúng phụ thuộc vào lũ hàng năm), khiến cho việc đi lại trên các tuyến đường thủy gặp khó khăn.

Đường thủy nội địa a ở Miền Nam

- Có hai hệ thống sông tự nhiên lớn: Sông Cửu Long và Sông Đồng Nai.
- Các hệ thống sông được kết nối với các hệ thống kênh dày đặc, tạo nên mạng lưới GTVT đường thủy khá thuận lợi.
- Chiều rộng tối thiểu của các tuyến đường thủy là 30-100 m.
- Chiều sâu tối thiểu của các tuyến đường thủy là 2,5-3 m.
- Sự chênh lệch mực nước giữa mùa khô và mùa mưa là 2-5 m.
- Hệ thống này chịu ảnh hưởng bán nhật triều.

- Những cồn cát không lường trước được làm giảm tần suất đi lại của tàu thuyền

Đường thủy nội địa ở Miền Trung

- Có 3 hệ thống sông chí nh: Sông Lam, Thu Bồn và sông Ba ở Tỉnh Nghệ An, Quảng Nam và Phú Yên.
- Các hệ thống sông chí u ảnh hưởng khá lớn bởi các yếu tố khí tượng thủy văn.
- Các hệ thống sông nhỏ, ngắn, dốc cao có nhiều thác nước và không nối kết.
- Vào mùa mưa, dòng chảy mạnh.
- Mùa khô, mơn nước chạy tàu rất nông.

Giao thông vận tải bị hạn chế do có các cầu trên QL 1. Chỉ có khoảng 10-15km từ quốc lộ đến các cửa sông có thể khai thác vận tải thủy.

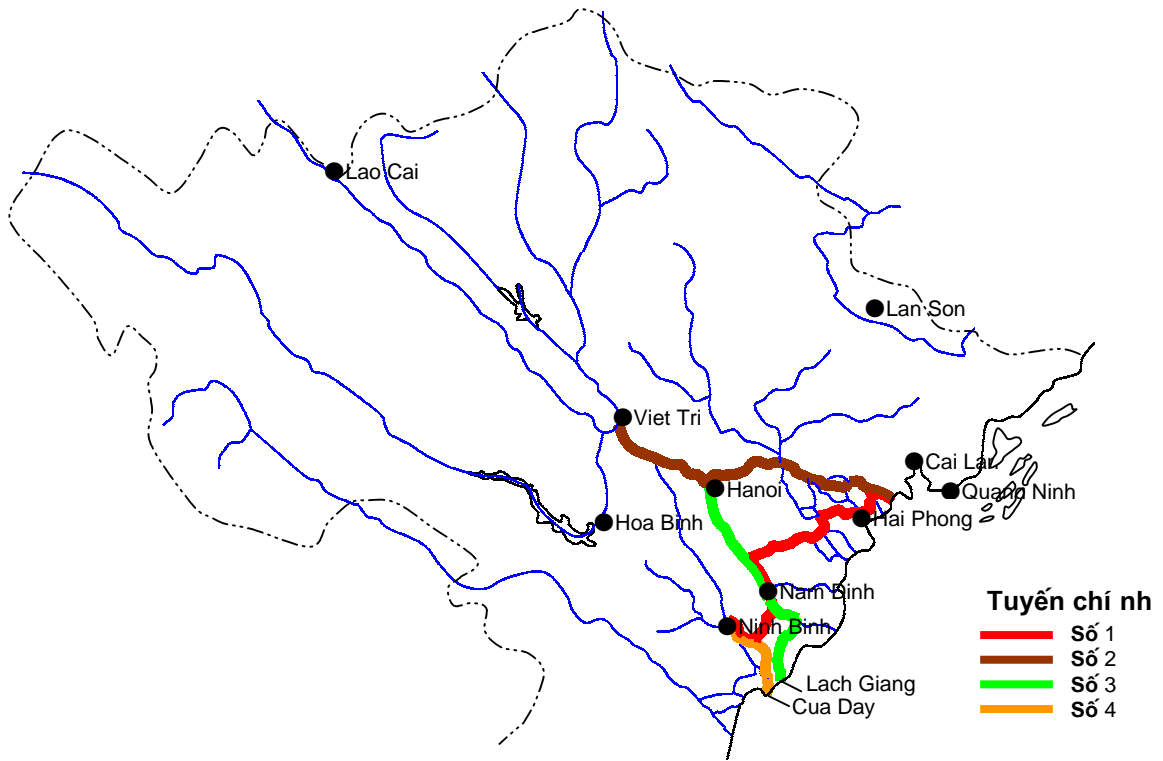
Các tuyến đường thủy chí nh

Mặc dù ở Việt Nam có nhiều tuyến vận tải được thực hiện trên đường thủy nội địa nhưng 9 tuyến sau được coi là những tuyến đặc biệt quan trọng và không thể thiếu được trong vận tải (xem Hình 4.4.4 và 4.4.5):

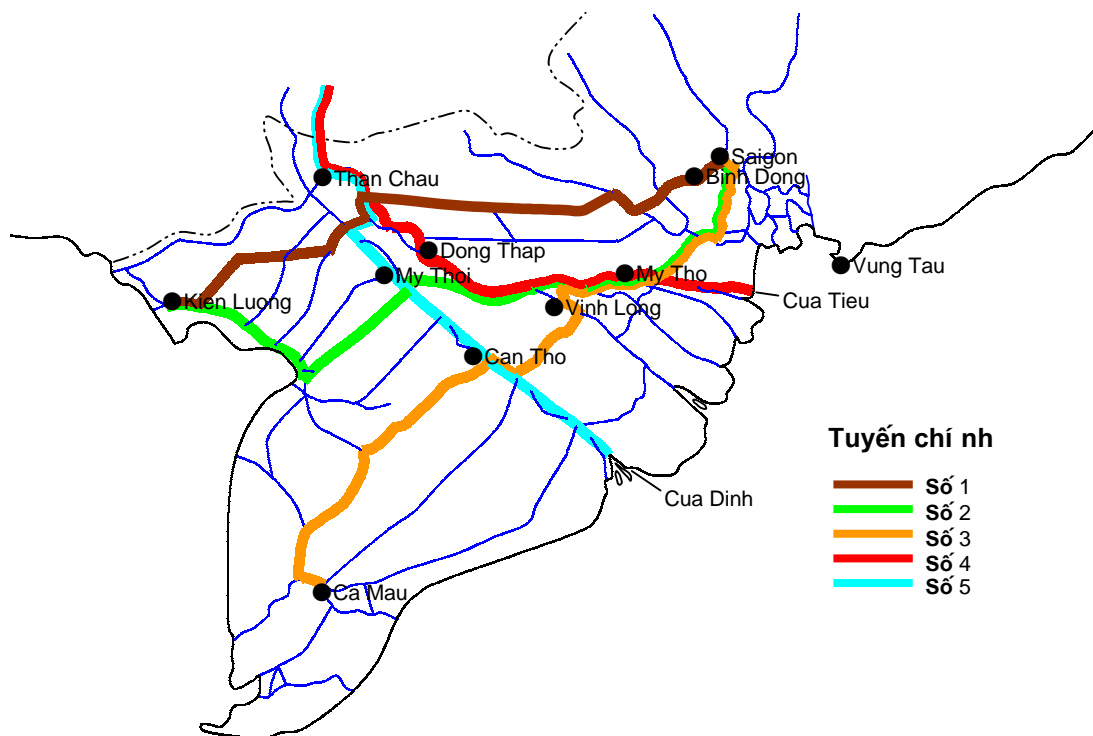
Bảng 4.4.2
Các tuyến thủy nội địa chí nh

Khu vực	Số	Tuyến	Sông, kênh chí nh	Chiều dài (km)	Độ sâu nước tối thiểu (m)	Cỡ tàu tối đa (DWT)
Miền Bắc	1	Quảng Ninh-Ninh Bình	Sông Luộc, Đào, Đáy	323	1,8	Dùng sà lan
	2	Quảng Ninh-Hà Nội, Hà Nội - Việt Trì	Kinh Thầy, Đuống, sông Hồng	313 79	1,5	Dùng sà lan
	3	Lạch Giang-Nam Định - Hà Nội	Sông Ninh Cơ, Sông Hồng	181	1,5	600
	4	Cửa Đáy - Ninh Bình	Sông Đáy	72	0,8	300-1.000
Miền Nam	1	TPHCM - Kiên Lương (1)	Đồng Tiến, Vàm Nao, MẶc Can Đưng	288	1,5	Dùng sà lan
	2	TPHCM - Kiên Lương (2)	Chợ Gạo, Rạch Sỏi-Hậu Giang, Rạch Giá-Hà Tiên	319	1,5	Dùng sà lan
	3	TPHCM-Cà Mau	Chợ Gạo, Ni Cô Lai, Xà No	341	1,5	Dùng sà lan
	4	Cửa Tiểu - Tân Châu	Tiền Giang	227	2,1	2.000
	5	Cửa Định An - Tân Châu	Hậu Giang	235	2,6	3.000-5.000 (Cửa Định An-Mỹ Thới)

Hình 4.4.4
Các tuyến đường thủy nội địa chỉ nh ở miền Bắc Việt Nam



Hình 4.4.5
Các tuyến đường thủy nội địa chỉ nh tại miền Nam Việt Nam



Cảng sông

Ở Việt Nam, có hàng trăm cảng sông, và những cảng này được phân thành ba cấp quản lí như sau:

1) Các cảng do trung ương quản lí: Tổng số có 7 cảng sau:

Khu vực Miền Bắc: Hà Nội, Việt Trì, Hoà Bình, Ninh Bình và Hà Bắc
Khu vực Miền Nam: Tân Thuận, Thủ Đức I

2) Các cảng do địa phương quản lí: Đa số các tỉnh có trung tâm kinh tế thì cũng có các cảng và bến cảng riêng để thúc đẩy sự phát triển kinh tế và đóng vai trò như một điểm đầu mối để cung cấp hàng hoá. Các cảng chính do địa phương quản lí như sau:

Miền Bắc: Tuyên Quang, Sơn Tây, Hồng Châu, Công Cấu, Tạ Học, An Dương...
Miền Nam: Cao Lãnh, Long Xuyên, Mỹ Tho, Tân An...
Miền Trung: Hộ Độ, Đông Hà...

3) Các cảng chuyên dụng: Các cảng này chịu trách nhiệm xếp dỡ các loại hàng cụ thể như xi măng, ngũ cốc, hoá chất, giấy, kí nh xây dựng... Các cảng này do các bộ và ngành trực tiếp quản lí. Các ví dụ tiêu biểu như sau:

Miền Bắc: Phả Lại, Ninh Bình (nhà máy nhiệt điện), Chinfon, Hoàng Thạch (xi măng), Bãi Bằng (giấy), Đáp Cầu (kí nh), Chèm (vật liệu xây dựng)...
Miền Nam: Kiến Lương, Thủ Đức, Hòn Chông (xi măng), Trà Nóc, Bình Đông, Cao Lãnh (ngũ cốc)

Các đặc trưng chung của các cảng thuỷ nội địa như sau (xem Bảng 4.4.3):

- Nói chung, các cảng nhỏ, năng lực bình quân không cao.
- Có một số ít cảng được trang bị các thiết bị xếp dỡ đầy đủ. Mức độ cơ giới hoá vẫn còn thấp.
- Trừ một số cảng chuyên dụng, đa số các thiết bị của các cảng lạc hậu, không đầy đủ, và hiệu quả thấp. Sức chứa của các kho không đủ.
- Đa số các cảng không được nối kết liên hoàn với mạng GTVT quốc gia do không có đủ các đường tiếp cận.

Bảng 4.2.3 Các công trình thiết bị cảng sông

Khu vực	Các cảng	Độ dài bến (m)	Độ sâu (m)	Diện tích bãi (m ²)	Diện tích kho (m ²)	Thiết bị xếp dỡ hàng hoá
Miền Bắc	Hà Nội	525	3,5	55.500	6.210	1 cầu di động, 6 cần trục nối, 5 máy bốc xếp di động, 1 xe nâng, 6 xe tải
	Khuyến Lương	106	5-6	6.000	4.620	6 cần cầu
	Việt Trì	180	3,5	23.400	2.400	7 cần cầu, 2 xe nâng, 10 xe tải
	Hòa Bình	120	1-2,5	15.000	320	1 cần cầu
	Ninh Bình	40	3-5	34.000	920	17 cần cầu, 310 m băng tải, 60 xe tải (10t)
	Ninh Phúc	117	6	KCSL	KCSL	2 cần cầu
	Nam Định	345	10	17.870	4.200	10 cần cầu, 1 xe nâng, 2 xe tải
	A Lu	KCSL	KCSL	3.000	720	3 cần cầu
	Đáp Cầu	KCSL	KCSL	17.000	KCSL	1 cần cầu, 10 xe tải
	Cống Cầu	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL
	Sơn Tây	160	3-3,5	1.200	2.500	KCSL
	Hồng Vân (Hong Châu)	60	3-4	1.500	5.000	5 xe tải, 105 m băng tải
	Thủy Lôi	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL
	Thái Bình	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL
	Phả Lại	261	1,2	KCSL	KCSL	4 cần cầu
	Hoàng Thạch	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL
Điện Công	120	KCSL	6.000	KCSL	2 dây chuyền băng tải	
Chinfon	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	
Miền Nam	Mỹ Thới	76	4,5-6,5	3.000	3.625	2 cầu di động (7-10t), 3 cần trục nối (2,5-16t), 2 xe nâng (3-5t), 4 xe moóc (5t)
	Cao Lãnh (Đồng Tháp)	70	KCSL	1.500	1.810	KCSL
	Mỹ Tho	62 135	7 5	25.478	1.440	3 cần cầu (13-25t), 19 xe tải, 4 xe moóc
	Vĩnh Thái (Vĩnh Long)	80	7	6.700	6.100	4 cần cầu, 4 xe nâng
	Hồng Chông	65	4,6-5,7	8.000	3.600	1 cần cầu, 4 xe tải
	Cà Mau	70	KCSL	6.400	1.240	2 cần cầu
	Thủ Đức	200	KCSL	KCSL	800	2 cần cầu
	Đồng Nai	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL
	Kiến Lương	300	3-4	KCSL	1.600	1 cần cầu, 1 dây chuyền băng tải
Miền Trung	Hộ Độ	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL
	Đông Hà	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL

Ghi chú: KCSL = Không có số liệu

4.4.3 Đội tàu và các đặc điểm khai thác

Các dịch vụ vận tải thủy nội địa được cung cấp bởi các tổ chức khai thác của Nhà nước, một số hợp tác xã khai thác các dịch vụ vận tải, xếp dỡ và các chủ khai thác tư nhân qui mô nhỏ, độc lập khác. Các dịch vụ chủ yếu do các tổ chức khai thác của Nhà nước ở miền Bắc và các tổ chức khai thác tư nhân ở Miền Nam cung cấp. Sở dĩ có tình hình trên là do đội tàu ở Miền Bắc chủ yếu do Trung ương hoặc các tỉnh sở hữu, còn đa số ở Miền Nam lại do các chủ khai thác tư nhân sở hữu. Tổng năng lực của đội tàu vận tải thủy nội địa được trình bày ở Bảng 4.4.4

Bảng 4.4.4
Năng lực của đội tàu vận tải thủy nội địa

Tàu	Đơn vị	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Tàu kéo đẩy	Tàu Mã lực	854 70.900	975 111.500	915 111.500	864 105.600	784 96.000	709 87.500
Tàu chở hàng	Tàu Trọng tải	12.306 229.000	11.764 180.500	11.923 188.600	11.996 191.800	21.014 380.600	20.778 396.200
Xà lan	Tàu Trọng tải	1.757 287.800	1.558 268.100	1.663 287.000	1.763 269.800	1.877 268.500	1.996 324.700
Thuyền chở hàng	Tàu Trọng tải	(-)	(-)	31.000 68.000	27.000 58.300	21.000 37.880	(-)
Thuyền không có động cơ	Tàu Trọng tải	(-)	(-)	1.500 9.700	1.300 8.100	1.200 7.540	(-)

Ghi chú: (-) Không có số liệu thống kê

Nguồn: TDSI, và cuốn Niên giám thống kê năm 1997

Các tổ chức khai thác của Nhà nước sử dụng các tàu vỏ sắt, nhưng đa số các chủ khai thác tư nhân lại sử dụng các tàu gỗ, tàu tự hành, tàu hình thoi... Nói chung, đa số các tàu được đóng từ những năm 1980. Các tàu ở Miền Nam được đóng từ trước năm 1975 và do thiếu vốn nên không đảm bảo việc sửa chữa và duy tu bảo dưỡng đầy đủ.

Các đặc tính chung của các tàu và đặc điểm khai thác ở Miền Bắc và Miền Nam như sau:

- Đoàn tàu hộ tống (400 tấn x 2 xà lan) + tàu kéo đẩy 135-150cv
- Đoàn tàu hộ tống (200 tấn x 4 xà lan) + tàu kéo đẩy 135-150cv
- Đoàn tàu hộ tống (100 tấn x 6 xà lan) + tàu kéo đẩy 135-150cv
- Tàu tự hành 100-300 tấn
- Tàu sông pha biển và tàu sông 600-1000 DWT trên tuyến giữa Cửa Đáy và Ninh Bình
- Tàu sông pha biển và tàu sông 2000-5000 DWT trên Sông Tiền và Sông Hậu

Ở khu vực Miền Trung, đa số các tàu dùng để chuyên chở có trọng tải dưới 50 tấn, trong đó một số dưới 20 tấn. Đối với các dịch vụ vận tải sông pha biển, xí nghiệp vận tải sông pha biển Việt Nam (VISERITRANS) có một tàu sông pha biển công suất khoảng 400 tấn. Tuy nhiên, hiện nay công ty ít khi khai thác dịch vụ này do

lợi nhuận thấp. Công ty này chủ yếu cung cấp các dịch vụ vận tải ven biển và dịch vụ vận tải sông đến sông.

4.4.4 Các đặc điểm về nhu cầu vận tải

Lưu lượng vận tải tổng thể

Rất khó nắm bắt được các số liệu chính xác về lưu lượng vận tải thủy nội địa. Các số liệu thống kê hiện có được xem là không đáng tin cậy do phương pháp thu thập và biên soạn dữ liệu không rõ ràng (Xem Bảng 4.4.5 và Bảng 4.4.6).

Tuy nhiên, những bảng trên cho thấy những đặc điểm chung sau:

- Mặc dù tỷ phần của vận tải thủy nội địa trong các hình thức vận tải đã và đang giảm đi nhưng lưu lượng vận tải của phương thức này đã đang tăng lên một cách đều đặn. Tỷ phần tương đối cao của vận tải thủy nội địa cho thấy tầm quan trọng đặc biệt của phương thức này ở 2 khu vực đồng bằng.
- Khu vực tư nhân chiếm vị trí rất quan trọng, điều này đặc biệt đúng ở miền Nam, song ngay ở miền Bắc thì người ta cũng ngày càng thấy rõ điều này.

Bảng 4.4.5
Lưu lượng vận tải hàng hoá

Hạng mục	Tấn (000)			Tấn-km (triệu)		
	Tất cả các phương thức	Các tuyến đường thủy	(%)	Tất cả các phương thức	Các tuyến đường thủy	(%)
1990	53.889	16.295	30	12.544	1.749	14
1991	56.431	15.566	28	17.210	1.765	10
1992	64.903	16.894	26	17.002	1.817	11
1993	70.464	16.797	24	18.419	2.335	13
1994	76.455	17.533	23	21.127	1.971	9
1995	87.220	20.051	23	21.858	2.248	10
1996	100.140	23.395	23	29.142	2.487	9
1997	104.709	24.144	23	35.297	2.821	8

Nguồn: Niên giám thống kê, 1997

Bảng 4.4.6
Lưu lượng hàng hoá theo khu vực và ngành

	1993		1994		1995	
	Ngàn tấn	Triệu tấn. km	Ngàn tấn	Triệu tấn. km	Ngàn tấn	Triệu tấn. km
Miền Bắc	6.955	1.114	7.229	941	8.205	1.044
TW	2.317	428	2.538	496	2.843	524
Đ.phương	4.638	686	4.691	445	5.362	520
Miền Trung	1.388	54	1.697	121	1.971	108
TW	-	-	-	-	-	-
Đ.phương	1.388	54	1.697	121	1.971	108
Miền Nam	8.454	1.167	8.627	909	9.875	1.096
TW	498	461	16	52	138	114
Đ.phương	7.956	706	8.611	857	9.737	982

Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT

Bảng 4.4.7
Vận tải hành khách

Năm	Số lượng hành khách (triệu)			Hành khách-km (triệu người-km)		
	Tất cả PT	Đường TND	Tỷ phần (%)	Tất cả PT	Đường TND	Tỷ phần (%)
1990	326,8	43,6	13	11.830,0	1.014,0	9
1991	436,5	92,6	21	12.861,0	1.186,0	9
1992	493,0	92,5	19	14.600,0	1.145,0	8
1993	516,4	86,4	17	15.272,0	1.310,0	9
1994	555,5	104,1	19	16.757,0	1.412,0	8
1995	593,8	109,8	18	20.431,6	1.432,0	7
1996	639,2	117,9	18	22.133,9	1.605,6	7
1997	699,9	129,8	19	24.258,0	1.784,0	7

Nguồn: Niên giám thống kê 1997

Nhu cầu vận tải dọc các tuyến đường thủy và tại cảng

Lưu lượng vận tải dọc các tuyến đường thủy thay đổi theo tuyến. Tại miền Nam, tuyến có khối lượng lớn nhất là Kênh Chợ Gạo (9,3 triệu tấn), tiếp đó là Mỹ Tho - N3 Sa Đéc (7,4 triệu tấn), Kênh Sa Đéc - Lấp Vò (6,2 triệu tấn), tuyến Măng Thít (3,5 triệu tấn) v.v. Tại miền Bắc, tuyến Hải Phòng - Cầu Xi Măng là tuyến có khối lượng vận tải lớn nhất (4,3 triệu tấn), kế tiếp là Hòn Gai - N3 S.Chanh (4,0 triệu tấn) (xem Bảng 4.4.8). Tại miền Nam các loại hàng hoá vận tải chủ yếu gồm: sản phẩm nông nghiệp, vật liệu xây dựng, nguyên vật liệu cho xi măng và sản phẩm từ xi măng; và phân bón, gỗ. Tại miền Bắc, đó là than cho các nhà máy điện, công nghiệp và tiêu dùng, vật liệu xây dựng, xe măng và sản phẩm từ xi măng, thiết bị, sắt, thép, hàng tổng hợp và phân bón v.v.

Do không có được các số liệu thống kê đáng tin cậy, rất khó nắm bắt được chi tiết về khối lượng hàng hoá bốc xếp tại mỗi cảng. Trong quá trình khảo sát thực địa, chỉ có được các số liệu về tổng số hàng hoá và các hàng hoá chủ yếu được bốc dỡ (xem Bảng 4.4.9). Không có các số liệu về hàng container sử dụng vận tải thủy nội địa, nhưng trong quá trình khảo sát thực địa tại miền Nam, có thể thấy nhiều container tại cảng Vĩnh Long, cảng này tiếp nhận cả tàu sông pha biển vào làm hàng.

Bảng 4.4.8
Khối lượng hàng hoá của các cảng sông chính

(1000 t)

Khu vực	Các cảng	1993	1994	1995	1996	1997
Miền Bắc	Hà Nội	718	745	723	540	650
	Khuyến Lương	38	126	219	384	492
	Việt Trì	215	298	150	120	150
	Hòa Bình	40	153	185	KCSL	70
	Ninh Bình	415	413	484	500	512
	Ninh Phúc	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	100
	Nam Định	203	200	130	84	71
	A Lu	41	90	103	KCSL	130
	Đáp Cầu	16	26	27	KCSL	250
	Cống Cầu	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL
	Sơn Tây	38	126	219	200	150
	Hồng Vân	25	32	61	47	55
	Thủy Lôi	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	100
	Thái Bình	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL
	Phả Lại	KCSL	KCSL	1,013	KCSL	KCSL
	Hoàng Thạch	KCSL	KCSL	212	KCSL	KCSL
	Điền Công	KCSL	350	400	KCSL	KCSL
Chinfon	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	
Miền Nam	Mỹ Thới	83	104	153	159	169
	Cao Lãnh (Đồng Tháp)	KCSL	KCSL	40	140	KCSL
	Mỹ Tho	KCSL	182	203	126	349
	Vĩnh Thái (Vĩnh Long)	KCSL	KCSL	120	100	120
	Hòn Chông	KCSL	KCSL	4	KCSL	KCSL
	Cà Mau	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	50
	Thủ Đức	KCSL	KCSL	200	KCSL	KCSL
	Đồng Nai	KCSL	KCSL	140	207	KCSL
	Kiến Lương	200	180	400	450	310
Miền Trung	Hộ Độ	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	60
	Đông Hà	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL	70

Nguồn: Cục Đường sông Việt Nam

Bảng 4.4.9
Lưu lượng vận tải của các tuyến thủy nội địa a chỉ nh

(1000 t)

Miền Bắc			Miền Nam		
Sông	Tuyến	1995	Sông	Tuyến	1995
Hải Phòng	Hải Phòng-Cầu Xi Măng	4300	Vàm Cỏ Tây	N3 Vàm Cỏ-Tân An	1470
Sông Cấm	Hải Phòng-Ngã Ba Nông	400		Cây Khô-Chợ Gạo	9270
Sông Hàn	N3 Nông-N3 Trại Sơn	400	Tiền	Cửa Tiểu-Mỹ Tho	KCSL
Thái Bình	N3 Kéo-Cống Cầu	KCSL		Mỹ Tho-N3 Sa Đéc	7350
Mạo Khê	Pha Đun-N3 Triều	KCSL		N3 Sa Đéc-Cao Lãnh	KCSL
Phi Liệt	Phú Đun-N3 Trại Sơn	KCSL		Kênh Sa Đéc-Lấp Vò	6150
Kinh Thầy	N3 Trái Sơn-N3 Triều	2500		Rạch Sỏi-Hậu Giang	1820
	N3 Triều-N3 Lau Khê	KCSL		Rạch Giá-Hà Tiên	KCSL
Đá Bạch	N3 S.Chanh-Pha Đun	2000		Măng Thít	3530
Ven Biển	H.Gai-N3 S.Chanh	4000		Quản Lộ-Phụng Hiệp	1180
Sông Đà	N3 H.Hà-Cảng Hoà Bình	450		Xà No	1160
	Hồ Hòa Bình	KCSL		Phú Hứa Bãi Xấu	1100
Sông Thương	N3-Mỹ Lộc-Phả Lại	KCSL	Hậu	Cửa Định An-Cần Thơ	KCSL
	Phả Lại-A Lu	800		Cần Thơ-Long Xuyên	KCSL
Sông Cầu	Đáp Cầu - Phả Lại	KCSL	Kênh	Đông Tiến-Lagrange	KCSL
Sông Trà Lý	N3 Phạm Lỗ-Thái Bình	KCSL			
Sông Luộc	N3 Phương Trà-Quý Cao	2000			
Nam Định	N3 Hưng Long-N3 Đốc Bò	2000			
Sông Đáy	N3 Đốc Bò-Cảng Ninh Bình	1200			
	Cửa Đáy	KCSL			
Sông Hồng	Yên Bái-Việt Trì	150			
	Việt Trì-Hà Nội	1500			
	Hà Nội - Hồng Châu	400			
	Hồng Châu - Phương Trà	400			
	Phương Trà - Phạm Lỗ	1200			
	Phạm Lỗ - Hưng Long	1200			
	Cửa Lạch Giang	KCSL			
Sông Đuống	Cửa Dầu-Mỹ Lộc	1200			
Sông Lô	Việt Trì-Bãi Bằng	1500			
	Bãi Bằng-Tuyên Quang	KCSL			

Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển GTVT

4.4.5 Các khí a cạnh về quản lý

Nhìn chung, các nguồn tài chí nh cho ngành GTVT bao gồm ngân sách nhà nước, vốn vay ỉ n dụng, viện trợ nước ngoài, vốn hợp tác liên doanh, thu từ các hoạt động GTVT v.v. Đối với ngành đường sông, Cục ĐSVN thu phí của các chủ hàng, các hãng vận tải tham gia vào các hoạt động VT như khai thác cảng, vận tải đường thủy, các dịch vụ sửa chữa tàu, nạo vét. Các hãng vận tải là các tổ chức khai thác VT của Nhà nước, một số hợp tác xã và nhiều hãng khai thác tư nhân độc lập qui mô nhỏ.

Cước phí đối với vận tải thủy nội địa do Ban Vật giá Chỉ nh phủ qui định và có ỉ nh đến cự li, giá trị hàng hoá và loại đường thủy mà hàng hoá được vận chuyển qua. (Xem Bảng 4.4.10)

Khối lượng các lô hàng được chuyên chở bằng đường thủy nội địa khác nhau nhưng khối lượng hàng hoá tối đa là khoảng 1000 tấn đối với khoảng cách tối thiểu là 30km

Bảng 4.4.10
Cước phí vận tải hàng hoá đường thủy nội địa a

Mục		Sông loại 1 Hàng loại 1 ^{4/}	Sông loại 2 Hàng loại 2 ^{4/}	Sông loại 3 Hàng loại 4 ^{4/}
Tới 30 km (đồng/tấn)	Hàng loại 1 ^{1/}	19.700	19.700	19.700
	Hàng loại 2 ^{2/}	21.600	21.600	21.600
	Hàng loại 3 ^{3/}	23.900	23.900	23.900
31 km (đồng/tấn)	Hàng loại 1 ^{1/}	135	(x 1.5) 202,5	(x 3) 405
	Hàng loại 2 ^{2/}	148	222	444
	Hàng loại 3 ^{3/}	162	243	486

Nguồn: UB vật giá Chỉ nh phủ, 1995

1/ Các loại than, đất, sỏi, gạch, cát

2/ Gạch lát, thực phẩm đóng bao, đá và thuốc diệt mối

3/ Phân bón, thuốc trừ sâu, xi măng và muối

4/ Đối với sông loại 2, cước phí tương đương với 1,5 km sông loại 1; và đối với sông loại 3, 1km tương đương với 3km sông loại 1

Đối với các tổ chức khai thác vận tải sử dụng đường sông, Cục Đường sông thu phí trọng tải, phí thủ tục, phí hoa tiêu, phí hỗ trợ tàu sông, và các khoản phạt, trong khi các tổ chức khai thác cảng tư nhân thu phí bốc dỡ hàng hoá, phí kho bãi, phí cầu bến (xem Bảng 4.4.11). Có thể cho rằng các phí do các chủ khai thác vận tải trả này cuối cùng thì các chủ hàng và người nhận hàng cũng phải chịu như là một phần trong cước phí vận tải của họ.

Các cước phí bốc xếp hàng hoá phụ thuộc vào chủng loại hàng hoá và thủ tục bốc xếp. Loại hàng hoá cao nhất gồm gỗ, hàng hoá đóng hòm trên 200kg, trong khi các hàng hoá dỡ từ tàu/xà lan và đưa tới nhà kho bị thu mức cao nhất. Hàng container được thu riêng.

Ngoài ra, các chủ khai thác cảng và các chủ hàng/bên vận chuyển thoả thuận các mức cước phí trong phạm vi các cước phí do Chính phủ quy định, các cước phí cũng có thể thay đổi theo mùa.

Bảng 4.4.11
Cước phí vận tải thủy nội địa a

Cước phí	Giá
1) Phí trọng tải cho mỗi lần tàu vào ra	150 đồng/tấn công suất
2) Phí hoa tiêu tối thiểu (vào và ra)	100.000 đồng
3) Phí chờ đợi hoa tiêu theo giờ	12.000 đồng
4) Phí thủ tục (vào và ra, phụ thuộc vào trọng tải tàu)	5.000 - 40.000 đồng
5) Phí bốc xếp hàng	7.500 - 28.000 đồng/ tấn phụ thuộc vào loại hàng hoá trong trường hợp tàu/xà lan tới kho
6) Phí bốc xếp container	250.000 đồng / container 20' đầy 370.000 đồng / container 30' đầy trong trường hợp tàu/xà lan tới bãi
7) Phí kho bãi	100 - 200 đồng /tấn/ngày 1.000 - 3.000 đồng / container/ngày
8) Cầu bến	6 đồng GRT/giờ 800đồng/tấn 500 đồng/ HK
9) Phí dẫn luồng	2500 / mã lực – giờ

Nguồn: VIWA

Môi trường kinh doanh trong ngành rất khắc nghiệt do có nhiều cạnh tranh. Ngoài ra, do hệ thống dẫn luồng và chiếu sáng kém giảm thời gian vận chuyển hiệu quả, và hiệu quả chi phí đối với đầu tư không cao.

4.5 Cảng và vận tải biển

4.5.1 Khung quản lý và sơ lược về ngành vận tải biển

Cục Hàng hải Việt Nam (VINAMARINE)

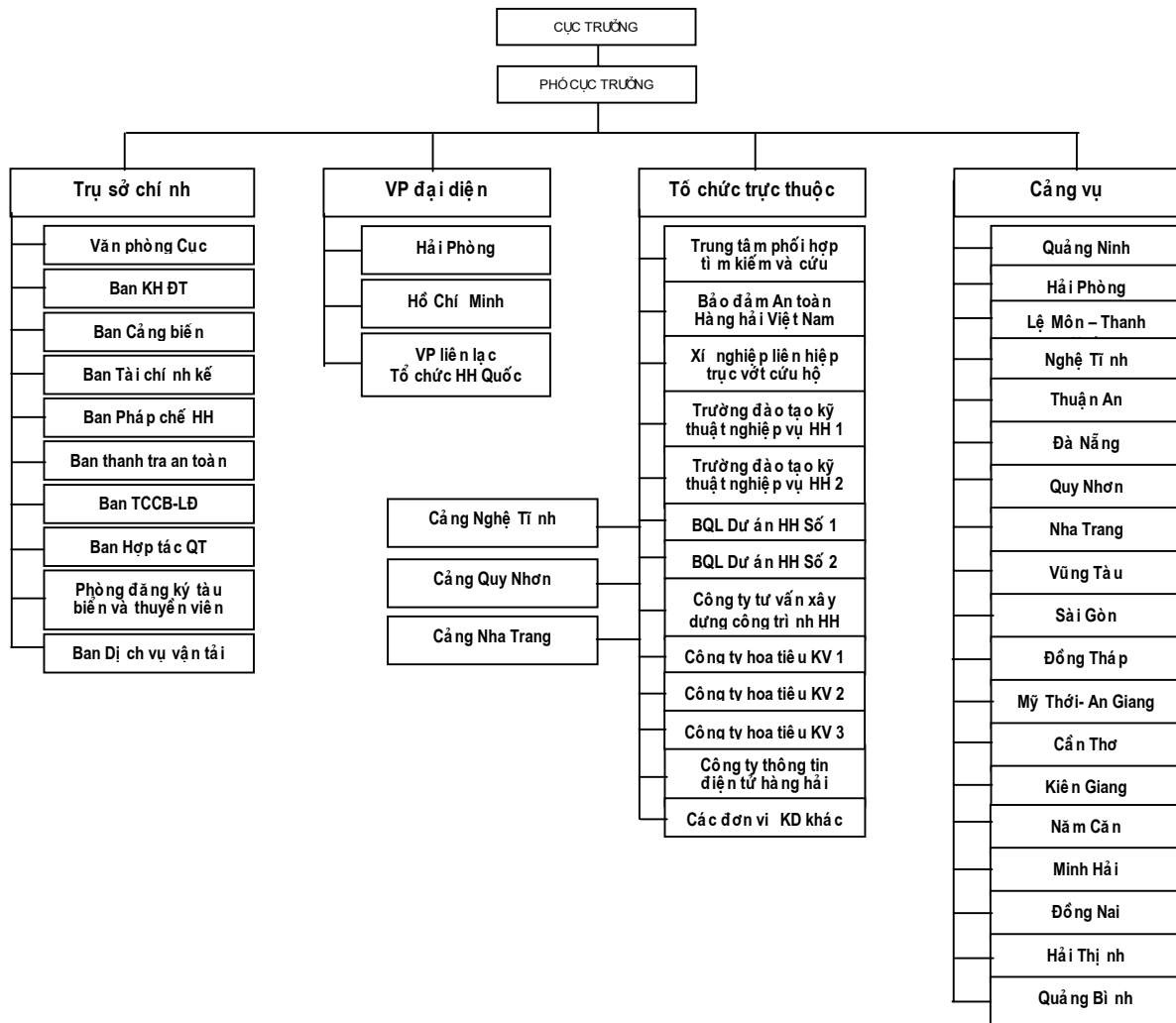
Các chức năng và nhiệm vụ quản lý chuyên ngành vận tải biển Việt Nam thuộc về Cục Hàng hải Việt Nam (VINAMARINE). Tổ chức này được ủy quyền đảm đương trách nhiệm quản lý Nhà nước đối với các hoạt động hàng hải và các cơ quan bao gồm các cảng vụ (cảng biển), tìm kiếm, cứu hộ và đăng ký tàu biển và thuyền viên (xem Hình 4.5.1). Thay mặt Bộ GTVT và trực tiếp báo cáo với Thủ tướng Chính phủ, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam thực hiện chức năng quản lý nhà nước đối với chuyên ngành hàng hải trên toàn quốc, bao gồm các doanh nghiệp quốc doanh, các tổ chức và cá nhân. Tuy nhiên, việc quản lý Nhà nước của Cục còn yếu, có lẽ do các chức năng điều tiết và tổ chức thể chế yếu và do thiếu kinh nghiệm chuyên môn trong ngành vận tải biển. Trong một báo cáo gần đây, Cục Hàng hải cho biết Cục đã đề xuất lên Bộ GTVT với mục tiêu cải cách bộ máy hành chính của Cục, cụ thể là vào những lĩnh vực sau: (1) Cải cách cơ chế quản lý, (2) Tăng cường bộ máy quản lý hàng hải các cấp, và (3) Đào tạo các quan chức Chính phủ.

Đề xuất này đã dẫn tới việc Bộ GTVT ban hành Chỉ thị số 356/1998/CT-BGTVT ngày 03 tháng 11 năm 1998 về tăng cường cải cách cơ chế quản lý của ngành giao thông vận tải. Cục Hàng hải sau đó cũng ban hành Thông báo số 1950/TB-CHHVN ngày 14 tháng 12 năm 1998 xuống các đơn vị trực thuộc theo chỉ thị của Bộ GTVT. Theo tinh thần của chỉ thị và thông báo mới này, người ta hy vọng rằng công tác quản lý hành chính của ngành vận tải biển sẽ được tăng cường và hiệu quả hơn trong tương lai.

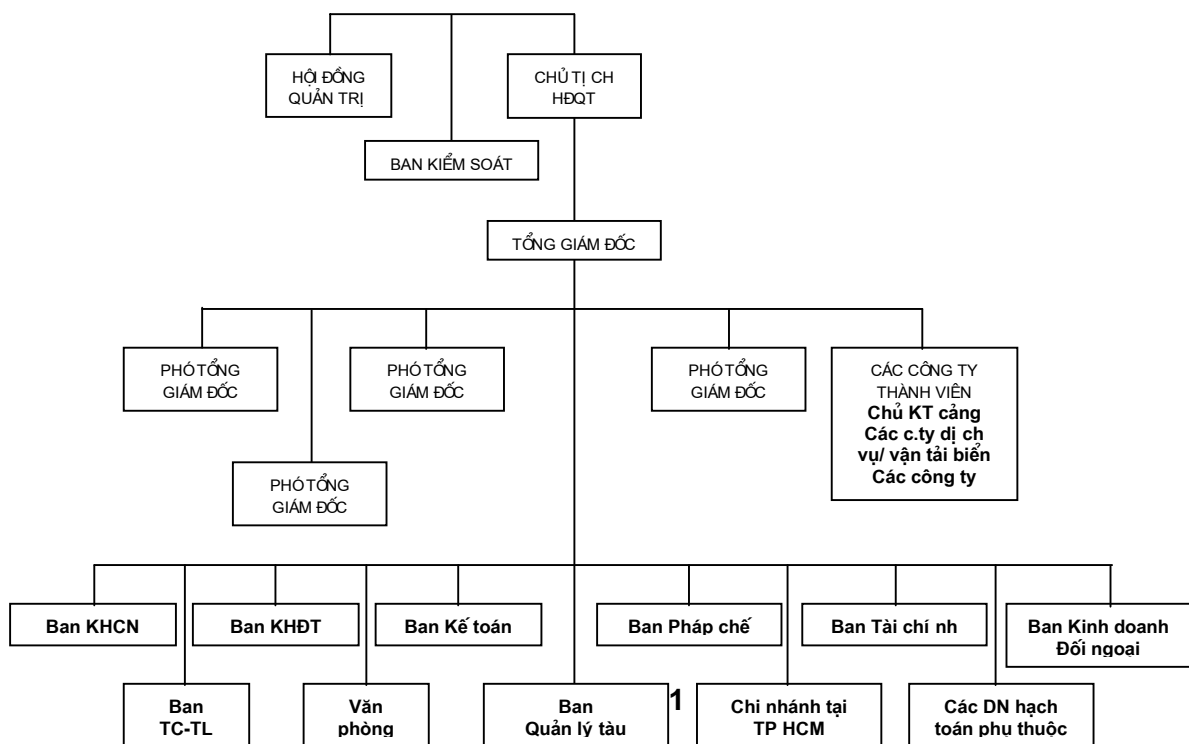
Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (VINALINES)

Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (VINALINES) được thành lập ngày 01 tháng 01 năm 1996 theo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 250/TTg ngày 04 tháng 04 năm 1995. Nhằm thực hiện cải cách cơ cấu tổ chức, các chức năng thương mại và quản lý khai thác được chuyển từ Cục hàng hải sang Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (xem Hình 4.5.2 và Bảng 4.5.1). Kết quả là một số doanh nghiệp Nhà nước, gồm nhiều công ty vận tải biển đương và vận tải ven biển Việt Nam như VOSCO, VITRANCHART, VINASHIP và FALCON thuộc quyền quản lý của VINALINES. Một trong những chức năng chính của tổ chức này là khai thác 5 cảng chính tại Việt Nam: Hải Phòng, Quảng Ninh, Đà Nẵng, Sài Gòn và Cần Thơ. Các công ty này tùy theo lĩnh vực hoạt động mà tiến hành khai thác tại các cảng trên.

Hình 4.5.1 Cơ cấu tổ chức của Cục Hàng hải



Hình 4.5.2 Cơ cấu tổ chức của VINALINES



Nguồn: VINALINES

Các hoạt động kinh doanh của VINALINES

Phạm vi	Các khu vực/Tổ chức cụ thể
<p>Chủ khai thác cảng</p>	<p>(1) Cảng Hải Phòng (khai thác bến container và cảng) (2) Cảng Quảng Ninh (khai thác cảng) (3) Cảng Đà Nẵng (khai thác cảng), hợp nhất năm 1997 (4) Cảng Sài Gòn (khai thác bến container và cảng) (5) Cảng Cần Thơ (khai thác cảng), hợp nhất năm 1997</p>
<p>Các công ty vận tải biển</p>	<p>(1) Đại lý hàng hải Việt Nam (VOSA) (2) Tổng công ty phát triển hàng hải Việt Nam (VIMADECO) (3) Công ty container phía Bắc - Haiphong (VICONSHIP HP) (4) Công ty container phía Nam- Sài Gòn (VICONSHIP SG) (5) Công ty tin học và công nghệ hàng hải (MITECO) (6) Trung tâm thương mại hàng hải Hà Nội (MATRA – 1) (7) Công ty hợp tác lao động nước ngoài (INLACO Saigon) (8) Công ty cung ứng và dịch vụ hàng hải (MARISERCO) (9) Công ty hợp tác lao động nước ngoài (INLACO Hai Phong) (10) Công ty xuất nhập khẩu vật tư kỹ thuật hàng hải (11) Công ty thương mại và xuất nhập khẩu hàng hải (MARIMEX) (12) Công ty dịch vụ hàng hải (MASERCO) (13) Công ty dịch vụ và thương mại hàng hải (TRAMASCO) (14) Trung tâm thương mại hàng hải số 2(MARTA 2 – Nha Trang)</p>
<p>Các công ty dịch vụ</p>	<p>(1) Đại lý hàng hải Việt Nam (VOSA) (2) Tổng công ty phát triển hàng hải Việt Nam (VIMADECO) (3) Công ty container phía Bắc – Hải Phòng (VICONSHIP HP) (4) Công ty container phía Nam- Sài Gòn (VICONSHIP SG) (5) Công ty tin học và công nghệ hàng hải (MITECO) (6) Trung tâm thương mại hàng hải Hà Nội (MATRA – 1) (7) Công ty hợp tác lao động với nước ngoài (INLACO Saigon) (8) Công ty cung ứng và dịch vụ hàng hải (MARISERCO) (9) Công ty hợp tác lao động nước ngoài (INLACO Hai Phong) (10) Công ty xuất nhập khẩu vật tư kỹ thuật hàng hải (11) Công ty thương mại và xuất nhập khẩu hàng hải (MARIMEX) (12) Công ty dịch vụ hàng hải (MASERCO) (13) Công ty dịch vụ và thương mại hàng hải (TRAMASCO) (14) Trung tâm thương mại hàng hải số 2(MARTA 2 – Nha Trang)</p>
<p>Các công ty con, công ty cổ phần và liên doanh</p>	<p>(1) Công ty liên doanh vận tải biển Việt Pháp: chủ khai thác dịch vụ fit đờ, đại lý tàu chợ và nhà cung cấp dịch vụ liên quan tới container, với CGM- Pháp (2) CT trách vận tải quốc tế Việt - Nhật (VIJACO): chủ giao nhận hàng, chủ khai thác CFS, chủ khai thác xe tải và kho bãi, với một nhóm các công ty Nhật Bản (3) CT trách nhiệm hữu hạn Vinabridge: Giao nhận hàng, khai thác kho bãi và xe tải, đại lý vận tải biển và khai thác CFS với K-Line của Nhật Bản (4) Phili-Orient Lines Vietnam, Ltd. Giao nhận hàng hoá với đối tác Singapore (5) Trung tâm thương mại hàng hải Hà Nội (HCMC): Các dịch vụ văn phòng và khách sạn (với đối tác nước ngoài) (6) CT trách nhiệm hữu hạn giao nhận hàng hoá tổng hợp. (GEMADEPT): chủ khai thác các bến và cảng container nội địa, đại lý vận tải biển, vận tải ô tô và khai thác kho bãi, giao nhận hàng hoá. (7) Công ty tư vấn thuộc VINALINES: Công ty tư vấn hàng hải</p>

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Từ khi ra đời, VINALINES đã mở rộng các hoạt động kinh doanh trong vận tải biển, khai thác cảng và các dịch vụ khác với mục tiêu cải thiện công suất bốc xếp hàng hoá và tăng năng lực vận tải. Cùng với các công ty thành viên, VINALINES trở thành một cổ đông lớn trong nhiều liên doanh và nắm giữ các công ty trong ngành vận tải biển và đã lớn mạnh thành một trong những tổ chức kinh tế hàng đầu Việt Nam.

Các tổ chức có liên quan khác

Có 2 tổ chức về lĩnh vực an toàn hàng hải và đăng ký tàu biển thuộc Cục Hàng hải Việt Nam. Đó là Đảm bảo An toàn Hàng hải Việt Nam (VMSA) và Cơ quan Đăng ký Tàu biển Việt Nam (VMR) (Xem Hình 4.5.3 và 4.5.4)

Cơ quan Bảo đảm An toàn Hàng hải Việt Nam (VMSA) thành lập ngày 01/01/1995 có trách nhiệm cung cấp các hỗ trợ thông thường đối với các dịch vụ hỗ trợ dẫn luồng trong khi Cơ quan Đăng ký Tàu biển Việt Nam được thành lập năm 1964 và lúc đó chỉ là một bộ phận của Cục HHVN, sau đó trở thành cơ quan Đăng ký tàu biển và thuyền viên Việt Nam (VMR) 19/06/1979. Năm 1990, VMR bắt đầu tiến hành giám sát kỹ thuật và phân loại các thiết bị lắp đặt ngoài khơi.

Ngày 16/12/1998, Thông báo số 1959/CHHVN-TTATHH được ban hành thông báo cho các bên có liên quan rằng Chính phủ Việt Nam và Bộ GTVT đã ký một Biên bản ghi nhớ về Kiểm soát Nhà nước đối với cảng trong khu vực Châu Á Thái Bình Dương tại Tokyo ngày 1/12/1998. Biên bản ghi nhớ này có hiệu lực ngày 1/1/1999. Kết quả là Việt Nam thông qua Nghị quyết A.787 (19) của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) về các thủ tục kiểm soát Nhà nước đối với cảng, trong đó xác định rõ vai trò và chức năng của VMSA và VMR

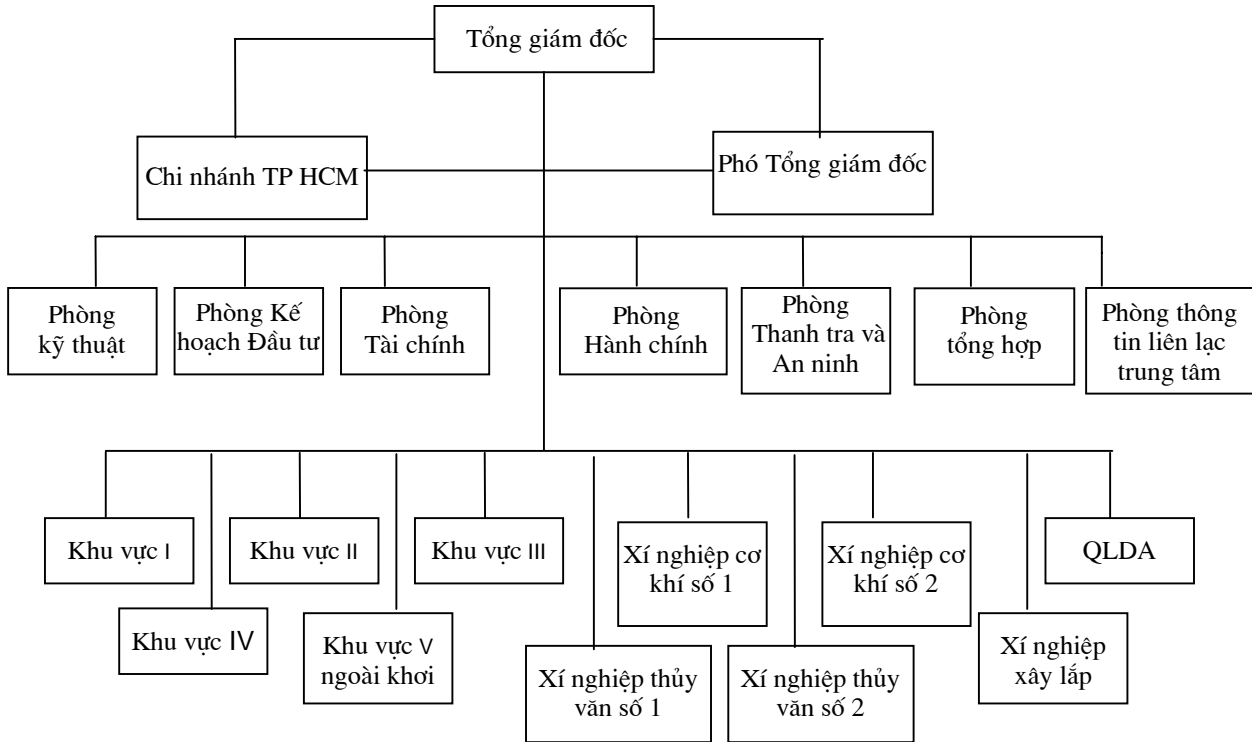
Với mục tiêu "tàu an toàn và biển trong sạch" và loại bỏ các tàu không đủ tiêu chuẩn, cả 2 tổ chức đã được yêu cầu cải thiện các thủ tục về kiểm tra tàu, ban hành các chứng chỉ và cưỡng chế thi hành an toàn hàng hải.

Quản lý cảng

Nhiệm vụ quản lý cảng thuộc về Cục Hàng hải, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, cơ quan địa phương (tỉnh và thành phố), các công ty quốc doanh do các bộ khác tổ chức và khai thác, các công ty Nhà nước do các thành phố và tỉnh tổ chức và khai thác, và khu vực tư nhân:

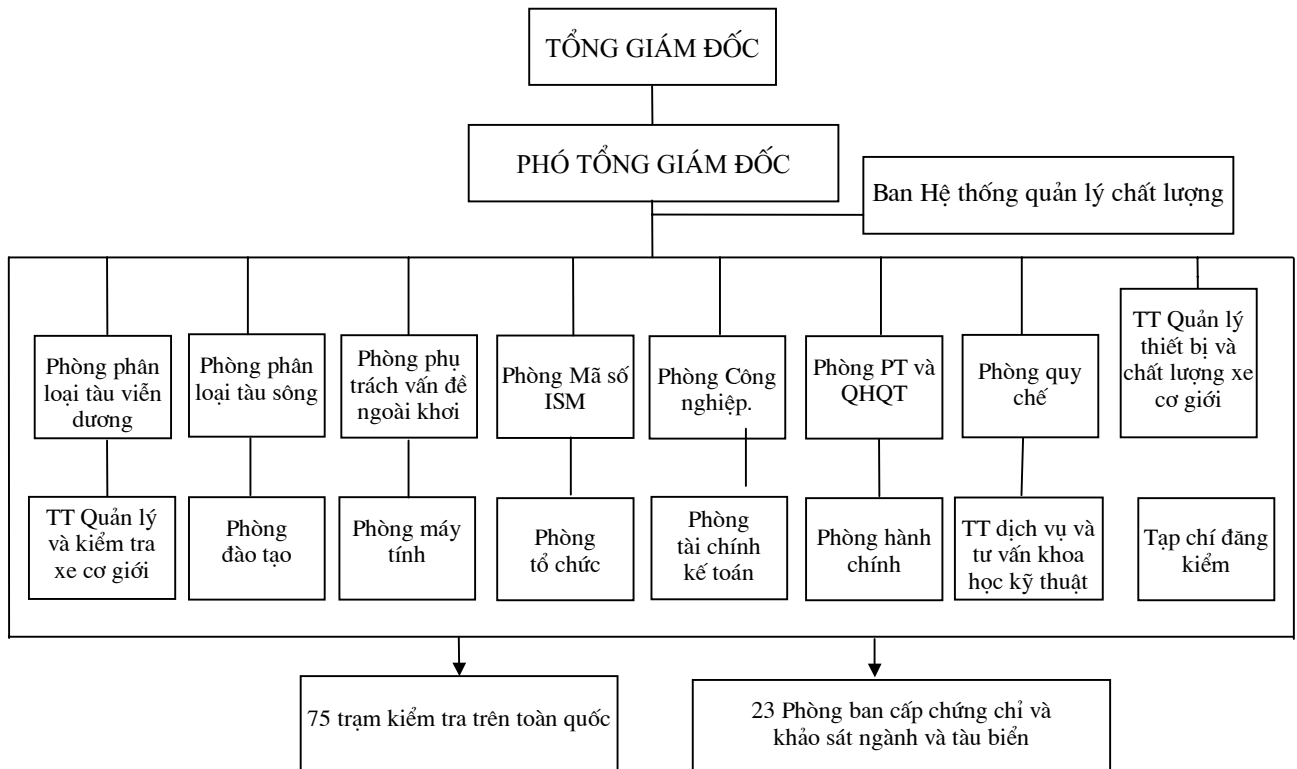
- 1) CỤC HÀNG HẢI: Cục quản lý 3 cảng, đó là Cảng Nghệ Tĩnh, Cảng Quy Nhơn và cảng Nha Trang.
- 2) TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI: Tổng Cty khai thác 5 cảng gồm Hải Phòng, Quảng Ninh, Đà Nẵng, Sài Gòn và Cần Thơ.

Hình 4.5.3
Cơ cấu tổ chức của Cơ quan Bảo đảm An toàn Hàng hải



Nguồn: VINAMARINE, 09/1999

Hình 4.5.4 Cơ cấu tổ chức của Cơ quan Đăng ký Hàng hải Việt Nam



Nguồn: VINAMARINE, 09/1999

- 3) **Chỉ nh quyền đị a phương:** Khoảng 20 cảng tổng hợp hiện nằm dưới quyền quản lý của chỉ nh quyền đị a phương. Trong số đó, thành phố quản lý 3 cảng (Hải Phòng quản lý cảng Cửa Cấm, TP HCM quản lý cảng Bình Đông và Bến Nghé). Một số cảng của tỉnh đang bốc xếp một khối lượng lớn hàng hoá.
- 4) **Các công ty quốc doanh trực thuộc Trung ương:** Các công ty quốc doanh trực thuộc các bộ này có nhiều cảng chuyên dụng giúp việc gửi/nhận có hiệu quả. Các cảng đại diện được liệt kê trong Bảng 4.5.2

Bảng 4.5.2
Các cảng chuyên dụng trực thuộc các bộ

Bộ chủ quản	Cảng	Đặc điểm khai thác
Bộ Công nghiệp	Cảng Cẩm Phả Cảng Hòn Gai Cảng Điện Công	Xuất khẩu và bốc than trong nước từ mỏ Hòn Gai
	Cảng Phả Lại	Nhập khẩu, dỡ hàng than và dầu trong nước cho các nhà máy điện
Bộ Thương mại	Cảng B12 Cảng Mỹ Khê Cảng Nhà Bè	Nhập khẩu dầu đã tinh chế và phân phối trong nước
Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn	Cảng Rau Nhà Bè	Xuất khẩu các sản phẩm nông nghiệp chủ yếu trong nước như gạo v.v..
Bộ Xây dựng	Cảng Chin Fong Cảng Hoàng Thạch Cảng Nghi Sơn Cảng Kiến Lương	Xếp dỡ vật liệu xây dựng như xi măng, cát, sỏi

- 5) **Các công ty công cộng trực thuộc tỉnh/thành phố:** Cũng giống như các công ty quốc doanh, một số công ty thuộc quyền kiểm soát của tỉnh và thành phố cũng có các cảng chuyên dùng. Ví dụ, cảng Hòn Khói thuộc quyền quản lý của một công ty sản xuất muối trực thuộc tỉnh Khánh Hoà.
- 6) **Tân Cảng:** Cần chú ý rằng cảng này không thuộc bất kỳ các tổ chức nào kể trên do cảng thuộc quyền quản lý của Bộ Quốc phòng, nhưng cảng có chức năng là cảng tổng hợp.
- 7) **Khu vực tư nhân:** Một dự án liên doanh, Cảng Siric Bà Rịa do các nhà đầu tư của Pháp, Na Uy và Việt Nam tại Phú Mỹ thực hiện. Đây là cảng đầu tiên của Việt Nam có đầu tư tư nhân. Cảng bắt đầu khai thác năm 1996. Cảng Cotanainer quốc tế Việt Nam là cảng thứ 2 và là một liên doanh giữa tổng công ty quốc doanh của Việt Nam và phí a Nhật Bản, Singapore thực hiện. Cảng nằm cạnh khu công nghiệp Tân Thuận tại TP HCM và bắt đầu khai thác 11/1988.

Vận tải biển và các ngành kinh doanh liên quan

Các loại hình khác nhau về tổ chức khai thác vận tải biển và các công ty dịch vụ liên quan đến vận tải biển như: (1) Tổ chức khai thác vận tải biển QD; (2) Tổ chức khai thác vận tải biển đi a phương; (3) Tổ chức khai thác vận tải liên doanh; (4) Công ty công cộng và các tổ chức khai thác vận tải tư nhân; (5) Các công ty dịch vụ liên quan đến vận tải biển.

- 1) Các tổ chức khai thác vận tải biển QD: Công ty vận tải viễn dương Việt Nam (VOSCO), Công ty cho thuê và vận tải biển Việt Nam (VITRANSCHART), công ty vận tải biển Việt Nam (VINASHIP) và công ty vận tải biển FALCON (FALCON) trực thuộc TCT HHVN được coi là lực lượng vận tải biển chủ chốt của VN mặc dù có 70 tổ chức tham gia khai thác vận tải biển, 4 tổ chức trên quản lý 48 tàu (bao gồm 6 tàu được đăng ký ở nước ngoài) với tổng trọng tải là 568.030 DWT.
- 2) Các tổ chức khai thác vận tải biển đi a phương: Công ty vận tải biển Hà Nội (HAMOTCO) ở Hà Nội, công ty dịch vụ thương mại và vận tải biển Đà Nẵng (DAMATOCOSCO) ở Đà Nẵng và công ty vận tải biển Sài Gòn ở thành phố HCM đều là các tổ chức khai thác chủ chốt do chính quyền đi a phương quản lý. Các công ty này cũng tham gia vào vận tải pha sông biển, vận tải ven biển và vận tải viễn dương.
- 3) Các tổ chức khai thác vận tải biển liên doanh: Có một số các tổ chức khai thác vận tải biển liên doanh được thành lập, cụ thể là các dịch vụ về vận chuyển công ten nơ. Và một số các tổ chức khai thác vận tải biển đã thu được thành công bao gồm: GEMATRANS được thành lập năm 1989 giữa Tổng công ty hàng hải Việt Nam và đối tác Pháp (CGM), APM - vận tải biển Sài Gòn thành lập năm 1997, liên doanh giữa công ty vận tải biển Sài Gòn với đối tác Đan Mạch (AP Moller), TRANSVINA, được thành lập năm 1998 liên doanh giữa Tổng công ty HHVN và đối tác Nhật Bản.
- 4) Các tổ chức khai thác vận tải biển tư nhân và các tổ chức khai thác khác: ở miền Bắc có 6 công ty vận tải pha sông biển trong nước và 4 tổ chức khai thác cảng sông hợp thành TCT vận tải thủy miền Bắc (NOWATRANCO) đặt trụ sở chính ở Hà Nội. Theo báo cáo, một số các hợp tác xã tham gia khai thác vận tải biển chủ yếu là vận tải biển trong nước trong khi một số các tổ chức khai thác vận tải tư nhân đã cho phép các đội tàu của mình tham gia vào vận tải biển trong nước và nước ngoài như công ty vận tải biển Mê Kông với 2 tàu chở hàng (1.232 DWT và 22.140 DWT).
- 5) Các công ty dịch vụ có liên quan đến vận tải biển: Các công ty dịch vụ liên quan đến vận tải biển có thể bao gồm giao nhận hàng, lưu kho, hoạt động của các bến hàng công ten nơ và vận chuyển hàng bằng xe tải. Trong lĩnh vực này tổng công ty hàng hải Việt Nam quản lý 14 công ty quốc doanh như công ty vận tải biển viễn dương Việt Nam (VOSA), công ty hợp tác lao động với nước ngoài (INLACO) và 5 công ty liên doanh là công ty TNHH vận tải quốc tế Nhật Bản - Việt Nam (VIJACO) và công ty TNHH Vinabridges.

4.5.2 Hệ thống cảng hiện tại

Các cảng ở Việt Nam được chia thành từng nhóm dựa trên khu vực đi a lý Bắc, Trung và Nam. Tại mỗi miền, có (những) cảng tổng hợp chính, những cảng nhỏ hỗ trợ, cảng tư nhân, và các cảng ngành độc lập (xem Hình 4.5.5, Bảng 4.5.3 và Bảng 4.5.4).

Tại miền Bắc, cảng Hải Phòng có chức năng là cảng cửa ngõ kể từ khi được xây dựng năm 1876 với một cầu tàu chỉ dài 60m. Tuy nhiên với các đặc điểm tự nhiên giống như cửa một cảng sông nên cảng Hải Phòng khó có thể tiếp nhận tàu lớn hơn 7.000 DWT vào cảng. Cảng Hải Phòng cũng cần nạo vét liên tục và đáng kể để có thể duy trì luồng vào cảng. Với tình hình đó, trong quy hoạch tổng thể đầu tiên năm 1970 do Liên Xô (cũ) thực hiện cảng Cái Lân, cách Hải Phòng 40km về phía đông bắc, được đề xuất là một cảng biển nước sâu đóng vai trò thay thế cho cảng Hải Phòng. Sau nhiều lần thay đổi quy hoạch tổng thể, hiện đang xây dựng thêm 3 bến mới để bổ sung cho 1 bến hiện tại. Trong giai đoạn quy hoạch, thiết kế và xây dựng, ý thức bảo vệ môi trường Vị nh Hạ Long - di sản thiên nhiên quý giá ngày càng được nâng cao.

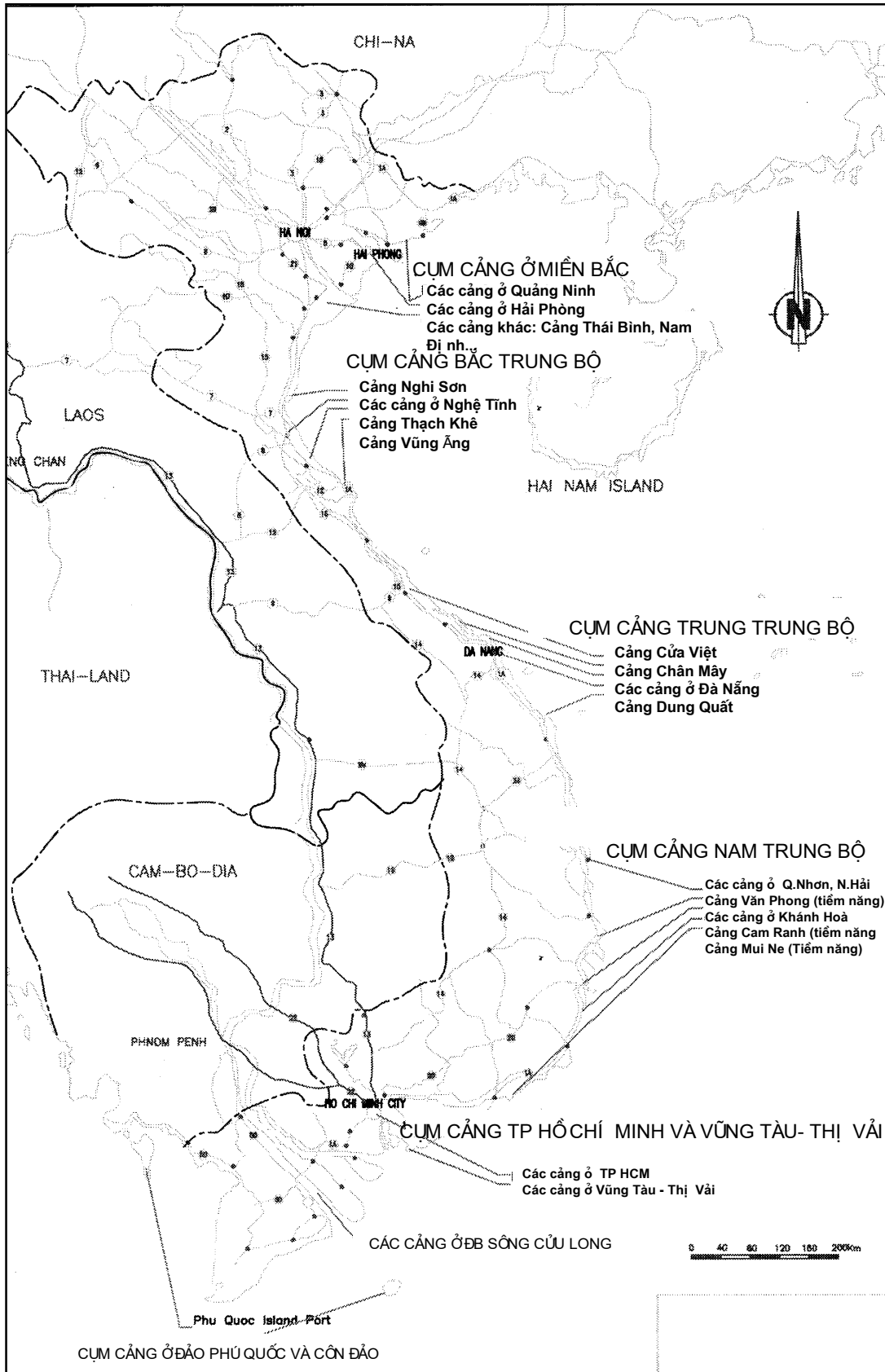
Ngoài hai cảng trên hiện còn có một mạng lưới cảng đi a phương bao gồm các cảng sông nhỏ như Ninh Phúc, Hà Nội, Việt Trì và Nam Định. Các cảng thuộc ngành như cảng than, xi măng và dầu được bố trí dọc bờ biển và bờ sông.

Tại Miền Trung, chức năng cửa ngõ của cảng Đà Nẵng đã giảm từ khi đất nước thống nhất. Do dân số tại khu vực này ít và không có nhiều các cơ sở công nghiệp trong vùng hấp dẫn nên sản lượng thông qua của cảng Đà Nẵng kém xa cảng Hải Phòng và Sài Gòn cho dù cầu tàu tại cảng Tiên Sa có thể tiếp nhận tàu 30,000 DWT. Trang thiết bị hiện tại ở cảng Đà Nẵng đã được mở rộng với việc xây dựng bến container chuyên dụng (cạnh các cầu tàu tại cảng Tiên Sa). Tuy nhiên để phát triển cảng sẽ phải khắc phục những khó khăn hiện tại như thủy triều cao, khu vực xếp hàng chật và khả năng tiếp cận tới trung tâm thành phố bằng đường bộ thấp. Với việc cải tạo cảng và bổ sung cơ sở hạ tầng, 3 cảng chính khác nằm trên bờ biển miền Trung là Cửa Lò, Qui Nhơn và Nha Trang có thể tiếp nhận tàu 10.000 DWT trong suốt cả năm, nếu như có đủ nhu cầu. Song với nhu cầu vận tải hiện tại hạn chế, khu vực này cần có sự bùng nổ công nghiệp ở các thành phố và các cảng trung chuyển nhằm tạo ra đủ nhu cầu vận tải tại nhiều vị trí như Vũng Áng, Chân Mây, Liên Chiểu, Dung Quất, Văn Phong, v.v.

Tại miền Nam, Sông Sài Gòn là tuyến nhiều tàu chạy nhất với rất nhiều cảng nằm dọc bờ sông và có thể tiếp nhận nhiều loại tàu và xà lan khác nhau. Cảng Sài Gòn, thành lập năm 1860, là cảng quan trọng nhất cả nước. Tuy nhiên, với vị trí nằm giữa TP HCM, cảng Sài Gòn khó có thể hiện đại hoá do diện tích làm hàng hẹp và giao thông đường bộ bên ngoài cảng bị tắc nghẽn. Sông Sài Gòn có thể tiếp nhận tàu 20,000 DWT nhưng không thể đáp ứng được những hoạt động của tàu đi biển hiện đại. Chính vì vậy khu vực cảng Vũng Tàu-Thị Vải đang trở thành tiêu điểm mới cho quy hoạch công trình cảng biển nước sâu mới. Đã có nhiều cảng tư nhân và một số cảng nhỏ của Nhà nước hoạt động nhưng vẫn chưa có một cảng thay thế cho cảng Sài Gòn.

Tương tự như vậy, có nhiều cảng phân bố trong khu vực đồng bằng Sông Cửu Long, trong số đó lớn nhất và triển vọng nhất là cảng Cần Thơ, cảng này sau khi được khôi phục và mở rộng sẽ có thể thực hiện xuất khẩu trực tiếp hàng nông thủy sản sang các nước láng giềng. Với một mạng lưới đường thủy nội địa a được phát triển tốt, các cảng trong khu vực đồng bằng khác như Vĩnh Thái, Cao Lãnh, Mỹ Tho, Năm Căn, Mỹ Thới v.v. có thể tiếp cận cảng Cần Thơ cũng như các cụm cảng TP HCM một cách dễ dàng

Hình 4.5.5
Các hệ thống cảng hiện tại ở Việt Nam



Bảng 4.5.3
Các trang thiết bị và công trình cảng tại Việt Nam

Số thứ tự	Chủ sở hữu	Chiều dài bến (m)	Diện tích bến (m ²)	Diện tích kho (m ²)	Diện tích bến bãi (m ²)
1	Bộ GTVT	8.267	137.827	183.585	780.590
2	Tỉnh	2.288	48.993	52.420	170.400
3	Liên doanh	2.059	35.977	81.542	76.823
4	Các bộ khác	7.544	85.500	525.947	1.156.113
	Tổng	20.154	307.797	843.494	2.183.926

Nguồn: Bộ GTVT- Viện CL và PT GTVT, 1998

Bảng 4.5.4
Công trình, Trang thiết bị tại 3 cảng chính

Cảng	Bến cảng	Chiều dài bến (m)	Loại tàu có thể tiếp nhận	
			Cỡ tàu tối đa (DWT)	Hàng hoá bốc dỡ
Hải Phòng Tổng DT kho: 431.800 m ² Cần trục: 35 Xe nâng: 7 Cần cầu nổi: 2	Hoàng Diệu (thông thường)	1,300	10.000	Tổng hợp, Bao, Hàng rời
	Hoàng Diệu (container)	410	10.000	Container, Tổng hợp, Kim loại
	Vật Cách	311	10.000	Tổng hợp, Bao, Hàng rời, Metal
	Đoạn Xá	200	10.000	Tổng hợp, Bao, Hàng rời, Lồng
	Chùa Vẽ	335	10.000	Container, Tổng hợp
Đà Nẵng Tổng DT kho: 186.225 m ² Cần cầu di động: 16 Xe nâng, Máy xếp: 16	Tiên Sa	732	30.000	Container, H.khách
	Sông Hàn (1,2)	235	5.000	Container, H.khách
	Sông Hàn (3,4,5)	465	3.000	Tổng hợp, H.khách
	Sông Hàn (6,7,8)	273		Tổng hợp
Sài Gòn Tổng DT kho: 500.000 m ² Cần cầu di động: 2 Cần trục: 7 Xe nâng, Máy xếp: 86	Nhà Rong	689	30.000	Tổng hợp, H.khách
	Khánh Hội	1,389		Tổng hợp, H.khách
	Khánh Hội B	140		Hàng rời
	Tân Thuận	713		Ro/Ro, Container, Hàng rời

Biểu cước phí cảng

Quyết định số 127/VGCP-CNTD.DV ngày 28/10/1997 quy định các mức cước phí cảng đối với các tàu hàng quốc tế. Hoạt động khai thác cảng thông thường bắt đầu vào 7 giờ sáng và kết thúc vào 5 giờ chiều các ngày trong tuần. Với các mức cước phí phụ trội thay đổi từ 20 đến 50%, các cảng cung cấp các dịch vụ 24/24 trong cả năm. Mỗi cảng đưa ra các mức cước phí khác nhau, đặc biệt là đối với bốc xếp hàng hoá (xem Bảng 4.5.5).

Các cước phí bốc xếp hàng hoá phụ thuộc vào chủng loại hàng hoá và thủ tục bốc xếp. Loại hàng cao nhất mỗi tấn là hoa quả, động vật sống và hàng đông lạnh. Hàng hoá dỡ từ tàu/xà lan và mang tới kho/bãi bị tính nh cao mức cước rất cao. Xe ô tô và hàng container được tính nh mức cước riêng.

Đồng thời Quyết định số 128/VPCP-CNTD.DV tháng 10 năm 1997 quy định mức cước phí đối với các tàu hàng nội địa a. Một vài mức cước, như phí trọng tải và phí hỗ trợ dẫn luồng cực kỳ thấp đối với tàu thuyền Việt Nam - chỉ 5-15% đối với tàu viễn dương.

Bảng 4.5.5
Các cước phí cảng

Hạng mục	Mức giá
1) Phí trọng tải hàng hoá cho mỗi lần tàu vào, ra	0,1 đô la / GRT
2) Phí hỗ trợ dẫn luồng (thuế luồng) cho mỗi lần tàu vào, ra	0,209- 0,282 đô la / GRT
3) Phí hoa tiêu	0,00232- 0,0032 đô la/ GRT,NW hoặc phí tối thiểu (đô la)100-170
4) Phí lai dắt	0,34 đô la x mã lực x giờ (tàu kéo dưới 500 mã lực)
5) Phí neo tàu	10 - 149 đô la tùy vào kích thước tàu và tại phao hay bến
6) Phí bến	0,0035 đô la/GRT đối với tàu 0,3 đô la / tấn đối với hàng hoá; 2 đô la /người đối với hành khách
7) Phí đóng/mở hầm hàng	6,5 - 36,5 đô la / lần vào kích thước tàu và loại dịch vụ
8) Đổ rác	20 đô la tại bến; 50 đô la tại phao và vị nh
9) Cước phí cung cấp nước ngọt	2,5 đô la /m ³ tại bến; 3,5 đô la/ m ³ tại phao và vị nh
10) Phí kiểm đếm hàng	0,25 - 0,50 đô la/tấn theo loại hàng
11) Cước bốc dỡ hàng hoá	2,9 - 6,46 đô la/ tấn tùy vào loại hàng hoá trong trường hợp tàu/xà lan tới nhà kho/bãi
12) Cước bốc dỡ xe	25 - 70 đô la/ đơn vị
13) Cước bốc dỡ container	50 - 57 đô la/ 20 - container đầy 76 - 85đô la/ container 40' đầy, cả trường hợp tàu/xà lan tới nhà kho/ bãi container
14) Cước phí lưu kho bãi	0,2 đô la /tấn-ngày 2,0 - 4,5 đô la/ container đầy
15) Phí thủ tục	600 GRT hoặc thấp hơn 20 đô la/lượt 601 - 1000 GRT 50 đô la /lượt; 101 GRT hoặc hơn 100 đô la /lượt
16) Những phụ phí khác	
- Chuyên chở nước tại cảng	
- Phí thuê nhân công	
- Thuê thiết bị	
- Phí chiếm bến (không áp dụng với bốc xếp hàng)	
- Phí sửa chữa kiện hàng	

Nguồn: VINAMARINE

Những vấn đề đã xác định

Về mặt quản lý, có 8 cảng tổng hợp và khu vực cảng chính bao gồm Hải Phòng, Quảng Ninh (Cái Lân, v.v.), Nghệ Tĩnh (Cửa Lò, v.v.), Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, Sài Gòn và Cần Thơ. Rõ ràng rằng các cảng này rất cần thiết cho quá trình công nghiệp hoá hiện đại hoá của đất nước để đất nước có thể trở thành một đối thủ cạnh tranh trên trường quốc tế. Tuy nhiên, cho đến nay, các cảng này vẫn tỏ ra kém hiệu quả và kém cạnh tranh vì những lý do sau:

- Khu vực cảng hẹp: Ví dụ như, tổng chiều dài 8.267m bến của 8 cảng/cụm cảng chỉ gần bằng cảng Tanjung Priok tại Jakarta (8.911), Cảng Klang (8.648m), Cảng Manila (7.592 m). Các cảng tổng hợp của Việt Nam nhỏ. Đáng ngại hơn 2 cảng chính của cả nước là Hải Phòng và Sài Gòn hiện đang gặp khó khăn do diện tích đất của bến, nhà kho và bến bãi hạn chế vì các cảng nằm trong các khu vực đô thị chật hẹp.
- Cảng nông: Chiều sâu của các cảng tổng hợp Việt Nam là dưới 10m, trừ cảng Đà Nẵng (94 bến -11m, bến đang xây dựng -12m) và cảng Cái Lân (thêm 3 bến đang xây dựng, mức tối đa -12m). Trong khi, hiện tại các chủ khai thác vận tải biển quốc tế đang cạnh tranh đầu tư vào các tàu lớn hơn, đặc biệt là vận chuyển container. Ví dụ, Nghiên cứu ESCAP¹ đã đưa ra quy mô đội tàu phù hợp cho khai thác container trong tương lai như sau (tới năm 2006):
 - Loại tàu 3.000 tới 6.000 TEU với các tuyến vận tải vượt Thái Bình Dương;
 - Loại tàu 1.000 tới 2.000 TEU cho các tuyến chính trong khu vực Châu Á.

Do chỉ có các bến sâu 12m và dài 250m mới có thể tiếp nhận tàu loại Panamax (rộng 17-31m, dài 110-210 m, công suất – dưới 1700 TEU) nên hầu hết các cảng công cộng của Việt Nam cần phải được thiết kế lại nhằm kết nối với các tuyến feeder nội Á cho dù có đủ nhu cầu vận tải hay không.

- Hoạt động khai thác cảng không đáng tin cậy: Các chủ hàng và các chủ khai thác vận tải biển đều có thể nhận thấy sự không hiệu quả trong khai thác của các cảng tổng hợp Việt Nam. Có thể là có nhiều lý do tạo ra tiếng xấu này. Các nghiên cứu trước đã chỉ ra, đó là: mực nước nông và thời gian hoạt động tàu bị hạn chế, dịch vụ dẫn luồng kém, thiếu các thiết bị bốc xếp được bảo trì tốt, thiếu nhân lực được đào tạo, quản lý và giám sát không hiệu quả, và thiếu các biện pháp khuyến khích và các cước phí cảng không rõ ràng. Một chủ khai thác Nhà nước đã báo cáo rằng năm 1998 họ đã phải chịu phạt bốc dỡ chậm 1122 ngày khi khai thác 21 tàu hàng tổng hợp, chủ yếu do mất thời gian chờ thủy triều lớn và do công tác bốc xếp hàng kém.

Các chủ khai thác nước ngoài gặp khó khăn với các khoản “thủ tục phí” và các khoản bồi dưỡng khác cho nhân viên cảng, quản lý cảng để có thể tiến hành quá trình bốc dỡ hàng nhanh hơn.

¹ ESCAP: Nghiên cứu vận tải biển container nội vùng, 1997.

- Hoạt động bốc xếp hàng hoá container còn trong giai đoạn non trẻ: Mô hình nhu cầu vận tải hàng container theo ước tính sơ bộ là 20% ở miền Bắc, 10% tại miền Trung và 70% tại miền Nam Việt Nam. Ngay cả ở miền Nam, cảng container bận rộn nhất là Tân Cảng cũng không có đủ mặt bằng, kỹ thuật và trang thiết bị hiện đại để làm hàng công ten nơ.

4.5.3 Các đặc điểm về nhu cầu vận tải

Tổng quát

Khối lượng hàng thông qua các cảng biển chính đạt 57 triệu tấn vào năm 1998, trong đó 38,5 % là hàng lỏng, 40,6 % hàng khô và 7,1% hàng quá cảnh. Tỷ phần đảm nhận của 10 cảng chính gộp lại đạt khoảng 42%. Cảng Sài Gòn đã xếp dỡ được khối lượng lớn nhất (14%), tiếp sau đó là cảng Hải Phòng (10%) và Tân Cảng (7%).

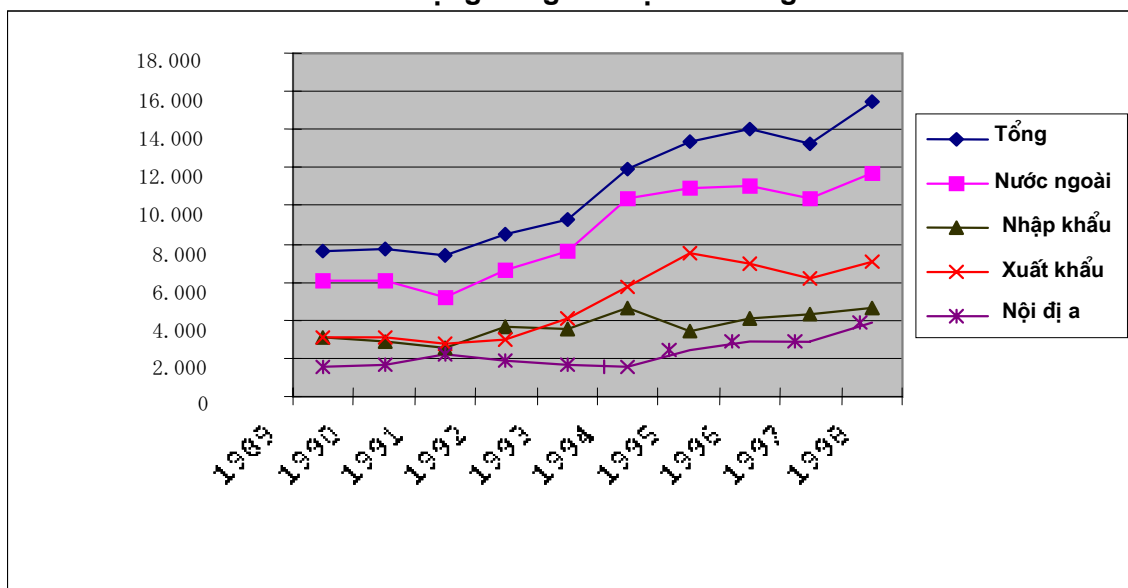
Khối lượng nhập khẩu của Việt Nam lớn hơn khối lượng xuất khẩu ngoại trừ năm 1992 và sự chênh lệch này đặc biệt thể hiện rất rõ ở cảng Hải Phòng. Khối lượng ngoại thương cũng vượt quá khối lượng nội thương không kể năm 1991 ở cảng Hải Phòng và năm 1996 ở cảng Cần Thơ. Hình 4.5.6 sẽ trình bày xu hướng hàng hoá thông qua cảng.

Xu hướng trước đây chỉ ra rằng khối lượng xếp dỡ xi măng và phân bón của cảng Sài Gòn và Hải Phòng ít bị ảnh hưởng bởi thị trường TP HCM. Trong khi đó, mặt hàng gạo lại chịu ảnh hưởng của thị trường Hải Phòng. Về hàng bách hoá, khối lượng xếp dỡ tại cảng Hải Phòng lớn hơn cảng Sài Gòn (tham khảo Bảng 4.5.6 và Hình 4.5.6).

Khối lượng vận chuyển do các tàu mang cờ Việt Nam đảm nhận

Cục Hàng hải Việt Nam ước tính trong năm 1998 tổng khối lượng hàng thông qua cảng đạt 56,6 triệu tấn và sản lượng vận tải biển do các tàu mang cờ Việt Nam đảm nhận là 12,8 triệu tấn (hay 22,6 % tổng khối lượng) (xem Bảng 4.5.8).

Hình 4.5.6
Khối lượng hàng hoá tại các cảng chính



Lưu lượng vận tải trong giai đoạn 1995-1998

Chuyến hàng	Đơn vị	1995	1996	1997	1998
Hàng thông qua cảng	Tổng số	34.000	36.656	45.760	56.899
Công ten nơ	1.000 TEU	315	465	761	800
Xuất khẩu	1.000 TEU	153	226	381	376
	1.000 Tấn	1.200	-	3.222	3.079
Nhập khẩu	1.000TEU	163	239	372	382
	1.000 tấn	1.464	-	3.418	4.333
Nội địa	1.000TEU	-	-	6.898	42
	1.000 Tấn	-	-	33.637	469
Hàng lỏng	1.000 Tấn	13.180	15.511	18.127	21.889
Xuất khẩu	1.000 Tấn	-	-	9.779	11.786
Nhập khẩu	1.000 Tấn	-	-	3.330	7.926
Nội địa	1.000 Tấn	-	-	2.018	2.178
Hàng khô	1.000 Tấn	14.470	17.523	20.927	23.123
Xuất khẩu	1.000 Tấn	-	-	9.181	7.925
Nhập khẩu	1.000 Tấn	-	-	7.538	7.748
Nội địa	1.000 Tấn	-	-	5.209	7.450
Hàng quá cảnh		-	2.085	3.151	4.039
Hành khách	1.000 Người	-	55.981	64.296	47.683

Nguồn: Cục HHVN

Hình 4.5.7
Khối lượng hàng hoá tại các cảng chính

Cảng	1994	1995	1996	1997	1998	1998/94
Hải Phòng	3.249	4.515	4.809	4.600	5.442	1.7
Sài Gòn	6.439	7.212	7.340	6.821	7.700.	1.2
Quảng Ninh	521	704	813	820	1.011	1.9
Nghệ An	306	310	462	480	474	1.6
Đà Nẵng	667	830	847	882	829	1.2
Quy Nhơn	403	447	554	838	954	2.4
Nha Trang	214	343	426	424	485	2.3
Cần Thơ	66	126	183	202	332	5.0
Tổng số	11.864	14.488	15.436	15.067	17.227	1.45
Tỷ lệ tăng trưởng (%/năm)	18%	22%	7%	-2%	14%	10%

Nguồn: Niên giám Thống kê 1997 và Báo cáo hàng năm của Cục HHVN, 1999

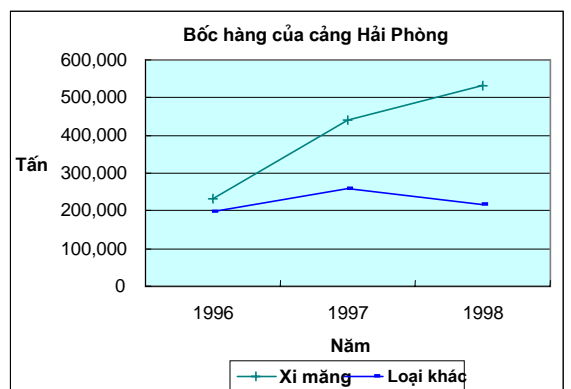
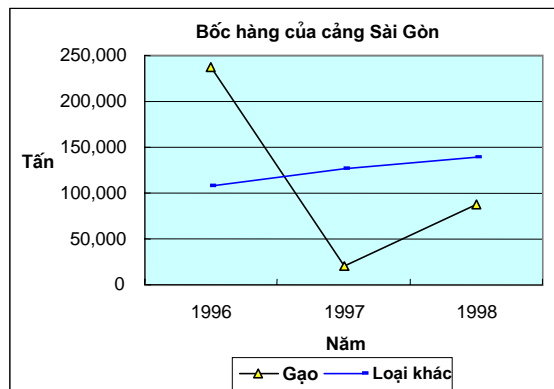
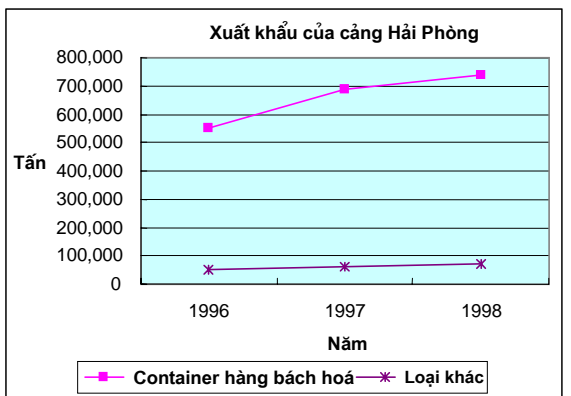
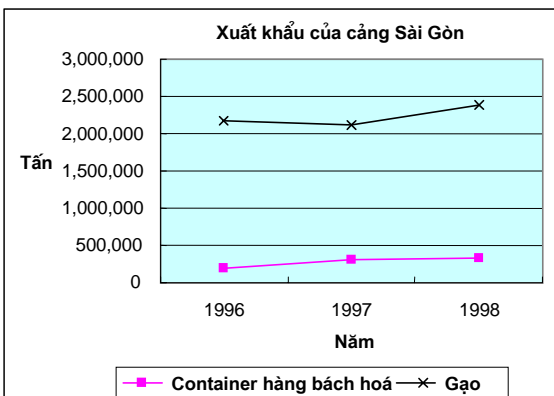
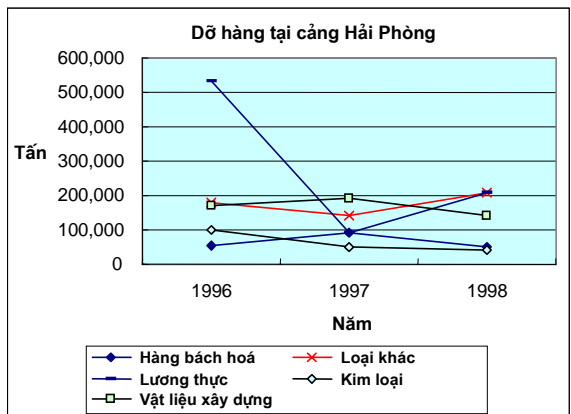
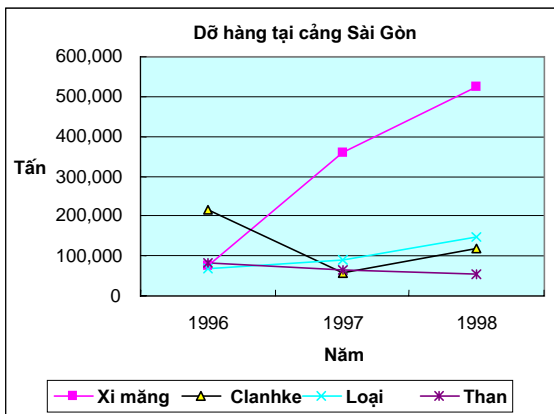
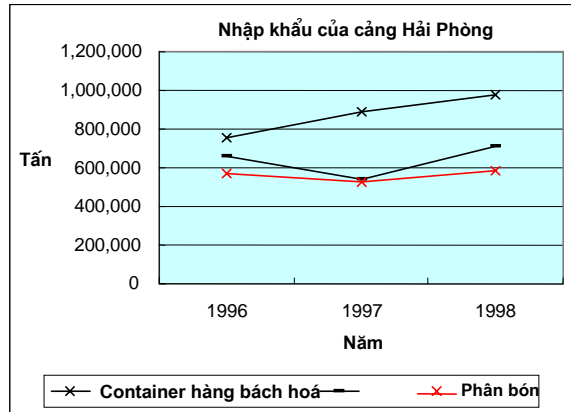
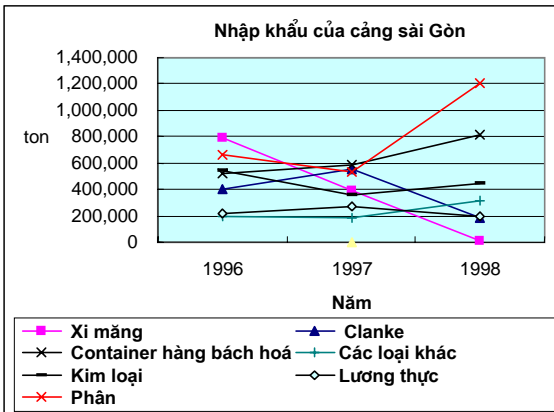
Bảng 4.5.8
Tổng sản lượng và khối lượng hàng thông qua do các tàu trong nước vận chuyển

		1998	Tăng lên so với 1997 (%)
Tổng khối lượng hàng thông qua (000 tấn)	Nhập khẩu	24.142	10
	Xuất khẩu	20.772	19
	Nội địa	11.644	55
	Tổng số	56.558	23
Do các tàu trong nước vận chuyển (000 tấn)	Nước ngoài	Trọng tải (1998)	4,8
	Trong nước	9.440	8
	Tổng số	3.405	
		12.845	10

Nguồn: Cục HHVN

Hình 4.5.7

Hàng thông qua cảng theo loại mặt hàng tại cảng Sài Gòn và Hải Phòng



So sánh khối lượng hàng thông qua với công suất thiết kế của cảng

Nghiên cứu đã thu thập số liệu về công suất thiết kế của 89 cảng biển cho đến năm 1998 và so sánh công suất thiết kế với khối lượng hàng thông qua cảng trong cùng một năm. Sau đây là những phát hiện chính:

- Ở cấp quốc gia, khối lượng hàng thông qua đạt 78% công suất thiết kế. Các cảng chuyên dụng xếp dỡ hàng rời như xi măng và than đá thì công suất thiết kế của cảng luôn không được sử dụng hết (52%) trong khi công suất thiết kế của các cảng dầu được sử dụng gần như tối đa (89%).
- Tuy nhiên, khó có thể sử dụng hết công suất thiết kế của các cảng tổng hợp bởi vì các cảng này phải phục vụ bất cứ một tổ chức khai thác vận tải và chủ hàng nào. Tỷ lệ sử dụng cảng đạt 78% (bình quân trên toàn quốc) cho thấy mức độ sử dụng gần như bão hòa. Do đó việc mở rộng các cảng tổng hợp là vấn đề phát triển cấp thiết, đặc biệt là ở miền Bắc Việt Nam.

Vì vậy theo quan sát thì năng lực thông qua ở các cảng tổng hợp rất hạn chế chủ yếu là vì sự phát triển chậm trễ của các cảng công cộng. Ví dụ, 8 cảng công cộng chính trực thuộc Bộ GTVT, lực lượng chính của các cảng tổng hợp ở Việt Nam có tổng chiều dài bến tăng lên 1,2 lần tức là từ 6.647m năm 1991 lên 8.267m nhưng 1998 phải xếp dỡ khối lượng hàng hoá gấp 2,1 lần trong cùng một giai đoạn: từ 80 triệu tấn năm 1991 và tới 170 triệu tấn năm 1998.

Bảng 4.5.9

Khối lượng hàng thông qua và công suất thiết kế của cảng, 1998

		Khối lượng thông qua (triệu tấn)	Năng lực (triệu tấn)	Tỷ lệ sử dụng cảng (Khối lượng thông qua so với năng lực, %)
Nhóm cảng ở miền Bắc	Tổng số	13.1	15.1	87
	Cảng tổng hợp	6.6	6.6	100
	Cảng hàng rời rã	4.9	6.5	75
	Cảng dầu	1.6	2.0	80
Nhóm cảng ở miền Trung	Tổng số	5.0	9.3	54
	Cảng tổng hợp	3.4	7.2	47
	Cảng hàng rời rã	0.1	0.5	20
	Cảng dầu	1.5	1.6	94
Nhóm cảng ở miền Nam	Tổng số	37.3	45.8	81
	Cảng tổng hợp	18.0	22.5	80
	Cảng hàng rời rã	0.4	2.2	18
	Cảng dầu	18.9	21.2	89
TỔNG SỐ	Tổng số	55.4	70.2	79
	Cảng tổng hợp	28.1	36.3	77
	Cảng hàng rời rã	5.4	9.2	59
	Cảng dầu	21.9	24.7	89

4.5.4 Quản lý và khai thác vận tải biển

Khai thác vận tải biển

VINALINES đã tập trung chương trình mở rộng đội tàu đối với các tàu công-ten-nơ, đạt sự tăng trưởng về tỷ lệ chất tải của GEMATRANS trong các dịch vụ công-ten-nơ xuyên Á. Các công ty vận tải biển khác trực thuộc VINALINES khai thác các loại tàu chuyên dụng. VOSCO khai thác các tàu chở hàng rời và hàng chuyên dụng; VITRANCHART chuyên về các tàu hàng bách hoá; và FALCON là công ty khai thác tàu chở hàng lỏng. INLACO Sài Gòn chủ yếu khai thác các hoạt động dịch vụ như cung cấp và đào tạo thủy thủ, hoạt động như một đại lý tàu biển cho các công ty vận tải biển nước ngoài về giao nhận hàng hoá. Công ty này đang tích cực mở rộng kinh doanh và các tàu hiện có phục vụ cho đào tạo thủy thủ và vận chuyển các sản phẩm dầu.

Theo VINALINES, kinh phí mở rộng đội tàu của mỗi công ty là vốn vay từ ngân hàng với khả năng có thể thanh toán của mỗi công ty đó. Trong trường hợp yêu cầu mức đầu tư lớn, VINALINES sẽ đóng vai trò như một chủ thể đồng bảo lãnh, ví dụ trong việc mua tàu chở dầu 60.000 DWT của FALCON.

Suốt 3 năm qua, VINALINES và các công ty trực thuộc đã mua 20 chiếc tàu các loại, tất cả đều là tàu đã qua sử dụng được đóng từ giai đoạn 1982-1989, nhưng đa số vào năm 1983 và 1985. Việc nhập những tàu cũ chủ yếu là do sự hạn hẹp về tài chính và một phần do thiếu năng lực đóng tàu ở Việt Nam.

Vận tải biển quốc tế

Cho dù Chính phủ Việt Nam có ý định tăng tỷ phần vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu từ 11% lên khoảng 40% thông qua đội tàu quốc gia song điều này dường như không khả thi do giai đoạn này phải cạnh tranh khốc liệt với các hãng vận tải nước ngoài. Vì khả năng của đội tàu quốc gia hiện tại còn hạn chế, khối lượng và điều kiện thương mại kém cạnh tranh, nên rất khó có thể biến mục tiêu của chính phủ thành hiện thực. Chính vì vậy, vấn đề cần quan tâm đó là nhu cầu cấp bách mở rộng và hiện đại hoá đội tàu quốc gia.

Hiện tại, hầu hết các hàng hoá có giá trị đều được vận chuyển bằng container trên các tàu bán container hoặc 100% container. Ở Việt Nam, vận tải biển bằng container hiện chủ yếu do các công ty vận tải biển quốc doanh trung ương hoặc địa phương thực hiện với hai đội tàu bán container và tàu công ten nơ feeder đã được đăng ký. Đội tàu container feeder do các công ty liên doanh khai thác.

VINALINES đã thành lập một công ty liên doanh với đối tác nước ngoài để vận chuyển các container feeder và cho đến nay vẫn hoạt động rất hiệu quả. Nhưng kế hoạch mở rộng các tàu do VINALINES quản lý vẫn chưa thành công.

Vận tải biển trong nước

Trên tuyến vận tải hàng hoá nội địa Bắc-Nam thường có nhu cầu vận tải than đá, xi măng và các sản phẩm mỏ khác ở dạng đóng bao hay hàng rời. Chiều ngược lại chủ yếu là vận chuyển các nông sản và các hàng bách hoá khác. Cùng với sự tăng trưởng kinh tế và sự gia tăng của các khu công nghiệp tại cả 3 miền Bắc, Trung, Nam, khối lượng hàng hoá trong tương lai không xa sẽ vượt quá khả năng vận tải sẵn có của các phương thức vận tải khác như đường sắt và xe tải. Trong trường hợp này, việc thiết lập một kênh dịch vụ từ Bắc xuống Nam cần phải kết hợp chặt chẽ với nhu cầu hành khách và hàng hoá. Phân bổ các dịch vụ tàu chợ trên tuyến này sẽ làm tăng nhu cầu vận tải đối với vận tải ven biển. TRANSVINA, liên doanh giữa VINALINES và các đối tác Nhật Bản, bắt đầu khai thác các dịch vụ tàu chợ thường xuyên vào năm 1998.²

VINALINES đã chiếm lĩnh thị trường vận tải hàng hoá container nội địa. Sau khi TRANSVINA ra đời, cả 2 công ty vẫn có thể duy trì mức tỷ phần rất lớn của mình trong thị trường dịch vụ vận tải hàng hoá container nội địa. Trong bất kỳ trường hợp nào thì việc tăng thể tích chất hàng sẵn có trên tuyến vận tải chính sẽ cung cấp những điều kiện vận tải tốt hơn cho các chủ hàng và bổ sung mức tăng dự kiến về nhu cầu khi ngành vận tải ven biển phát triển.

Vận tải công ten nơ

Các dịch vụ vận tải công-ten-nơ chủ yếu được đảm nhận bởi các tàu feeder của các công ty vận tải biển nước ngoài và công ty liên doanh khai thác chủ yếu từ/đến Singapore, Hồng Kông, Kaohsiung, và Băng Cốc.

Hai công ty liên doanh, GEMATRANS và APM-Saigon Shipping, hiện đang đảm nhận tỷ phần chủ yếu (khoảng 60%) trong số những công ty cung cấp dịch vụ feeder khác nhau ở Việt Nam, như công ty Wan Hai và Unigroly (của Đài Loan), Strait Shipping và APL-NOL (Singapore), và RCL (Thái Lan) trong lĩnh vực vận chuyển công-ten-nơ feeder. Nhiều công ty vận tải biển nước ngoài phục vụ các tuyến vận tải quốc tế cũng đã sử dụng các dịch vụ tàu feeder của những công ty khai thác này.

Theo Báo cáo hàng năm của VINAMARINE, tổng khối lượng công-ten-nơ thông qua các cảng tăng 20,57% năm 1998, cụ thể như sau:

Xuất khẩu	376.790 TEU	(3.139.545 tấn)
Nhập khẩu	373.429 TEU	(4.439.442 tấn)
Trong nước và quá cảnh	40.827 TEU	(467.143 tấn)
Tổng	791.046 TEU	(8.064.130 tấn)

² 2 tàu với tên gọi m/v E linh và An Xuân (8384 GRT, tốc độ đạt 14,50 hải lý, đóng năm 1983 do VINALINES quản lý) sẽ cung cấp các dịch vụ vận tải container thường xuyên. TRANSVINA cũng sẽ sử dụng các tàu feeder theo hợp đồng thuê chỗ với các công ty có liên quan để vận chuyển hàng hoá nội địa.

Luồng hàng công-ten-nơ ở Việt Nam có thể được phân bổ theo các khu vực như sau: 70% được xếp dỡ ở khu vực Miền Nam, 20-22% ở miền Bắc và 8-10% ở miền Trung Việt Nam³.

Ban Vật Giá Chính phủ có ảnh hưởng lớn đến việc kiểm soát biểu cước phí xếp dỡ hàng hoá của Việt Nam. Do đó, tất cả các cảng đều có biểu cước riêng theo qui định số 127/VGCP-CNTD.DV ban hành ngày 28/10/1997 và có hiệu lực từ ngày 01/01/1998.

Có một số bến công-ten-nơ đang được khai thác ở Việt Nam, đó là:

- 1) Bến công-ten-nơ quốc tế Việt Nam (VICT): Đây là bến công-ten-nơ liên doanh ở TP HCM bắt đầu khai thác hồi tháng 11 năm 1998. Đây là cảng xếp dỡ công-ten-nơ chính ở khu vực Miền Nam. Bến được trang bị hệ thống xếp dỡ và vận tải tự động cũng như các cần cầu hiện đại, và nó có thể cung cấp hoạt động khai thác cơ giới một cách hiệu quả tương tự như các cảng trung chuyển công ten nơ chính khác như Singapo và Hồng Kông.

Trong năm đầu, VICT đặt mục tiêu xếp dỡ khoảng 170.000 TEU. Tuy nhiên, chỉ có 2 công ty vận tải biển, NOL và Wang Hai, thường xuyên sử dụng các dịch vụ này. Mặc dù vậy, tình trạng đường xá rất xấu ở TP HCM hạn chế rất nhiều việc vận chuyển công-ten-nơ nội địa, gây khó khăn cho VICT đạt được mục tiêu ban đầu đã đặt ra.

- 2) Tân cảng: Cảng này chiếm tỷ phần đảm nhận lớn nhất khoảng 75% tổng khối lượng xếp dỡ hàng hoá ở Sài Gòn. Đây là bến khai thác thương mại nằm ở quận Bình Thạnh thuộc TP HCM nhưng do quân đội quản lí. Cảng có vị trí dễ tiếp cận, điều này khiến cho nó trở thành sự lựa chọn hàng đầu của các công ty vận tải biển.

Tuy nhiên, do một số hạn chế (như không có cần cầu giàn hiện đại, mặt bằng bãi công-ten-nơ hạn chế do khối lượng lớn hàng xuất nhập khẩu, hàng nội địa và hàng quân sự ...) cho nên Tân Cảng đã mở rộng dịch vụ giao nhận công-ten-nơ của mình tại hai cảng công-ten-nơ nội địa (ICD) là ICD Văn Phong số 1 & 2 nằm ngay gần cảng. Các ICD này lần lượt có diện tích 105.000 m² cho 2 đế-pô công-ten-nơ, và 82.000 m² cho 4 đế-pô công-ten-nơ. Chúng nối trực tiếp với QL1A. Công-ten-nơ được trực tiếp dỡ xuống xà lan từ các tàu feeder để giao cho các ICD.

Công ty này dự tính chuyển cảng này thành bến cung cấp các công trình trang thiết bị chuyên dụng hiện đại phục vụ xếp dỡ công-ten-nơ và cũng đầu tư cho cảng mới ở Cát Lái. Với những khoản đầu tư này, dự tính công ty sẽ đạt năng suất xếp dỡ hàng năm là 800.000 TEU ở mỗi cảng.

- 3) Cảng Hải Phòng: Cảng Hải Phòng đảm nhận xếp dỡ khoảng 20% tổng khối lượng vận tải công-ten-nơ ở Việt Nam. Tuy nhiên, trang thiết bị khai thác hàng hoá ở cảng thông thường không cho phép việc khai thác công-ten-nơ thuận lợi.

³ Tỷ phần đảm nhận của các tàu Việt Nam trong tổng khối lượng luân chuyển hàng hoá năm 1998 là 57% (454.000 TEU hay 4.040.432 tấn) hoặc tăng 15% so với năm 1997.

Ở khu vực trung tâm của cảng Hải Phòng, trong tổng số 14 bến, có 2 bến công-ten-nơ. Mặc dù vậy, cầu cầu bờ chỉ có thể cấu từ 5- 16 tấn. Tại Bến Chùa Vẽ với tổng chiều dài 300 m và độ sâu 7m, cầu cầu bờ có thể đảm nhận 10 - 40 tấn, điều đó đã tạo điều kiện thuận lợi và phù hợp hơn cho việc khai thác công-ten-nơ.

Trong điều kiện về năng lực của cảng như vậy thì những hoạt động khai thác công-ten-nơ thường do các cầu cầu hàng của tàu đảm nhận, nhưng kết quả khai thác lại rất kém hiệu quả và việc điều độ tàu thường chậm. Chính vì vậy, việc khôi phục các công trình trang thiết bị xếp dỡ hàng hoá là vấn đề quan trọng chủ yếu không chỉ đối với việc khai thác công-ten-nơ mà còn phục vụ khai thác hàng hoá thông thường. Một trong những công ty vận tải biển hàng đầu của Việt Nam có trụ sở đăng kí tại Hải Phòng cho biết riêng năm 1998 công ty đã phải chi u phạt lưu tàu (chi phí trả thêm do bốc dỡ chậm) 1.122 ngày cho hoạt động khai thác 21 tàu hàng tổng hợp. Nguyên nhân chủ yếu là do phải đợi thuỷ triều và đợi đến lượt xếp/dỡ hàng. Chính vì vậy, việc khôi phục các trang thiết bị của cảng và nạo vét luồng sông cũng là các vấn đề chủ chốt cần thực hiện để cải thiện khai thác vận tải biển và cảng đảm bảo chất lượng cao hơn.

Hiệu quả khai thác

Các tàu biển viễn dương và tàu VT ven biển Việt Nam nói chung đã cũ (trung bình 21 năm) và nhỏ, trừ một số tàu hàng chuyên dụng. Các cảng chính ở Việt Nam chưa được trang bị máy móc làm hàng hiện đại, như cầu cầu giàn và cầu bờ trên bến, và một số cầu cầu khác thì quá lạc hậu không thể sử dụng một cách hiệu quả được.

Do đó, các tàu biển thường phải tác nghiệp hàng hoá từ bến hoặc neo tàu sau đó, dùng các thiết bị lạc hậu để xếp dỡ hàng đến/từ các bến tàu, các xà lan nổi để sang mạn tàu. Hệ thống này không hiệu quả mà cũng không đảm bảo tốc độ nhanh và kéo dài thời gian tàu nằm ở cảng. Tuy nhiên, ở Tân Cảng TP HCM thì khác, cảng này có số lượng công-ten-nơ đáng kể. Do vậy, hàng được dỡ thẳng xuống xà lan và vận chuyển đến cảng công-ten-nơ nội địa a. Vấn đề ở đây là trách nhiệm của tàu đối với hàng hoá cho đến khi hàng được chuyển đến cảng công-ten-nơ nội địa a (ICD).

Một vấn đề khó khăn khác ảnh hưởng đến việc khai thác vận tải biển đó là độ sâu của các luồng vào những cảng chính không đủ, cụ thể là ở phí a Bắc. Các tàu phải đợi thuỷ triều lên cao để ra vào cảng, điều này càng làm giảm năng suất của tàu hơn nữa. Như đã đề cập, một công ty vận tải biển quốc doanh hàng đầu cho biết vào năm 1998, họ phải chi u chi phí lưu kho bãi khoảng 55 ngày do khai thác chậm cho 20 tàu của họ. Tình trạng này chủ yếu là do việc đợi thuỷ triều lên cao và đợi đến lượt làm hàng.

Cảng VICT ở Sài Gòn cung cấp khai thác công-ten-nơ hiệu quả hơn nhưng cũng chỉ thường xuyên phục vụ 4 công ty dịch vụ feeder là những đối tác đầu tư của mình. Do những hạn chế về pháp lý đối với khai thác vận chuyển công-ten-nơ trong khu vực đô thị, cho nên các công ty vận tải biển khác không sử dụng cảng này để khai thác hàng hoá cho dù bến này gần khu vực Thành phố HCM.

Hiệu quả quản lý

Là một công ty vận tải biển quốc doanh, FALCON chuyên vận chuyển các mặt hàng lỏng như dầu thô và các loại sản phẩm dầu khác. Vào năm 1998, công ty này đã có một tàu chở dầu lớn, được đóng năm 1986 có trọng tải 60.600 DWT để vận chuyển 60.000 tấn dầu thô từ Việt Nam sang Nhật Bản. Tuy nhiên do giá dầu thô trên thị trường giảm, nên nhà thầu Nhật Bản yêu cầu tăng công suất lên 80.000 DWT. FALCON mất lô hàng này và phải tìm kiếm hợp đồng khác.

Các tàu hàng chuyên dụng như tàu chở dầu và tàu chở hàng rời được sử dụng để thực hiện các hợp đồng dài hạn giữa bên cung cấp hàng hoá/chủ hàng cũng như giữa các doanh nhân/người mua. Nói chung trong trường hợp đó, các điều kiện thương mại cơ bản như giao hàng theo điều kiện FOB và quyền chỉ định hàng vận tải được toàn quyền quyết định bởi người mua. Do chỉ có cơ hội cho thuê tàu để vận chuyển những lô hàng cụ thể, cho nên sẽ có hiệu quả về chi phí để tiến hành nghiên cứu khả thi về đầu tư vào khai thác trước khi mua tàu. Có thể hợp lý hơn để thuê tàu trong các điều kiện không ổn định hiện nay trên thị trường.

Khả năng về tài chính

Đầu tư của những công ty quốc doanh trực thuộc VINALINES để mở rộng đội tàu vận tải biển của mình do từng công ty đảm nhận mà không có sự trợ cấp của chính phủ. Các công ty vận tải biển thường vay vốn của Ngân hàng Đầu tư Phát triển.

Mặc dù VINALINES có thẩm quyền quản lý về tài chính của các công ty trực thuộc, nhưng sự sắp xếp về tài chính nhìn chung lại do từng công ty thực hiện, trừ những trường hợp mua bán lớn như FALCON. Mặt khác, VINAMARINE phải tự tạo vốn đầu tư mở rộng, do vậy VINAMARINE không thể tiếp tục mở rộng việc hỗ trợ của mình cho bất cứ một công ty trực thuộc nào.