

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI BỘ GIÁO DỤC ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI

-----★-----

NGUYỄN VĂN HINH

**MỘT SỐ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU PHÁT TRIỂN VẬN
TẢI THUỶ NỘI ĐỊA VẬN CHUYỂN CONTAINER Ở
NAM BỘ.**

Chuyên ngành: Tổ chức và quản lý vận tải

Mã số : 62.84.10.01

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

HẢI PHÒNG - NĂM 2010

**Công trình được hoàn thành tại : Bộ môn Khai thác vận tải,
Khoa sau đại học, trường đại học Hàng Hải.**

Người hướng dẫn khoa học:

1. GS TS. Vương Toàn Thuyên

2. PGS TS. Nguyễn Văn Thụ

Phản biện 1: GS TS. Nguyễn Đình Phan
Trường Đại học Kinh tế quốc dân.

Phản biện 2: PGS TSKH. Nguyễn Văn Chương
Viện Chiến lược & phát triển Giao thông vận tải.

Phản biện 3: PGS TS. Từ Sỹ Sùa
Trường Đại học Giao thông vận tải Hà Nội.

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án cấp
Nhà nước tại Trường Đại học Hàng Hải, Hải Phòng
Vào hồi 08 giờ 30, ngày 30 tháng 5 năm 2010

Có thể tìm hiểu luận án tại Thư viện TTTL
Khoa Đào tạo sau đại học - Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài.

Việt Nam với bờ biển dài khoảng 3.260km, có nhiều vịnh biển và các cửa sông thuận tiện cho xây dựng, phát triển cảng biển và giao thương quốc tế. Hệ thống sông tự nhiên và kênh đào dài hơn 42.000km chảy qua hầu hết các thành phố lớn, trung tâm dân cư, các vùng đồng bằng phì nhiêu, rất thuận tiện cho phát triển vận tải đường thủy.

Nam Bộ chiếm 22,76% diện tích, 37,25% dân số cả nước; là vùng có tiềm năng kinh tế to lớn và cũng là vùng có tốc độ container hoá rất cao; giai đoạn 2002 - 2008 hàng hóa vận chuyển bằng container thông qua cụm cảng TP.HCM tăng bình quân tới 20,61%/năm và đạt 3.434.724teus năm 2008. Với nhu cầu vận chuyển lớn, điều kiện thiên nhiên ưu đãi nhưng thị phần vận tải thủy nội địa vận chuyển container rất nhỏ và tăng trưởng thấp. Phần lớn các doanh nghiệp mở tuyến vận chuyển container bằng đường thủy nội địa đều không thành công.

Theo dự báo năm 2015 nhu cầu vận chuyển container giữa cảng biển và các tỉnh miền Đông khoảng 5,3 triệu teus, miền Tây khoảng 1,94 triệu teus. Nhu cầu này không thể thỏa mãn bằng hệ thống đường bộ, đường sắt dù đã được quy hoạch phát triển. Do vậy, nghiên cứu những giải pháp phát triển vận tải thủy nội địa vận chuyển container ở Nam Bộ là một yêu cầu thực tế cần được giải quyết. Vấn đề này càng trở lên cấp bách hơn khi một số hãng tàu nước ngoài đang tìm cách tham gia thị trường dưới các hình thức liên doanh, liên kết, hợp tác kinh doanh...với các doanh nghiệp Việt Nam.

2. Mục đích nghiên cứu.

Hệ thống hóa cơ sở lý luận và đề xuất các giải pháp chủ yếu phát triển vận tải thủy nội địa vận chuyển container ở Nam Bộ đến năm 2015.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu.

Các yếu tố cấu thành hệ thống vận tải thủy nội địa vận chuyển container hiện tại và quy hoạch phát triển đến năm 2015 ở Nam Bộ; công tác xếp dỡ hàng hoá tại các cảng; tổ chức vận hành tàu, đoàn tàu của các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa.

4. Phương pháp nghiên cứu.

Đề tài đã sử dụng tổng hợp các phương pháp nghiên cứu: Phương pháp duy vật biện chứng; Phương pháp tổng kết kinh nghiệm; Phương pháp phân tích hệ thống; Phương pháp chuyên gia; Phương pháp mô hình hoá.

5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài.

+) Về mặt khoa học:

- Hệ thống hoá cơ sở lý luận về tổ chức khai thác vận tải thủy nội địa vận chuyển container.
- Phát triển phương pháp luận tổ chức vận hành tàu, đoàn tàu thủy nội địa vận chuyển container và vận dụng một cách sáng tạo với điều kiện Nam Bộ.

+) Về thực tiễn

- Luận án đã chỉ ra những bất hợp lý về cơ sở vật chất kỹ thuật; về tổ chức vận hành tàu, đoàn tàu thủy nội địa trong vận tải container; tiếp tục khẳng định vận tải container bằng đường thủy nội địa sẽ có lợi nhất cho Nam Bộ.
- Cung cấp các giải pháp chủ yếu phát triển cơ sở vật chất kỹ thuật hệ thống vận tải container bằng đường thủy nội địa với quan điểm đầu tư và nguồn vốn đầu tư phù hợp điều kiện tự nhiên và tập quán kinh doanh Nam Bộ nên có tình khả thi cao, không phụ thuộc vào nguồn vốn nhà nước.
- Giải pháp về sơ đồ vận tải đã tạo điều kiện thuận lợi và thúc đẩy hoạt động logistic, giảm chi phí sản xuất, tăng năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp vận tải cũng như doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu ở Nam Bộ.

6. Kết cấu của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận, kiến nghị, tài liệu tham khảo và phụ lục; kết cấu luận án gồm 3 chương:

Chương 1: Tổng quan về đề tài nghiên cứu và cơ sở phương pháp luận tổ chức vận tải thủy nội địa vận chuyển container.

Chương 2: Thực trạng vận chuyển container bằng đường thủy nội địa ở Nam Bộ từ năm 2002 đến năm 2008.

Chương 3: Một số giải pháp chủ yếu phát triển vận tải thủy nội địa vận chuyển container ở Nam Bộ.

Chương 1

TỔNG QUAN VỀ ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU VÀ CƠ SỞ PHƯƠNG PHÁP LUẬN TỔ CHỨC VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA VẬN CHUYỂN CONTAINER

Theo phân loại của ngành vận tải, container là một loại hàng trong số các loại hàng hóa mà ngành vận tải nhận vận chuyển, xếp dỡ, bảo quản, giao nhận; do vậy cơ sở lý luận vận tải container bằng đường thủy nội địa về cơ bản cũng là cơ sở lý luận vận tải đường thủy nội địa. Tuy nhiên, vận tải hàng hóa bằng container đã phát triển thành hệ thống mang tính toàn cầu; mặt khác container là công cụ vận tải cũng đồng thời là bao gói đặc biệt nên các yếu tố cấu thành và công tác quản lý vận tải container bằng đường thủy nội địa cũng được bổ sung, đáp ứng các yêu cầu của hệ thống vận tải container nói chung.

1.1 Tình hình nghiên cứu trong nước và quốc tế.

Cho tới nay đã có 2 giáo trình viết về *Tổ chức công tác đội tàu sông và Súc cản tàu thủy*; 2 đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ; 1 dự án quy hoạch, 1 đề án nghiên cứu của các cơ quan nghiên cứu khoa học, cơ quan tư vấn trong nước thực hiện; đồng thời có 4 dự án tài trợ của các tổ chức tư vấn quốc tế kết hợp với cơ quan trong nước nghiên cứu về mạng lưới giao thông, giao thông thủy ở Nam Bộ và đồng bằng sông Cửu Long Việt Nam nhưng chưa có công trình nào nghiên cứu đầy đủ về vận tải container bằng đường thủy nội địa ở Nam Bộ.

Một số công trình nghiên cứu về vận tải container bằng sà lan trên các hệ thống sông tương đồng với Nam Bộ mà NCS thu thập gồm: Nghiên cứu hoàn thiện các mô hình vận tải nhằm tối ưu hóa việc vận chuyển container giữa các cảng biển vùng cửa sông và vùng hậu phương trên lưu vực sông Rhine ở Tây Âu [71]; Nghiên cứu dịch vụ vận tải container bằng sà lan (Bridge port, New Haven, New London, Norwich) của Ủy ban Giao thông vận tải tiểu bang Connecticut thực hiện tháng 3 năm 2001; Báo cáo nghiên cứu khả thi hoạt

động vận chuyển container bằng sà lan của cảng Pittsburgh (PPC) & Tổng cục Hàng hải Hoa Kỳ (MARAD) 2003 (trên hệ thống sông Mississippi). Các nghiên cứu trên được tiến hành khá chi tiết, có những nội dung có thể sử dụng cho Việt Nam. Tuy nhiên do sự khác biệt về điều kiện kinh tế, kỹ thuật, khí tượng thủy văn mà công nghệ vận chuyển và vốn đầu tư không phù hợp với vùng Nam Bộ.

1.2 . Khái niệm và các yếu tố cấu thành hệ thống vận tải container bằng đường thủy nội địa.

Vận chuyển hàng hóa bằng container là việc xếp dỡ, chuyên chở và bảo quản hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển bằng cách sử dụng container (Freight Container) một loại thùng chứa hàng hóa đặc biệt, có kích thước được tiêu chuẩn hóa, có sức chứa hàng hóa lớn và có kết cấu bền chắc cho phép sử dụng được nhiều lần. [44 - tr 7].

Có thể chia quá trình phát triển vận tải hàng hoá bằng container thành 4 giai đoạn; giai đoạn 2 (1956-1966) là thời kỳ bắt đầu cuộc cách mạng container trong vận chuyển hàng hóa. Ngày nay, vận tải hàng hóa bằng container đã phát triển thành hệ thống mang tính toàn cầu.

Lợi ích của vận chuyển hàng hóa bằng container là bảo quản hàng hóa tốt nhất; cho phép cơ giới hóa toàn bộ quá trình xếp dỡ, trung chuyển hàng hóa; khai thác tốt nhất năng lực đội tàu, bến cảng; giảm giá thành vận tải; tạo điều kiện thuận lợi tối đa cho vận tải đa phương thức.

Vận tải đường thủy nội địa là vận tải hàng hóa trên các tuyến đường thủy nội địa trong ranh giới một quốc gia hoặc giữa các quốc gia với nhau. Vận tải container bằng đường thủy nội địa là vận tải container trên các tuyến đường thủy nội địa trong ranh giới một quốc gia hoặc giữa các quốc gia với nhau.

Ngoài ưu điểm chung của vận tải thủy nội địa, vận tải container bằng đường thủy nội địa còn có ưu điểm như cho phép tận dụng tối đa trọng tải, sức chứa

của container vì không phụ thuộc tải trọng cầu - đường bộ; góp phần lành mạnh hoá thị trường vận tải container tuyến hậu phương của cảng. Tuy nhiên vận tải container bằng đường thủy nội địa cũng yêu cầu cơ sở vật chất kỹ thuật phải đồng bộ; công tác phối hợp vận hành giữa tàu - cảng - khách hàng phải nhịp nhàng, phải tốt.

Các yếu tố cơ bản cấu thành hệ thống vận tải đường thủy nội địa vận chuyển container gồm có : hàng hóa (container), tuyến đường thủy nội địa, cảng - bến xếp dỡ đường thủy nội địa và phương tiện vận tải (tàu, sà lan vận chuyển container).

1.3 - Các loại hình khai thác tàu thủy nội địa vận chuyển container.

Phụ thuộc vào khả năng di chuyển của phương tiện, trong khai thác tàu thủy nội địa vận chuyển container cũng chia thành khai thác tàu tự hành và khai thác đoàn tàu lái. Để lựa chọn phương án hoặc lời giải tối ưu bài toán khai thác tàu, thường sử dụng phương pháp toán học hoặc phương pháp lập phương án với tiêu chuẩn tối ưu là chỉ tiêu kinh tế hoặc chỉ tiêu số lượng.

1.4. Các phương thức tổ chức vận chuyển container bằng tàu thủy nội địa.

Có 2 phương thức : tổ chức vận chuyển theo chuyến đi và tổ chức vận chuyển theo tuyến đường.

Tổ chức vận chuyển theo chuyến đi là phương thức tổ chức vận chuyển container theo từng chuyến tàu, đoàn tàu riêng biệt.

Tổ chức vận chuyển theo tuyến đường là tổ chức vận chuyển container theo tàu, đoàn tàu hoạt động trên tuyến cố định, theo lịch trình ổn định.

Hàng container phổ biến được tổ chức vận chuyển theo tuyến đường.

1.5. Các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả khai thác tàu thủy nội địa chở container.

Gồm nhóm các chỉ tiêu sản lượng và công tác đội tàu; nhóm các chỉ tiêu sử dụng tàu và nhóm các chỉ tiêu kinh tế.

1.6 - Vận chuyển container bằng đường thủy nội địa ở một số quốc gia và khu vực trên thế giới.

Vận chuyển container trên hệ thống sông Rhine được triển khai từ năm 1968; tới 2003, vận tải thủy nội địa đã đảm nhận 40% sản lượng container thông qua Rotterdam; 31% với Antwerp; sản lượng 2005 đạt khoảng 6,8 - 7 triệu teus.

Tại Mỹ, vận chuyển container bằng đường thủy nội địa bắt đầu năm 1975 trên hệ thống sông Columbia - Snake của vùng Tây Bắc. Tuyến lớn nhất New Orleans - Pittsburgh dài 1.800 dặm nối các cảng trên vịnh Mexico với 12 cảng của các bang nằm dọc hệ thống sông Mississippi của Mỹ và Mexico khai trương tháng 3 năm 2005.

Tuyến vận chuyển container bằng đường thủy nội địa lớn nhất Trung Quốc là tuyến sông Trường Giang, dài khoảng 6.300km. Năm 2005 đã có 84 tuyến hoạt động trên lưu vực Trường giang với sản lượng 2,6 tr.teus.

Qua phân tích trên, NCS thấy rằng cơ sở và phương pháp luận về tổ chức khai thác vận tải thủy nội địa vận chuyển container đã tương đối đầy đủ và hoàn thiện. Thực tế, nhiều nước trên thế giới đã xây dựng và khai thác rất tốt các tuyến đường thủy nội địa nối cảng biển và vùng hậu phương trên lưu vực các con sông hoặc hệ thống sông để vận chuyển container rất hiệu quả. Đây là kinh nghiệm rất tốt cho việc nghiên cứu phát triển vận tải thủy nội địa vận chuyển container ở Nam Bộ.

Chương 2

THỰC TRẠNG VẬN CHUYỂN CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA Ở CÁC TỈNH NAM BỘ.

2.1. Đặc điểm kinh tế xã hội và đặc điểm giao thông vận tải Nam Bộ.

Nam Bộ gồm 21 tỉnh - thành phố, có tiềm năng kinh tế rất lớn và chia thành Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ. Đông Nam Bộ địa chất tốt, dân cư đông đúc, dân trí cao, thuận tiện phát triển công nghiệp và dịch vụ. Tây Nam Bộ dân cư thưa hơn, đất đai màu mỡ, diện tích mặt nước lớn thuận tiện phát triển nông nghiệp, nuôi trồng thủy hải sản.

Miền Đông có hệ thống giao thông sắt - bộ tương đối phát triển và cũng là vùng tập trung các cảng biển lớn. Tuy nhiên do những bất hợp lý trong quy hoạch và thi công mà công tác tập kết hoặc rút hàng tại các cảng biển bằng đường sắt, đường bộ gặp rất nhiều khó khăn. Miền Tây có mạng lưới đường thủy nội địa cực kỳ thuận lợi nhưng đường bộ kém phát triển, nhiều nơi chưa có đường ô tô. Nhờ có kênh đào kết nối các hệ thống sông mà tàu thủy nội địa có thể tới hầu hết các tỉnh lỵ và khu công nghiệp Nam Bộ; đã vận chuyển gần 70% khối lượng hàng rời và hàng tổng hợp.

2.2. Đặc điểm vận tải container bằng đường thủy nội địa Nam Bộ.

Là vùng có tiềm năng kinh tế lớn, tốc độ công nghiệp hoá cáo nên nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hoá bằng container ở Nam Bộ rất lớn, mức tăng trưởng cao; luồng tuyến tương đối tốt, điều kiện khí tượng - hải văn ôn hoà; lịch và thời gian vận chuyển ổn định; thuận lợi cho tổ chức vận tải theo tuyến đường.

2.3. Tình hình vận chuyển container bằng thủy nội địa ở Nam Bộ.

Hiện tại ở Nam Bộ có 12 doanh nghiệp tham gia vận chuyển container trên các tuyến đường thủy nội địa bằng 6 loại tàu, sà lan tự hành và không tự hành

có công suất máy từ 225 - 1.200hp, trọng tải từ 350 - 1.750 tấn, sức chở 16-72teus; hầu hết là phương tiện chuyên dùng chở container.

Do cự ly ngắn và tỉnh không cầu nhỏ nên miền Đông chỉ có các tuyến vận tải container nội bộ từ các cảng TP.HCM về các ICD hoặc ngược lại với sản lượng 50.000 - 60.000 teus/tháng.

Từ các cảng TP.HCM đi miền Tây có 3 tuyến, gồm: TP.HCM-Cần Thơ, TP.HCM-An Giang, TP.HCM-Đồng Tháp với 7 doanh nghiệp vận chuyển. Sản lượng năm 2008 đạt 58.976teus, thị phần 4,72%; trong đó container lạnh chiếm khoảng 43,58%; container khô chiếm 56,42%.

Ngoài ra còn có tuyến vận chuyển container quá cảnh TP.HCM - Campuchia với sản lượng năm 2008 sản lượng đạt 93.384 teus.

2.4. Tình hình xếp dỡ container ở Nam Bộ.

Ở miền Đông, sản lượng container tập trung ở 5 cảng khu vực TP.HCM là Tân Cảng, cảng Sài Gòn, cảng VICT, cảng Bến Nghé và phao GMD và các ICD trên sông Sài Gòn, Đồng Nai.

Ở miền Tây chỉ mới có 3 cảng đã xếp dỡ container: Cần Thơ, Mỹ Thới, Sa Đéc với sản lượng khiêm tốn; các cảng còn lại cơ sở vật chất rất lạc hậu, chưa thực hiện xếp dỡ container.

2.5. Đánh giá chung về vận chuyển container bằng ĐTNĐ ở Nam Bộ.

Qua phân tích trên cho thấy, vận tải container bằng đường thủy nội địa ở Nam Bộ giai đoạn 2002 - 2008 còn nhiều hạn chế sau:

a) Về cơ sở hạ tầng vận tải:

- Một số đoạn sông, kênh có chiều sâu nhỏ; khẩu độ khoang thông thuyền một số cầu đường bộ bắc ngang tuyến còn hẹp; hạn chế kích thước phương tiện và thời gian vận hành.

- Các cảng - bến xếp dỡ đường thủy tại Tây Ninh và các tỉnh miền Tây chưa được đầu tư đúng mức, thiếu đồng bộ về công trình hạ tầng cũng như trang thiết bị xếp dỡ tàu và sà lan chở container.

- Chủng loại và kết cấu đội tàu, sà lan chưa hợp lý; hầu hết dùng tàu tự hành, trọng tải nhỏ; chưa sử dụng đoàn tàu lai cho vận chuyển liên tỉnh.

b) Về tổ chức vận hành.

- Bố trí tàu, sà lan vận chuyển trên các tuyến chưa khoa học, chỉ dùng 1 loại cho 3 tuyến đi miền Tây; 2 loại cho tuyến đi Phnompenh.

- Sơ đồ vận tải của hầu hết các doanh nghiệp chưa hợp lý, phá vỡ sơ đồ Door to Door trong vận tải hàng hóa bằng container.

- Xác định khoảng khởi hành chưa hợp lý, lịch vận hành kém ổn định; chưa có sự hợp tác giữa các doanh nghiệp vận chuyển cùng tuyến về mua - bán chỗ trên tàu.

Chương 3

MỘT SỐ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU PHÁT TRIỂN VẬN TẢI THỦY NỘI ĐIÀ VẬN CHUYỂN CONTAINER Ở NAM BỘ.

3.1. Dự báo sản lượng vận chuyển và mật hàng chủ yếu.

Căn cứ tình hình tăng trưởng sản lượng container từ 2002 - 2008 và 6 tháng đầu năm 2009; dự báo của các cảng và hãng tàu; kế hoạch phát triển kinh tế của chính phủ (hợp ngày 05/8/2009); dự báo hàng hóa trong *Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển 5*; dự báo hàng hóa trong *Dự án đầu tư xây dựng công trình Cảng Container trung tâm Sài Gòn* (liên doanh P&O ports Saigon Holdings Limied và Công ty Phát triển Công nghiệp Tân Thuận) đã được thẩm định, phê duyệt; kết hợp sử dụng hàm hồi quy tổng quát, khả năng chiếm lĩnh thị phần, NCS dự báo sản lượng container vận chuyển bằng đường thủy nội địa ở Nam Bộ trong bảng 3.3:

Bảng 3.3: dự báo sản lượng container vận chuyển bằng ĐTNĐ Nam Bộ

TT	Địa phương	Sản lượng năm 2010 (teu)		Sản lượng năm 2015 (teu)	
		PA thấp	PA cao	PA thấp	PA cao
1	Đồng Tháp	47,637	49,603	73,295	163,504
2	Cần Thơ	79,062	82,326	121,646	271,364
3	Bà Rịa Vũng Tàu	110,782	113,299	71,366	81,668
4	Bạc Liêu	15,600	16,244	24,002	53,544
5	Bến Tre	16,795	17,489	25,841	57,646
6	Đồng Nai	229,970	240,424	370,370	846,261
7	Hà Tiên	30,014	31,253	46,181	103,018
8	TP.HCM	97,129	121,411	751,919	790,992
9	An Giang	66,984	69,749	103,063	229,909
10	Tiền Giang	47,240	49,190	72,684	162,142
11	Cà Mau	31,547	32,849	48,539	108,279
12	Sóc Trăng	22,754	23,693	35,009	78,097
13	Long An	69,226	72,084	106,513	237,605
14	Tây Ninh	54,017	56,473	86,995	198,776
15	Bình Dương	288,918	302,051	465,306	1,063,182
16	Trà Vinh	8,737	9,097	13,443	29,987
17	Vĩnh Long	36,039	37,526	55,450	123,696
18	Tổng	1,252,449	1,324,761	2,471,621	4,599,670

Hàng vận chuyển bằng container của Đông Nam Bộ là hàng dự án, hàng công nghiệp, hàng tiêu dùng và một phần nông sản xuất khẩu của Tây Ninh,

Bình Dương, Bình Phước; của Tây Nam Bộ chiều nhập là hàng dự án đầu tư, nguyên liệu công nghiệp; chiều xuất là thủy hải sản, hàng công nghiệp, rau hoa quả.

3.2. Các giải pháp phát triển cơ sở vật chất kỹ thuật vận tải thủy nội địa phục vụ vận tải container ở Nam Bộ.

3.2.1. Giải pháp về tuyến đường thủy vận chuyển container.

Căn cứ các tuyến đường thủy nội địa hiện tại của Nam Bộ; dự kiến các tuyến mới phát sinh khi cụm cảng Cái Mép Thị Vải và kênh Quan Chánh Bố hoạt động; nhu cầu vận chuyển container bảng 3.3, NCS lựa chọn 5 tuyến đường thủy nội địa chủ yếu vận chuyển container sau:

Tuyến 1: Vũng Tàu - TP.HCM; dài 66,2km, chỗ hẹp 80m, cạn nhất 7m.

Tuyến 2 : TP.HCM, Vũng Tàu - Tây Ninh; dài 209,6km, hẹp nhất là 80m, cạn nhất 5,4m, tĩnh không cầu thấp nhất 6,5m, biên độ 40m.

Tuyến 3: TP.HCM, Vũng Tàu - Camphuchia ; dài 370km, hẹp nhất 50m, cạn nhất 3,2m, tĩnh không cầu thấp nhất 8,0m, biên độ 26m.

Tuyến 4: TP.HCM, Vũng Tàu - Cần Thơ, An Giang; dài 267,1km; hẹp nhất 22m; cạn nhất 2,7m; tĩnh không cầu thấp nhất 6,5m, biên độ 21,5m.

Tuyến 5: TP.HCM, Vũng Tàu - Cà Mau; dài 332,1km, hẹp nhất 25m, cạn nhất 2,0m, tĩnh không cầu thấp nhất 5,0m, khẩu độ 14m.

Để đảm bảo cho tàu và đoàn tàu hoạt động an toàn, giải pháp phát triển các tuyến như sau:

Tuyến 1: thanh thải các cụm đặng - đáy đảm bảo cho đoàn tàu lai 1.200 - 1.800 tấn hoạt động an toàn.

Tuyến 3: mở rộng khẩu độ hoặc mở thêm một khoang thông thuyền tại cầu Chợ Gạo; nạo vét kênh Chợ Gạo cho sà lan 75 teus hoạt động không phụ thuộc thủy triều.

Tuyến 4: nạo vét kênh Chợ Lách, Măng Thít cho sà lan 36 - 54 teus hoạt động liên tục, không phụ thuộc thủy triều.

Tuyến 5: nạo vét kênh Phú Hữu - Bãi Xâu, rạch Thạnh Lợi, kênh Bạc Liêu - Cà Mau cho sà lan 16 - 24 teus hoạt động liên tục, không phải chờ thủy triều.

3.2.2. Giải pháp về phát triển cảng và bến xếp dỡ đường thủy nội địa.

3.2.2.1. Giải pháp về thiết bị xếp dỡ.

Căn cứ ưu nhược điểm các loại thiết bị, tham khảo ý kiến các chuyên gia và khảo sát thực tế, tác giả đề xuất chọn:

Thiết bị xếp dỡ trên cầu tàu: sử dụng cầu chuyên dùng, sức nâng 35 tấn, tầm với 29 -30m, đặt cố định; vốn đầu tư 12,5 tỷ.

Thiết bị xếp dỡ bãi: sử dụng xe nâng chuyên dụng, rơ moóc tự nâng; vốn đầu tư khoảng 8,4 tỷ.

3.2.2.2. Giải pháp về cầu, bến.

Nâng cấp và cải tạo bến cũ: áp dụng cho các cảng Cần Thơ, Mỹ Thới, Cao Lãnh, Mỹ Tho, Bến Kéo, Sa Đéc, Vĩnh Long, Bến Lức. Chi phí gia cố lấp đặt 1 cầu trục cố định (0,5-1,0) tỷ đồng. (*Nguồn: Cty CPTVXDCTHH*).

Vốn cải tạo một bến xếp dỡ sà lan chở container (cả cơ sở hạ tầng và trang thiết bị) từ (36,6 -37,1) tỷ đồng; khả năng thông qua 105.100 -128.400 teus/năm (*Thực tế tại Cát Lái đạt 130.367teus/ bến*).

Xây dựng mới bến xếp dỡ: áp dụng cho Bạc Liêu, Sóc Trăng, các trung tâm công nghiệp có sản lượng container lớn. Dạng công trình lựa chọn là bến trụ tựa, vốn đầu tư một bến từ (39,6 - 40,1) tỷ đồng.

3.2.3. Giải pháp về phương tiện vận tải.

Đề xuất chủng loại phương tiện mới.

Căn cứ vào các loại phương tiện đang sử dụng, dự báo nhu cầu vận chuyển container, giải pháp tuyến đường; giải pháp phát triển cảng và bến xếp dỡ

đường thủy nội địa, các dự án quy hoạch và phát triển giao thông ở Nam Bộ; NCS đề xuất bổ sung thêm các loại sà lan tự hành có sức chở lớn hơn và sử dụng đoàn tàu lai trên một số tuyến như sau:

- Sà lan tự hành loại 96 - 100teus.
- Tàu lai kéo, đẩy công suất 180 - 225 mã lực.
- Sà lan không tự hành loại 24teus , 36teus và 54teus.

Đề xuất phương án sử dụng tàu và sà lan trên các tuyến.

Tuyến 1 (TP.HCM - CMTV): Trước mắt sử dụng sà lan tự hành trọng tải lớn 36 - 100teus; về lâu dài sử dụng kết hợp đoàn tàu lai 225hp đi với 2 phân đoạn 36teus, hoặc 3 phân đoạn 24teus, hoặc 2 phân đoạn 54teus.

Tuyến 2 (CMTV, TP.HCM - Tây Ninh): Trước mắt sử dụng sà lan tự hành trọng tải 16 - 36teus; về lâu dài sử dụng kết hợp đoàn tàu lai 225hp đi với 2 phân đoạn 36teus, hoặc 3 phân đoạn 24teus.

Tuyến 3 (CMTV, TP.HCM - Phnompenh): trước mắt sử dụng sà lan tự hành trọng tải lớn 54 - 100teus; về lâu dài sử dụng đoàn tàu lai 225hp đi với 2 phân đoạn 36teus, tàu lai 400hp đi với 2 phân đoạn 54teus. Tuyến (CMTV, TP.HCM - Cao Lãnh): trước mắt sử dụng sà lan tự hành trọng tải lớn 16 - 36teus; về lâu dài sử dụng đoàn tàu lai 225hp đi với 2 phân đoạn 36teus, tàu lai 225hp đi với 3 phân đoạn 24teus.

Tuyến 4 (CMTV, TP.HCM - An Giang): trước mắt sử dụng sà lan tự hành trọng tải 16 - 36teus; về lâu dài sử dụng đoàn tàu lai 225hp đi với 2 phân đoạn 36teus, tàu lai 225hp đi với 3 phân đoạn 24teus.

Tuyến 5 (CMTV, TP.HCM - Cà Mau): trước mắt sử dụng sà lan tự hành trọng tải 16teus; về lâu dài sử dụng kết hợp cả sà lan 16teus và 24teus.

3.3. Các giải pháp về tổ chức vận hành tàu, đoàn tàu.

3.3.1. Giải pháp sơ đồ vận hành, sơ đồ vận tải container bằng ĐTNĐ.

Sơ đồ vận hành: Qua phân tích sơ đồ vận hành và quá trình áp dụng của

một số nước (trên sông Rhine, sông Dương Tử, sông Mississippi); NCS đề xuất tiến trình áp dụng sơ đồ vận hành trên các tuyến theo 2 giai đoạn.

Giai đoạn trước mắt: Vận hành theo sơ đồ đơn.

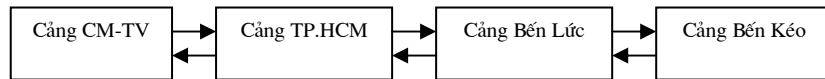
Giai đoạn lâu dài: Kết hợp vận hành theo sơ đồ đơn và sơ đồ nhiều cảng.

Tuyến 1: Vận hành theo sơ đồ đơn.

Tuyến 2,4,5: Vận hành theo sơ đồ nhiều cảng.

Tuyến 3: Kết hợp vận hành theo sơ đồ đơn và sơ đồ nhiều cảng.

Sơ đồ 3.7 : Sơ đồ vận hành tuyến 2 (qua 4 cảng).



Sơ đồ vận tải: doanh nghiệp vận tải thủy nội địa phải chịu trách nhiệm và chi phí đưa container từ cảng biển về giao tận kho doanh nghiệp XNHH hoặc ngược lại theo sơ đồ 3.11.

Sơ đồ 3.11: Sơ đồ vận tải container bằng đường thủy nội địa ở Nam Bộ.



Có thể thực hiện sơ đồ vận tải trên bằng 2 phương án :

- Phương án 1: xây dựng cơ chế cho các doanh nghiệp vận tải thủy tự đầu tư và khai thác bến xếp dỡ đường thủy nội địa, đảm nhận luôn cả xếp dỡ và vận chuyển từ bến về kho khách hàng và ngược lại.

- Phương án 2: thực hiện thông qua các đơn vị vệ tinh nhưng trách nhiệm của doanh nghiệp vận tải thủy với doanh nghiệp XNHH vẫn như phương án 1.

Sơ đồ trên sẽ là định hướng cho việc hoạch định, xây dựng các tuyến vận tải container bằng đường thủy nội địa trong tương lai.

3.3.2. Giải pháp về chế độ vận hành tàu và đoàn tàu.

3.3.2.1. Giải pháp vận hành tàu và đoàn tàu theo tuần.

Hiện nay, tần số khởi hành tàu, đoàn sà lan tính theo ngày như sau:

$$r = \frac{Q_u \cdot k_{dh}}{Q_{dk} \cdot P \cdot T_u} \quad (\text{tàu, đoàn tàu / ngày})$$

Khoảng khởi hành:

$$T_u = \frac{1}{r} \quad (\text{ngày / tàu, đoàn tàu})$$

Phương pháp tính trên có một số hạn chế :

- Không phù hợp với lịch tàu biển vì tàu biển luôn vận hành theo tuần.
- Trọng tải đăng kiểm (Q_{dk}) của tàu hoặc đoàn tàu khởi hành trong ngày là giá trị cụ thể nên mỗi loại có tần số khởi hành, khoảng khởi hành, thời gian chuyển đi và lịch vận hành riêng, không linh hoạt khi sử dụng và vận hành.
- Sức tải khởi hành (P) lấy theo số thống kê nên kém chính xác.
- Phải điều chỉnh r và T_u theo tập quán tàu chợ dẫn đến sai số.

Đề xuất: Tính toán tần số khởi hành và khoảng khởi hành của tàu, đoàn tàu theo tuần, trình tự qua 2 bước sau:

- Bước 1: Quy định khoảng khởi hành của tàu hoặc đoàn tàu là 1 tuần.
- Bước 2: Xác định tần số khởi hành của tàu, đoàn tàu trong tuần (r_i).

Tàu và đoàn tàu vận chuyển container sức chở tính theo teu nên tần số tàu hoặc đoàn tàu mỗi loại (r_i) khởi hành trong 1 tuần phải thoả mãn:

$$\sum_{i=1}^m r_i Q_{dki} \geq Q_t \quad (3.4)$$

Q_{dki} - Sức chở của tàu hoặc đoàn tàu loại i theo đăng kiểm (teu) .

Q_t - Lượng container cần chuyên chở trong 1 tuần của kỳ tính toán :

$$Q_t = \frac{Q_u \cdot k_{dh}}{T_t} \quad (\text{teu/tuần}). \quad (3.5)$$

Q_{tt} - Lượng hàng container cần vận chuyển theo chiều thuận trong khoảng thời gian tính toán (teu).

k_{dh} - Hệ số vận chuyển hàng không đều theo thời gian.

T_1 - Số tuần lễ trong thời gian tính toán (tuần).

Căn cứ số tàu hoặc đoàn tàu mỗi loại khởi hành trên tuyến trong 1 tuần (r_1); quy luật phân bố hàng hoá để phân bổ tàu mỗi loại khởi hành theo các ngày trong tuần sao cho hệ số sử dụng trọng tải cao nhất.

Phương pháp tính theo tuần có ưu điểm:

- Kết nối tàu thuỷ nội địa - tàu biển tốt hơn.
- Thuận lợi trong công tác chỉ đạo tác nghiệp và tổ chức vận hành.
- Có thể điều chỉnh năng lực vận chuyển của tàu, đoàn tàu trong tuần với biên độ rộng mà không thay đổi lịch vận hành.
- Sử dụng trọng tải của tàu và đoàn tàu tốt hơn.

3.3.2.2. Giải pháp vận hành tàu và đoàn sà lan theo chế độ thủy triều.

Với độ dốc lòng sông nhỏ lại chịu ảnh hưởng của chế độ bán nhật triều với độ lớn 0,4 - 4,5m nên dòng chảy khi thủy triều lên, xuống chi phối toàn bộ vùng hạ lưu các sông Nam Bộ với tốc độ khá cao (tới 2,5m/s tại cửa sông *Cái Mép*), ảnh hưởng lớn tới tốc độ vận hành tàu, đoàn tàu.

Khi gặp dòng chảy ngược của thủy triều nếu cho tàu nghỉ, chờ nước xuôi mới chạy sẽ tiết kiệm chi phí nhiên liệu nhưng thời gian hành trình tăng nên chi phí cố định cũng tăng; ngược lại, nếu cho tàu chạy liên tục thời gian hành trình giảm, chi phí cố định giảm, chi phí nhiên liệu tăng. Lựa chọn vận hành tàu theo thủy triều hay không phụ thuộc vào biểu thức:

Nếu $R_x \geq R_{xn}$ - cho tàu chạy luôn nước ngược.

Nếu $R_x < R_{xn}$ - cho tàu nghỉ, chờ nước xuôi mới chạy tiếp.

R_x : chi phí khi tàu chỉ chạy xuôi ; R_{xn} : chi phí cho tàu cả chạy ngược

3.4 - Hiệu quả tổng hợp khi áp đồng bộ các giải pháp.

3.4.1. Điều kiện áp dụng các giải pháp.

3.4.1.1. Điều kiện sản lượng tối thiểu xây dựng bến xếp dỡ đường thủy:

Sản lượng mà tại đó doanh thu (F) cân bằng chi phí khai thác bến (R) gọi là sản lượng tối thiểu (Q_{th}) đảm bảo hiệu quả kinh tế khi xây dựng bến.

Chi phí khai thác bến tính theo công thức:

$$R = R_{cd} + R_{td} \quad (3.8)$$

R_{cd} : Chi phí cố định cho bến trong năm (đã tính cả chi phí cơ hội hoặc lãi định mức).

R_{td} : Chi phí thay đổi trong năm.

$$R_{td} = C_{td} \cdot Q \quad (3.9)$$

C_{td} : chi phí thay đổi đơn vị (chi phí khi xếp dỡ, trung chuyển 1 teu qua bến). Với 1 bến xếp dỡ cụ thể sẽ xác định được R_{cd} và C_{td} đối với mỗi phương án xếp dỡ nên hàm R là bậc nhất với sản lượng thông qua (Q):

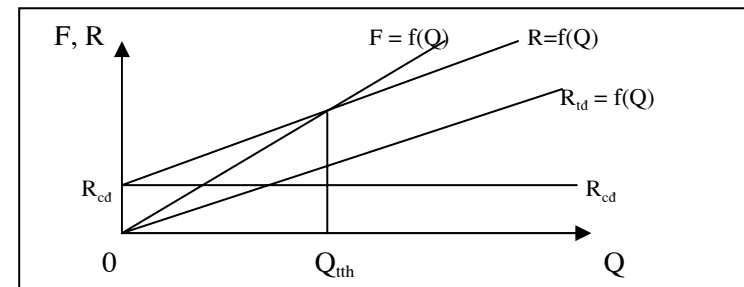
$$R = f(Q) = C_{td} \cdot Q + R_{cd} \quad (\text{VND}) \quad (3.10)$$

Tương tự, hàm F (doanh thu) cũng là bậc nhất với sản lượng thông qua:

$$F = f(Q) = S \cdot Q \quad (\text{VND}) \quad (3.11)$$

S: thu bình quân 1 teus qua bến.

Sản lượng thoả mãn (3.10) = (3.11) là sản lượng tối thiểu (Q_{th}) đảm bảo lợi nhuận định mức hoặc chi phí cơ hội khi xây dựng bến. Có thể xác định trên đồ thị 3.12 hoặc xác định theo bảng 3.11 trang 168.



Đồ thị 3.12 : Xác định sản lượng tối thiểu xây mới bến XDĐTND.

Theo định mức tính toán hiện nay, sản lượng container tối thiểu (đã tính chi phí cơ hội hoặc tỷ suất lợi nhuận theo vốn đầu tư 15%) là **37.276teus/năm**.

Căn cứ vào dự báo sản lượng container vận chuyển bằng đường thủy (bảng 3.3 trang 163). NCS lập tiến độ cải tạo, xây dựng bến xếp dỡ tàu, sà lan container ở Nam Bộ và trình bày trong bảng 3.12 như sau:

Bảng 12: Phân kỳ tiến độ nâng cấp, xây dựng bến XD container

T T	Địa phương	Số bến nâng cấp hoặc xây mới hàng năm (bến)						Tổng (bến)
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	
1	Đồng Tháp	1					1	2
2	Cần Thơ	1		1		1	1	4
3	Bạc Liêu				1			1
4	An Giang	1*		1		1	1	3
5	Tiền Giang	1			1		1	3
6	Cà Mau		1				1	2
7	Sóc Trăng			1				1
8	Long An	1		1		1	1	4
9	BRVT	2	1	1	2	2	2	10
10	Tây Ninh	1			1		1	3
Tổng số		7	2	5	5	5	9	33

* An Giang hiện đã có 1 bến tại cảng Mỹ thới được nâng cấp năm 2008.

3.4.1.1. Điều kiện về cự ly tối thiểu để vận tải thủy chiếm ưu thế.

Để đảm bảo sự đồng nhất về chi phí giữa 2 phương thức vận tải; container được vận chuyển theo sơ đồ sau:

Sơ đồ vận tải đường bộ: mỗi xe nhận 2 teus chở từ cảng biển tới kho khách hàng hạ xong là quay về; chi phí chỉ tính tới kho khách hàng.

Sơ đồ vận tải đường thủy: nhận container từ cảng biển hạ về tận kho khách hàng; chi phí tính tới kho khách hàng.

Chi phí vận chuyển 1 teu bằng đường bộ là hàm bậc nhất của cự ly vận chuyển (L):

$$R_{oto} = f(L) = R_{ido} + R_{cdo} = C_{ido} \cdot L + R_{cdo} \quad (3.13)$$

R_{cdo} - chi phí cố định tại 2 đầu bến và lệ phí giao thông.

R_{ido} - chi phí thay đổi phụ thuộc vào cự ly vận chuyển.

C_{ido} là chi phí thay đổi đơn vị, xác định thông qua tính toán hoặc thống kê.

Tương tự, chi phí vận chuyển 1 teu bằng đường thủy cũng là hàm bậc nhất của cự ly $R_{th} = f(L)$.

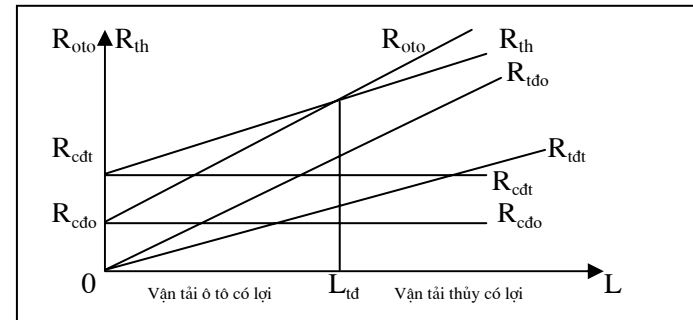
$$R_{th} = R_{tdt} + (R_{cdt} + R_{cn}) = C_{tdt} \cdot L + (R_{cdt} + R_{cn}) \quad (3.14)$$

R_{cdt} - Các khoản chi phí cố định tại 2 đầu bến:

R_{cn} - Chi phí chờ nước dọc đường.

C_{tdt} - chi thay đổi đơn vị, xác định bằng tính toán hoặc thống kê.

Cự ly mà tại đó $R_{oto} = R_{th}$ (3.13 = 3.14) gọi là cự ly tương đương xác định theo đồ thị 3.13 hoặc bảng 3.13 trang 170.



Đồ thị 3.13: Xác định cự ly tương đương giữa vận tải ô tô và vận tải thủy.

3.4.2. Xác định hiệu quả các giải pháp.

3.4.2.1. Hiệu quả giải pháp tính khoảng khởi hành theo tuần.

Cùng thông số tính toán: lượng container vận chuyển 25.000teus trong 365 ngày bằng 3 loại sà lan 16teus, 24teus và 36teus:

- Tính khoảng khởi hành theo ngày: hệ số sử dụng trọng tải 0,86-0,95
- Tính khoảng khởi hành theo tuần: hệ số sử dụng trọng tải 0,99-1,00.

Như vậy tính khoảng khởi hành theo tuần, hệ số sử dụng trọng tải sà lan tăng từ (4,25 - 16,80)% so với tính theo ngày.

3.4.2.2. Hiệu quả khi vận hành tàu và sà lan theo chế độ thủy triều.

Tuyến nghiên cứu: chọn tuyến 1: Cái Mép Thị Vải - TP.HCM.

Cự ly 66,2km; thủy triều tại Vũng Tàu sớm hơn tại TP.HCM khoảng 3 giờ; tốc độ dòng chảy bình quân (1,07 - 1,26)m/s.

Hành trình của đoàn tàu lai từ TP.HCM ra Cái Mép - Thị Vải không lợi dụng thủy triều hết 8,6 giờ; nếu lợi dụng thủy triều hết 10,6 giờ.

Hiệu quả: đoàn tàu lai 225 + 2*36teus nếu lợi dụng thủy triều chi phí 4.345.830đ, tiết kiệm 313.001đ/lần (6,72%); đoàn tàu lai 225 + 3*24teus chi phí 4.756.980đ tiết kiệm 235.430đ/lần (4,72%).

3.4.3. Hiệu quả kinh tế khi áp dụng đồng bộ các giải pháp.

Thông tin tính toán:

- Cảng xuất phát: các cảng TP.HCM và các cảng Cái Mép - Thị Vải.
- Loại phương tiện tính toán: ô tô sức kéo 26 tấn; sà lan 24teus; 36teus; 72teus; TL225+3*24teus; TL225+2*36teus.
- Cự ly: lấy theo Bản đồ đường sông miền Nam.
- Sản lượng vận chuyển lấy theo dự báo ở bảng 3.3.

Kết quả tính toán cho năm 2015 ở bảng 3.17 như sau:

- Với mức tăng sản lượng thấp nhất (10%/năm), thị phần thấp nhất (40%), sử dụng các loại tàu chi phí cao nhất vẫn tiết kiệm được 416,90 tỷ đồng
- Với mức tăng sản lượng cao nhất (15%/năm), thị phần 70%, sử dụng các loại tàu thủy có chi phí thấp sẽ tiết kiệm tới 1.388,06 tỷ đồng.

Mức tiết kiệm được xác định với điều kiện đảm bảo cho các bến xếp dỡ (xây dựng mới) có lợi nhuận khai thác tối thiểu là 15%/năm; số liệu và định mức kinh tế kỹ thuật đưa vào tính toán đang được các doanh nghiệp sử dụng nên hoàn toàn khả thi và mang lại hiệu quả kinh tế cao.

KẾT LUẬN KIẾN NGHỊ

KẾT LUẬN

Việt Nam đã là một thành viên của Tổ chức Thương mại thế giới (WTO), kinh tế Việt Nam đang hội nhập ngày càng sâu với kinh tế toàn cầu. Chính sách mở cửa nền kinh tế của Đảng và Nhà nước đã thu hút mạnh mẽ vốn, công nghệ của nhà đầu tư trong nước và nước ngoài; đây là cơ hội đồng thời cũng là thách thức cho các ngành kinh tế Việt Nam trong đó có lĩnh vực vận tải.

Với vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên thuận lợi; tiềm năng kinh tế to lớn về công nghiệp, nông nghiệp, thủy sản và thương mại; lại sớm tiếp cận với nền kinh tế thị trường nên Nam Bộ có sức hấp dẫn rất lớn với các nhà đầu tư. Tốc độ công nghiệp hóa cao là động lực thúc đẩy quá trình container hóa vận chuyển hàng hóa toàn vùng với mức tăng trưởng bình quân 20,61%/năm và đạt 3.434.724teus vào năm 2008. Nhu cầu vận chuyển container qua các cảng biển, vận chuyển nội vùng và vận chuyển quá cảnh Campuchia rất lớn, bình đẳng cho tất cả các phương thức vận tải. Với điều kiện hết sức thuận lợi, đến năm 2008 vận tải thủy nội địa mới mở được 3 tuyến, vận chuyển được 4,72% lượng container và còn nhiều vấn đề tồn tại phải giải quyết. Trong khi đó các nhà đầu tư nước ngoài bằng nhiều hình thức khác nhau đang tìm mọi cách tham gia và khống chế thị trường vận tải container trên tuyến quá cảnh và nội địa Nam Bộ. Do vậy, nghiên cứu giải pháp hoàn thiện và phát triển vận tải thủy nội địa, chiếm lĩnh thị trường vận tải container, hỗ trợ đắc lực cho các nhà sản xuất, xuất nhập khẩu Việt Nam là hết sức cần thiết.

Luận án *Một số giải pháp chủ phát triển vận tải thủy nội địa vận chuyển container ở Nam Bộ* thực hiện theo định hướng trên và đã đạt được các kết quả nghiên cứu chính như sau:

1. Hệ thống hóa lý luận cơ bản về tổ chức khai thác vận tải thủy nội địa và vận tải thủy nội địa vận chuyển container; tổng kết kết quả nghiên cứu, kinh nghiệm vận chuyển container bằng đường thủy nội địa trong nước và của một số quốc gia, khu vực trên thế giới.

2. Phân tích, đánh giá hiện trạng, chỉ rõ những hạn chế về cơ sở hạ tầng vận tải, cơ cấu đội phương tiện; sơ đồ vận tải, sơ đồ vận hành tàu và đoàn tàu vận chuyển container bằng đường thủy nội địa ở Nam Bộ trong thời gian qua.

3. Đề xuất một số giải pháp chủ yếu phát triển vận tải thủy nội địa vận chuyển container ở Nam Bộ. Cụ thể gồm những nhóm giải pháp sau:

- Nhóm giải pháp về cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải thủy nội địa:

Về luồng lạch: tập trung cải tạo, nâng cấp cầu và kênh Chợ Gạo; kênh Chợ Lách, kênh Măng Thít, kênh Phú Hữu - Bãi Xàu, kênh Bạc Liêu - Cà Mau.

Về cảng - bến xếp dỡ đường thủy: lựa chọn loại thiết bị xếp dỡ tàu, xếp dỡ bãi; loại công trình bến và phương án nâng cấp cải tạo bến cũ, xây dựng bến mới; xác định sản lượng tối thiểu đảm bảo hiệu quả đầu tư xây dựng bến; phân kỳ tiến độ xây dựng bến xếp dỡ container trên các tuyến đến năm 2015.

Về đội tàu thủy nội địa: xây dựng phương án và lộ trình sử dụng tàu, sà lan chở container trên 5 tuyến; trong đó có 2 đội hình đoàn sà lan phân đoạn trên 4 tuyến chủ yếu của Nam Bộ.

- Nhóm giải pháp về tổ chức vận hành tàu, đoàn tàu:

Lựa chọn và phân kỳ sử dụng sơ đồ vận tải, sơ đồ vận hành tàu, đoàn tàu vận chuyển container trên các tuyến theo từng thời kỳ.

Lập công thức xác định khoảng khởi hành của tàu, đoàn tàu theo tuần; nâng cao hệ số sử dụng trọng tải, phối hợp chặt chẽ giữa lịch vận hành tàu biển - tàu thủy nội địa, tạo tiền đề cần thiết cho chuỗi logistic hoạt động hiệu quả.

Lập công thức tính hiệu quả kinh tế và điều kiện quyết định vận hành tàu, đoàn tàu phù hợp chế độ thủy triều; giảm thời gian chạy và chi phí hành trình.

4. Xác định điều kiện áp dụng và hiệu quả kinh tế khi áp dụng đồng bộ các giải pháp phát triển vận tải thủy nội địa vận chuyển container ở Nam Bộ năm 2015 từ 416,90 - 1.388,06 tỷ đồng.

Những hạn chế của luận án cần tiếp tục nghiên cứu:

Do hạn chế về thời gian và phạm vi nghiên cứu; luận án mới tập trung vào các yếu tố cấu thành hệ thống vận tải thủy nội địa Nam Bộ và công tác vận hành tàu, đoàn tàu mà chưa đề cập tới phát triển nguồn nhân lực; quy trình quản lý, giám sát hàng hoá xuất nhập khẩu, hàng hoá quá cảnh của hải quan.

Những vấn đề trên cần được tiếp tục nghiên cứu để đảm bảo cho hoạt động vận chuyển - xếp dỡ - giao nhận container từ cảng biển tới tận nhà máy, công trình hoặc ngược lại bằng đường thủy nội địa ở Nam Bộ thuận tiện và đồng bộ; thoả mãn quy trình vận tải từ “Door to Door” trong chuyên chở hàng hoá bằng container và hoạt động logistic hiệu quả nhất.

KIẾN NGHỊ:

1. Chính quyền địa phương cần có cơ chế hỗ trợ các doanh nghiệp phát triển đội tàu thủy nội địa với cơ cấu hợp lý; giải quyết nhanh chóng thủ tục đầu tư xây dựng cảng, bến xếp dỡ container đường thủy tại các điểm nút của tuyến vận tải hoặc các trung tâm công nghiệp lớn.

2. Giám sát chặt chẽ và hạn chế (hợp lý) cấp phép thành lập các doanh nghiệp liên doanh, liên kết giữa các doanh nghiệp trong nước với các đối tác nước ngoài kinh doanh vận tải container trên tuyến nội địa.

3. Cục Đường thủy nội địa, Bộ Giao thông Vận tải cần cải tạo, nâng cấp các tuyến đường thủy nội địa; điều tra và cung cấp đầy đủ số liệu về khí tượng thủy văn trên các tuyến sông - kênh phục vụ việc lập lịch và tổ chức vận hành tàu, đoàn tàu theo chế độ thủy triều.

CÁC CÔNG TRÌNH TÁC GIẢ ĐÃ CÔNG BỐ

1. Nguyễn Văn Hình (1991), *Địa lý vận tải thủy*, Nxb Giao thông vận tải, Hà Nội.
2. Nguyễn Văn Hình (2002), “Vai trò của vận tải thủy nội địa ở miền Nam trong tương lai”, *Tạp chí Thông tin khoa học và kỹ thuật*, (6/2002), tr.30-32.
3. Nguyễn Văn Hình (2003), “Một số ý kiến về việc di dời hệ thống cảng biển hiện hữu trên sông Sài Gòn”, *Tạp chí Thông tin khoa học và kỹ thuật*, (8/2003), tr.48-51.
4. Nguyễn Văn Hình (2003), “Gò da - Tiềm năng xây dựng cảng nước sâu cho thành phố Hồ Chí Minh”, *Tạp chí Khoa học Công nghệ Giao thông vận tải*, (2/2003), tr. 74-80.
5. Nguyễn Văn Hình (2005), “Hoạt động các cảng biển khu vực TP.HCM trong thời gian xây dựng cầu Phú Mỹ”, *Tạp chí Khoa học Công nghệ Giao thông vận tải*, (1/2005), tr.94-96.
6. Nguyễn Văn Hình (2006), “Khu vực cảng mở - Cơ chế mở cho các cảng biển Việt Nam”, *Tạp chí Khoa học Công nghệ Giao thông vận tải*, (1/2006), tr.150-151.
7. Nguyễn Văn Hình (2009), “Lựa chọn chế độ vận hành đoàn tàu lai và sà lan chuyên chở container tuyến Cái Mép - Thị Vải về thành phố Hồ Chí Minh”, *Tạp chí Giao thông vận tải*, (7/2009), tr.21-22.
8. Nguyễn Văn Hình (2009), “Tính toán khoảng khởi hành, tần số khởi hành cho tàu và đoàn sà lan vận chuyển container trên các tuyến đường thủy nội địa”, *Tạp chí Giao thông vận tải*, (8/2009), tr.28-29.