

NGHIÊN CỨU GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN VẬN TẢI HÀNG HÓA TRÊN TUYẾN VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA BẮC NINH - HẢI PHÒNG

● PHẠM THỊ THU HẰNG

Trường Đại học Giao thông vận tải

TÓM TẮT

Tuyến vận tải thủy nội địa Bắc Ninh - Hải Phòng đóng vai trò quan trọng trong kết nối vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ với hệ thống cảng biển quốc tế. Tuy nhiên, hoạt động vận tải trên tuyến này hiện còn nhiều hạn chế, chưa tương xứng với tiềm năng. Bài viết tập trung phân tích thực trạng vận tải hàng hóa trên tuyến Bắc Ninh - Hải Phòng, từ đó đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển vận tải thủy nội địa theo hướng hiện đại, hiệu quả và bền vững.

Từ khóa: vận tải hàng hóa, vận tải đường thủy nội địa, tuyến vận tải Bắc Ninh - Hải Phòng

1. Đặt vấn đề

Vận tải đường thủy nội địa (ĐTNĐ) đóng vai trò quan trọng trong hệ thống giao thông vận tải Việt Nam nhờ chi phí thấp, khả năng vận chuyển khối lượng lớn và thân thiện với môi trường. Tuyến vận tải Bắc Ninh - Hải Phòng có vị trí chiến lược, kết nối khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc với hệ thống cảng biển quốc tế, đặc biệt thuận lợi cho phát triển logistics và vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu.

Tuy nhiên, hiện nay tuyến vận tải này vẫn chưa phát huy hết tiềm năng do nhiều nguyên nhân như hạn chế về hạ tầng cảng bến, phương tiện vận tải,

luồng tuyến chưa được duy tu thường xuyên, và kết nối logistics chưa đồng bộ. Đặc biệt, vận tải container bằng đường thủy nội địa chiếm tỷ trọng rất thấp so với tổng sản lượng qua cảng biển Hải Phòng.

Trước bối cảnh nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày càng tăng, việc nghiên cứu, đánh giá thực trạng và đề xuất các giải pháp nhằm phát triển vận tải hàng hóa tuyến Bắc Ninh - Hải Phòng là cần thiết. Bài viết này tập trung phân tích hiện trạng hoạt động vận tải trên tuyến và đề xuất các giải pháp nâng cao hiệu quả khai thác, góp phần thúc đẩy phát triển vận tải thủy nội địa bền vững và hiện đại.

2. Thực trạng vận tải hàng hóa trên tuyến

Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa được công nhận là một phương thức vận tải tiết kiệm năng lượng với mức phát khí thải nhà kính thấp hơn và khả năng vận chuyển hàng hóa khi so sánh với các phương thức khác. Vì vậy, vận tải hàng hóa bằng đường thủy đang trở thành một giải pháp cho phát triển bền vững. Tại Việt Nam nhu cầu vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa có xu hướng ngày một gia tăng. (Bảng 1)

Tính riêng năm 2024, sản lượng vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa đạt 529 triệu tấn, tăng 11,2% so với năm 2023 (Minh Hiền, 2024)

Nhu cầu vận tải gia tăng cũng làm xuất hiện và nảy sinh những vấn đề bất cập do sự phát triển chưa hợp lý, đầu tư phát triển hạ tầng đường thủy nội địa

còn nhiều hạn chế, không phát huy được hết các ưu thế của từng phương thức vận tải, đặc biệt đối với mặt hàng container. Hiện nay, trong tam giác phát triển kinh tế Hà Nội - Quảng Ninh - Hải Phòng, việc vận chuyển hàng hóa bằng container diễn ra khá tập nập. Hàng hóa được vận chuyển chủ yếu bằng đường bộ và đường sắt từ các cảng Chùa Vẽ, Đình Vũ, Lạch Huyện, Cái Lân vào trong nội địa hoặc từ trong nội địa đến cảng để phục vụ xuất, nhập khẩu và vận tải nội địa. Cụ thể, hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy nội địa về cảng biển Hải Phòng chiếm khoảng 15% tổng lượng hàng hóa thông qua trong đó có khoảng 60%-70% là hàng container. Tuy nhiên, tỷ lệ đảm nhận của vận tải container bằng đường thủy nội địa tại các cảng Hải Phòng còn rất hạn chế, chỉ khoảng 1,8% (tức là 100 container thông qua cảng

Bảng 1. Thống kê sản lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy nội địa

STT	2005	Tỉ lệ % so với tất cả các lĩnh vực	2010	Tỉ lệ % so với tất cả các lĩnh vực	2015	Tỉ lệ % so với tất cả các lĩnh vực	2020	Tỉ lệ % so với tất cả các lĩnh vực	2022	Tỉ lệ % so với tất cả các lĩnh vực
ĐTNĐ										
Hàng hóa vận chuyển (nghìn tấn)	111,146	24.15	144,227	18.01	201,531	17.50	257,841	15.90	398,400	20.19
Hàng hóa luân chuyển (triệu tấn.km)	17,999	17.87	31,679	14.55	42,065	18.29	52,862	18.46	84,500	19.58
Hàng hóa vận chuyển (nghìn tấn)	460,146		800,886		1,151,896		1,621,536		1,972,909	
Hàng hóa luân chuyển (triệu tấn.km)	100,728		217,767		230,050		286,333		431,546	

Nguồn: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam (2022)

biển Hải Phòng chỉ có chưa tới 2 container được vận chuyển bằng đường thủy nội địa).

Giới thiệu chung về tuyến Bắc Ninh - Hải Phòng

Khu vực phía Bắc có mạng lưới đường thủy nội địa tương đối dày đặc, với tổng chiều dài 2.663,9 km, chiếm 40% tổng chiều dài đường thủy nội địa cả nước, bao gồm 65 sông, kênh. Trên tuyến Bắc Ninh - Hải Phòng có 04 tuyến đường chính vận chuyển hàng hóa từ Hải Phòng - Bắc Ninh như sau:

+ Tuyến đường 1: Cảng Lạch Huyện - Kênh Hà Nam - Sông Cẩm - Sông Kinh Thầy - Sông Đuống - Quế Võ (Bắc Ninh)

+ Tuyến đường 2: Cảng Lạch Huyện - Kênh Cái Tráp (5,5 km luồng HH) - Sông Cẩm - Sông Kinh Thầy - Sông Đuống - Quế Võ (Bắc Ninh).

Tuyến đường 3: Cảng Lạch Huyện - Kênh Cái Tráp (5,5 km luồng HH) - Sông Cẩm - Sông Kinh Môn - Sông Kinh Thầy - Sông Đuống - Quế Võ (Bắc Ninh).

+ Tuyến đường 4: Cảng Lạch Huyện - Kênh Hà Nam - Sông Cẩm - Sông Kinh Môn - Sông Kinh Thầy - Sông Đuống - Quế Võ (Bắc Ninh).

Thực trạng cảng và bến cảng trên tuyến

Tại Bắc Ninh hiện có 03 cảng đường thủy nội địa có chức năng xếp dỡ container là Cảng Tri Phương, Cảng Davaco, ICD Quế Võ, trong đó duy nhất có ICD Quế Võ có chức năng cảng cạn với cơ sở hạ tầng, trang thiết bị phục vụ và là cảng chính của hành lang này.

Tại Hải Phòng, với 16 bến cảng có thể tiếp nhận tàu container thì duy nhất có bến cảng Lạch Huyện (TC-HICT) có bến chuyên dụng cho phương tiện cập làm hàng. Tại TC-HICT với 41 ha có 750 mét cầu cảng chính đón tàu 132.000 DWT và 150 mét

bến phương tiện chuyên dụng, 02 cầu bờ có thể tiếp nhận cùng lúc 02 phương tiện 160 Teu. Ngoài ra, trong hệ thống của Tân Cảng, có cảng Tân cảng - 128 Hải Phòng với 20 ha có 422 mét cầu, trong đó có 01 bến và 01 cầu bờ có thể dành riêng để tiếp nhận phương tiện.

Thực trạng hạ tầng kết nối giao thông tại Bắc Ninh và Hải Phòng hiện nay

Tại Hải Phòng: giao thông kết nối đường bộ gồm có quốc lộ 5, cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, 18, 10; kết nối đường sắt tại cảng biển Hải Phòng (khu vực Đoạn Xá, Hoàng Diệu); kết nối tuyến hàng hải - luồng hàng hải Bạch Đằng; kết nối tuyến đường thủy nội địa từ Cảng Lạch Huyện - kênh Cái Tráp - sông Cẩm - sông Hàn - sông Kinh Thầy - sông Thái Bình - sông Đuống - ICD Quế Võ.

Tại Bắc Ninh: giao thông kết nối với Quốc lộ 18; kết nối tuyến đường thủy nội địa từ Cảng Lạch Huyện - kênh Cái Tráp - sông Cẩm - sông Hàn - sông Kinh Thầy - sông Thái Bình - sông Đuống - ICD Quế Võ.

Thực trạng phương tiện trên tuyến

Hiện có 12 phương tiện (sở hữu và đi thuê với tổng công suất hiện hữu 624 Teus - sức chở bình quân là 52 Teus/phương tiện), Công ty cổ phần Vận tải thủy Tân Cảng thực hiện thường xuyên vận tải container bằng đường thủy nội địa tuyến Tân cảng - HICT - các cảng trên sông Cẩm - ICD Quế Võ (Bắc Ninh) với sản lượng 6 tháng đầu năm 2022 đạt 18.000 Teu. Tuy nhiên hiện nay, các doanh nghiệp chưa thể triển khai đóng phương tiện thủy nội địa có sức chở lớn hơn do tỉnh không cầu Bình Triệu (chỉ được 3 lớp container) và một số điểm đen, khan cạn,... chưa duy tu, bảo trì thường xuyên. (Bảng 2)

Bảng 2. Thông số đặc trưng của phương tiện trên tuyến

STT	Trọng tải tàu (DWT)	Thông số tàu – giá trị trung bình (m)			
		Chiều dài	Chiều rộng	Mớn đầy tải	Mớn không tải
1	1.000	58÷-67	9,5 ÷ 10,8	3,5 ÷ 3,9	1,6 ÷ 1,8
2	2.000	83	13,1	4,8 ÷ 5,2	2,0 ÷ 2,3
3	3.200	95	14,7	5,6 ÷ 6,0	2,5 ÷ 2,7
4	Đoàn sà lan 4x200	81,0	17,8	1,5 ÷ 1,6	-
5	Đoàn sà lan 4x250	103,0	16,6	2,0÷ 2,3	-
6	Đoàn sà lan 2x400	104,0	10	1,5	-

Nguồn: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam (2022)

Bảng 3. Dự báo sản lượng container thông qua trong 3 năm (2025 - 2027)

Năm	2025	%*	2026	%*	2027
Sản lượng thông qua (Teu)	450.000	75	600.000	5.7	700.000
Sản lượng thông qua (Cont)	321.500	74.9	429.000	5.8	500.000

Nguồn: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam (2022)

Đánh giá hiện trạng vận tải hàng hóa trên tuyến *Về luồng tuyến:*

- Trên luồng còn có một số điểm cản do luồng chưa được thường xuyên nạo vét duy tu đảm bảo giao thông;

- Độ cao tĩnh không của cầu Bình bị hạn chế; vào mùa lũ nước chảy xiết, dòng thay đổi theo ngày làm hạn chế khả năng lưu thông của phương tiện.

- Một số đoạn luồng trên tuyến còn chưa an toàn do phương tiện đậu đỗ sai quy định, lấn chiếm luồng làm cản trở giao thông. Mặc dù đã có quy định về vấn đề này, tuy nhiên do lực lượng quản lý nhà nước còn mỏng, việc tổ chức thực hiện vẫn chưa đảm bảo yêu cầu. Cụ thể:

+ Đoạn ngã ba Nồng - sông Kinh Thầy đến ngã 3 Trại Sơn - Nhà máy Xi măng Phúc Sơn.

+ Đoạn Núi 1 - cửa tay áo có tầm nhìn bị hạn chế, phương tiện thủy nội địa dễ dễ sửa chữa nhiều.

+ Đoạn gần Nhà máy Thép Hòa Phát; Nhà máy Nhiệt điện Hải Dương,...

Về cảng bến: Cảng biển Hải Phòng thường ưu tiên đón tàu biển dẫn đến thời gian neo đậu chờ cầu để vào bốc, xếp hàng của phương tiện thủy nội địa kéo dài có khi lên đến khoảng 15 giờ đã gây lãng phí thời gian cũng như ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ cung cấp tới khách hàng của doanh nghiệp vận tải thủy nội địa.

Các hạ tầng phụ trợ khác

- Các hãng tàu thường tự lập ra các depot nên phần lớn container rỗng phải chuyển từ cảng ra các depot, gây ảnh hưởng không nhỏ tới việc phương tiện thủy nội địa cập làm hàng, cũng như giao nhận container rỗng bằng phương tiện thủy nội địa.

- Hạ tầng kỹ thuật phụ trợ như depot rỗng, các nhà xe vận tải container phần lớn đều tập trung ở Hải Phòng.

3. Giải pháp nâng cao hiệu quả vận tải hàng hóa trên tuyến

Theo quy hoạch giai đoạn từ nay đến năm 2030, hoạt động vận tải đường thủy nội địa cả nước cần

nỗ lực để đạt được kết quả khối lượng vận chuyển hàng hóa đạt khoảng 715 triệu tấn; khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt khoảng 150 tỷ tấn.km.

Dự báo lượng hàng container thông qua bằng phương tiện thủy nội địa tại cảng biển Hải Phòng sẽ tiếp tục tăng cao, do sản lượng hàng hóa container thông qua cảng biển Hải Phòng liên tục tăng, kết hợp với kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ hiện đang quá tải và trên tuyến hình thành nhiều doanh nghiệp cảng, bến, vận tải thủy nội địa để đưa vào khai thác vận tải nói chung, vận tải container bằng phương tiện đường thủy nói riêng, điển hình như:

+ Cảng Thủy nội địa Tri Phương thuộc Công ty Bắc Kỳ: bắt đầu hoạt động từ năm 2019, cầu cảng container kết hợp 04 phương tiện có trọng tải 120 Teus phục vụ vận chuyển hàng container xuất nhập khẩu giữa Hải Phòng và 5 tỉnh trọng điểm phía Bắc (Hà Nội, Bắc Ninh, Bắc Giang, Thái Nguyên, Vĩnh Phúc).

+ ICD Quế Võ, thuộc Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn: bắt đầu hoạt động từ tháng 9 năm 2020 và là một trong 10 cảng cạn tại Việt Nam, với tổng diện tích gần 10 ha, gồm 03 cầu tàu có thể đón cùng lúc 03 phương tiện trọng tải 160 TEUs (quy hoạch 05 cầu tàu), công suất ước đạt 06 triệu tấn/năm, định hướng phát triển trở thành trung tâm logistics của tỉnh Bắc Ninh, Bắc Giang và một số tỉnh lân cận.

Trên cơ sở quy hoạch, số liệu thống kê và sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu nêu trên và với định hướng trở thành trung tâm logistics lớn tại phía Bắc, ICD Quế Võ là đầu mối giao thông quan trọng, là cảng đích, điểm thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu của khu vực Bắc Ninh và các tỉnh lân cận, cánh tay nối dài cho cảng biển Hải Phòng, đảm bảo hoạt động vận tải, xếp dỡ, đóng gói, lưu kho, sửa chữa container và các thủ tục hải quan. Dự kiến sản lượng container thông qua trong 5 năm tới như Bảng 3.

Dựa vào những tiềm năng tăng trưởng hàng hóa trên tuyến, tác giả đề xuất một số giải pháp triển như sau:

Phát triển đội phương tiện thủy chuyên dụng, container hóa

Nhà nước cần có cơ chế chính sách khuyến khích, hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư sà lan chở container hoặc tàu tải trọng trung bình 500-1000 tấn. Giảm thuế trước bạ, hỗ trợ lãi suất đầu tư phương tiện xanh (điện – LNG) cho đội tàu thủy nội địa phù hợp với xu thế phát triển xanh. Thí điểm “tàu chạy tuyến cố định” theo mô hình feeder container Bắc Ninh – Hải Phòng. Feeder container là mô hình tàu trung chuyển container cố định, hoạt động theo lịch trình định sẵn, chuyên chở container giữa cảng trung chuyển nội địa (tại Bắc Ninh) và cảng biển chính (tại Hải Phòng). Tàu chạy trên tuyến có thể gom hàng từ nhiều doanh nghiệp và vận chuyển tập trung theo tuyến theo lịch trình hàng container được gom từ các doanh nghiệp sau đó vận chuyển đến ICD hoặc kho trung chuyển rồi đưa đến cảng thủy nội địa và vận chuyển bằng tàu feeder, sau đó sẽ đến cảng Hải Phòng. Tuyến vận tải này có thể phục vụ hàng hóa cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu ở KCN Bắc Ninh, Bắc Giang, Hà Nội. Lợi ích của giải pháp có thể làm ổn định lịch trình, giúp doanh nghiệp sản xuất chủ động hơn trong việc gửi hàng hóa thay vì đợi gom đủ hàng tàu mới chạy. Phương án này sẽ giúp giảm chi phí logistics từ 15-20% so với vận chuyển container bằng đường bộ, giảm áp lực giao thông lên quốc lộ 5, cao tốc Hà Nội – Hải Phòng. Đặc biệt, có thể giảm phát thải CO₂, thúc đẩy chuỗi logistics xanh.

- Tăng cường hợp tác, phối hợp giữa các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa để tận dụng tối đa nguồn lực của nhau.

- Tăng cường tuyên truyền đến khách hàng có nhu cầu vận tải container để giới thiệu các điểm ưu việt trong hoạt động vận tải bằng đường thủy nội địa. Đồng thời, tăng cường sử dụng container 20 ft (TEU) do (i) lượng container được sản xuất trên thế giới chủ yếu là container 20 ft (TEU), (ii) lưu lượng container trên thế giới tập trung nhiều tại 03 nước (Trung Quốc, Mỹ, Singapore) và chủ yếu cũng là container 20 ft (TEU).

Lời cảm ơn:

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Giao thông Vận tải (ĐH GTVT) trong đề tài mã số T2025-KT-007”.

- Bổ sung các ưu đãi cho hoạt động vận tải thủy nội địa trên tuyến nghiên cứu như miễn phí, lệ phí cảng, bến, giảm phí cơ sở hạ tầng cảng biển tại Hải Phòng về đúng với phạm vi, trách nhiệm quản lý kết cấu hạ tầng của thành phố Hải Phòng.

- Thực hiện thí điểm thủ tục hành chính điện tử tại cảng, bến.

- Lực lượng chức năng tăng cường giám sát hoạt động của phương tiện thông qua thiết bị giám sát hành trình; áp dụng thông tin liên lạc thông qua thiết bị VHF/AIS với các trạm điều tiết, va trôi; cung cấp thông tin tình hình luồng tuyến trực tuyến về tỉnh không cầu, độ sâu luồng để phục vụ hoạt động vận tải được hiệu quả, an toàn,... Triển khai hệ thống quản lý hành trình, đặt lịch và theo dõi vận tải thủy bằng nền tảng số (ứng dụng IoT, blockchain trong tracking container).

4. Kết luận

Tuyến vận tải hàng hóa đường thủy nội địa Bắc Ninh - Hải Phòng đóng vai trò chiến lược trong việc kết nối các khu công nghiệp trọng điểm phía Bắc với hệ thống cảng biển quốc tế, góp phần giảm tải cho vận tải đường bộ và nâng cao hiệu quả logistics khu vực. Tuy nhiên, thực trạng hiện nay cho thấy tuyến vận tải này vẫn chưa phát huy được tiềm năng do hạn chế về luồng lạch, phương tiện, hạ tầng cảng bến, kết nối đa phương thức và khung chính sách hỗ trợ.

Trên cơ sở phân tích thực tiễn và các yếu tố ảnh hưởng, nghiên cứu đã đề xuất một hệ thống giải pháp đồng bộ và khả thi, bao gồm: (1) phát triển đội tàu chuyên dụng, thúc đẩy container hóa; (2) xây dựng mô hình tàu chạy tuyến cố định (feeder container); (3) tăng cường kết nối đa phương thức và ứng dụng công nghệ số trong quản lý logistics; và (4) hoàn thiện chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận tải thủy.

Nếu được triển khai đồng bộ và hiệu quả, các giải pháp trên có thể giúp nâng tỷ trọng hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy tuyến Bắc Ninh - Hải Phòng, giảm đáng kể chi phí logistics và phát thải môi trường, qua đó góp phần thực hiện mục tiêu phát triển bền vững ngành Giao thông Vận tải Việt Nam■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

Cục Đường thủy nội địa Việt Nam (2022). Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Cục Hàng hải Việt Nam. (2023). Báo cáo thống kê sản lượng hàng hóa qua cảng Hải Phòng năm 2022-2023.

Minh Hiền (2024). Năm 2024: Vận tải đường thủy nội địa Việt Nam tăng trưởng mạnh mẽ, mở ra nhiều cơ hội mới. Truy cập tại <https://voh.com.vn/giao-thong/nam-2024-van-tai-duong-thuy-noi-dia-viet-nam-tang-truong-manh-me-mo-ra-nhieu-co-hoi-moi-572930.html>

Nguyễn Văn Thủy & Trần Quang Hưng. (2021). Phân tích tiềm năng phát triển vận tải hàng hóa đường thủy nội địa khu vực đồng bằng sông Hồng. Tạp chí Giao thông Vận tải, Số 7/2021, tr. 55–59.

Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn. (2023). Báo cáo mô hình vận tải thủy container tuyến nội địa – ứng dụng tại khu vực TP.Hồ Chí Minh.

UNESCAP. (2021). Inland Waterways and Sustainable Transport Development in Asia and the Pacific. United Nations.

World Bank. (2020). Vietnam: Enhancing Inland Waterway Transport. Transport Global Practice.

Ngày nhận bài: 12/2/2025

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 28/2/2025

Ngày chấp nhận đăng bài: 14/3/2025

SOLUTIONS FOR PROMOTING FREIGHT TRANSPORT ON THE BAC NINH - HAI PHONG INLAND WATERWAY TRANSPORT ROUTE

● PHAM THI THU HANG

University of Transport and Communications

ABSTRACT:

This study examines the Bac Ninh - Hai Phong inland waterway transport route, which serves as a critical link between Northern Vietnam's key economic region and the international seaport system. Despite its strategic importance, freight transport along this route remains underdeveloped and faces numerous limitations that hinder its full potential. The study analyzes the current state of freight transport operations, identifying key challenges related to infrastructure, capacity, and regulatory frameworks. Based on these insights, the study proposes targeted solutions aimed at modernizing and enhancing the efficiency and sustainability of inland waterway transport along the Bac Ninh–Hai Phong route.

Keywords: freight transport, inland waterway transport, Bac Ninh – Hai Phong route.