

NGHIÊN CỨU KHAI THÁC HÀNG CONTAINER
TẠI CẢNG SÔNG PHÍA BẮC VIỆT NAM VÀ KẾT NỐI HÀNH LANG
VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC TỚI CẢNG CỬA NGÕ QUỐC TẾ LẠCH HUYỆN
RESEARCH ON IMPLEMENTING CONTAINER HANDLING AT RIVER
PORTS IN NORTHERN VIETNAM AND THE CONNECTION OF
MULTIMODAL TRANSPORT CORRIDORS TO LACH HUYEN
INTERNATIONAL GATEWAY PORT

NGUYỄN HỮU HÙNG*, LÊ MẠNH HÙNG

Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

*Email liên hệ: hungnh@vimaru.edu.vn

Tóm tắt

Vận tải đường thủy nội địa đóng một vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế của một quốc gia. Việt Nam có nhiều điều kiện địa lý thuận lợi có thể được tận dụng để thúc đẩy hơn nữa hiệu quả kinh tế của đất nước, chẳng hạn như nhiều con sông dài có tiềm năng phát triển vận tải đường thủy. Nghiên cứu này được tiến hành với mục tiêu phát triển vận tải đường thủy nội địa trong hệ thống sông dành cho khai thác hàng container kết nối giữa cảng biển Lạch Huyện nước sâu khu vực Hải Phòng với các khu vực hậu phương của cảng. Ngoài ra, nghiên cứu cũng cung cấp cho các bên liên quan và cơ quan quản lý nhà nước một cái nhìn tổng quan và chi tiết về nhu cầu thực tế trong việc nâng cấp các cảng sông khai thác loại hàng container đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy luồng thương mại và hỗ trợ hiệu quả cho hệ thống cảng biển nước sâu của Việt Nam, góp phần nâng cao chất lượng và tính cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics.

Từ khóa: Cảng sông, khai thác container, vận tải thủy nội địa, cảng nước sâu.

Abstract

Inland waterway transport plays a crucial role in promoting a country's economic development. Vietnam possesses favorable geographical conditions that can be leveraged to further enhance the nation's economic efficiency, such as numerous long rivers with significant potential for waterway transport development. This study was conducted with the objective of developing inland waterway transport within the river system to facilitate container cargo operations, connecting the deep-water Lach Huyen Port in Hai Phong

with its hinterland areas. Additionally, the research provides stakeholders and state management agencies with a comprehensive and detailed overview of the practical needs for upgrading river ports that handle containerized cargo, which play a key role in boosting trade flows and effectively supporting Vietnam's deep-water seaport system, thereby enhancing the quality and competitiveness of the logistics service sector.

Keywords: River port, container handling, inland waterway transport, deep water port.

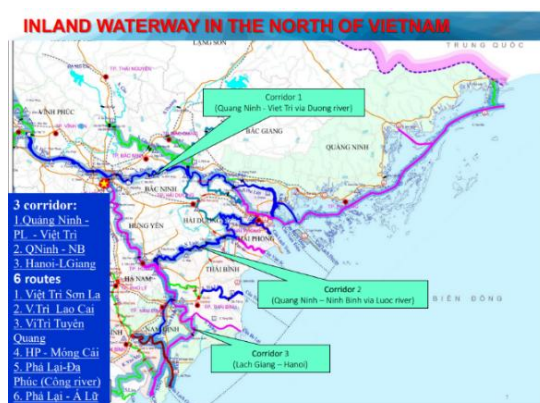
1. Giới thiệu hệ thống đường thủy phía Bắc Việt Nam

1.1. Thực trạng mạng lưới đường thủy và hành lang vận tải thủy phía Bắc Việt Nam

Hệ thống vận tải đường thủy nội địa khu vực phía Bắc Việt Nam chủ yếu dựa trên mạng lưới sông Hồng và sông Thái Bình, được kết nối thông qua sông Đuống và sông Luộc, hình thành một mạng lưới giao thông thủy quan trọng tại vùng đồng bằng Bắc Bộ. Mạng lưới này tạo điều kiện liên kết giữa các khu vực nội địa và các cảng biển duyên hải thông qua hai tuyến chính: Tuyến Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh qua sông Đuống và tuyến Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh qua sông Luộc [1]. Các tuyến đường thủy này đóng vai trò thiết yếu trong việc hỗ trợ vận chuyển hàng hóa, giảm tải áp lực cho giao thông đường bộ và thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực.

1.2. Cảng cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện và kết nối đường thủy nội địa đến cảng

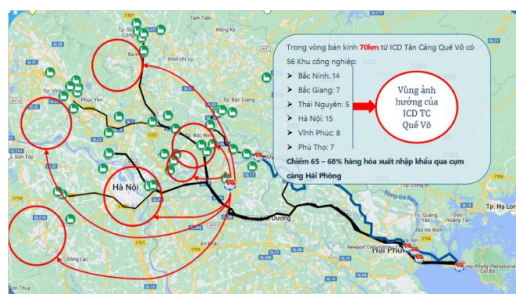
Ở vùng duyên hải phía Bắc, Cảng Lạch Huyện hiện tại bao gồm 6 bến cảng, được phát triển bởi ba nhà đầu tư khác nhau. Trong số đó, Tổng Công ty Tân Cảng Sài



Hình 1. Hệ thống hành lang vận tải thủy nội địa khu vực phía Bắc Việt Nam

Gồm đảm nhận việc xây dựng bến số 1 và số 2, với tổng kinh phí vượt mức 7.000 tỷ đồng và bắt đầu hoạt động từ năm 2018. Tiếp đến, bến số 3 và số 4 được cấp phép xây dựng vào ngày 9/10/2019, do Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng - một thành viên của VIMC - phụ trách, với nguồn vốn đầu tư lên đến 6.946 tỷ đồng.

Hai bến cảng còn lại, số 5 và số 6, thuộc quyền phát triển của Công ty Cổ phần Tập đoàn Hateco (Hateco Group), dưới sự điều hành của doanh nhân Trần Văn Kỳ. Dự án này được chia thành hai giai đoạn: Giai đoạn đầu (2020-2025) với số vốn 6.072,9 tỷ đồng, và giai đoạn sau (từ năm 2030 trở đi) dự kiến bổ sung thêm 352,2 tỷ đồng.



Hình 2. Kết nối cảng sông bằng đường thủy nội địa đến khu vực Lạch Huyện, Cảng Hải Phòng

Nằm ở vị trí quan trọng giữa đảo Cát Hải và đảo Cát Bà (Hải Phòng), Cảng Lạch Huyện tọa lạc nơi sông Chanh chảy ra vịnh Bắc Bộ. Tại khu vực trung tâm luồng lạch, một ngọn hải đăng đóng vai trò định hướng cho tàu bè. Địa hình nơi đây chịu tác động của phù sa, khiến độ sâu thay đổi từ 2m đến 14m. Với lợi thế vùng nước sâu, cảng này có khả năng đón các tàu có tải trọng lớn, trở thành cảng nước sâu tiên phong tại vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc, đồng thời giữ vai trò cầu nối giao thương quốc tế quan trọng cho khu vực miền Bắc Việt Nam [2], [3].

Hệ thống liên kết giữa cảng cạn Quế Võ (Bắc Ninh) và cảng nước sâu Lạch Huyện đã hình thành một hành lang vận tải thủy nội địa hiệu quả hàng đầu tại miền Bắc. Đồng thời, các cảng sông như Tri Phương và Ninh Phúc cũng đang được đẩy mạnh phát triển nhằm nâng cao khả năng kết nối trong mạng lưới vận tải thủy nội địa. Những tuyến đường này không chỉ góp phần giảm áp lực cho giao thông đường bộ mà còn hỗ trợ phát triển logistics bền vững, đồng thời cắt giảm chi phí vận chuyển.

2. Tổng quan tình hình nghiên cứu

2.1. Tổng quan các nghiên cứu trong nước liên quan đến vận tải thủy nội địa và hệ thống cảng sông

Theo nghiên cứu của Royal HaskoningDHV (2019) [4], sự phát triển của vận tải đường thủy nội địa phụ thuộc vào nhiều yếu tố cốt lõi như sự hài hòa giữa điều kiện tự nhiên và phương tiện vận tải, cùng với khả năng điều hướng tàu bè. Báo cáo này cũng nhấn mạnh các dự án vận tải thủy cần tập trung cải thiện hiệu quả hệ thống. Để làm được điều đó, cần thông qua các bước như khảo sát, đo lường, lập kế hoạch tổng thể, đánh giá, phân tích giá trị kinh tế - xã hội, dự đoán lưu lượng hàng hóa, đầu tư hạ tầng, thiết bị, tác động môi trường. Trong khi đó, Janjevic và Ndiaye (2014) [5] đã nghiên cứu vận tải thủy trong lĩnh vực logistics đô thị, chú trọng đến vai trò của chính quyền. Họ chỉ ra loại hình vận tải này đóng góp quan trọng trong việc vận chuyển container tới nhiều thị trường khác nhau tại châu Âu, đặc biệt hiệu quả ở các thành phố có mạng lưới đường thủy dày đặc. Hơn nữa, họ cho rằng sự phát triển của vận tải thủy sẽ được thúc đẩy mạnh mẽ hơn nếu nhiều chính sách hỗ trợ tại địa phương khuyến khích hơn. Ngân hàng Thế giới, trong báo cáo "Phát triển bền vững vận tải đường thủy nội địa tại Việt Nam" [6], đã tập trung vào các khía cạnh như khung pháp lý, thể chế và tài chính để đảm bảo sự phát triển bền vững của lĩnh vực này tại Việt Nam.

Ở khu vực miền Bắc, Cảng biển Hải Phòng giữ vai trò là cửa ngõ quốc tế quan trọng, hỗ trợ xuất nhập khẩu hàng hóa cho một vùng hậu phương rộng lớn bao gồm các tỉnh phía Bắc và một phần khu vực biên giới giáp Trung Quốc. Hiện nay, kết nối vận tải từ các vùng hậu phương phía Bắc đến Cảng Hải Phòng chủ yếu dựa vào đường bộ, trong khi tiềm năng của hệ thống cảng sông và các tuyến đường thủy nội địa liên kết với cảng biển vẫn chưa được khai thác triệt để, đặc biệt trong hoạt động vận chuyển container. Thực tế cho thấy, tại Việt Nam nói chung và miền Bắc nói riêng, vẫn còn thiếu các nghiên cứu chuyên sâu về việc phát

triển vận tải container thông qua sự kết nối giữa các hệ thống cảng biển, nhất là trong lĩnh vực này. Tại miền Bắc Việt Nam, hành lang vận tải thủy nội địa duy nhất hiện nay là tuyến nối từ cảng cạn Quế Võ (Bắc Ninh) đến khu vực cảng biển Hải Phòng và cảng nước sâu Lạch Huyện [2], [3]. Dọc theo hành lang này, một số bến cảng sông như Cảng Vật Cách và Cảng Tri Phương được đánh giá có tiềm năng nâng cấp để khai thác hàng container, từ đó hình thành các tuyến vận tải thủy nội địa và vận tải đa phương thức. Đặc biệt, Cảng Vật Cách, với cơ sở vật chất sẵn có, có thể trở thành điểm tập kết và trung chuyển hàng container ra khu vực Lạch Huyện.

2.2. Các lợi ích khi tổ chức khai thác hàng container tại các hệ thống cảng sông và kết nối vận tải thủy nội địa đến các cảng biển khu vực

Việc tổ chức khai thác hàng container tại các hệ thống cảng sông kết hợp với vận tải thủy nội địa đến cảng biển mang lại nhiều lợi ích thiết thực, không chỉ đối với các doanh nghiệp logistics mà còn góp phần nâng cao hiệu quả vận hành của toàn bộ chuỗi cung ứng khu vực.

Thứ nhất, kết nối vận tải thủy nội địa giúp giảm tải áp lực cho hệ thống giao thông đường bộ và cắt giảm chi phí vận chuyển. Theo số liệu của Bộ Giao thông Vận tải (2020), chi phí vận chuyển bằng đường thủy nội địa chỉ bằng khoảng 30-50% so với đường bộ đối với hàng hóa khối lượng lớn. Việc sử dụng sà lan để chuyên chở container giữa các cảng sông như ICD Quế Võ, Tân Cảng 128, Tri Phương và hệ thống cảng biển Hải Phòng đã giúp giảm thiểu ùn tắc tại các tuyến đường huyết mạch như quốc lộ 5 hoặc cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, đồng thời góp phần phát triển hệ thống logistics bền vững.

Thứ hai, vận tải thủy nội địa mang lại giải pháp logistics xanh và thân thiện với môi trường. Tuyến vận tải mẫu ICD Quế Võ - Lạch Huyện do Bộ Giao thông vận tải chỉ đạo từ năm 2020 đã minh chứng khả năng cắt giảm lượng khí thải nhà kính, tiết kiệm nhiên liệu và nâng cao hiệu quả vận hành nhờ năng suất vận chuyển cao của sà lan. Mô hình này phù hợp với xu hướng phát triển logistics xanh, một yêu cầu ngày càng được chú trọng trong các chuỗi cung ứng toàn cầu.

Thứ ba, tổ chức khai thác hàng container tại cảng sông giúp tăng tính linh hoạt và chủ động cho doanh nghiệp trong sản xuất và giao nhận. Việc thực hiện thủ tục hải quan và giao nhận hàng hóa ngay tại cảng sông gần nhà máy cho phép rút ngắn thời gian, giảm thiểu rủi ro về độ trễ, đặc biệt trong bối cảnh hạ tầng giao thông đường bộ thường xuyên quá tải. Điều này được

khẳng định qua khảo sát ý kiến của các doanh nghiệp như SITC Đình Vũ, Tân Cảng Hải Phòng và Nam Dương Logistics, cho thấy phần lớn doanh nghiệp đánh giá cao tính hiệu quả và ổn định của phương thức này. Là một thành phần thiết yếu trong chuỗi cung ứng, cảng biển cần sở hữu sự linh hoạt để đáp ứng nhu cầu đa dạng từ các bên liên quan và thích nghi với những biến động không ngừng trong môi trường thương mại [7]. Các dịch vụ mà cảng sông hoặc cảng cạn kết nối qua đường thủy nội địa cung cấp khi xử lý hàng container có thể tương đồng đến 80% với cảng biển, qua đó nâng cao tính linh hoạt và gia tăng giá trị cho hoạt động của cảng biển. Từ góc độ chiến lược, cảng biển có thể mở rộng phạm vi hoạt động bằng cách kéo dài dịch vụ vào sâu trong khu vực hậu phương thông qua việc đầu tư trực tiếp hoặc thiết lập quan hệ hợp tác chiến lược với các cảng cạn có kết nối thủy nội địa hoặc cảng sông [8].

Nhờ sự hỗ trợ từ các cảng cạn kết nối vận tải thủy nội địa và cảng sông, mô hình kết hợp này mang lại cho doanh nghiệp trong khu vực các giải pháp logistics ổn định, bền vững, đồng thời thân thiện với môi trường và xã hội. Hơn nữa, việc sử dụng sà lan cùng với thủ tục thông quan và giao nhận hàng hóa tại cảng sông gần nhà máy giúp doanh nghiệp chủ động hơn trong kế hoạch sản xuất nhờ thời gian giao nhận được rút ngắn, đồng thời giảm thiểu rủi ro cho hàng hóa.

3. Phương pháp nghiên cứu

3.1. Phương pháp thu thập dữ liệu

Nghiên cứu sử dụng phương pháp phỏng vấn trực tiếp chuyên gia, xây dựng bộ câu hỏi để đánh giá ý kiến các chuyên gia. Các chuyên gia là các cá nhân đến từ đơn vị kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa khu vực phía Bắc như: Công ty TNHH tiếp vận SITC Đình Vũ, Công ty Cổ phần Tiếp vận Nam Dương, Công ty Cổ phần Vận tải thủy Tân Cảng và các đơn vị kinh doanh cảng có tiếp nhận sà lan như: Công ty Cổ phần Tân Cảng 128, Công ty Cổ phần Cảng Mipec, Công ty TNHH Cảng Container Quốc tế Tân Cảng Hải Phòng. Sau khi cân nhắc tình hình nghiên cứu và các nguồn lực có sẵn, nhà nghiên cứu đã quyết định sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính. Điều này là do việc tập trung vào đánh giá các phương thức vận tải đường thủy nội địa vận chuyển container bằng sà lan trên tuyến đường thủy nội địa sông Cẩm - sông Kinh Thầy - sông Đuống. Phương pháp của tác giả không liên quan đến thống kê hay mô hình kinh tế lượng để xác minh giả thuyết. Hơn nữa, không có đủ số liệu thống kê có sẵn để nhà nghiên cứu có thể đưa ra những kết luận chính xác.

3.2. Câu hỏi phỏng vấn và thiết kế triển khai

Có một số câu hỏi phỏng vấn cần được phát triển trong nghiên cứu. Những câu hỏi phỏng vấn này được tóm tắt như sau:

Câu hỏi 1: Trao đổi với các chuyên gia về điều kiện khai thác của tuyến luồng sông sông Cẩm - sông Kinh Thầy - sông Đuống.

Câu hỏi 2: Tính khả thi trong việc hình thành hàng lang vận tải đường thủy nội địa vận chuyển container trên hệ thống sông sông Cẩm - sông Kinh Thầy - sông Đuống.

Câu hỏi 3: Tính khả thi trong việc tổ chức khai thác hàng container tại các bến cảng sông, điều kiện cơ sở vật chất liệu có đảm bảo.

Câu hỏi 4: Tính khả thi trong việc tổ chức khai thác hàng container kết hợp vận tải đa phương thức thủy nội địa và đường bộ đối với hàng container.

4. Phân tích kết quả nghiên cứu và giải pháp

Trong phần điều kiện địa lý khai thác của khu vực nghiên cứu. Hiện tại, phương tiện vận tải trên tuyến (loại sà lan) trọng tải 128TEUs có thể hoạt động thông suốt với chiều dài toàn tuyến khoảng 120km từ Cảng biển Hải Phòng về đến Cảng cạn (ICD) Tân Cảng Quế Võ qua các tuyến sông Cẩm - sông Kinh Thầy - sông Thái Bình - sông Đuống.

Xét về tiềm năng triển khai tuyến vận tải thủy nội địa kết nối các cảng sông trong khu vực nghiên cứu và khả năng đáp ứng khai thác của đội phương tiện sà lan chở container, từ năm 2020, Bộ Giao thông Vận tải đã chỉ đạo xây dựng tuyến vận tải thủy kiểu mẫu từ ICD Tân Cảng Quế Võ đến cảng biển Hải Phòng. Đây là bước đi nhằm phát triển hệ thống vận tải thủy đa phương thức, tận dụng hiệu quả hạ tầng sẵn có ở cả Bắc Ninh và Hải Phòng, nơi đã hình thành các cảng đường thủy và ICD với điều kiện khai thác thuận lợi cho vận chuyển container.

Nằm trên địa bàn huyện Quế Võ (Bắc Ninh), ICD Quế Võ do Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn đầu tư có diện tích hiện hữu 9,6ha và dự kiến mở rộng lên đến 100ha trong thời gian tới. Vào năm 2021, Bộ Giao thông Vận tải chính thức công nhận ICD Quế Võ là cảng cạn, đồng thời Bộ Tài chính cũng xác định đây là địa điểm đủ điều kiện thực hiện thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu. Xét về năng lực, ICD này sở hữu cảng thủy nội địa dài 650m cầu tàu, có khả năng tiếp nhận sà lan với trọng tải tối đa tương đương 160TEUs. Cơ sở hạ tầng tại đây còn được trang bị 5 cầu bờ Liebherr, mỗi chiếc có sức nâng 45 tấn và tầm với đạt 30t.

Tại địa bàn Hải Phòng, khu vực cảng nước sâu Lạch Huyện hiện có Bến cảng TC-HICT sở hữu khu vực chuyên biệt dành cho phương tiện thủy nội địa hoạt động, với tổng diện tích lên tới 41ha. Bến cảng này bao gồm 750m cầu chính có thể tiếp nhận tàu trọng tải lên tới 132.000DWT và 150m bến dành riêng cho phương tiện sà lan. Khu vực này hiện được trang bị 2 cầu bờ, cho phép đồng thời tiếp nhận 2 sà lan container có tải trọng 160TEUs. Ngoài ra, tại Lạch Huyện đã có thêm hai bến cảng mới được cấp phép khai thác, trong đó có khu cầu cảng phục vụ riêng cho sà lan container.

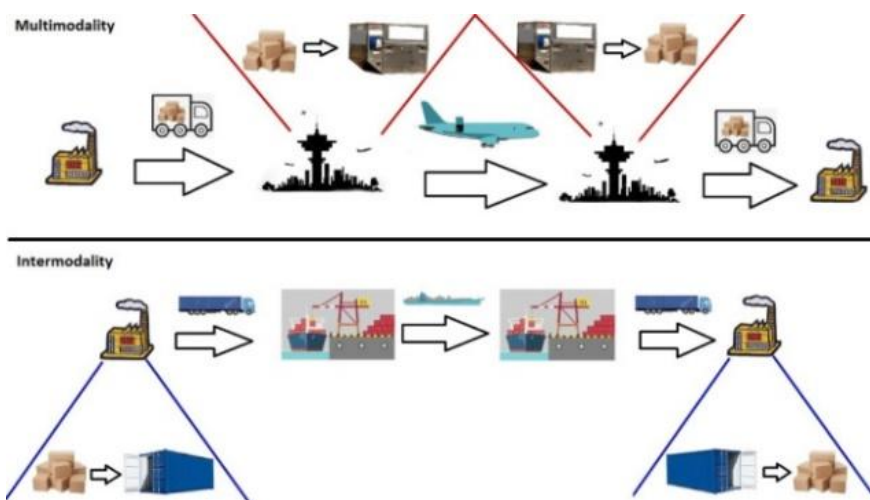
Bên cạnh đó, hệ thống cảng dọc sông Cẩm của Hải Phòng còn có Tân Cảng - 128 với diện tích 2ha và chiều dài cầu cảng đạt 422m, bao gồm 1 cầu bến và 1 cầu bờ sẵn sàng tiếp nhận phương tiện thủy. Riêng Cảng Vật Cách đang trong quá trình được cải tạo, nâng cấp nhằm mở rộng năng lực tiếp nhận tàu có tải trọng tới 5.000 tấn. Tuy nhiên, cảng này hiện vẫn chủ yếu phục vụ hàng hóa ngoài container, và chỉ khai thác container với số lượng hạn chế so với các cảng sông khác trong khu vực. Liên quan đến tính khả thi trong việc tổ chức khai thác hàng container kết hợp vận tải đa phương thức thủy nội địa và đường bộ đối với hàng container. Khi sà lan container tập kết tại các bến cảng sông trên sông Cẩm như Vật Cách, Tân Cảng 128 hay các hệ thống cảng sông khác đều có trung chuyển tiếp container bằng phương tiện đường bộ ra khu vực Lạch Huyện. Hiện tại khu vực Lạch Huyện với bến cảng của Công ty TNHH Cảng Container Quốc tế Tân Cảng Hải Phòng mới chỉ có 2 cầu bến khai thác sà lan thủy nội địa, vì lý do đó hệ thống các bến cảng sông bên trong sẽ là nơi tập kết tạm hàng hóa chia sẻ áp lực với hệ thống bến cảng nước sâu ngoài khu vực Lạch Huyện. Việc trung chuyển đường bộ từ hệ thống cảng sông khu vực sông Cẩm ra Lạch Huyện chỉ mất 30 phút.

5. Giải pháp

5.1. Giải pháp mô hình kết nối hành lang vận tải thủy nội địa

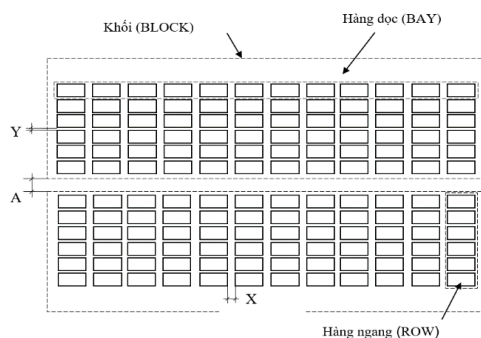
Để có sự kết nối hành lang này, yêu cầu khách quan là phải xây dựng mô hình Giao thông liên phương thức (Intermodal Transport).

Ở mô hình này, hàng hóa được chuyển thẳng từ xe tải hoặc rơ moóc, từ đó giảm thời gian bốc xếp, giảm thời gian tàu chờ đợi trên các tuyến vận tải. Mô hình áp dụng phương thức đường bộ tại hai đầu vận chuyển. Ngoài ra, giảm khí thải là lợi ích bên lề của mô hình khi các hoạt động trong giai đoạn sau hoặc trước vận tải được giảm thiểu.



Hình 3. Mô hình giao thông đa phương thức

Mở rộng hơn, mô hình tiến đến Giao thông đa phương thức (Multimodal Transport). Thay vì chỉ gồm đường bộ, đường thủy như trên, mô hình cho phép đường thủy có thể kết hợp với các phương thức khác để tối ưu. Hình 4 cho biết 3 phân tầng của mô hình. Tầng đầu dành cho hoạt động logistics thực hiện trong phạm vi cảng nội địa; tầng 2 dành cho hoạt động trên ngoài phạm vi, có sự góp mặt của công ty logistics thuê ngoài; tầng cuối tập trung hoạt động sản xuất hoặc bán lẻ tại thị trường. Sự đóng góp của vận tải thủy chủ yếu xuất hiện tại tầng 2.



Hình 4. Quy hoạch bãi chứa container

5.2. Giải pháp quy hoạch cơ sở hạ tầng đảm bảo năng lực khai thác hàng container

Các hệ thống cảng sông cần quy hoạch khu vực bãi chứa container đảm bảo các yếu tố như sau:

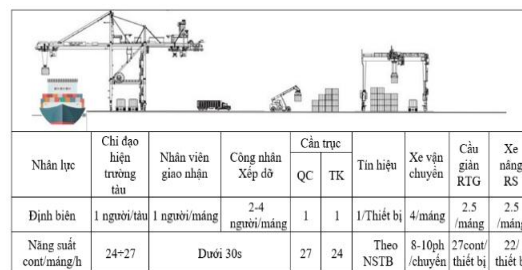
- Khoảng cách tối thiểu giữa các hàng dọc ở cùng một khối: $X = 0,5m$;
- Khoảng cách tối thiểu giữa các hàng ngang ở cùng một khối là: $Y = 0,2m$;
- Khoảng cách tối thiểu giữa các khối kề cận nhau là: $A = 1,5m$.

- Các container phải được xếp vào đúng nơi quy định và cân bằng trên mặt bãi.

- Các container xếp chồng lên nhau phải đúng kích cỡ. Các góc chịu lực (góc lỗ chốt) của các container phía trên phải đặt trùng với các góc chịu lực của container phía dưới.

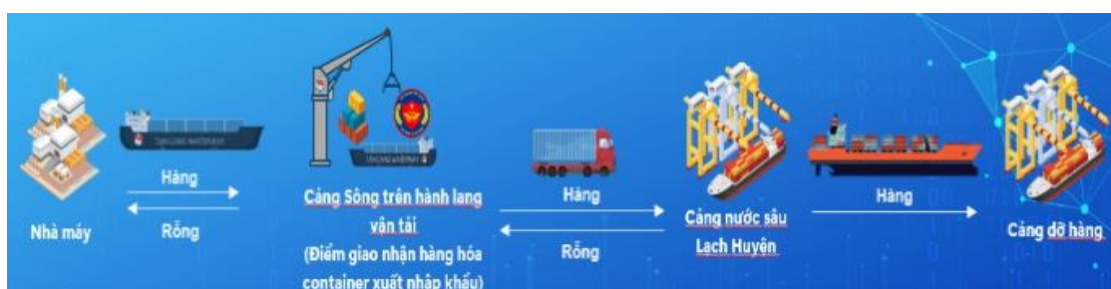
- Các container ở hàng dưới cùng: Các góc chịu lực (góc lỗ chốt) của các container phải được đặt hết lên các trụ bê tông được thiết kế để xếp container đặt trên bãi (nếu có). Các container đặc biệt chứa hàng bao gồm: Container mở nóc (Open top Container), Container mặt bằng (Platform Container), Container mặt bằng có 2 vách đầu (Platform Based Container), Container vách dọc mở (Side Open Container), Container chở súc vật (livestock/Pen Container). Quy định xếp chứa các container loại này như sau:

- Phải bố trí khu vực xếp phù hợp. Các container phải xếp ngay ngắn, chắc chắn trên mặt bãi, khoảng cách giữa các container tính cả hàng tối thiểu là $0,5m$.



Hình 5. Triển khai sơ đồ công nghệ xếp dỡ container

Ngoài ra các cảng sông cần xây dựng quy trình công nghệ khai thác hàng container đạt yêu cầu và đầu tư trang thiết bị khai thác container phù hợp.



Hình 6. Mô hình hợp tác cảng sông, cảng biển nước sâu và hãng tàu

5.3. Giải pháp liên kết khai thác giữa cảng sông với hãng tàu và hệ thống cảng biển nước sâu khu vực Lạch Huyện

Hầu hết các cảng và depot tại Hải Phòng đều tập trung ở Khu Kinh tế Đình Vũ và Nam Đình Vũ, dẫn đến việc khách hàng, dù ở bất kỳ khu vực nào trên địa bàn Hải Phòng, đều phải đến khu vực này để nhận vỏ container hoặc trả vỏ rỗng. Trong khi đó, các cảng cạnh khác nằm rải rác trên các tuyến vành đai như Hải Phòng - Hà Nội, Hải Phòng - Bắc Ninh, Hải Phòng - Hải Dương lại khó có thể cạnh tranh với các depot quanh khu vực Đình Vũ. Đặc trưng của miền Bắc cũng như toàn Việt Nam là sự chiếm ưu thế của vận tải đường bộ. Tuy nhiên, vận tải thủy nội địa tại miền Bắc gần đây đã bắt đầu ghi nhận những dấu hiệu phát triển tích cực. Vì vậy, nếu khách hàng ở Hà Nội hoặc Bắc Ninh muốn lấy vỏ rỗng từ các ICD tại đây, số lượng vỏ thường không dồi dào do chúng phải được vận chuyển từ các cảng tại Hải Phòng về. Do đó, các cảng sông khi cân nhắc chuyển đổi sang khai thác container cần xây dựng chính sách hợp tác với các hãng tàu, nhằm biến bãi cảng của mình thành điểm tập kết vỏ container, phục vụ nhu cầu nhận vỏ cho chủ hàng xuất khẩu và trả vỏ từ chủ hàng nhập khẩu sau khi rút hàng.

Dưới đây là một số tiêu chí mà các hãng tàu container có thể xem xét khi hợp tác với các doanh nghiệp vận hành cảng sông, để cho phép bãi cảng trở thành nơi tập kết vỏ container:

- Là đối tác thường xuyên của hãng tàu, liên tục mang lại sản lượng ổn định và cao.
- Có uy tín tốt, không dính líu đến các tranh chấp tiêu cực trong lĩnh vực logistics hoặc các ngành liên quan.
- Sở hữu kiến thức chuyên môn sâu về container, bao gồm các loại container, chứng chỉ giám định và sửa chữa, cũng như hiểu rõ đặc điểm kỹ thuật của container.

Bên cạnh việc thiết lập quan hệ hợp tác với các

hãng tàu, các cảng sông cần chủ động kết nối với các cảng biển nước sâu tại khu vực Lạch Huyện để trở thành một phần mở rộng của hệ thống cảng biển này. Ví dụ, các cảng sông có thể đảm nhận vai trò tập kết container, vận chuyển bằng sà lan đến cảng, lưu trữ container tại bãi, và phối hợp với phương tiện vận tải đường bộ để chuyển hàng ra cảng nước sâu Lạch Huyện phục vụ khách hàng.

Trong mô hình hợp tác đề xuất trên, các đơn vị khai thác cảng sông sẽ là đơn vị có trách nhiệm vận chuyển container hàng/ rỗng về các cảng khu vực Hải Phòng theo đúng cam kết và quy định giữa đơn vị cảng và Hãng tàu. Sau đó khi container hàng/ rỗng được vận chuyển bằng đường thủy nội địa tập kết tại bãi các cảng sông, các cảng sông sẽ tiến hành vận tải tiếp chặng đường bộ ra hệ thống cảng nước sâu. Để làm được việc này, cảng sông cần bám sát kế hoạch tàu khai thác tại các cảng nước sâu khu vực Lạch Huyện và phối hợp với cảng khu vực Lạch Huyện về kế hoạch hạ bãi.

6. Kết luận

Nghiên cứu này đã cung cấp nhiều thông tin quý giá và hữu ích cho sự phát triển bản thân của tác giả. Nghiên cứu đã mang lại cơ hội rất tốt cho tác giả để học cách thực hiện nghiên cứu một cách đúng đắn và tác giả đã khám phá những điều mới mẻ về logistics nói chung và vận tải đường thủy nội địa nói riêng. Tuy nhiên, nghiên cứu vẫn tồn tại một số hạn chế. Thứ nhất, do vận tải đường thủy nội địa chưa được chú trọng đúng mức, dữ liệu và tài liệu tham khảo về lĩnh vực này còn thiếu, dẫn đến khó khăn trong việc xác minh một số thông tin từ các chuyên gia. Thứ hai, nghiên cứu chủ yếu tập trung vào ý kiến chuyên gia mà chưa thu thập dữ liệu từ khách hàng hoặc các công ty vận tải, khiến góc nhìn chưa thực sự toàn diện.

Để khắc phục các hạn chế này, các nghiên cứu trong tương lai nên mở rộng phạm vi khảo sát, bao gồm cả ý kiến từ khách hàng, nhà cung cấp dịch vụ logistics và các bên liên quan khác. Ngoài ra, cần tiến hành các phân tích định lượng, chẳng hạn như dự báo lưu lượng

hàng hóa hoặc đánh giá tác động kinh tế - môi trường, để củng cố tính thuyết phục của các giải pháp đề xuất. Việc phát triển các mô hình mô phỏng vận tải đa phương thức hoặc ứng dụng công nghệ số trong quản lý cảng sông cũng là hướng nghiên cứu tiềm năng, góp phần nâng cao hiệu quả và tính cạnh tranh của hệ thống logistics đường thủy nội địa Việt Nam.

Lời cảm ơn

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong đề tài mã số: **DT24-25.120**.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Quyết định số 1829/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ: *Phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*.
- [2] <https://hhit.com.vn/vn/co-so-ha-tang-thiet-bi.html>.
- [3] Tổng Công ty Tân Cảng Hải Phòng (TC - HICT), *Hệ thống cảng nước sâu - Cảng Container QT Tân Cảng - Hải Phòng (TC-HICT)*.
<https://saigonnewport.com.vn/cang-cong-ty/cang-container-quoc-te-tan-cang-hai-phong-tc-hict>.
- [4] Royal HaskoningDHV. (2019). *Inland waterways transportation (IWT)*.
<https://www.royalhaskoningdhv.com/en-gb/markets/inland-waterways-transport-iwt/5810>.

- [5] Janjevic, M., & Ndiaye, A. B. (2014). *Inland waterways transport for city logistics: A review of experiences and role of local public authorities*. WIT Transactions on TheBuilt Environment, Vol.138, pp.279-290.
- [6] Hoang, D. A., Lam, Y. Y., Amos, P., Reddel, P., Phuong, P. T., & Hien, N. T. P. (2019). *Sustainable Development of Inland Waterways Transport in Vietnam: Strengthening the Regulatory, Institutional and Funding Frameworks*. Washington, D.C.: World Bank Group.
- [7] Paixão, A.C., & Marlow, P.B. (2003). *Fourth generation ports - a question of agility?*, International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 33, 355-376.
- [8] Notteboom, T. E., & Rodrigue, J. P. (2005). *Port regionalization: towards a new phase in port development*. Maritime Policy & Management, Vol.32(3), pp.297-313.
<https://doi.org/10.1080/03088830500139885>.

Ngày nhận bài:	08/04/2025
Ngày nhận bản sửa:	16/04/2025
Ngày duyệt đăng:	16/04/2025