

# Định hướng và giải pháp chủ yếu để phát triển hợp tác xã vận tải thủy - bộ nội địa ở đồng bằng sông Cửu Long

ThS. TRẦN NGỌC HẠNH  
Trưởng Cao đẳng nghề GTVT TW III

**Tóm tắt:** Định hướng và những giải pháp chủ yếu để thúc đẩy mô hình hợp tác xã vận tải (HTXVT) thủy - bộ nội địa ở đồng bằng sông Cửu Long phát triển là một trong những nhiệm vụ quan trọng của ngành GTVT, nhằm thực hiện quy hoạch phát triển GTVT vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long mà Thủ tướng đã phê duyệt tại Quyết định số 11/2012/QĐ-TTg, ngày 10/02/2012.

**Abstract:** The orientation and solutions of developing transportation cooperative patterns in dong bang song Cuu Long, which the minister had signed the Act number 11/2012/QĐ-TTG at 10/02/2012, is one of the important mission of transportation, plan and develop the transportation in both road and waterway in dong bang song Cuu Long.

## 1. Đặt vấn đề

Những thập niên cuối thế kỷ XX và đầu thế kỷ XXI, bối cảnh thế giới đã có những biến chuyển to lớn và sâu sắc, ảnh hưởng toàn diện đến mọi mặt đời sống xã hội của các quốc gia, trong đó có Việt Nam, nổi bật là: Quá trình quốc tế hóa sản xuất, sự phát triển của khoa học và công nghệ, đặc biệt là công nghệ thông tin cả công nghệ sinh học đã trở thành lực lượng sản xuất trực tiếp, thúc đẩy phát triển kinh tế, làm chuyển dịch nhanh cơ cấu kinh tế và phân công lao động diễn ra ngày càng sâu rộng, làm biến đổi sâu sắc các lĩnh vực của đời sống xã hội.

Ngày 10/02/2012, Thủ tướng Chính phủ đã ký quyết định phê duyệt quy hoạch phát triển GTVT vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng 2030. Với những cơ hội này, vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long sẽ có điều kiện phát triển, trong đó có ngành vận tải thủy - bộ nội địa.

Mô hình HTXVT nội địa ở đồng bằng sông Cửu Long là một trong những thành phần kinh tế quan trọng, và là bộ phận hợp thành của ngành GTVT của vùng. Trong thời gian qua, HTXVT đã góp phần không nhỏ vào việc thúc đẩy nông nghiệp phát triển, vốn là thế mạnh của vùng.

Với 178 HTXVT (quý I/2013), chiếm 11% tổng số HTX, đảm nhận 98% khối lượng vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường thủy, 45% khối lượng vận tải hàng hóa bằng đường bộ, 7% lượng vận tải hành khách bằng đường bộ, giải quyết việc làm cho hơn 98 ngàn lao động, góp phần xóa đói, giảm nghèo, phân công lao động, tác động trực tiếp đến sự phát triển kinh tế của vùng. Tuy nhiên, các HTX hoạt động còn manh mún, nhỏ lẻ, thiếu bền vững, chưa tạo được sự

hấp dẫn thu hút được người kinh doanh vận tải cá thể vào hợp tác. Chính vì vậy, cần phải có các giải pháp để phát triển mô hình HTX trong thời gian tới.

## 2. Nội dung

### 2.1. Định hướng, quan điểm phát triển

#### 2.1.1. Định hướng phát triển

Phát triển HTX phải gắn bó mật thiết với thực hiện đường lối và chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của khu vực và cả nước, phải gắn với: “Đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá” ở nông thôn, xây dựng mối quan hệ sản xuất phù hợp theo định hướng xã hội chủ nghĩa, cần phải coi phát triển HTXVT như là một “tế bào” của nền kinh tế thị trường, nhằm phát huy cao độ các nguồn lực của nhân dân ở từng địa phương và cả khu vực. Đẩy mạnh phát triển HTXVT phải nhằm đạt mục đích giải phóng và phát triển mạnh mẽ lực lượng sản xuất tại chỗ, phát huy mọi tiềm năng và nguồn lực ở từng địa phương, tạo bước đột phá về chuyển dịch cơ cấu kinh tế trong nông nghiệp ở khu vực này, nâng cao chất lượng và sức cạnh tranh của hàng nông sản.

Đi cùng với phát triển các HTXVT phải gắn với phát triển khoa học và công nghệ, giáo dục và đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, tạo điều kiện cho người dân ở vùng này tiếp cận với khoa học công nghệ hiện đại. Lấy mô hình HTXVT thủy - bộ, hoạt động theo phương thức điều hành sản xuất kinh doanh tập trung làm trung tâm, làm mô hình chỉ đạo phát triển.

Thông qua phát triển HTXVT trước hết giúp cho công việc hiện đại hóa, chuyên nghiệp hóa ngành vận tải tiến nhanh, đáp ứng nhu cầu thị trường ngày càng hội nhập và mở rộng, giải quyết việc làm, khuyến khích người dân làm giàu, phát triển hệ thống an sinh xã hội. Trong xu thế hội nhập hiện nay cần vận động, khuyến khích những người kinh doanh vận tải cá thể vào làm ăn tập thể, qua đó nâng cao đời sống của họ, đồng thời nâng cao được năng lực cạnh tranh trong nền kinh tế.

Phát triển HTXVT theo hướng đa ngành nghề mở rộng trong mọi lĩnh vực, ngành nghề kinh doanh mà xã hội có nhu cầu. Cần hướng tới mục tiêu tuyệt đại bộ phận người dân vùng này có kinh doanh vận tải thủy - bộ nội địa đều tham gia HTX, thúc đẩy, khuyến khích liên doanh, liên kết giữa các HTX và giữa các HTX với các tổ chức, các doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế khác, mở rộng ngành nghề và quy mô sản xuất kinh doanh với định hướng đến năm 2015 phấn đấu tăng tổng xã viên từ 1,5 - 2 lần so với hiện nay, năng lực vận tải đáp ứng từ 50 - 65% nhu cầu vận tải nội địa, giá trị sản xuất kinh doanh của các HTXVT chiếm

từ 10 - 15% tổng giá trị sản phẩm toàn Ngành. Coi đây là nhiệm vụ trọng tâm và nội dung quan trọng nhất trong chiến lược phát triển của ngành GTVT.

Đồng bằng sông Cửu Long là một vùng trọng điểm sản xuất lương thực, hàng nông sản đồng thời cũng là vùng trọng điểm chăn nuôi gia súc, gia cầm, thủy sản của cả nước và hàng cát đá VLXD... với khối lượng ngày càng lớn. Phát triển mạnh các HTXVT thủy - bộ nội địa sẽ vận chuyển khối lượng nguyên vật liệu chế biến cùng sản phẩm thức ăn cho chăn nuôi, lúa, gạo, thực phẩm, trái cây... về cung cấp cho TP. Hồ Chí Minh, khu vực miền Đông Nam bộ và xuất khẩu. Qua đó, góp phần đẩy mạnh sự giao lưu kinh tế - xã hội giữa đồng bằng sông Cửu Long với các vùng miền nói chung, tạo điều kiện xóa dần khoảng cách chậm phát triển kinh tế giữa vùng này với các vùng khác trong cả nước.

Đồng bằng sông Cửu Long với hệ thống kênh rạch chằng chịt, giao thông chủ yếu là đường thủy, dân cư đông (chiếm 19% dân số cả nước), lao động trẻ, học vấn chưa cao, kinh tế còn khó khăn nhưng họ lại có kinh nghiệm làm ăn ở vùng sông nước, cho nên họ quen với công việc vận tải thủy nội địa. Đẩy mạnh phát triển HTXVT thủy - bộ nội địa sẽ tận dụng được lực lượng lao động này, góp phần vào chuyển dịch cơ cấu lao động của vùng.

Thông qua mô hình HTX nhà nước không cần đầu tư vốn chỉ cần hướng dẫn tổ chức, giúp đỡ đào tạo nguồn nhân lực quản lý, hỗ trợ một phần nhỏ (5 - 8%) vốn ban đầu từ quỹ phát triển HTX... còn lại xã viên sẽ tự vay vốn ngân hàng thương mại, mua sắm phương tiện để kinh doanh tự chịu trách nhiệm với đồng vốn mình vay. Việc thu hồi vốn tương đối thuận lợi vì nguồn hàng hoá rất phong phú và đa dạng, chủ phương tiện vận tải đều có mua bảo hiểm... đây là một yếu tố quan trọng đảm bảo thành công khi thực hiện chính sách khuyến khích phát triển sản xuất kinh doanh ở nông thôn, góp phần giải được bài toán xóa đói giảm nghèo ở vùng đồng bằng sông Cửu Long một cách hiệu quả và cũng là giải quyết ổn định khâu vận chuyển sản phẩm nông, công nghiệp hiện nay và tương lai.

Phát triển HTXVT sẽ tạo cơ sở pháp lý bình đẳng cho các thành phần kinh tế hoạt động trong lĩnh vực GTVT, bằng những chính sách ưu tiên, ưu đãi khi các HTXVT tham gia một số ngành nghề như: Dịch vụ xếp dỡ, dịch vụ bến xe, dịch vụ tín dụng nội bộ, góp phần vào sự phát triển cân đối của nền kinh tế.

Đẩy mạnh việc tuyên truyền, phổ biến Luật HTX 2012 và các quy định liên quan đến phát triển HTXVT cần kịp thời đổi mới về phương pháp, tiến hành mở rộng, thiết thực hơn về nội dung, ngành GTVT ở từng địa phương cần có những chính sách để thu hút xã viên mới từ các cá nhân, hộ cá thể kinh doanh vận tải tham gia các HTX.

### 2.1.2. Quan điểm phát triển

Phát triển HTXVT thủy - bộ nội địa phải xuất phát từ nhu cầu thực tế của xã viên, không chủ quan duy ý chí chạy theo phong trào, đồng thời không buông lỏng việc quản lý của Nhà nước, phải hỗ trợ HTX phát triển. Phát triển HTX phải thực chất, hoạt động đúng pháp luật, hướng vào nâng cao đời sống của xã viên và hiệu quả HTX, phát triển HTXVT thủy - bộ nội địa phải vì mục tiêu phát triển kinh tế xã viên, đồng thời việc phát triển kinh tế của HTX, cùng kinh tế của xã viên ngày càng chiếm tỷ trọng cao hơn trong GDP.

Phát triển HTXVT thủy - bộ nội địa phải đáp ứng yêu cầu của quy luật quan hệ sản xuất thích ứng với tính chất, trình độ phát triển của lực lượng sản xuất, thu hút sự tham gia đông đảo của cá nhân, hộ gia đình kinh doanh nhỏ lẻ, nhằm tăng sự cạnh tranh của kinh tế xã viên và HTX; gắn kết và phục vụ mục tiêu phát triển kinh - xã hội của đất nước; tham gia vào quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế, góp phần ngày càng lớn vào việc xóa đói giảm nghèo, giải quyết việc làm và nâng cao thu nhập cho người lao động.

Phát triển HTXVT thủy - bộ nội địa phải là hạt nhân nhằm nâng cao đời sống cho xã viên, thu hút các cá nhân, hộ cá thể kinh doanh vận tải vào làm ăn tập thể có tổ chức, từ đó nâng cao được vị thế của họ trong xã hội nhằm giải quyết những mâu thuẫn giữa những người kinh doanh cá thể với nhau, từng bước hình thành văn hóa trong kinh doanh vận tải, góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông.

Phát triển HTXVT thủy - bộ nội địa là thể chế hóa chính sách phát triển kinh tế nhiều thành phần, là sự kết hợp giữa chính sách kinh tế của Nhà nước với quy luật thị trường trong thực tiễn tại địa phương.

### 2.2. Mục tiêu phát triển

*Thứ nhất:* Phát triển HTXVT thủy - bộ nội địa, nhằm mục đích thu hút những người kinh doanh cá thể, trình độ năng lực thấp liên kết lại với nhau để kinh doanh vận tải. Huy động các nguồn vốn trong dân để nâng cao năng lực, chất lượng vận tải, góp phần giải quyết vấn đề nông nghiệp, nông thôn và nông dân hiện nay.

*Thứ hai:* Thúc đẩy việc nâng cao chất lượng cán bộ quản lý, tiếp cận và huy động tối đa các nguồn vốn để đầu tư đổi mới phương tiện, tăng năng lực vận tải, từng bước nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải trong các HTX.

*Thứ ba:* Trong điều kiện cạnh tranh gay gắt và hội nhập hiện nay, nhu cầu hợp tác sẽ trở thành cấp thiết đối với người sản xuất cá thể, do vậy, phát triển HTX phải hướng tới liên kết rộng rãi các hộ sản xuất kinh doanh, các doanh nghiệp nhỏ và vừa thuộc mọi lĩnh vực, thành phần kinh tế.

*Thứ tư:* Tận dụng lợi thế của hệ thống sông ngòi sẵn có để giảm chi phí vận tải, tăng khả năng vận chuyển hàng hoá nhất là lương thực, thực phẩm, vật liệu xây dựng, đáp ứng nhu cầu của thị trường, khu vực miền Đông Nam bộ, TP. Hồ Chí Minh và xuất khẩu, góp phần tăng trưởng GDP, giải quyết việc làm, nâng cao thu nhập cho nông dân.

*Thứ năm:* Phát triển HTXVT thủy - bộ nội địa phải gắn với việc phát triển lực lượng sản xuất trong lĩnh vực vận tải thủy - bộ nội địa (nguồn nhân lực, phương tiện vận tải và quản lý) từ đó mới có HTX mạnh, quy mô vừa và lớn... làm cho kinh tế hợp tác đóng vai trò nền tảng cho phát triển ngành vận tải thủy - bộ nội địa ở đồng bằng sông Cửu Long.

### Về nhu cầu vận tải:

Theo Quyết định số 11/2012/QĐ-TTg, ngày 10/02/2012 của Thủ tướng Chính phủ "Phê duyệt qui hoạch phát triển GTVT vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030", thì nhu cầu vận tải sẽ là:

Khối lượng vận tải hành khách đạt từ 450 - 500 triệu lượt khách/năm với tốc độ tăng trung bình 5,1%/năm, trong đó năng lực thông qua các cảng

hàng không - sân bay trong vùng đạt khoảng 11,8 triệu lượt người vào năm 2020. Vận tải hành khách công cộng tại TP. Cần Thơ đạt tỉ lệ từ 10 - 15% nhu cầu đi lại và tại các vùng khác đạt tỉ lệ từ 5 - 10% nhu cầu đi lại.

Lượng vận chuyển hàng hóa đạt khoảng 100 - 110 triệu tấn/năm với tốc độ tăng trưởng bình quân 8,1%/năm, trong đó lượng hàng hóa thông qua cảng biển đến năm 2020 khoảng 58,5 triệu tấn/năm.

### 2.3. Các giải pháp phát triển

*Thứ nhất:* Từng bước, có lộ trình chuyển đổi tất cả các HTXVT nội địa sang mô hình tổ chức HTXVT thủy - bộ nội địa, hoạt động theo phương thức điều hành sản xuất kinh doanh tập trung, chấm dứt tình trạng kinh doanh manh mún, nhỏ lẻ như hiện nay.

*Thứ hai:* Từng bước hình thành các liên hiệp HTXVT thủy - bộ nội địa vững mạnh và phát triển với quy mô khác nhau, từ liên hiệp HTX huyện, tỉnh tới các Liên hiệp HTX hoạt động liên tỉnh, đây là nhân tố quan trọng bảo đảm sự phát triển vững chắc hơn của HTXVT thủy - bộ trong giai đoạn tới.

*Thứ ba:* Các sở GTVT rà soát lại tất cả các HTX, của địa phương, điều chỉnh lại tên gọi, chức năng cho đúng với thực tế ngành nghề mà HTX đang kinh doanh, yêu cầu các HTX xây dựng biểu mẫu thống kê, thống nhất trong toàn Ngành, thống kê báo cáo định kỳ về bộ phận theo dõi, cử cán bộ chuyên trách theo dõi, nắm bắt yêu cầu... và hỗ trợ HTX.

*Thứ tư:* Các HTX cử cán bộ nhân viên đi học bồi dưỡng nghiệp vụ chuyên môn, nâng cao trình độ cho cán bộ quản lý và nhân viên.

*Thứ năm:* Nhân rộng mô hình HTXVT thủy - bộ điển hình tiên tiến trong toàn vùng, coi đây là mô hình tiêu biểu phát triển.

## 3. Kiến nghị

### Đối với Chính phủ, bộ, ngành

Chính phủ sớm ban hành Nghị định hướng dẫn thi hành Luật HTX 2013, các bộ chức năng sửa đổi những văn bản cho phù hợp với Luật HTX mới. Bổ sung các quy định về chế độ báo cáo thống kê theo đặc thù hoạt động kinh doanh vận tải, theo mô hình HTX, Chính phủ quy định rõ trách nhiệm của các bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các cấp trong việc quản lý HTX nói chung, vận tải nói riêng.

Ban hành chính sách ưu tiên giảm thuế thu nhập; hỗ trợ vốn (giảm lãi suất, cho vay bằng tín chấp) cho các HTXVT các địa bàn vùng sâu, vùng xa. Kiến nghị Quốc hội sửa đổi Luật Thuế môn bài cho phép HTX chỉ nộp 01 thuế môn bài cho tất cả các phương tiện vận tải đăng ký kinh doanh trong HTX.

Bộ Tài chính nghiên cứu quy định về chế độ kế toán, hoạch toán kinh tế của các HTXVT cho phù hợp với đặc thù hoạt động kinh doanh vận tải.

Ngân hàng Nhà nước tạo điều kiện cho HTX GTVT vay vốn đổi mới phương tiện vận tải với lãi suất ưu đãi và được vay dài hạn theo các hình thức thế chấp, tín chấp, tạo nguồn vốn cho HTX GTVT đầu tư chiều sâu, đổi mới trang thiết bị, phương tiện vận tải, mở rộng sản xuất, kinh doanh.

Bộ GTVT chỉ đạo các trường trong Ngành mở các lớp bồi dưỡng, đào tạo cán bộ quản lý HTX.

### Đối với Liên minh HTX Việt Nam

Cùng với các Bộ Xây dựng chương trình đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ cán bộ quản lý HTX, đẩy mạnh việc

hướng dẫn thành lập, giải thể, sát nhập HTX. củng cố trường đào tạo cán bộ quản lý HTX trực thuộc Liên minh HTX trong phạm vi toàn quốc. Phối hợp với Bộ GTVT xây dựng chương trình chuyên môn về quản lý HTXVT.

Tiếp tục phối hợp với chính quyền các địa phương thực hiện các biện pháp tuyên truyền Luật HTX 2013, thông tin về phát triển các HTX GTVT, tổ chức hội thảo về chính sách khuyến khích HTX.

Nhân rộng mô hình HTX tiên tiến, Liên hiệp HTXVT điển hình trong toàn quốc, tổ chức tham quan, giao lưu học tập kinh nghiệm giữa các HTX.

### Đối với chính quyền các cấp

Nghiên cứu một số mô hình quản lý HTX điển hình để nhân rộng trong ngành GTVT ở địa phương.

Quy định cụ thể yêu cầu các HTXVT phải cử cán bộ, nhân viên đi đào tạo chuyên môn nghiệp vụ để nâng cao trình độ quản lý, điều hành HTX.

Rà soát và tổ chức lại các HTXVT cho phù hợp Luật HTX năm 2013, đảm bảo đúng nguyên tắc tổ chức hoạt động mà luật quy định. Tiến hành phân loại các HTX, thống nhất tên gọi theo đúng ngành nghề kinh doanh.

Triển khai thực hiện các quy định hiện hành ưu tiên, ưu đãi, hỗ trợ khuyến khích phát triển HTXVT, cho phép các HTXVT được giao đất hoặc thuê đất dài hạn để làm văn phòng, bến bãi, nhà xưởng.

Chỉ đạo các sở GTVT phân công cán bộ có trách nhiệm theo dõi, hỗ trợ HTX; hướng dẫn các HTX thống kê đầy đủ kết quả sản xuất kinh doanh hàng năm, giúp đỡ xây dựng phương án sản xuất kinh doanh của từng HTX □

### Tài liệu tham khảo

1. Bộ Kế hoạch và Đầu tư, *Một số nội dung cơ bản, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước về kinh tế tập thể*, Hà Nội, NXB. Chính trị Quốc gia, 2008.
2. Liên minh HTX Việt Nam, *100 HTX điển hình tiên tiến giai đoạn 2005 -2010*, Hà Nội, tháng 10/2010.
3. Thủ tướng Chính phủ QĐ số 11/2012/QĐ-TTg, ngày 10/02/2012, về việc: *Phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT vùng trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long đến 2020 và định hướng 2030*.
4. Ban Chấp hành Trung ương, *Kết luận của Bộ Chính trị về đẩy mạnh thực hiện Nghị quyết Trung ương 5 Khóa IX về tiếp tục đổi mới, phát triển và nâng cao hiệu quả kinh tế tập thể tháng 01/2013*.
5. Ban chỉ đạo tổng kết Nghị quyết Trung ương 5 Khóa IX (BCHTW), *Báo cáo tóm tắt tổng kết 10 năm thực hiện Nghị quyết Trung ương 5 Khóa IX về tiếp tục đổi mới, phát triển và nâng cao hiệu quả kinh tế tập thể năm 2013*.
6. Bộ GTVT, Thông tư 16/2013/TT-BGTVT, ngày 30/7/2013, *Quy định quản lý vận tải hành khách thủy từ bờ ra đảo*.
7. Bộ GTVT, Thông tư 18/2013/TT-BGTVT, ngày 06/8/2013, *Quy định về tổ chức, quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải*.
8. Liên minh HTX Việt Nam (2013), *Tài liệu Hội nghị Ban chấp hành Liên minh HTX Việt Nam lần thứ VII (khóa IV)*.
9. Liên minh HTX Việt Nam (2013), *Tài liệu Hội nghị tổng kết 10 năm thực hiện Nghị quyết TW5 khóa IX về kinh tế tập thể*.

Ngày nhận bài: 14/01/2014

Ngày chấp nhận đăng: 18/02/2014

Người phản biện: PGS. TS. Nguyễn Văn Luân  
TS. Nguyễn Văn Bằng