

PHÂN TÍCH CÁC CHỈ TIÊU CƠ BẢN CỦA HỆ THỐNG VẬN TẢI HÀNG GẠO XUẤT KHẨU BẰNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA TẠI ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

ANALYSING THE MAIN CRITERIONS ON TRANSPORTING SYSTEM FOR
EXPORTING RICE BY INLAND WATERWAY IN THE MEKONG DELTA

Nguyễn Thị Liên

Đại học Hàng hải Việt Nam

Tóm tắt: Đồng bằng sông Cửu Long gồm 13 tỉnh và thành phố, dân số khoảng 22 triệu người. Đây là hạ lưu của hệ thống sông Mê Kông, với các nhánh sông ngòi, kênh rạch chằng chịt, thuận lợi cho phát triển sản xuất nông nghiệp và hệ thống giao thông đường thủy nội địa. Hiện nay, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa chủ yếu là gạo, rau quả, thủy sản, ... trong đó: Hàng gạo xuất khẩu chiếm 95.17% tổng khối lượng gạo xuất khẩu của Việt Nam.

Bài báo tập trung phân tích các chỉ tiêu cơ bản của hệ thống vận tải hàng gạo xuất khẩu tại Đồng bằng sông Cửu Long bao gồm: Chỉ tiêu dự báo về khối lượng gạo xuất khẩu; chỉ tiêu tuyến luồng đường thủy nội địa; chỉ tiêu phương thức vận tải thủy nội địa; chỉ tiêu phương tiện vận tải thủy nội địa và chỉ tiêu cảng xếp dỡ hàng gạo xuất khẩu góp phần thúc đẩy phát triển hệ thống vận tải thủy nội địa khu vực Đồng bằng sông Cửu long.

Từ khóa: Hệ thống vận tải, hàng gạo xuất khẩu, đường thủy nội địa, Đồng bằng sông Cửu Long.

Chỉ số phân loại: 3.2

Abstract: The Mekong Delta consists of 13 provinces and cities, its population is over 22 million people. The downstream of the Mekong river system contains branches of rivers, interlaced canals and advantages for main exported goods such as rice, vegetable, seafood, ... Specially, the amount of exported originating from the Cuu Long Delta is proportional to 95.17% of Vietnam exported rice.

The article concentrates on analysis of main criterions of the exporting rice system in the Mekong Delta such as: Expected export volume of rice; quantitative of inland waterways; target of inland waterway transport; inland waterway means and port of turn around for exporting rice in order to improve inland water transport system.

Keywords: Transporting system, rice export, inland waterway, the Mekong Delta.

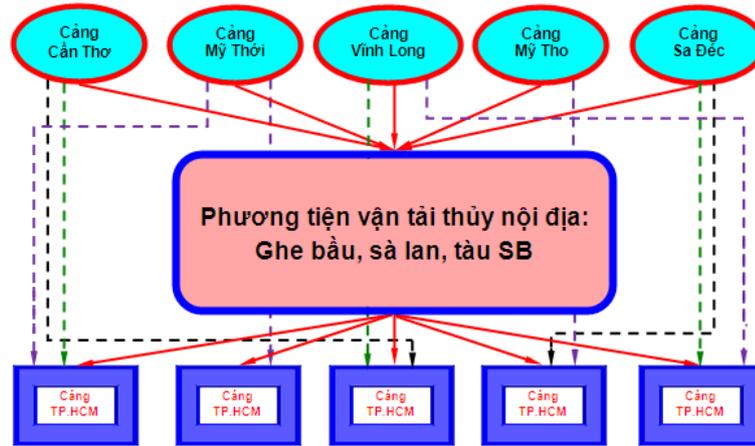
Classification number: 3.2

1. Mô hình hệ thống vận tải gạo xuất khẩu tại Đồng bằng sông Cửu long bằng đường thủy nội địa

Tác giả lựa chọn năm cảng thủy nội địa phục vụ xuất khẩu hàng gạo tại Đồng bằng sông Cửu Long, gồm cảng: Cần Thơ, Mỹ Thới, Vĩnh Long, Mỹ Tho và Sa Đéc. Theo số liệu thống kê, hàng hóa xuất khẩu được

vận tải bằng phương tiện thủy nội địa tại khu vực, chủ yếu [1, 3]: Ghe bầu trọng tải 300 tấn - 500 tấn, sà lan và tàu SB trọng tải 1.000 tấn - 3.000 tấn, để vận tải hàng hóa đến cảng đầu mối là Thành phố Hồ Chí Minh.

Sơ đồ hệ thống vận tải thủy nội địa được xây dựng và mô tả theo hình 1.



Hình 1. Mô hình hệ thống vận tải thủy nội địa tại Đồng bằng sông Cửu Long phục vụ xuất khẩu gạo

2. Phân tích và đánh giá chỉ tiêu cơ bản của hệ thống vận tải thủy nội địa tại đồng bằng sông Cửu Long

2.1. Phân tích và đánh giá chỉ tiêu dự báo khối lượng hàng gạo xuất khẩu

Tại Việt Nam, đến năm 2030 dân số dự báo khoảng 115 triệu người, đến năm 2050, dự báo là 130 triệu người. Để đảm bảo an ninh lương thực trong nước và nhu cầu xuất khẩu gạo như hiện nay, Chính phủ đã chỉ đạo các Bộ, ngành và địa phương duy trì ổn định 4,3 triệu ha đất canh tác nông nghiệp [3].

Theo thống kê, số liệu dự báo xuất khẩu gạo của Việt Nam trong các giai đoạn, được mô tả chi tiết trong bảng 1 và bảng 2 [1, 2].

Phân tích kết quả của bảng 1 dự báo rằng: Khối lượng gạo xuất khẩu trong năm năm tới, giai đoạn (2021 - 2025) đều đạt trung bình mức 6,822 triệu tấn/năm, tăng khoảng 1,22 triệu tấn so với năm năm trước (2013 - 2017).

Phân tích kết quả của bảng 2 dự báo rằng: Khối lượng gạo xuất khẩu trung bình đến năm 2020 đạt khoảng 7,0 triệu tấn/năm, năm 2025 là 7,5 triệu tấn/năm và đến năm 2030 khoảng 8,5 triệu tấn/năm.

2.2. Phân tích và đánh giá chỉ tiêu tuyến luồng đường thủy nội địa

Theo số liệu thống kê của Tổng cục Hải quan và Cục Đường thủy nội địa, trung bình khối lượng 6,7 triệu tấn/năm là hàng gạo xuất khẩu từ khu vực Đồng bằng sông Cửu Long giai đoạn 2013 - 2017, vận chuyển chủ yếu trên ba tuyến luồng sau:

Phân tích kết quả từ bảng 3, nhận xét rằng [3]:

- Tuyến luồng Sài Gòn - Kiên Lương (qua kênh Sa Đéc - Lấp Vò), là tuyến lớn thứ nhất, chiếm 63,79% khối lượng vận chuyển hàng gạo xuất khẩu của Đồng bằng sông Cửu Long bằng đường thủy nội địa. Bởi vì, tuyến này vừa thuận lợi cho tàu SB và sà lan có trọng tải cỡ 1.000 tấn ra vào, mặt khác đây là tuyến chính đi qua các tỉnh Kiên Giang, An Giang, Long An, Đồng Tháp là những vùng lúa lớn, khu vực trọng điểm xuất khẩu của đồng bằng sông Cửu Long;

- Tuyến Sài Gòn - Cà Mau (qua kênh Xà Nò), là tuyến luồng vận chuyển hàng gạo xuất khẩu bằng đường thủy nội địa lớn thứ hai khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, chiếm 28,44%. Tuyến này cũng khá thuận lợi cho các tàu sông và sà lan có trọng tải cỡ 500 tấn - 1.000 tấn ra vào. Tuy nhiên khối lượng hàng gạo xuất khẩu được sản xuất từ các tỉnh Cà Mau, Bạc Liêu, Sóc Trăng, Trà Vinh không nhiều;

- Tuyến Sài Gòn - Kiên Lương (qua kênh Tháp Mười), là tuyến luồng vận chuyển khối lượng gạo xuất khẩu bằng đường thủy nội địa lớn thứ ba khu vực này, chiếm khoảng 7,77%. Tuyến luồng này do có nhiều phù sa và sự bồi lắng liên tục, không thuận lợi và hạn chế cho các tàu sông và sà lan có trọng tải cỡ 1.000 tấn hoạt động.

Hơn nữa, khối lượng gạo được sản xuất để xuất khẩu của khu vực trên tuyến này cũng không nhiều.

Bảng 1. Dự báo khối lượng gạo xuất khẩu của Việt Nam từ 2021 – 2025.

| Chỉ tiêu | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Diện tích thu hoạch (nghìn ha) | 7,564 | 7,596 | 7,625 | 7,653 | 7,679 |
| Năng suất (tấn/ha) | 3,47 | 3,45 | 3,49 | 3,51 | 3,56 |
| Đơn vị tính: Triệu tấn | | | | | |
| Khối lượng gạo | 26,724 | 26,831 | 27,233 | 27,378 | 27,672 |
| Dự trữ đầu kỳ | 1,603 | 1,585 | 1,515 | 1,547 | 1,580 |
| Cung tiêu dùng trong nước (1) | 28,327 | 28,416 | 28,748 | 28,925 | 29,252 |
| Tiêu dùng | 19,985 | 20,149 | 20,338 | 20,547 | 20,697 |
| Dự trữ cuối kỳ | 1,585 | 1,515 | 1,547 | 1,580 | 1,613 |
| Tiêu dùng trong nước (2) | 21,570 | 21,664 | 21,885 | 22,127 | 22,310 |
| Khối lượng gạo xuất khẩu (1) - (2) | 6,757 | 6,752 | 6,863 | 6,798 | 6,942 |

Nguồn: AGROINFO tổng hợp của USDA, FAO và IPSARD, 2017.

Bảng 2. Dự báo khối lượng gạo xuất khẩu của Việt Nam giai đoạn 2020 – 2030.

Đơn vị tính: Triệu tấn.

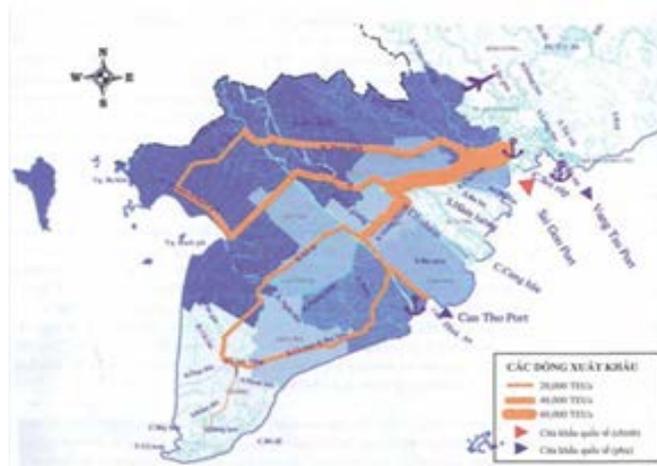
| TT | Chỉ tiêu | Giai đoạn 2020 - 2030 | | |
|----|---|-----------------------|------|------|
| | | 2020 | 2025 | 2030 |
| 1 | Khối lượng gạo sản xuất (1) | 28 | 29,5 | 31 |
| 2 | Khối lượng gạo tiêu dùng trong nước (2) | 21 | 22 | 22,5 |
| 3 | Khối lượng xuất khẩu (1) - (2) | 7,0 | 7,5 | 8,5 |

Nguồn: AGROINFO tổng hợp của USDA, FAO và IPSARD, 2017.

Bảng 3. Tuyến luồng đường thủy nội địa phục vụ hàng gạo xuất khẩu giai đoạn 2013 – 2017.

| Tên tuyến luồng thủy nội địa | Chiều dài (km) | Khối lượng trung bình (triệu tấn/năm) | Tỷ trọng trung bình (%) |
|---|----------------|---------------------------------------|-------------------------|
| Sài Gòn - Kiên Lương (qua kênh Sa Đéc - Lấp Vò) | 322 | 3,7 | 63,79 |
| Sài Gòn - Cà Mau (qua kênh Xà Nô) | 338,3 | 1,65 | 28,44 |
| Sài Gòn - Kiên Lương (qua kênh Tháp Mười) | 288,8 | 0,45 | 7,77 |

Nguồn: Tổng cục Hải quan và Cục Đường thủy nội địa, 2017

**Hình 3.** Ba hệ thống tuyến đường thủy nội địa chính tại Đồng bằng sông Cửu Long..

2.3. Phân tích và đánh giá chỉ tiêu phương thức vận tải đường thủy nội địa

Phân tích kết quả từ bảng 4, nhận xét rằng: Hàng gạo xuất khẩu tại Đồng bằng sông Cửu Long chủ yếu được vận tải bằng đường thủy nội địa chiếm tỷ lệ 85,71% và 6,59% bằng

đường ven biển, để đến cảng chính tập kết là Sài Gòn và Cần Thơ, sau đó xuất khẩu ra nước ngoài bằng đường biển

Bảng 4. Tỷ trọng phương thức vận tải gạo xuất khẩu tại đồng bằng sông Cửu Long 5 năm (2013 - 2017).

| Phương thức vận tải gạo | Thống kê tỷ trọng theo các năm (%) | | | | | Tỷ trọng trung bình mỗi năm (%) |
|-----------------------------|------------------------------------|-------|-------|-------|-------|---------------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | |
| Vận tải bằng đường bộ | 5,12 | 5,70 | 5,45 | 5,23 | 5,61 | 5,42 |
| Vận tải bằng đường ven biển | 6,88 | 6,32 | 6,19 | 6,83 | 6,77 | 6,59 |
| Vận tải đường thủy nội địa | 82,0 | 83,98 | 86,36 | 87,94 | 88,28 | 85,71 |

Nguồn: IPSARD, Tổng cục Thống kê, 2017.

2.4. Phân tích và đánh giá chỉ tiêu các phương tiện vận tải thủy nội địa

Hiện nay, theo số liệu của Cục Đường thủy nội địa [4, 6], trung bình khoảng 1.400 tàu có kích thước khác nhau từ 300 tấn đến 1.000 tấn đi qua kênh mỗi ngày (hình 4), cao điểm gần 1.800 tàu mỗi ngày. Các phương tiện vận tải đường thủy nội địa chủ yếu gồm: Sà lan, tàu SB có trọng tải từ 1.000 tấn - 3.000 tấn, ghe bầu từ 500 tấn - 1000 tấn; các phương tiện vận tải hàng hóa xuất khẩu của khu vực Đồng bằng sông Cửu Long chủ yếu đi qua hai kênh.

Kênh Chợ Gạo: Là tuyến đường trực tiếp giữa hai nút quan trọng trong mạng lưới Đồng bằng sông Cửu Long. Hơn nữa, kênh Chợ Gạo phục vụ như là tuyến đường huyết mạch để vận chuyển hàng hóa xuất khẩu từ Đồng bằng sông Cửu Long đến những cửa khẩu quốc tế chính.



Hình 4. Phương tiện vận tải hàng gạo phổ biến qua kênh Chợ Gạo và kênh Quan Chánh Bó.

Hầu hết tuyến đường thủy nội địa từ Đồng bằng sông Cửu Long đến Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM) qua nhiều cây cầu bắc qua sông, nhiều cây cầu không đạt chuẩn, gây hạn chế cho giao thông đường

sông. Lựa chọn khác cho doanh nghiệp là có thể không qua cảng TP.HCM và có thể sử dụng Cần Thơ như một cửa ngõ quốc tế cho thương mại tại Đồng bằng sông Cửu Long.

Tuy nhiên, tàu lớn hầu như không cập được cảng Cần Thơ vì cửa sông Định An dễ dẫn vào cảng nhiều phù sa thường xuyên bồi lắng. Từ năm 2018, tuyến luồng cho tàu trọng tải lớn vào Sông Hậu (nay gọi là kênh Quan Chánh Bó tại tỉnh Trà Vinh) đã được khai thác, sử dụng nên giảm bớt tình trạng tắc nghẽn giao thông thủy trên kênh Chợ Gạo nói trên.

Kênh Quan Chánh Bó: Với khối lượng hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu của Đồng bằng sông Cửu Long khoảng 12 triệu tấn/năm. Đến nay, tàu trọng tải lớn từ 10.000 tấn đầy tải đến 20.000 tấn giảm tải có thể ra vào các cảng trên sông Hậu đến cảng Cần Thơ một cách dễ dàng và thuận lợi, góp phần giảm chi phí vận tải, giải phóng tàu, hàng hóa xuất khẩu nhanh hơn.



Hình 5. Hệ thống kênh Quan Chánh Bó.

Nhờ hệ thống kênh Quan Chánh Bó, đã thúc đẩy mạnh mẽ hệ thống vận tải thủy nội địa giữa khu vực đồng bằng sông Cửu Long, nhằm đáp ứng kịp thời vận tải hàng hóa xuất

khẩu, trong đó chủ yếu hàng gạo xuất khẩu, đóng góp tích cực sự phát triển kinh tế khu vực đồng bằng sông Cửu Long nói riêng và đất nước nói chung.

2.5. Phân tích và đánh giá chỉ tiêu cảng xếp dỡ hàng gạo xuất khẩu

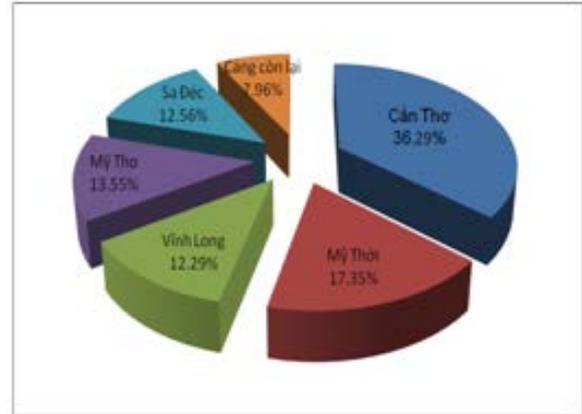
Theo Quyết định 1037/QĐ-TTg, ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh “*Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*”, đối với nhóm cảng biển số 6 [7, 8, 9], cụ thể như sau:

Nhóm cảng biển số 6 gồm cảng biển khu vực 13 tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long. Dự báo khối lượng hàng hóa thông qua cảng năm 2018 là 17,2 triệu tấn/năm, đến năm 2020 là 25 - 28 triệu tấn/năm, đến năm 2030 là 66,5 - 71,5 triệu tấn/năm và chia thành các khu vực:

- Cảng biển khu vực sông Tiền Giang gồm: Cảng tổng hợp Cao Lãnh - Sa Đéc (Đồng Tháp), Mỹ Tho (Tiền Giang), Vĩnh Thái (Vĩnh Long), Hàm Luông (Bến Tre) và các cảng chuyên dùng nằm ven sông Tiền Giang, quy mô xây dựng cho tàu có tải trọng dưới 5.000 tấn.

- Cảng biển khu vực sông Hậu Giang gồm cảng tổng hợp Cần Thơ với quy mô xây dựng cho tàu có trọng tải từ 10.000 tấn đầy tải đến 20.000 tấn giảm tải, các cảng Mỹ Thới (An Giang), Đại Ngãi (Sóc Trăng), Trà Cú (Trà Vinh) và các cảng chuyên dùng nằm ven sông Hậu Giang, quy mô cho tàu dưới 5.000 tấn.

- Các cảng biển thuộc khu vực bán đảo Cà Mau và ven biển vịnh Thái Lan gồm các cảng tổng hợp Năm Căn (Cà Mau), cảng Hòn Chông, Bãi Nò, cảng xi măng Bình Trị và các cảng chuyên dùng khác trên bờ biển Tây thuộc tỉnh Kiên Giang, quy mô xây dựng cho tàu có trọng tải dưới 5.000 tấn.



Hình 6. Tỷ trọng hàng gạo xuất khẩu qua các cảng giai đoạn 2013 - 2017.

Trong nhóm cảng biển số 6, Chính phủ xác định cụm cảng Cần Thơ sẽ là cụm cảng chính và trung tâm của khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, là đầu mối thương mại hàng hải phục vụ trực tiếp cho Đồng bằng sông Cửu Long, phục vụ chung cho tiểu vùng Tây sông Hậu Giang và tiểu vùng giữa sông Tiền Giang với sông Hậu Giang.

Theo số liệu thống kê năm 2017 [2, 3, 5], trong 5 năm (2013 - 2017) khối lượng gạo xuất khẩu tại Đồng bằng sông Cửu Long chủ yếu thông qua năm cảng chính (hình 6): Cần Thơ, Mỹ Thới, Vĩnh Long, Mỹ Tho và Sa Đéc để tập kết hàng đến cảng Sài Gòn, các cảng khác gần như không đáng kể. Dự báo giai đoạn 2020 - 2030, khối lượng gạo vận chuyển trên tuyến luồng, từ các điểm sản xuất gạo xuất khẩu tại Đồng bằng sông Cửu Long đều tập trung đến các cảng này.

3. Kết luận

Bài báo đã tập trung phân tích và đánh giá các chỉ tiêu cơ bản góp phần thúc đẩy phát triển hệ thống vận tải thủy nội địa tại Đồng bằng sông Cửu Long, gồm: Dự báo khối lượng hàng gạo xuất khẩu của Việt Nam; tuyến luồng đường thủy nội địa tại Đồng bằng sông Cửu Long, phương thức và phương tiện vận tải hàng gạo xuất khẩu bằng đường thủy nội địa; các cảng thủy nội địa phục vụ hệ thống vận tải thủy nội địa □

Tài liệu tham khảo

- [1] Báo cáo thường niên hàng lúa gạo Việt Nam năm 2016, 2017 và triển vọng 2020.
- [2] Báo cáo và số liệu của Trung tâm Thông tin phát triển nông nghiệp nông thôn, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Việt Nam, năm 2016, 2017.

- [3] Nguyễn Thị Liên. *Tối ưu hóa hệ thống vận tải gạo xuất khẩu của Việt Nam*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, năm 2017.
- [4] Báo cáo và số liệu của Tổng cục Thống kê, năm 2016, 2017.
- [5] Báo cáo và số liệu của Tổng cục Hải quan, năm 2016, 2017.
- [6] Báo cáo và số liệu của Cục Đường thủy nội địa, năm 2016, 2017.
- [7] Quyết định số 1108/QĐ-BGTVT ngày 26/4/2013 của Bộ Giao thông vận tải về việc: “*Phê duyệt Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*”.
- [8] Quyết định số 4291/QĐ-BGTVT ngày 24/12/2013 của Bộ Giao thông vận tải về việc: “*Phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải pha sông biển đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*”.
- [9] Quyết định 1037/QĐ-TTg, ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh: “*Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*”.
- [10] [http://vamaru.edu.vn/sites/default/files/ph%C3%A2n%20t%](http://vamaru.edu.vn/sites/default/files/ph%C3%A2n%20t%20).

Ngày nhận bài: 15/10/2018

Ngày chuyển phản biện: 18/10/2018

Ngày hoàn thành sửa bài: 8/11/2018

Ngày chấp nhận đăng: 15/11/2018