



Ảnh Trúc Lam

Vận tải đường sông đồng bằng sông Cửu Long

Tiềm năng cần đánh thức

Thạc sĩ HỒ THẾ THƯỜNG

Xác định tầm quan trọng của ngành giao thông vận tải nói chung và đặc biệt là giao thông vận tải đường sông; Chính phủ rất quan tâm đến lĩnh vực này và đã phê duyệt quy hoạch phát triển tổng thể ngành giao thông vận tải đường sông VN đến năm 2020. Đồng bằng sông Cửu Long có hệ thống đường sông với tiềm năng rất lớn so với cả nước; ở đây, hệ thống sông ngòi chi chít liên thôn, liên ấp, nối liền giữa nông thôn và thành thị, vùng sâu vùng xa, lợi thế tuyệt đối cho việc giao lưu phát triển kinh tế hàng hóa, văn hóa xã hội của cả khu vực. Do vậy, đánh thức tiềm năng quan trọng này sẽ là động lực thúc đẩy kinh tế tăng trưởng nhanh, đời sống nhân dân trong vùng được ổn định và phát triển.

Điểm lại ngành giao thông vận tải có nhiều mạch máu kinh tế quan trọng: đường bộ, đường sông, đường không, đường sắt mỗi ngành đều có những ưu thế nhất định. Tuy nhiên, lợi thế của đường sông được thể hiện trên nhiều lĩnh vực: Trước hết đường sông có thể vận chuyển được những hàng hoá siêu trường, siêu trọng

mà đường bộ, đường sắt và đường không không thể thực hiện được. Đường sông VN nói chung và đường sông vùng ĐBSCL nói riêng còn đảm bảo vận chuyển một khối lượng hàng hoá rất lớn: vật tư, nguyên liệu, nhiên liệu, nông sản thực phẩm phục vụ cho sản xuất và tiêu dùng và đặc biệt là số lượng hành khách đủ các lứa tuổi, đủ các ngành nghề nối liền các vùng quê, tổ ấm gia đình. Đường sông chiếm một vị trí quan trọng trong vận chuyển hàng hóa của khu vực, chiếm tỷ trọng lớn khối lượng vận chuyển trong những năm vừa qua đảm bảo cho quá trình tái sản xuất xã hội. Hệ thống sông ngòi chi chít trong khu vực còn là nơi giao lưu buôn bán giữa các vùng quê sông nước, việc hình thành các chợ nổi trên sông, không chỉ cung cấp những nhu cầu thiết yếu cho nhân dân mà còn là nét đẹp về văn hóa truyền thống dân tộc của làng quê sông nước.

Vận tải đường sông còn mang lại hiệu quả kinh tế cao nhất. Nếu so với đường bộ, đường sắt thì chi phí về kết cấu hạ tầng đường sông không nhiều chỉ nạo vét khơi thông dòng chảy, hệ thống biển báo hiệu luồng chạy tàu ít tốn kém, giảm chi phí làm đường, nếu vận

chuyển lợi dụng dòng chảy, lợi dụng sức gió giảm được nhiên liệu tiêu hao mà vẫn đảm bảo vận tốc; chi phí sản xuất cho việc đóng tàu thuyền thấp hơn nhiều so với với các loại phương tiện vận chuyển khác như đầu máy, toa xe, máy bay... Ngoài ra thước đo về hiệu quả vận tải đường sông còn được thể hiện trên nhiều phương diện: hệ số sử dụng quãng đường, năng suất tấn/tàu, tấn công tác, tạo điều kiện giao lưu văn hóa, mở rộng quan hệ kinh tế giữa các vùng. "Đường thủy chiếm ưu thế ở những nơi có nhiều sông hoặc các vùng kinh tế ven biển. Nó có thể thu hút các luồng hàng với các cự ly khác nhau...và không có yêu cầu cao về tốc độ đưa hàng"...

Vì vậy, nghiên cứu đánh thức các tiềm năng của đường sông VN nói chung và đường sông khu vực ĐBSCL, có giải pháp chiến lược khai thác sử dụng có hiệu quả các tiềm năng này có ý nghĩa thiết thực và cấp bách.

Trước hết, vùng ĐBSCL có một hệ thống sông ngòi chi chít, chỉ tính riêng những sông do trung ương quản lý, phía Bắc có 55 sông dài 2.676 km, các tỉnh miền Trung có 20 sông dài 739,5 km, thì các tỉnh miền Nam có tới 80 sông dài 2.816 km. Chỉ riêng khu vực ĐBSCL hệ thống đường sông, kênh, rạch có chiều dài khoảng 6.000 km gấp hơn ba lần chiều dài đường sắt Hà Nội - TP.HCM; có những con sông dài hàng trăm km: sông Tiền 227 km, sông Vàm Cỏ Tây 128,5 km, kênh Quản Lộ - Phụng Hiệp 105 km... có khả năng vận tải cho loại phương tiện từ 100 tấn trở lên, là những tuyến vận chuyển cho những loại hàng hóa công kênh hết sức thuận lợi.

Đường sông ĐBSCL có nhiều tuyến vận tải rất thuận lợi cho việc giao lưu kinh tế giữa các vùng chẳng hạn tuyến TP.HCM - Cà Mau dài 332 km, tuyến TP.HCM - Kiên Lương 320 km, tuyến sông Tiền từ cửa Tiểu vào nội địa qua Mỹ Tho, Cao Lãnh, Tân Châu sang Campuchia; tuyến sông Hậu từ cửa Định An vào nội địa qua Cần Thơ, Mỹ Thới, Vàm Nao sang Campuchia; tuyến Bồ Đề từ cửa Bồ Đề vào cảng Năm Căn - Cà Mau; tuyến Vàm Cỏ...thuận lợi cho những tuyến đường dài nối liền giữa VN với các nước trong khu vực.

Các tuyến vận tải đường sông ở Nam Bộ có tiêu chuẩn kỹ thuật cao hơn các tuyến khác trong cả nước so với miền Bắc và miền Trung. Chiều rộng của đáy luồng từ 30 - 100 m; độ sâu tối thiểu 2,5 đến 6,0 m. Các sông Đồng Nai (Trị An - N3 Đền Đỏ) 400 (m) Min, sông Bồ Đề 212 (m) Min, sông Cửa Lớn 212 (m) Min, sông Vàm Nao 150(m) Min, sông Cần Thơ (Cái Răng 138 (m) Min, sông Sài Gòn (Bến Súc Dầu Tiếng N3 Đền Đỏ 128(m) Min, sông Cổ Chiên 100 (m) Min...Về độ sâu sông Đồng Nai (12,9), sông Lòng Tàu (12,9), sông Cần Giuộc (9,2; 6,8), sông Vàm Nao (8; 5,2), sông Cổ Chiên (7; 4,6), rạch Trà Ôn (7; 5,2)...Đây là điều kiện thuận lợi cho những tàu có trọng tải lớn vận chuyển lưu thông hàng hóa ra vào một cách dễ dàng.

Các tuyến sông, kênh ĐBSCL chịu ảnh hưởng lũ

của hệ thống sông Mê Kông và của chế độ bán nhật triều. Hệ thống cầu tĩnh không cao, khẩu độ rộng. Trên sông ít bãi cạn đột xuất. Chu kỳ nạo vét dài. Chế độ bán nhật triều tạo nên nhiều điểm nước giao... tiện lợi cho vận chuyển quanh năm, không bị hạn chế bởi thời tiết và mùa vụ.

Gắn liền với các tuyến đường sông vùng ĐBSCL có nhiều cảng sông thuận lợi cho việc xuất, nhập hàng hóa và hành khách: Cao Lãnh, Long Xuyên, Mỹ Tho, Tân An... có nhiều cảng chuyên dùng: như Trà Nóc vận chuyển lương thực, Hòn Chông vận chuyển xi măng... Ngoài ra có các bến bốc xếp hàng hóa nông sản phẩm, công nghệ phẩm, hành khách trên các tuyến đường sông, thích ứng với điều kiện cụ thể của từng địa phương.

Kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy khu vực ĐBSCL tương đối phát triển và hiện đại. Số lượng trang thiết bị phương tiện hiện có: cầu tàu 507 m, kho 16.700 m², bãi 13.500 m², cần cầu 24, xe các loại 37, tàu kéo 7 và hệ thống cảng địa phương của các tỉnh, hầu như tỉnh nào cũng có.

Số lượng phương tiện và năng lực vận chuyển các tỉnh ĐBSCL rất dồi dào bằng số liệu sau đây cho thấy rõ điều đó.

Tên sở	TS/chiếc	TH/chiếc	Tấn	TK/chiếc	Số ghế	Công suất
An Giang	12.288	12.008	454.988	280	5.612	484.437
Bạc Liêu	1.309	965	32.084	344	6.040	42.613
Bến Tre	2.773	2.396	38.878	377	9.777	73.945
Cà Mau	2.411	1.191	21.450	1.220	20.740	165.182
Cần Thơ	6.869	6.204	245.596	665	20.258	205.832
Đồng Tháp	9.307	8.659	140.021	648	19.440	19.440
TP.HCM	4.063	3.141	617.984	922	15.931	377.648
Kiến Giang	2.080	1.248	30.984	832	22.191	63.521
Long An	7.797	7.539	7.539	258	7.051	268.433
Sóc Trăng	2.623	1.248	27.310	1.375	18.386	80.758
Tiền Giang	4.591	4.225	95.322	366	8.950	105.643
Trà Vinh	1.752	1.476	75.590	276	5.435	79.790
Vĩnh Long	6.817	5.453	64.939	1.364	18.423	67.531

Nguồn: Tổng hợp theo Quyết định 2056 của Bộ giao thông vận tải từ 1996 đến quý 4.2004, số liệu đến ngày 30.12.2004

Lưu lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường thủy ở khu vực ĐBSCL chiếm một tỷ lệ rất lớn từ 65 đến 70% về tấn và từ 70 đến 78% tấn hàng hoá luân chuyển so với tổng khối lượng hàng hoá vận chuyển trong vùng. Đường sông sử dụng cho vận tải chiếm khoảng 0,24 km/km², đảm nhận được 20 - 25% vận tải hành khách, 65 - 70% khối lượng vận tải hàng hoá, đặc biệt là các hàng công kênh, hàng rời. Ở cự ly trên 100 km vận tải hàng hoá bằng đường sông tỏ ra có ưu thế hơn so với vận tải đường bộ.

Hàng năm ngành vận tải đường sông khu vực ĐBSCL đã vận chuyển hàng trăm triệu tấn hàng hóa, nhất là hàng siêu trường, siêu trọng, cấu kiện máy móc trang thiết bị phục vụ cho quá trình sản xuất kinh doanh trong khu vực...Vận tải hàng triệu lượt hành khách ở các cự ly khác nhau; ngoài các tuyến vận tải chính, vận tải đường sông còn phục vụ cho các hoạt động khác về văn hóa xã hội nối liền giữa các vùng quê, giữa các thôn

ấp...

Tiềm năng vận tải đường sông còn thể hiện ở phương tiện vận chuyển là một trong những yếu tố sản xuất cơ bản của ngành giao thông vận tải trong khu vực. Trong những năm qua với phương tiện tàu thuyền hiện có và đóng mới đã tăng lên đáng kể góp phần quan trọng trong việc tăng nhanh khối lượng vận chuyển cả về hàng hóa và hành khách. Tuy nhiên, so với tốc độ tăng trưởng kinh tế trong khu vực thì vận tải đường sông chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển của vùng.

Đặc biệt, phương tiện vận tải thủy ở khu vực ĐBSCL rất đa dạng, có nhiều loại cụ thể khác nhau, thích ứng với từng loại phương tiện vận chuyển trên sông, kênh, rạch. Phương tiện vận tải hàng hóa được thiết kế định hình vỏ sắt như sà lan, tàu kéo, tàu hàng, tàu chuyên dụng với trọng tải từ 200 đến 500 tấn, công suất 90-300 CV, một số xà lan có tải trọng 800 tấn với 1000 CV. Phương tiện được đóng theo kinh nghiệm dân gian có vỏ ghe Cần Đức, ghe An Giang, có mớn nước 2-2,5 m, rộng 6-7 m, dài 15-20 m tải trọng 50-150 tấn, lái đặt ở phía sau hoặc phía trước, điều khiển qua hệ thống ròng rọc, cáp. Các ghe hoạt động ven biển có trọng tải 100 tấn. Các ghe vận chuyển hành khách do nhân dân tự đóng chủ yếu bằng gỗ, loại ghe đặt máy ngoài chở từ 30 đến 50 hành khách, vận tốc đạt 40 km/h. Loại ghe đặt máy trong, chở từ 100 đến 150 hành khách với công suất có thể lên tới 300 CV. Hiện nay, các tàu có trọng tải 100 tấn thường chạy tuyến liên tỉnh, dưới 70 tấn chạy tuyến liên xã và thuyền 2-3 tấn trong phạm vi thôn xã.

Tổng hợp công tác đăng ký phương tiện của Cục đăng kiểm VN, số lượng tàu đang hoạt động của 54 tỉnh, thành trong cả nước hiện có 87.693 tàu hàng và tàu khách, trong đó có 73.235 tàu hàng, 14.458 tàu khách. Riêng khu vực ĐBSCL có 63.340 tàu, chiếm 70,91% số phương tiện hiện có của cả nước. Trong 10 năm qua nhịp độ tăng bình quân đối với tàu kéo đẩy gần 2%/năm, tàu tự hành 1,19%/năm, sà lan 4,9%/năm, tàu khách 7,5%/năm. Tốc độ bình quân của các loại phương tiện đã được tăng lên: đối với loại sà lan đẩy kéo từ 5 đến 7 km/giờ; tàu hàng tự hành từ 10 đến 15 km/giờ, tàu khách từ 18 đến 25 km/giờ.

Năng suất phương tiện bình quân của khu vực ĐBSCL và các tỉnh trong khu vực về hàng hóa 25 đến 27 tấn / phương tiện / năm; hành khách 570 lượt hành khách/ghế/năm. Giá thành vận tải chung của khu vực ĐBSCL là 250 - 300 đồng/km (theo thỏa thuận) so với đường sắt là 342 đồng tấn/km bằng 80%, so với đường bộ chỉ khoảng 33% (850 đồng tấn /km bình quân).

Tuy nhiên, tốc độ vận tải đường sông còn thấp, nên chưa hấp dẫn, thậm chí ảnh hưởng trực tiếp đến việc vận chuyển các loại hàng hóa tươi sống cần trở nhất định đối với quá trình tái sản xuất và tiêu dùng. Phương tiện bốc xếp còn thô sơ, chủ yếu bằng thủ công, năng suất lao động rất thấp, giải phóng tàu chậm, ảnh hưởng đến tốc độ kỹ thuật, cũng như năng suất vận chuyển...

Trong những năm qua cùng với quá trình công

nghiệp hóa đất nước. Ngành giao thông vận tải đường sông đã phát triển mạnh đội tàu đường sông theo hướng đa dạng hóa, có cơ cấu hợp lý, nhất là phát triển tàu tự hành, tàu chở container, tàu khách nhanh. Áp dụng các công nghệ tiên tiến trong vận tải và đóng mới tàu sông nhằm tăng tốc độ vận chuyển của phương tiện lên 10-12 km/giờ đối với đoàn tàu kéo đẩy và 20 - 30 km/giờ đối với đoàn tàu tự hành.

Với tốc độ tăng trưởng kinh tế hàng năm ở VN, nhu cầu vận tải cũng ngày càng tăng cao. Chỉ riêng khu vực ĐBSCL dự báo khối lượng vận chuyển hàng hóa và hành khách đến năm 2010 và 2020 như sau:

Chuyên ngành	Đơn vị	Năm 2010 Khối lượng	Năm 2010 %	Năm 2020 Khối lượng	Năm 2020 %
Hàng hóa	Triệu tấn	85		130	
Đường bộ		25	30	33	30
Đ. Thủy nội địa		60	70	97	70
Hành khách	Triệu khách	660		1.320	
Đường bộ		460	70	990	75
Đ. Thủy nội địa		200	30	330	25

Nguồn: Viện chiến lược - BGTVT

Theo số liệu trên dự báo đến năm 2010 trong số 85 triệu tấn hàng hóa vận chuyển trong khu vực thì vận tải đường sông đã chiếm hơn 2/3, đến năm 2020 là 70%; đối với vận tải hành khách đến năm 2010 là 200 triệu khách chiếm 30% tổng số hành khách vận chuyển...

Tiềm năng đường sông ĐBSCL là rất lớn, đánh thức tiềm năng này có ý nghĩa quan trọng trong việc phát triển kinh tế vùng. Do vậy, nghiên cứu vạch ra các giải pháp để khai thác và sử dụng có hiệu quả có ý nghĩa thiết thực và cấp bách. Một trong những nhân tố có tính chất quyết định là đào tạo nguồn nhân lực thuyền viên tàu sông có đầy đủ các tiêu chuẩn để sử dụng có hiệu quả tiềm năng này, đảm nhiệm tốt nhiệm vụ vận chuyển hàng hóa và hành khách trong quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực. Đào tạo đội ngũ thuyền viên tàu sông có phẩm chất năng lực trình độ thích ứng, đủ về số lượng, phù hợp với cơ cấu định biên, đáp ứng yêu cầu vận tải hàng hóa, hành khách với chất lượng ngày càng cao, giá thành hợp lý, đảm bảo nhanh chóng, an toàn, thuận lợi sử dụng tốt nguồn tiềm năng quan trọng này.

Đánh thức tiềm năng ngành giao thông vận tải đường sông vùng ĐBSCL là một thách thức rất lớn, nếu có chiến lược và biết khai thác một cách hợp lý sẽ xoá bỏ được hàng rào ngăn cách cản trở của các vùng, giao thông vận tải thuận lợi sẽ góp phần thúc đẩy nhanh tăng trưởng kinh tế - xã hội của vùng từng bước nâng cao đời sống vật chất, văn hóa tinh thần của nhân dân, góp phần thực hiện mục tiêu: "Dân giàu nước mạnh xã hội công bằng, dân chủ, văn minh" ■