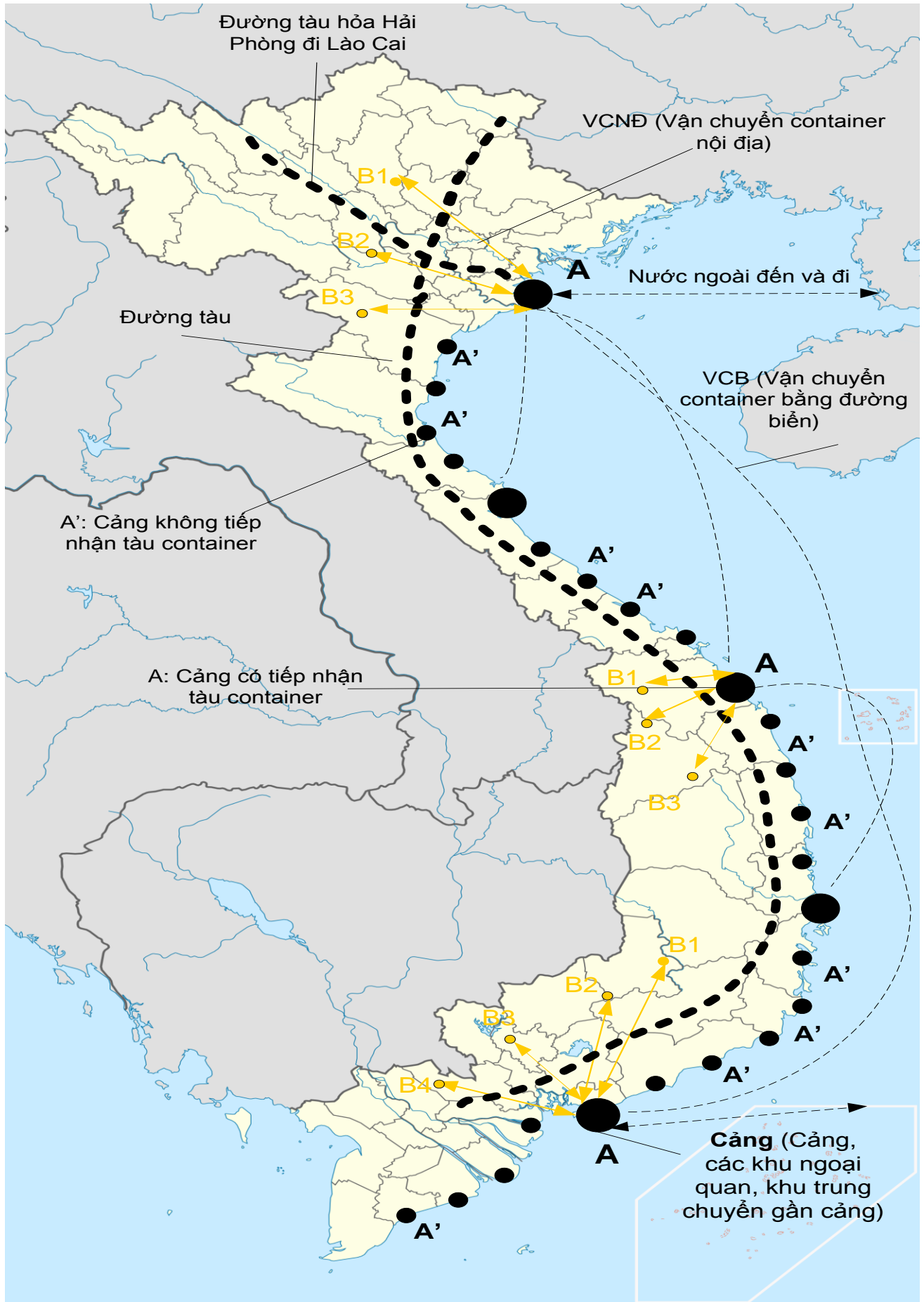


Hình 1: Mô tả khái quát vận tải hỗn hợp bộ, thủy kết hợp



- Dọc theo bờ biển Việt nam có nhiều cảng biển, các cảng ký hiệu A' là các cảng không có thiết bị nâng hạ container, ký hiệu A là cảng tiếp nhận tàu container. Trong bài viết này các bãi trung chuyển gần cảng, khu ngoại quan gần cảng có thiết bị nâng hạ container đều được quy về được xem như cảng loại A.

- Hàng hóa chở bằng container từ nước ngoài, từ các cảng A khác được chuyển đến hàng ngàn vị trí trong nội địa (các nhà máy, kho hàng, cửa hàng, siêu thị,...) được ký hiệu là các điểm B và ngược lại hàng ngày hàng hóa từ hàng ngàn điểm B này đến điểm A để vận chuyển đến các điểm A khác hoặc xuất khẩu.

- Đa số các hãng vận tải đều sử dụng container riêng của hãng mình, một số hãng vận tải có sử dụng thiết bị nâng hạ container, bãi trung chuyển (gọi tắt chung là hệ thống trung chuyển) tại vùng có hàng hóa tập trung (gần các điểm B có lượng hàng hóa vận chuyển nhiều, hoặc hàng hóa đặc trưng riêng), hệ thống trung chuyển này thường có qui mô nhỏ, thiết bị không chuyên nghiệp, và chỉ phục vụ cho hàng hóa của mình.



- Với đặc điểm trên nên tỷ lệ sử dụng hàng 2 chiều trong vận tải bộ của Việt nam thấp, do (ví dụ):

+ Khi vận chuyển hàng từ A đến B, có thể là có hàng cần vận chuyển từ B đến A nhưng hàng đến và hàng đi được sử dụng dịch vụ của 2 công ty vận tải khác nhau nên không thể sử dụng container của nhau, Công ty giao hàng xong phải vận chuyển container rỗng về A, trong lúc Công ty nhận hàng thì phải vận chuyển container rỗng từ A đến B để nhận hàng.

+ Các hãng vận tải đa phương thức đường bộ, thủy (chủ yếu là đường biển từ điểm A này đến điểm A khác), không phải khi nào cũng có thể cân bằng được lượng hàng giữa các vùng, miền nên để đảm bảo có đủ container phục vụ khách hàng có chiều phải vận tải container rỗng trên toàn tuyến trong khi hãng khác lại phải vận tải container rỗng theo chiều ngược lại.

+ Khách hàng muốn đóng hàng trước vào container, hoặc khi một hãng vận chuyển đường bộ độc lập (có thể chở thuê cho nhiều chủ hàng khác nhau) chở hàng đến một điểm B, có thể tại điểm này hoặc một vài điểm lân cận trong một vài ngày tới cần đóng hàng đi cũng của chính hãng này (tức sử dụng container của hãng này) nhưng không có hệ thống trung chuyển, xe không thể dỡ container để vận chuyển container của hãng khác về điểm A, trong lúc phải quay vòng xe nên đành phải chuyển container rỗng về.

+ Còn nhiều tình huống mà việc sử dụng container riêng của các hãng vận tải hàng nội địa dẫn đến việc ngành vận tải khó nâng cao tỷ lệ vận tải hàng 2 chiều.

Nhược điểm này có thể khắc phục phần nào nếu các hãng vận tải sử dụng chung container hoặc thuê của những hãng chuyên cho thuê container.

Cscvn.vn