



Working Paper 2025.1.2.5

- Vol. 1, No. 2

---

**LIÊN KẾT VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT VÀ ĐƯỜNG BIỂN TẠI VIỆT NAM:  
BÀI HỌC TỪ TRUNG QUỐC**

**Trịnh Thị Thu Thảo<sup>1</sup>, Đinh Ngọc Thùy Dương, Phạm Gia Long, Hứa Hương Linh, Bùi Thị Quỳnh Anh, Nguyễn Quang Anh**

Sinh viên K60 Luật Thương mại quốc tế – Khoa Luật  
*Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam*

**Nguyễn Thị Vân Trang**

Giảng viên Viện Kinh tế & Kinh doanh quốc tế  
*Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam*

---

**Tóm tắt**

Hiện nay, mục tiêu tối ưu chi phí logistics cũng như bảo vệ môi trường đang được đặt lên hàng đầu trong chiến lược phát triển logistics trên toàn cầu. Điều này đã đặt ra yêu cầu cấp thiết cho các quốc gia, trong đó có Việt Nam trong việc liên kết các phương thức vận tải, đặc biệt là liên kết vận tải đường sắt - đường biển nhằm thúc đẩy thương mại quốc tế. Trên cơ sở học tập từ Trung Quốc - quốc gia đã có những thành tựu nhất định trong phát triển đồng bộ và tích hợp vận tải đường sắt và các cảng biển, bài viết này đã phân tích cụ thể thực trạng liên kết vận tải này tại Việt Nam. Từ đó, bài viết sẽ đưa ra những khuyến nghị có giá trị tham khảo để định hướng cho Việt Nam trong việc phát triển đồng bộ liên kết vận tải đường sắt - đường biển trong hiện tại cũng như tương lai.

**Từ khóa:** Liên kết vận tải, đường sắt - đường biển, Trung Quốc, Việt Nam

**SEA-RAIL TRANSPORT LINKAGE IN VIETNAM: LESSONS FROM CHINA  
AND RECOMMENDATIONS**

**Abstract**

---

<sup>1</sup> Tác giả liên hệ: thaottt.work@gmail.com

At present, the optimization of logistics costs and environmental protection are paramount objectives in global logistics development strategies. This has underscored the urgent necessity for nations, including Vietnam, to integrate various modes of transportation - particularly the linkage between rail and sea transport - to facilitate international trade. Building on lessons from China, a nation that has achieved significant progress in the synchronization and integration of rail transport with seaport operations, this study conducts a comprehensive analysis of the current state of sea-rail transport integration in Vietnam. Based on these findings, the study offers well-founded recommendations to serve as a strategic framework for Vietnam in advancing a seamless and cohesive sea-rail transport integration model, both in the present and in the long term.

**Keywords:** Transport linkage, sea-rail, China, Vietnam

---

## 1. Đặt vấn đề

Hiện nay, trên thế giới, vận tải đa phương thức đường sắt - đường biển đang trở thành xu hướng phát triển quan trọng, đóng vai trò không thể thiếu trong việc tối ưu hóa chuỗi cung ứng toàn cầu nhờ khả năng vận chuyển khối lượng lớn, chi phí thấp và thân thiện với môi trường. Tại Việt Nam, hệ thống vận tải đường bộ đang đối mặt với nhiều thách thức nghiêm trọng như tắc nghẽn giao thông, chi phí cao hay mức độ ô nhiễm môi trường lớn. Trong bối cảnh đó, việc liên kết vận tải đường sắt và đường biển được xem là giải pháp hiệu quả để giảm tải áp lực cho vận tải đường bộ và tối ưu chi phí logistics.

Với vị trí chiến lược ở Đông Nam Á và tiềm năng lớn nhờ mạng lưới cảng biển rộng khắp, đường sắt Bắc - Nam cùng các tuyến đường kết nối nội địa, Việt Nam có điều kiện thuận lợi để phát triển mô hình vận tải đa phương thức. Nghiên cứu và phát triển liên kết vận tải đường sắt và đường biển không chỉ xây dựng một hệ thống vận tải bền vững mà còn nâng cao vị thế thương mại quốc tế của Việt Nam. Bài học từ Trung Quốc, quốc gia đã thành công trong mô hình này, sẽ là nền tảng quan trọng để Việt Nam xây dựng chiến lược và lộ trình phát triển hiệu quả trong dài hạn.

## 2. Cơ sở lý thuyết

### 2.1. Tổng quan về vận tải đa phương thức

Về khái niệm, Công ước Liên Hợp Quốc về Vận tải Đa phương thức Quốc tế (1980) định nghĩa vận tải đa phương thức quốc tế là “*việc vận chuyển hàng hóa bằng ít nhất hai phương thức vận tải khác nhau trên cơ sở hợp đồng vận tải đa phương thức, từ một địa điểm ở một quốc gia nơi hàng hóa được tiếp nhận bởi người vận hành vận tải đa phương thức đến một địa điểm được chỉ định để giao hàng tại một quốc gia khác*”. Còn theo GS. TS Hoàng Văn Châu (2009), vận tải đa phương thức (Multimodal transport) quốc tế hay còn gọi là vận tải liên hợp (Combined, Intermodal transport) quốc tế là phương thức vận tải trong đó hàng hóa được vận chuyển thông qua hai hay nhiều phương thức vận tải khác nhau, trên cơ sở một chứng từ vận tải, một chế độ trách nhiệm và chỉ một người chịu trách nhiệm về hàng hóa đó trong suốt hành trình chuyên chở từ một địa điểm nhận hàng ở nước này đến một địa điểm giao hàng tại nước khác.

Về phân loại vận tải đa phương thức, hiện nay, có một số hình thức vận tải đa phương thức chủ yếu như: (1) Mô hình vận tải đường biển - vận tải hàng không (Sea-air); (2) Mô hình vận tải ô tô - vận tải hàng không (Road-air); (3) Mô hình vận tải đường sắt - vận tải ô tô (Rail-road); (4) Mô hình vận tải đường sắt, đường bộ, vận tải nội thủy - vận tải đường biển (Rail, road, inland waterway-sea); (5) Mô hình cầu lục địa (Land bridge); (6) Mô hình Mini - Bridge; (7) Mô hình Micro - Bridge.

## **2.2. Tổng quan về liên kết vận tải đường sắt - đường biển**

Từ những định nghĩa về vận tải đa phương thức nêu trên, nhóm tác giả kết luận rằng, mô hình liên kết vận tải đường sắt với vận tải biển là một trong những mô hình vận tải đa phương thức mà trong đó hoạt động vận chuyển hàng hóa từ điểm lấy hàng đến điểm trả hàng được thực hiện bằng việc liên kết chặt chẽ thành hệ thống giữa hai phương thức là vận tải đường sắt và vận tải biển theo một hợp đồng. Trong đó, các phương thức vận tải tham gia, những người tham gia phải hoạt động một cách nhịp nhàng để đưa hàng hóa đến nơi một cách nhanh nhất, an toàn nhất, hiệu quả nhất.

Ngoài ra, việc liên kết vận tải đường sắt với vận tải biển mang lại những lợi ích to lớn không chỉ về mặt kinh tế mà còn góp phần bảo vệ môi trường.

*Thứ nhất, về vai trò kinh tế,* liên kết giữa đường sắt và đường biển mang lại những lợi ích đáng kể về hiệu quả chi phí và khả năng tối ưu hóa chuỗi cung ứng. Việc sử dụng kết hợp vận tải đường sắt và vận tải biển giúp tối ưu hóa quy trình vận chuyển, đặc biệt là khi xét đến nguyên tắc kinh tế theo quy mô (Fan et al., 2019; UNCTAD, 2022). Việc áp dụng vận tải đa phương thức bằng đường sắt và đường biển có thể giảm thiểu chi phí tổng thể của chuỗi cung ứng, cắt giảm chi phí logistics đồng thời vẫn đảm bảo hiệu quả vận tải, đáp ứng các yêu cầu khắt khe của khách hàng về thời gian và chất lượng dịch vụ.

*Thứ hai, về vai trò môi trường,* vận tải đa phương thức có tiềm năng giảm thiểu lượng phát thải khí nhà kính so với các phương thức vận tải khác, đặc biệt là vận tải đường bộ. Các nghiên cứu đã chỉ ra rằng hệ thống đường sắt có khả năng phát thải ít hơn đáng kể so với xe tải hoặc các phương tiện giao thông đường bộ khác, đặc biệt là khi kết hợp với vận tải biển. Fan và các cộng sự (2019) nhấn mạnh rằng việc chuyển đổi từ vận tải đường bộ sang đường sắt giúp giảm thiểu đáng kể lượng phát thải khí CO<sub>2</sub>, đồng thời giảm thiểu tác động của giao thông đến chất lượng không khí (Nguyen H, & Le Q, 2020).

## **3. Thực trạng liên kết vận tải đường sắt với vận tải biển tại Việt Nam**

### **3.1. Tầm quan trọng của liên kết vận tải đường sắt và vận tải biển tại Việt Nam**

Liên kết vận tải đường sắt và vận tải biển không phải là một vấn đề hoàn toàn mới tại Việt Nam. Trên thực tế, các kết nối này đã xuất hiện từ lâu nhưng hoạt động không hiệu quả, dẫn đến tình trạng liên kết giữa đường sắt và các phương thức vận tải khác dần đứt gãy.

Hiện tại, Việt Nam đã có tuyến đường sắt kết nối trực tiếp đến hai cảng biển là cảng Hải Phòng (khu bến Hoàng Diệu, Vật Cánh, Chùa Vẽ) và cảng Cái Lân - Quảng Ninh. Tuy nhiên, các kết nối

này đều nằm ngoài phạm vi cảng nên không thể xếp dỡ trực tiếp từ tàu biển lên phương tiện đường sắt, dẫn đến chi phí bốc dỡ tăng cao và giảm tính cạnh tranh của vận tải đường sắt. Ngoài ra, đối với đường sắt kết nối tới cảng thủy nội địa, hiện tại, chỉ có 2 cảng thủy nội địa có nhánh đường sắt kết nối trực tiếp đến là cảng Việt Trì và cảng Ninh Bình nhưng hiện nay các cảng này đã ngừng hoạt động (Tuyết A., 2023).

Theo Bộ Giao thông & Vận tải (2023), cảng thông quan nội địa (Inland Container Depot - ICD) Lào Cai là cảng thông quan nội địa duy nhất kết nối với tuyến đường sắt tại Việt Nam. Một số cảng cạn/ICD có vị trí địa lý gần các ga đường sắt nhưng thực tế không có kết nối như: ICD Thụy Vân (ga Thụy Vân - Phú Thọ), ICD Hải Dương, ICD Tân Cảng Sóng Thần (Bình Dương).

Ngoài ra, theo Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2024, về thị phần vận chuyên, đường sắt chiếm tỷ lệ rất nhỏ so với toàn ngành giao thông vận tải, chưa được đầu tư mạnh và kết nối đến các cảng biển, cửa khẩu còn thiếu và chưa đáp ứng nhu cầu; thị phần đảm nhận vận tải thấp, khoảng 0,2% - 0,5% đối với hành khách và 0,3% - 0,8% đối với hàng hóa. Cũng theo Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2024, tại Việt Nam, trong 9 tháng đầu năm 2024, tỷ trọng của vận tải đường biển và vận tải đường sắt còn rất thấp, chỉ chiếm lần lượt là 5% và 0,2% tổng sản lượng hàng hóa. Từ đó, có thể thấy rằng, các doanh nghiệp logistics Việt Nam chưa thực sự quan tâm đến hai phương thức vận tải này. Vì thế, liên kết vận tải đường sắt - đường biển chưa thực sự được chú trọng và quan tâm đúng mức tại Việt Nam.

Mặt khác, theo Hoa P. (2024), dự báo nhu cầu vận tải mạng đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh vào năm 2030 dự kiến là 12,77 triệu tấn hàng hóa và 4,65 triệu hành khách và vào năm 2050 dự kiến là 17,48 triệu tấn hàng hóa & 8,31 triệu hành khách. Từ đây, định hướng quy hoạch năng lực tuyến đáp ứng nhu cầu vận tải về hàng hóa là 18 triệu tấn/năm và hành khách là 15 triệu khách/năm. Điều này đã đặt ra một nhu cầu cấp thiết cho việc thúc đẩy, tăng cường liên kết vận tải đường sắt với vận tải biển tại Việt Nam trong hiện tại cũng như tương lai sắp tới.

### ***3.2. Tính cấp thiết của việc liên kết vận tải đường sắt và vận tải biển tại Việt Nam***

Trong những năm vừa qua, Việt Nam đã đầu tư đáng kể vào phát triển cơ sở hạ tầng nhằm tăng cường kết nối và tạo điều kiện cho việc lưu thông hàng hóa. Mặc dù đã đạt được tiến bộ trong phát triển cơ sở hạ tầng, ngành logistics và hoạt động quản lý chuỗi cung ứng tại Việt Nam vẫn phải đối mặt với một số thách thức, như chi phí cao, áp lực vận tải lớn,... cản trở khả năng cạnh tranh của ngành vận tải tại Việt Nam (Tuyen, 2023).

*Thứ nhất*, việc kết nối giữa đường sắt và đường biển giúp giảm tải áp lực lên hệ thống vận tải đường bộ vốn đang quá tải tại Việt Nam. Vận tải bằng đường bộ hiện là phương thức phổ biến nhất, chiếm đến 73% tổng sản lượng vận chuyên hàng hóa năm 2023, đặt áp lực lớn đến hệ thống vận tải đường bộ (Trung, 2023). Chi phí bảo trì và nâng cấp hạ tầng đường bộ ngày càng gia tăng khi khối lượng hàng hóa lớn được vận chuyển liên tục, gây áp lực lên ngân sách quốc gia cũng như ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành logistics. Hơn nữa, với sự phát triển của các khu công nghiệp và cụm kinh tế trọng điểm, lưu lượng xe tải ngày càng cao trên các tuyến đường huyết mạch, gây tắc nghẽn giao thông và kéo dài thời gian vận chuyên hàng hóa.

*Thứ hai*, chi phí logistics tại Việt Nam đang ở mức cao so với toàn cầu, việc phát triển vận tải liên phương thức giúp tối ưu hóa chi phí và gia tăng hiệu quả quản lý chuỗi cung ứng. Theo tính toán của Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, chi phí logistics của Việt Nam trung bình ở mức 16,8 - 17% GDP, cao hơn nhiều so với bình quân chung 10,6% của thế giới. Ngành logistics Việt Nam đang có con đường phát triển đầy tiềm năng, nhưng trước hết cần phải kéo giảm chi phí logistics trên tổng GDP (Trung, 2023). Để giải quyết vấn đề này, việc đẩy mạnh liên kết giữa đường sắt và đường biển là một giải pháp thiết yếu nhằm giảm bớt sự phụ thuộc vào vận tải đường bộ và tối ưu hóa chi phí vận chuyển, quản lý.

*Thứ ba*, ngành đường sắt tại Việt Nam có nhiều lợi thế nhưng chưa được khai thác đúng mức. Trước sự phát triển mạnh mẽ của các phương thức vận tải khác, đến nay đường sắt Việt Nam không được đầu tư phát triển, chất lượng hạ tầng, phương tiện, thông tin lạc hậu, không duy trì được trạng thái ban đầu. Như đã phân tích ở trên, tại Việt Nam, trong 9 tháng đầu năm 2024, tỷ trọng vận tải đường sắt còn rất thấp, chỉ chiếm 0,2% tổng sản lượng hàng hóa của Việt Nam (Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2024). Việc phát triển tích hợp hệ thống vận tải đường sắt và đường biển không chỉ giúp phân bổ lại lưu lượng hàng hóa mà còn có thể tạo nên sự đồng bộ trong chuỗi cung ứng. Ngoài ra, việc đầu tư vào đường sắt không chỉ mang lại lợi ích kinh tế mà còn giúp Việt Nam đạt được các mục tiêu về bảo vệ môi trường và phát triển bền vững trong chuỗi cung ứng (World Bank, 2023).

### **3.3. Định hướng hiện tại của Việt Nam trong liên kết vận tải đường sắt và vận tải biển**

Trong bối cảnh kinh tế toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế, Việt Nam đã nhận thức rõ tầm quan trọng của việc phát triển hệ thống logistics và vận tải đa phương thức, trong đó sự liên kết giữa vận tải đường sắt và vận tải biển đóng vai trò chủ đạo.

Trên thực tế, chi phí vận chuyển một container từ Bắc vào Nam khoảng 2.000 USD trong khi vận chuyển từ Việt Nam sang Mỹ chỉ hết 1.000 USD. Vì vậy, để góp phần kéo giảm chi phí logistics, cần phải ưu tiên đầu tư đường sắt kết nối cảng biển. Nếu có các tuyến đường sắt kết nối từ các khu công nghiệp đến cảng biển thì doanh nghiệp chỉ cần đóng hàng vào container đưa lên tàu lửa chạy đến tận cảng để bốc lên tàu biển.

Với định hướng chung, Bộ Giao thông & Vận tải đã đưa vào danh mục dự án đề nghị đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 – 2025 như đường sắt kết nối giữa khu vực Hải Phòng với cảng Lạch Huyện; kết nối khổ đường sắt giữa Việt Nam – Trung Quốc khu vực biên giới Lào Cai – Hà Khẩu; tuyến đường sắt từ Trảng Bom (Đồng Nai) đến cảng Cái Mép – Thị Vải... Đồng thời, Bộ cũng nhấn mạnh “hai tuyến đường sắt kết nối cảng biển là Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (kết nối khu bến Lạch Huyện) và Biên Hòa - Vũng Tàu (kết nối khu bến Cái Mép - Thị Vải) cần sớm được đầu tư và phấn đấu khởi công trước năm 2030 theo quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số 1769/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ) và Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045”.

Chiến lược phát triển giao thông vận tải của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2050, đã nhấn mạnh mục tiêu phát triển và nâng cấp mạng lưới đường sắt để kết nối hiệu quả với các cảng biển lớn, từ đó tối ưu hóa quá trình vận chuyển hàng hóa. Điều này bao gồm việc mở rộng và hiện đại hóa các tuyến đường sắt hiện có, chẳng hạn như tuyến đường sắt Bắc - Nam, cũng như xây dựng các tuyến mới để tăng cường sự kết nối giữa các khu công nghiệp lớn và các cảng biển quốc tế quan trọng như cảng Hải Phòng, cảng Cái Mép - Thị Vải (Bộ Giao thông Vận tải, 2020).

Việc cải thiện hạ tầng vận tải không chỉ nằm ở việc phát triển các tuyến đường mới mà còn liên quan đến việc xây dựng các quy trình và công nghệ nhằm tối ưu hóa hoạt động logistics. Chính phủ đang thúc đẩy hợp tác quốc tế và thu hút đầu tư nước ngoài để phát triển các dự án logistics hiện đại, với mục tiêu tích hợp vận tải đa phương thức trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

### **3.4. Đánh giá thực trạng**

Mặc dù có định hướng rõ ràng và nhận được vốn đầu tư đáng kể, việc liên kết giữa vận tải đường sắt và vận tải biển tại Việt Nam vẫn gặp nhiều thách thức.

*Thứ nhất, hạ tầng chưa đồng bộ.* Hệ thống đường sắt vẫn sử dụng khổ đường 1.000mm, không đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế, làm giảm khả năng kết nối và tăng chi phí vận hành. Bên cạnh đó, hệ thống cảng biển dù đã phát triển nhưng thiếu kết nối trực tiếp với đường sắt, khiến hàng hóa chủ yếu lưu thông bằng đường bộ, gây tắc nghẽn và giảm hiệu suất vận tải liên vận.

*Thứ hai, chi phí đầu tư lớn.* Xây dựng hạ tầng đường sắt và cảng biển đòi hỏi nguồn vốn khổng lồ, trong khi việc huy động vốn từ khu vực tư nhân gặp khó khăn do các rào cản pháp lý và thủ tục hành chính phức tạp.

*Thứ ba, hạn chế về công nghệ và nhân lực.* Hầu hết doanh nghiệp logistics vẫn sử dụng phương thức vận tải truyền thống, ít ứng dụng công nghệ hiện đại như hệ thống quản lý vận tải (TMS) hay theo dõi thời gian thực. Điều này dẫn đến hiệu suất vận hành thấp, chi phí cao và phụ thuộc nhiều vào lao động thủ công.

Dù đối mặt với nhiều thách thức, tiềm năng phát triển liên kết vận tải đường sắt và đường biển tại Việt Nam là rất lớn. Đường sắt có khả năng vận chuyển hàng hóa khối lượng lớn, giúp giảm tải đường bộ và tiết kiệm chi phí logistics. Nếu được đầu tư đúng mức, các tuyến quan trọng như Hà Nội - Hải Phòng hay Bắc - Nam sẽ đóng vai trò trung tâm kết nối khu công nghiệp với cảng biển, thúc đẩy xuất nhập khẩu. Ngoài ra, Việt Nam có vị trí chiến lược với bờ biển dài 3.260 km và nằm trên tuyến hàng hải quốc tế quan trọng, kết nối các nền kinh tế lớn như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và ASEAN. Các cảng biển như Hải Phòng, Đà Nẵng và TP. Hồ Chí Minh có tiềm năng trở thành trung tâm trung chuyển khu vực. Nếu phát triển đồng bộ liên kết đường sắt và đường biển, Việt Nam có thể tận dụng ưu thế địa lý để trở thành trung tâm logistics quốc tế.

Tóm lại, nếu giải quyết hiệu quả các vấn đề về hạ tầng, chính sách và công nghệ, sự liên kết giữa vận tải đường sắt và đường biển sẽ nâng cao năng lực cạnh tranh của logistics Việt Nam, thúc đẩy phát triển bền vững và hội nhập sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

## **4. Kinh nghiệm phát triển liên kết vận tải đường sắt và đường biển từ Trung Quốc và bài học cho Việt Nam**

### *4.1. Thực trạng liên kết vận tải đường sắt và vận tải biển tại Trung Quốc*

Đường sắt là xương sống của cơ sở hạ tầng giao thông toàn cầu, tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa, con người và tài nguyên trên những khoảng cách lớn. Trung Quốc là quốc gia có mạng lưới đường sắt lớn thứ hai trên thế giới, với hơn 159.000 km (WorldOStats, 2024). Năm 2011, tuyến đường sắt tốc hành Trung Quốc - Châu Âu đầu tiên khởi hành từ Trùng Khánh (Trung Quốc) đến Duisburg (Đức). Đến nay, đã có hơn 33.600 đoàn tàu chở hàng kết nối giữa Trung Quốc và Châu Âu, vận chuyển hơn 3 triệu container tiêu chuẩn với tổng giá trị hàng hóa là 160 tỷ Nhân dân tệ (China Train Guide, 2024). Không chỉ kết nối với Châu Âu, đường sắt Trung Quốc còn kết nối với nhiều quốc gia Châu Á, như: tuyến đường sắt Trung Quốc - Lào với tổng chiều dài hơn 1.000 km đã hoàn thành vào năm 2021 (Lilit Marcus, 2021); tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng (Việt Nam) dài khoảng 380 km, nối với Côn Minh (tỉnh Vân Nam, Trung Quốc) tại điểm đầu Lào Cai sẽ khởi công vào năm 2025 (Ngọc An, 2024).

Quốc gia này từ lâu cũng đã có những chính sách phát triển mạng lưới đường sắt kết nối với các loại hình vận tải khác, trong đó có vận tải đa phương thức kết hợp đường sắt - đường biển. Năm 2011, Chính phủ Trung Quốc đã triển khai các dự án PIT nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho hệ thống vận tải đa phương thức tại quốc gia này (Ministry of Transport, 2019). Sau đó, vào năm 2015, Trung Quốc lần lượt đưa ra BRI và Dự án thí điểm kết nối đa phương thức (Integrated Data Platform Pilot Project - IDP). Trong bối cảnh đó, các cảng biển là cơ sở của những dự án này, với nhiệm vụ cung cấp giao thông liền mạch để kết nối các đầu mối dọc theo BRI. Với việc mở rộng vùng nội địa và chuyển dịch công nghiệp, các cảng biển bắt đầu hợp tác với những khu vực nội địa nhằm phát triển hệ thống vận chuyển hàng hóa liên tục (Wang, 2015). Ngay sau đó, mạng lưới đường sắt đã được xây dựng và kết nối trực tiếp với sáu cảng biển lớn tại Trung Quốc: Đại Liên, Thiên Tân, Thanh Đảo, Liên Vân Cảng, Ninh Ba và Thâm Quyển (Jiawei, 2020).

Vận tải đa phương thức tại Trung Quốc hướng tới việc chuyển dịch từ sự thống trị của đường bộ sang đường sắt và đường biển, nhằm giảm thiểu phát thải (Horn, 2005). Theo Cục Thống kê Quốc gia Trung Quốc, hơn 70% hàng hóa được vận chuyển bằng xe tải tại Trung Quốc, với mức phát thải đơn vị cao hơn so với các phương thức vận tải khác; vận tải đường bộ chiếm 57,3% trong tổng lượng khí thải nitrogen oxide (China Economic, 2019). Do đó, việc giảm bớt sự phụ thuộc vào vận tải đường bộ để kiểm soát ô nhiễm không khí ở Trung Quốc là rất cấp thiết, và điều này có thể đạt được thông qua việc thúc đẩy vận tải đa phương thức.

Bên cạnh đó, việc sử dụng đường biển và đường sắt trong vận tải đa phương thức cho phép vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn, giúp tiết kiệm nhiên liệu và giảm áp lực cho hệ thống giao thông đường bộ. Theo Bộ Giao thông vận tải Trung Quốc, việc áp dụng vận tải đa phương thức có thể tiết kiệm 20-30% chi phí so với vận tải đường bộ (Li & Zhang, 2020).

Tuy vậy, do hiệu quả và chi phí thấp của vận tải đường bộ, thị trường ít quan tâm đến những lợi thế của vận tải đường sắt (Reis, 2013). Năm 2007, Bộ Đường sắt (nay là Bộ Giao thông Vận

tải) Trung Quốc đã thành lập Công ty TNHH Giao thông đa phương thức Đường sắt Trung Quốc (CR Intermodal) để thúc đẩy phát triển vận tải đa phương thức tại Trung Quốc. Cho đến nay, 9 trong số 18 trung tâm logistics đã đi vào hoạt động, nhiều trung tâm bị hoãn việc xây dựng do không đạt được hiệu quả kinh tế như mong muốn (Jiawei, 2020). Thách thức nêu trên không chỉ là hạn chế đối với riêng Trung Quốc mà còn là bài học kinh nghiệm cho các quốc gia khác, trong đó có Việt Nam. Từ đó giúp các quốc gia đưa ra những chính sách nhằm tối ưu hóa hệ thống vận tải, giảm chi phí, tăng cường hiệu quả và cạnh tranh trên thị trường toàn cầu.

#### **4.2. Các chính sách hỗ trợ của Trung Quốc trong phát triển liên kết vận tải đường sắt với vận tải biển**

Theo Đề cương Phát triển Mạng lưới Giao thông Quốc gia Tích hợp (国家综合立体交通网规划纲要), Trung Quốc sẽ hoàn thành một mạng lưới giao thông quốc gia toàn diện và đa chiều vào năm 2035 bao gồm sáu trục, bảy hành lang, và tám tuyến chính, với tổng chiều dài khoảng 700.000 km. Mạng lưới này là sự kết hợp của vận tải đa phương thức, trong đó tiêu biểu là 200.000 km đường sắt cùng 460.000 km đường cao tốc với 25.000 km đường thủy chất lượng cao, 27 cảng ven biển và 36 cảng nội địa quan trọng. Trên thực tế, ngày 28/9/2023, Trung Quốc đã khánh thành liên kết vận tải đường sắt - đường biển đầu tiên - tuyến đường sắt cao tốc chạy qua một số vịnh và dọc theo bờ biển của tỉnh Phúc Kiến ở phía Đông Nam nước này, kết nối ba thành phố Chương Châu, Hạ Môn và Phúc Châu (Reuters, 2023).

Để đạt được những thành tựu này, Trung Quốc đã ban hành hàng loạt chính sách hỗ trợ trong phát triển liên kết vận tải đường sắt với vận tải biển có thể kể đến như sau:

*Thứ nhất*, Chính phủ Trung Quốc triển khai Dự án Thí điểm Vận tải đa phương thức (驮背运输 (公铁联运) 示范工程), nhằm thúc đẩy sự phát triển nhanh chóng của vận tải kết hợp đường biển và đường sắt tại các cảng ven biển vào năm 2015. Dự án tập trung xây dựng hạ tầng kết nối, cải thiện thiết bị chuyển đổi hàng hóa giữa các phương thức vận tải và áp dụng công nghệ hiện đại để quản lý logistics hiệu quả. Mục tiêu là giảm chi phí, thời gian vận chuyển và thúc đẩy vận tải xanh, đồng thời nâng cao vị thế của Trung Quốc trong giao thương quốc tế. Đây cũng là bước đi chiến lược trong việc xây dựng một mạng lưới vận tải toàn diện, hỗ trợ Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI) và tăng cường hội nhập kinh tế toàn cầu.

*Thứ hai*, dự án này nhấn mạnh tư tưởng chỉ đạo và các nguyên tắc cơ bản trong phát triển liên kết vận tải đường sắt – đường biển tại Trung Quốc, với trọng tâm là “*tăng cường hợp tác và xây dựng sự gắn kết: Tăng cường phối hợp tổ chức xuyên phương thức*”. Điều này bao gồm việc thúc đẩy sự phối hợp chặt chẽ giữa các ngành và tổ chức liên quan, tối ưu hóa quản lý logistics, và phát triển các quy trình vận tải đa phương thức liền mạch.

*Thứ ba*, về chính sách hỗ trợ của Chính phủ, theo Điều 6 của dự án, Chính phủ Trung Quốc cam kết cung cấp hỗ trợ tài chính cho các dự án liên kết vận tải đường biển – đường sắt, với điều kiện các dự án này phải tuân thủ chặt chẽ các quy định về sử dụng vốn.

*Thứ tư*, Chính phủ Trung Quốc cũng nhấn mạnh vai trò của các cơ quan quản lý địa phương trong việc giám sát và hướng dẫn triển khai các dự án thí điểm thông qua Điều 7.3 của Dự án. Các



cơ quan này có trách nhiệm thiết lập hệ thống đánh giá để theo dõi tiến độ, đánh giá hiệu quả và đề xuất các cải tiến cần thiết, đảm bảo các mục tiêu của dự án được thực hiện nhất quán và hiệu quả trên toàn quốc.

Tóm lại, tại Trung Quốc, một khuôn khổ chính sách ba bước đã được thiết lập ở ba cấp độ: (a) Thống nhất các quy định và tiêu chuẩn quốc tế; (b) Cải cách ngành đường sắt để phù hợp hơn với các ngành vận tải khác; (c) Các chính sách khuyến khích cho các doanh nghiệp thay vì trợ cấp trực tiếp (Ge và cộng sự, 2020). Trải qua 6 năm triển khai và thực hiện các Dự án thí điểm, khối lượng vận tải đa phương thức đường sắt-đường biển của Trung Quốc đã đạt được những thành tựu nhất định (Shan Li và cộng sự, 2024).

## **5. Một số khuyến nghị cho Việt Nam trong việc phát triển liên kết vận tải đường sắt với vận tải biển**

*Thứ nhất*, Chính phủ cần đưa yêu cầu kết nối hạ tầng đường sắt vào Luật nhằm khuyến khích sự liên kết vận tải đường sắt và các cảng biển. Vì Luật Đường sắt năm 2017 hiện hành chưa yêu cầu ràng buộc về đường sắt với trung tâm các đô thị lớn, cảng biển, các khu đầu mối hàng hoá lớn nên các chủ đầu tư thường không đầu tư xây dựng đường sắt kết nối với cảng khi xây dựng các cảng biển.

*Thứ hai*, về định hướng cụ thể, Việt Nam cần ưu tiên phát triển đường sắt điện khí hóa, đường đôi khổ tiêu chuẩn 1,435m lưỡng dụng, vận tốc khai thác trung bình khoảng 150km/h đối với vận tải hàng hóa và vận tốc khai thác trung bình khoảng 100km/h đối với vận tải hàng hóa và vận chuyển container đối với trục tuyến Bắc-Nam Hà Nội - TP. HCM kéo dài thêm các tuyến đến Lạng Sơn, Hải Phòng ở phía Bắc và đến Cần Thơ ở phía Nam.

*Thứ ba*, cần có các chính sách, quy định phù hợp nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động huy động vốn từ các đối tác quốc tế trong đầu tư vào hạ tầng vận tải trong liên kết vận tải đường sắt và các cảng biển. Các dự án liên kết vận tải đường sắt và các cảng biển tại Việt Nam nên được huy động vốn theo hình thức tài trợ vốn, hợp tác hoặc chuyển giao công nghệ, kỹ thuật, liên doanh, góp vốn hoặc hình thức BOT. Nhà nước chỉ nên đầu tư hạ tầng đường sắt các tuyến chính, còn các tuyến đường nhánh dẫn đến các trung tâm logistics và các cảng biển nên để các nhà đầu tư tư nhân thực hiện để khuyến khích cạnh tranh công bằng.

*Thứ tư*, cần có cơ chế ưu đãi, khuyến khích cho các doanh nghiệp thực hiện đầu tư các dự án kết nối vận tải đường sắt và các cảng biển. Ví dụ, khi thực hiện đầu tư, xây dựng các dự án phải dành quỹ đất để thực hiện việc kết nối đường sắt, các tổ chức, cá nhân đầu tư kết nối cần phải được hưởng các chính sách ưu đãi, hỗ trợ trong lĩnh vực đường sắt như miễn tiền thuê đất đối với phạm vi đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt kết nối. Điều này giúp tạo động lực cho các doanh nghiệp đầu tư phát triển kết nối vận tải đường sắt và các cảng biển tại Việt Nam.

*Thứ năm*, trong quá trình thực hiện các dự án liên kết, cần đầu tư xây dựng tuyến đường sắt kết nối đến tận cảng. Có một thực tế hiện nay là, vì tuyến đường sắt không áp sát vào cầu tàu tại

các cảng biển nên gây khó khăn cho việc vận chuyển hàng hóa bằng container bởi “không ai nhấc lên nhấc xuống container từ đường bộ ra đường sắt rồi ra cảng cá” và có “20 – 30 km cuối cùng của quãng đường vận chuyển hàng hoá nằm ngoài phạm vi của tuyến đường sắt” (Công Thông tin VIMC, 2021).

Tóm lại, kết nối đường sắt với các cảng biển là một yếu tố quan trọng và là điều kiện cần thiết để tối đa hóa tiềm năng của vận tải hàng hoá đường sắt, góp phần thúc đẩy sự hội nhập của logistics từ vận tải chân cảng (Quý và Thu, 2021).

## 6. Kết luận

Tóm lại, mô hình liên kết vận tải đường sắt và vận tải biển đóng vai trò thiết yếu trong việc tối ưu hóa quản lý chuỗi cung ứng, đặc biệt tại các quốc gia có khối lượng thương mại quốc tế lớn. Trong bối cảnh hiện tại của Việt Nam, vị trí địa lý thuận lợi và hội nhập quốc tế sâu rộng đòi hỏi một chiến lược liên kết vận tải toàn diện, bao gồm quy hoạch hành lang vận tải, đầu tư hạ tầng hiện đại, và tăng cường kết nối vùng kinh tế trọng điểm với mạng lưới quốc tế. Điều này đòi hỏi sự phối hợp giữa các bộ - ngành, sự cam kết của chính phủ trong việc ban hành các chính sách khuyến khích đầu tư, cũng như sự hợp tác với các đối tác quốc tế để huy động nguồn lực và chia sẻ công nghệ tiên tiến.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

Bộ Công thương (2024), "Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2024 - Khu thương mại tự do", *Bộ Công thương*, Available at: [https://congthuong.vn/stores/customer\\_file/phuonglan/122024/02/Bao\\_cao\\_Logistics\\_Viet\\_Nam\\_2024.pdf](https://congthuong.vn/stores/customer_file/phuonglan/122024/02/Bao_cao_Logistics_Viet_Nam_2024.pdf) (Accessed: 6 December 2024)

Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam (2022), "Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn 2050", *Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam*

Bo, Y., Zhu, X.N. & Wang, D.W. (2013), "Construction of railway-waterway intermodal transportation network with crunode-line combination based on path rationalization model", in *Applied Mechanics and Materials*, Trans Tech Publications, pp. 2516–2520

China Economic Net (2019), "Emission Reduction Should Be Strengthened from the Transportation Sector", *China Economic Net*, 21 January, Available at: [http://paper.ce.cn/jjrb/html/2019-01/21/content\\_382229.html](http://paper.ce.cn/jjrb/html/2019-01/21/content_382229.html) (Accessed: 9 November 2024)

Cục Đường sắt Việt Nam (2021), "Báo cáo tổng kết về phát triển hạ tầng đường sắt quốc gia", *Cục Đường sắt Việt Nam*

Feng, X.J., Fan, X.J., Zhang, Y. & Jiang, L.P. (2014), "Sensitivity analysis on key factors of sea-rail intermodal transport system of dry bulk", *Applied Mechanics and Materials*, Vol. 641–642, pp. 715–720

Ge, J., Wang, X., Shi, W. & Wan, Z. (2020), "Investigating the Practices, Problems, and Policies for Port Sea–Rail Intermodal Transport in China", *Transportation Research Record*, Vol. 2674, No. 4, pp. 1–12

Han, P., Sun, Z., Liu, K. & Li, B. (2021), "A new model for sea-rail intermodal transportation network system planning considering the arctic route", in *2021 4th International Conference on Intelligent Autonomous Systems (ICoIAS)*, IEEE, pp. 351–356

Hoàng Văn Châu (2009), "Giáo trình Logistics và vận tải quốc tế", *Nhà xuất bản Thông tin và truyền thông*, Hà Nội

Horn, B.E. & Nemoto, T. (2005), "Intermodal Logistics Policies in the EU, the US and Japan", in *Transport Policy Studies Review*, Vol. 7, pp. 2–14

Liu, D. & Yang, H.-l. (2013), "Optimal slot control model of container sea-rail intermodal transport based on revenue management", *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Vol. 96, pp. 1250–1259

Marcus, L. & Deng, S. (2024), "China-Laos Train: A New Era of Connectivity", *CNN*, Available at: <https://edition.cnn.com/travel/article/china-laos-train-intl-hnk/index.html> (Accessed: 6 December 2024)

Ministry of Transport (2019), "Notification on Further Encouraging Intermodal Transport", *Ministry of Transport*, Available at: [http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/dlyss/201701/t20170104\\_2149676.html](http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/dlyss/201701/t20170104_2149676.html) (Accessed: 9 November 2024)

Nguyễn Văn Nam (2020), "Logistics và vận tải đa phương thức tại Việt Nam: Thực trạng và giải pháp", *Tạp chí Giao thông Vận tải*

Ngọc An (2024), "Hợp tác với Trung Quốc làm tuyến đường sắt kết nối với Côn Minh, quy mô 10 tỉ USD", *Tuổi Trẻ*, Available at: <https://tuoitre.vn/hop-tac-voi-trung-quoc-lam-tuyen-duong-sat-ket-noi-voi-con-minh-quy-mo-10-ti-usd-20241106134642597.html> (Accessed: 7 December 2024)

OECD (2024), "Members and partners", *OECD*, Available at: <https://www.oecd.org/en/about/members-partners.html>

Quý N. T. & Thu H. T. V. (2021), "Tăng cường khả năng tiếp cận của đường sắt Việt Nam với hệ thống cảng biển", *Tạp chí Khoa học Công nghệ số 6/2021*, pp. 164–166

Reis, V., Meier, J.F., Pace, G. & Palacin, R. (2013), "Rail and Multi-Modal Transport", in *Research in Transportation Economics*, Vol. 41, No. 1, pp. 17–30

StadieSeifi, M., Dellaert, N.P., Nuijten, W., Van Woensel, T. & Raoufi, R. (2014), "Multimodal freight transportation planning: a literature review", *European Journal of Operational Research*, Vol. 233, pp. 1–15

Tuyết A. (2023), "Đường sắt mất lợi thế vì kết nối với các phương thức vận tải khác dần đứt gãy", *Nhịp Sống Kinh Tế Việt Nam & Thế Giới*, Available at: <https://vneconomy.vn/duong-sat-mat-loi-the-vi-ket-noi-voi-cac-phuong-thuc-van-tai-khac-dan-dut-gay.htm> (Accessed: 6 December 2024)

United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (1980), "United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods", *United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods*, Available at: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/multimodal1980.html> (Accessed: 4 December 2024)

Wang, C., Ducruet, C. & Wang, W. (2015), "Port Integration in China: Temporal Pathways, Spatial Patterns and Dynamics", *Chinese Geographical Science*, Vol. 25, No. 5, pp. 612–628

World Bank (2023), "Enhancing Vietnam's Transportation Infrastructure: Railway and Maritime Linkages", *World Bank*

WorldOStats (2024), "Railway Network by Country - Global Comparison 2024", *WorldOStats*, Available at: <https://worldostats.com/railway-network-by-country-global-comparison-2024/> (Accessed: 6 December 2024)