

ĐỀ ÁN

CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH KHUYẾN KHÍCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

PHẦN MỞ ĐẦU

Việt Nam là một trong số ít quốc gia trên thế giới có hệ thống sông, kênh dày đặc, tạo thành mạng lưới giao thông đường thủy rất thuận lợi, liên thông giữa các địa phương và các vùng trong cả nước. Cả nước có hơn 3.500 sông, kênh (hơn 3.000 sông, kênh nội tỉnh và hơn 400 sông, kênh liên tỉnh, chảy ra biển thông qua 124 cửa sông, với tổng chiều dài hơn 80.500 km, trong đó có khoảng 42.000 km sông, kênh có khả năng khai thác vận tải đường thủy. Cùng với hệ thống, sông, kênh trong nội địa, nước ta còn có 3.260 km bờ biển, hàng trăm km đường từ đất liền ra đảo, nối các đảo trong vùng nội thủy đã và sẽ tổ chức quản lý, khai thác vận tải thủy nội địa.

Với điều kiện thuận lợi như vậy nên từ xa xưa đến nay, giao thông vận tải đường thủy nội địa góp phần quan trọng trong sự nghiệp xây dựng, phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ Tổ quốc, trong kháng chiến cũng như trong thời kỳ đổi mới đất nước và hội nhập kinh tế quốc tế. Hàng năm, vận tải thủy nội địa đảm nhiệm vận chuyển khoảng 18% về hàng hóa, 6,8% về hành khách trong tổng lượng vận tải của toàn ngành; tốc độ tăng trưởng trung bình từ 8 đến 12%/năm. Vận tải thủy nội địa có nhiều ưu việt, như: giá cước vận tải thấp, vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; mang tính xã hội hóa cao và ít ô nhiễm môi trường.

1. Sự cần thiết và mục tiêu của đề án

1.1. Sự cần thiết xây dựng Đề án

Vận tải thủy nội địa ở nước ta tập trung chủ yếu ở phía Bắc và phía Nam; trong đó, khu vực Nam bộ và đồng bằng sông Cửu Long là sôi động nhất. Mặc dù có nhiều lợi thế, như vận chuyển hàng hóa với khối lượng lớn, hàng siêu trường, siêu trọng; chi phí thấp; mang tính xã hội hóa cao và ít ô nhiễm môi trường, song vận tải thủy nội địa vẫn thiếu tính cạnh tranh, thậm chí còn chững lại. Nguyên nhân của trình trạng trên là do ảnh hưởng của sự khủng hoảng kinh tế, hàng hóa lưu thông giảm; chưa có cơ chế chính sách thỏa đáng tạo động lực đề thúc đẩy vận tải thủy nội địa phát triển. Một nguyên nhân lớn nữa là hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ những năm gần đây phát triển mạnh nên thị phần vận tải thủy bị giảm sút. Quy mô tổ chức điều hành hoạt động kinh doanh vận tải thủy manh mún, chưa tập trung do lực lượng phương tiện chủ yếu tư nhân và hộ gia đình nắm giữ (chiếm tới hơn 90%). Bên cạnh đó, cơ sở hạ tầng giao thông đường thủy nội địa chủ yếu vẫn lợi dụng điều kiện tự nhiên, hạn chế

lớn nhất là luồng tuyến không đồng cấp trên các tuyến vận tải chính: bán kính cong, tĩnh không, khoang thông thuyền của các cầu vượt sông, cống thủy lợi còn nhiều hạn chế, có nơi còn cản trở lớn cho hoạt động của phương tiện thủy, như: phía Bắc là cầu Đuống, cầu Long Biên, cầu Chương Dương, cầu đường sắt Phú Lương; phía Nam là âu Tắt Thủ, cống, cầu trên kênh Trà Vinh v.v...

Do đó, để phát huy hết lợi thế của giao thông đường thủy nội địa, thúc đẩy phát triển vận tải thủy nội địa, giảm tải cho đường bộ, việc xây dựng Đề án xây dựng cơ chế, chính sách phát triển giao thông vận tải bằng đường thủy nội địa là hết sức cần thiết trong giai đoạn hiện nay.

1.2. Mục tiêu của đề án

a) Mục tiêu chung

- Tạo điều kiện phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa đồng bộ, kết nối với các phương thức vận tải khác;
- Nâng cao năng lực đội ngũ thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa;
- Tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động kinh doanh vận tải đường thủy nội địa với giá thành vận tải hợp lý; nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải thủy; đảm bảo an toàn và thân thiện môi trường;
- Tạo lợi thế rõ rệt đối với các phương thức vận tải khác.

b) Mục tiêu cụ thể

- Hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật tạo điều kiện cho vận tải thủy nội địa phát triển.
- Xây dựng và ban hành cơ chế, chính sách hỗ trợ phát triển đội tàu có cơ cấu hợp lý, đội tàu đẩy kéo chiếm khoảng 30%, đội tàu tự hành chiếm khoảng 70% trong tổng số phương tiện thủy nội địa; ưu tiên phát triển đội tàu container;
- Xây dựng, ban hành những cơ chế, chính sách tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa;
- Ưu tiên đầu tư phát triển cơ sở đào tạo người lái phương tiện thủy nội địa, dịch vụ logistics và hỗ trợ kinh phí đào tạo đối với các học viên học lái phương tiện thủy nội địa đối với các địa bàn có điều kiện kinh tế khó khăn.
- Xây dựng cơ chế chính sách để phát triển vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics.
- Khuyến khích đầu tư thiết bị xếp dỡ hàng hóa, hàng container tại các cảng thủy nội địa

2. Căn cứ pháp lý xây dựng đề án

- Luật Giao thông Đường thủy nội địa Việt Nam số 23/2004/QH11 ngày 15/6/2004; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều Luật Giao thông đường thủy nội địa số 48/2014/QH13 ngày 17/6/2014;

- Nghị quyết 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban Chấp hành Trung ương khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020;

- Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức và Nghị định số 89/2011/NĐ-CP ngày 10/10/2011 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19 tháng 10 năm 2009 của Chính phủ về vận tải đa phương thức;

- Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030;

- Quyết định số 175/QĐ-TTg ngày 27/01/2011 của Thủ Tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược tổng thể về phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020;

- Quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013 của Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải Đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

- Quyết định số 1112/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 Bắc đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

- 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.

PHẦN II

THỰC TRẠNG VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA

Hoạt động vận tải thủy nội địa bao gồm vận tải hàng hóa, hành khách và các yếu tố liên quan, như kết cấu hạ tầng giao thông; phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện; công tác quản lý nhà nước; ứng dụng khoa học công nghệ và hợp tác quốc tế về vận tải thủy.

1. Thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa

1.1. Tuyến đường thủy nội địa

Hiện tại, trên phạm vi cả nước có 45 tuyến đường thủy nội địa quốc gia với tổng chiều dài hơn 6.650Km (miền Bắc 17 tuyến, miền Nam 18 tuyến và miền Trung 10 tuyến). Đây là những tuyến vận tải huyết mạch kết nối các trung tâm kinh tế, khu công nghiệp lớn của khu vực và cả nước.

1.1.1. Các tuyến đường thủy nội địa khu vực phía Bắc

Bảng 1. Tổng hợp hiện trạng luồng tuyến trên các tuyến vận tải chính khu vực phía Bắc

T T	Tuyến	Chiều dài (km)	Cấp KT	Kích thước luồng (m)			Loại phương tiện lớn nhất đi trong 300 ngày/năm
				Bmin	Hmin	Rmin	
1	Quảng Ninh - Hải Phòng – Ninh Bình	266,5	3- 4	25	1,6	150	Đoàn tàu đẩy 800 -1.000; Tự hành 400T – 800T
2	Quảng Ninh - Phả Lại	128,0	3	30	2,3	120	Đoàn tàu đẩy 1.200 – 1.600; Tự hành 600 T
3	Hải Phòng – Hà Nội (qua sông Đuống)	153,0	3	40		200	Đoàn tàu đẩy 800 - 1.200; Tự hành 600 T
	Trên sông Hồng			40	2,0		
	Trên sông Đuống			40	2,3		
4	Cửa Đáy – Ninh Bình	72,0	2	40	2,5	350	Tự hành 1.000 tấn
5	Lạch Giàng – Hà Nội	196,0	2	30	1,7	250	Tự hành 800 T
6	Việt Trì – Hòa Bình	62,0	4	50	1,2	150	Tự hành 200 T

7	Hà Nội - Việt Trì	74,0	3	40	2,2	280	Tự hành 800 T
8	Việt Trì – Tuyên Quang – Na Hang						
	Việt Trì – Tuyên Quang	115,0	4	30	1,2	150	Tự hành 200 T
	Tuyên Quang – Na Hang	71,0					
9	Việt Trì – Lào Cai	228					
	Việt Trì - Yên Bái	122,0	4	20	1,0	300	Tự hành 200 T
	Yên Bái – Lào Cai	166,0	5	20	0,9	300	Tự hành 200 T
10	Phả Lại - Cảng Đa Phúc	86,0	4	30	1,8	150	Tự hành 200 T

Nguồn: Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông ĐTNĐ đến năm 2020

Mạng lưới đường thủy phía Bắc hầu hết nằm trên hệ thống sông Hồng và hệ thống sông Thái Bình, nối kết với nhau qua sông Đuống và sông Luộc, tạo thành mạng lưới đường thủy của vùng đồng bằng Bắc bộ. Mạng lưới giao thông này kết nối với các cảng biển vùng duyên hải bằng 2 tuyến, tuyến Hà Nội-Hải Phòng-Quảng Ninh (qua sông Đuống) và Hà Nội - Hải Phòng-Quảng Ninh (qua sông Luộc).

Kết nối vận tải với vùng Trung du miền núi phía Bắc theo nhánh sông Lô qua Tuyên Quang đến hồ thủy điện Na Hang; nhánh sông Thao đến Yên Bái-Lào Cai và có thể đến Vân Nam - Trung Quốc; nhánh sông Đà lên đến Lai Châu, nhánh sông Thương đến Bắc Giang; nhánh sông Cầu đến Đa Phúc (Thái Nguyên); nhánh sông Lục Nam đến Lục Ngạn, Bắc Giang, hình thành nên hệ thống đường thủy nội địa của khu vực phía Bắc. Hệ thống này còn phát triển xuống phía Nam qua Ninh Bình kết nối với các tuyến đường thủy thuộc tỉnh Thanh Hóa. Ngoài ra các tuyến đường thủy nội địa phía Bắc đi tuyến ven biển đến các tỉnh miền Trung.

1.1.2. Các tuyến đường thủy khu vực miền Trung và Tây Nguyên

Duyên hải miền Trung và Tây nguyên là một vùng rộng lớn bao gồm 19 tỉnh, thành phố từ Thanh Hoá đến Bình Thuận. Phía Tây là dãy Trường Sơn, phía Đông là biển, phía Bắc giáp các tỉnh Hoà Bình, Sơn La, Ninh Bình, phía Nam giáp các tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, Đồng Nai.

Vùng duyên hải miền Trung có trên 800 sông, suối với tổng chiều dài gần 10.000 km chiếm 9,1% tổng chiều dài sông, suối của cả nước. Do đặc điểm về địa lý chủ yếu là sông miền núi có độ dốc lớn, mặc dù chiếm tỷ trọng lớn trong

hệ thống sông, kênh Việt Nam nhưng khả năng vận tải thấp, hoạt động vận tải sông ở miền Trung kém phát triển.

1.1.3. Các tuyến đường thủy nội địa khu vực phía Nam

Mạng lưới tuyến đường thủy nội địa: Tuyến đường thủy nội địa khu vực phía Nam (theo Quyết định số 970/QĐ-BGTVT ngày 15/4/2009 của Bộ trưởng Bộ GTVT) gồm 101 đoạn với tổng chiều dài 3.186,3km, mang tính chất tuyến liên tỉnh và quốc tế, hệ thống mạng lưới quản lý có thể phân chia theo 2 trục, trục dọc và trục ngang như sau:

****Trục dọc*** : với 6 tuyến xuất phát từ biên giới ra hướng biển Đông

- Tuyến sông Đồng Nai : Ngã ba Hiếu Liêm về cụm cảng Cát Lái, Sài Gòn (Cục Đường thủy nội địa Việt Nam chỉ quản lý đến Rạch Ông Nhiêu), phương tiện lớn nhất đến cảng Đồng Nai là 3.000T.

- Tuyến sông Sài Gòn từ chân đập Dầu Tiếng đến cầu Sài Gòn .

- Hệ thống tuyến sông Vàm Cỏ Đông, Vàm Cỏ Tây cả 2 nối ra sông Vàm Cỏ và sông Soài Rạp.

- Sông Tiền từ biên giới Vĩnh Xương đến thượng lưu Cảng Mỹ Tho 500 m (từ Cảng Mỹ Tho ra Cửa Tiểu do Cục Hàng Hải quản lý) đây là tuyến vận tải quốc tế; tuyến sông Tiền có 2 nhánh phụ là sông Hàm Luông và sông Cổ Chiên

- Sông Hậu từ Biên Giới Campuchia đến cửa Định An (Cục Đường thủy nội địa Việt Nam chỉ quản lý từ Biên Giới đến vàm rạch Ô Môn), tàu biển vào cảng Cần Thơ có trọng tải 5.000T và vào cảng Mỹ Thới có trọng tải 3.000T

- Tuyến Rạch Giá đi Cà Mau, Năm Căn

****Trục ngang*** : là các tuyến nối từ TP HCM đi về các tỉnh ven vùng vịnh Rạch giá đến Kiên lương và về phía bán đảo Cà mau đến Năm căn, bao gồm các tuyến :

- ***Tuyến TP HCM đi Kiên Lương***

- ***Tuyến TP HCM đi Cà Mau***

Hai tuyến nêu trên có các đặc thù và phân bổ như sau :

a/ ***Đi Cảng Sài Gòn ra sông Tiền*** : theo 3 tuyến (thực chất hiện nay chỉ còn 2 tuyến)

- Từ Cảng Sài Gòn đi kinh Tế , kinh Đôi , sông Chợ Đệm – Bến Lức ra s. Vàm Cỏ Đông , kinh Thủ Thừa , sông Vàm Cỏ Tây và kinh Tháp Mười số 1.

- Từ Cảng Sài Gòn đi kinh Tế , kinh Đôi , sông Chợ Đệm – Bến Lức ra s. Vàm Cỏ Đông , kinh Thủ Thừa , sông Vàm Cỏ Tây Tuyến Tháp Mười số 2 (có cống Rạch Chanh)

- Từ Cảng Sài Gòn đi rạch Ông Lớn , kênh Cây khô , sông Cần Giuộc , kênh Nước mặn , sông Vàm cỏ , rạch Lá , Kinh Chợ Gạo, rạch Kỳ Hôn .

b/ Giữa Sông Tiền và sông Hậu: theo 4 tuyến :

- Kinh Tân Châu
- Sông Vàm Nao
- Tuyến Sa Đéc – Lấp Vò
- Tuyến kinh Chợ Lách , Trà Ôn – Măng Thít .

c/ Sông Hậu đến Vĩnh Rạch giá và bán đảo cà mau: có các tuyến :

TT	Tuyến	Ghi chú
1	Kinh Tri tôn .	Theo kinh Rạch giá _ Hà Tiên đi Kiên lương
2	Kinh Ba thê .	
3	Kinh Mặc cần Dung , kinh Tám ngàn .	
4	Kinh Rạch giá – Long Xuyên .	
5	Kinh Rạch sỏi – Hậu giang .	
6	Tuyến Ô Môn đi sông Cái Bé	Ra cửa cái Bé (vịnh Rạch giá)
7	Tuyến Cần Thơ qua Vị Thanh đi Cà Mau	
8	Tuyến Cái Côn qua Phụng hiệp đi Cà mau	
9	Tuyến Đại Ngãi qua Bạc Liêu đi Cà mau	

* Khu vực sông Thị Vải về hướng Đông thành phố Hồ Chí Minh, bao gồm các tuyến :

- Tuyến từ thượng và hạ lưu sông Thị Vải về thượng lưu sông Soài Rạp.
- Tuyến từ thượng và hạ lưu sông Thị Vải về hạ lưu sông Soài Rạp .

Theo hệ thống hiện trạng các tuyến ngang nêu trên sự phân bố tuyến không tương xứng với lượng hàng thông qua vì hàng hóa chủ yếu tập trung từ các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long về thành phố Hồ Chí Minh và ngược lại hàng hóa từ thành phố Hồ Chí Minh phân bổ ngược cho các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long ; trong khi đó các tuyến ngang ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long tương đối phân bổ đều nhưng về đến trung tâm thành phố Hồ Chí Minh chỉ còn lại 2 tuyến :

- Chợ đệm Bến lức (chiếm 30 % lượng hàng đi và về thành phố Hồ Chí Minh)
- Chợ gạo (chiếm 70 % lượng hàng đi và về thành phố Hồ Chí Minh)

Bảng 3: Các tuyến vận tải chính khu vực phía Nam

TT	Tuyến	Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Kích thước luồng (m)			Loại phương tiện lớn nhất đi trong 300 ngày/năm
				Bmin	Hmin	Rmin	
1	Sài Gòn – Kiên Lương (Qua k. Lấp Vò Sa Đéc)	320	3	30	3	150	Đoàn 1.2000; Tự hành 700T
2	Sài Gòn – Kiên Lương (Qua k. Tháp Mười Số 1)	288	3	20	2		Tự hành 300 T
3	Sài Gòn – Cà Mau	336	3	20	2		Tự hành 400 T
4	Sài Gòn - Bến Kéo	170	3	30	2,7		Tự hành 300 T
5	Sài Gòn - Bến Súc	90	3	100	7,2		Đoàn kéo 600 T Tự hành 300 T
6	Cửa Tiểu – Biên giới Việt Nam-Campuchia	220	1	150	37,5		Tự hành 5.000 T
7	Cửa Định An - Châu Đốc	196	1	150	39		Tàu 7.000 T
8	Sài Gòn - Mộc Hóa	130	3	20	2		Tự hành 300 T

Nguồn: Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông ĐTNĐ đến năm 2020

- Các sông chính đều rộng và sâu, chênh lệch mực nước và địa hình hai bên bờ thấp. Các kênh đào sâu nhưng hẹp. Phần lớn chịu ảnh hưởng chế độ bán nhật triều nên rất thuận lợi cho giao thông vận tải đường thủy. Do các sông đều rộng và sâu nên có thể xây dựng các cảng lớn cho các tàu 500-10.000T vào sâu trong sông như các cảng Sài Gòn, Thị Vải, Cái Lát, Nhà Bè, Mỹ Tho, Vĩnh Long, Cần Thơ, An Giang ...

- Các sông ở đồng bằng sông Cửu Long chịu ảnh hưởng lớn của lũ lụt. Hàng năm mùa mưa kéo dài 6 tháng và gây ra lũ lụt trên diện rộng. Do ảnh hưởng lớn của lũ lụt lại chưa có hệ thống đê nên các sông kênh ở đồng bằng Nam Bộ nhìn chung độ bồi lắng đồng đều và thấp hơn so với các tỉnh miền Bắc. Các khu vực khan cạn chủ yếu tập trung tại các cửa sông, các vùng giao triều.

- Giao thông đường thủy ở đồng bằng Nam Bộ rất phát triển. Hàng năm, vận tải hàng hóa bằng đường thủy chiếm khoảng 65 đến 70% về tấn và 75 đến 80% về tấn.km trong tổng khối lượng hàng hóa vận tải của toàn vùng. Vận tải

hành khách đường thủy không sôi động như vận tải hàng hóa, chỉ chiếm khoảng 25% sản lượng vận tải khách của toàn vùng; Tuy nhiên, vận tải hành khách khu vực Nam bộ vẫn chiếm tỷ lệ lớn đối với cả nước.

Trong thời gian qua, được sự quan tâm của Nhà nước và Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã triển khai hai dự án lớn nhằm cải thiện luồng tuyến đường thủy nội địa trong khu vực, đó là:

- Dự án “Phát triển cơ sở hạ tầng Giao thông đồng bằng sông Cửu Long”, trong đó, Hợp phần B: Hành lang các tuyến đường thủy nội địa quốc gia (Hành lang phía bắc xuyên Đồng Tháp Mười và tứ giác Long Xuyên và duyên hải phía Nam); Hợp phần C: đường thủy địa phương. Dự án được khởi công từ năm 2007, dự kiến hoàn thành trong năm 2015;

- Dự án Đầu tư xây dựng nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo dài 28,687km lên chuẩn tắc luồng cấp II (TCVN 5664-2009, chiều rộng 55m, chiều sâu 3,1m; Dự án được khởi công ngày 21/12/2013 và hoàn thành giai đoạn 1 trong thời gian 480 ngày.

- Thực hiện chủ trương xã hội hóa các nguồn vốn đầu tư kết cấu hạ tầng, các nhà đầu tư đã lập dự án và triển khai đầu tư nâng cấp một số tuyến sông chính, như: nạo vét cửa sông Hàm Luông, sông Cổ Chiên, sông Tiền, đảm bảo cho tàu trọng tải 5.000 tấn hoạt động.

Sau khi hoàn thành các dự án này thì vùng đồng bằng sông Cửu Long sẽ có mạng lưới đường thủy tương đối hoàn chỉnh.

1.1.4. Báo hiệu đường thủy nội địa

Hệ thống báo hiệu và tín hiệu là một trong những cơ sở hạ tầng chủ yếu phục vụ cho công tác đảm bảo giao thông. Trước đây báo hiệu còn nhiều báo hiệu tạm, sau năm 1993 được đầu tư dần qua các dự án, cũng như qua sản xuất lắp đặt mới hàng năm, đặt biệt sau năm 2001 khi chuyển đổi toàn bộ hệ thống quy tắc 1538 sang quy tắc 4099 (QĐ số 4099/2000/QĐ-BGTVT ngày 28 tháng 12 năm 2000 và hiện nay là Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường thủy nội địa Việt Nam) thì hệ thống báo hiệu đã được lắp đặt vĩnh cửu 100% và rất đầy đủ, đáp ứng các tình huống hướng dẫn giao thông cho tàu thuyền đi lại.

Năm 1993 triển khai 3.268 báo hiệu trên 3.951,5 km đường thủy nội địa quốc gia, mật độ báo hiệu mới đạt 0,827 BH/1km. Đến tháng 9 năm 2014, đã lắp đặt 17.399 báo hiệu trên 6.652 km đường thủy, nâng mật độ báo hiệu lên là 2,61 BH/1km, so với các nước tiểu vùng Mêkông thì hệ thống báo hiệu của nước ta thuộc loại tốt nhất, đầy đủ và hiện đại nhất.

Về tín hiệu ban đêm, năm 1997 mới triển khai 1.690 chiếc, đến tháng 9 năm 2014 số đèn đã lên đến 6.785 chiếc, sau 17 năm số đèn đã tăng lên 4,01 lần.

Tại các khu vực cầu, các khu vực trọng điểm, báo hiệu được lắp đảm bảo đúng, đủ về số lượng, màu sắc, tín hiệu ban đêm đảm bảo cho phương tiện đi lại an toàn. Ngoài ra, dưới sự chỉ đạo của Cục, các đơn vị bảo trì đường thủy nội địa đã xây dựng lắp đặt 52 trụ neo, 11 phao neo trên các tuyến đường thủy nội địa quốc gia, phục vụ cho phương tiện neo đậu tránh bão trong mùa lũ.

Các Trạm Quản lý đường thủy nội địa là đơn vị cơ sở thực hiện công tác quản lý bảo trì đường thủy nội địa trên các tuyến luồng theo định ngạch định mức của ngành đường thủy nội địa, như: sơn, điều chỉnh báo hiệu cho phù hợp với luồng lạch; trục, chỉnh, chống bồi phao; bảo trì hệ thống đèn tín hiệu. Ngoài việc thực hiện công tác bảo trì, các Trạm Quản lý đường thủy nội địa còn thực hiện chức năng quản lý nhà nước theo nhiệm vụ được giao. Việc quản lý, lưu trữ và báo cáo của các đơn vị được thực hiện theo quy định hiện hành và quy định của ngành.

1.1.5. Đánh giá tổng quan các tuyến đường thủy nội địa

a) Đối với các tuyến đường thủy nội địa khu vực miền Bắc

- Ảnh hưởng lũ: Ở các sông Đà, sông Lô, sông Thao, sông Hồng (đến Vạn Điểm), sông Đuống, sông Cầu, sông Thương, sông Lục Nam... Mùa mưa xảy ra từ tháng 5 đến tháng 10, mùa cạn từ tháng 11 đến tháng 4 năm sau. Chênh lệch mực nước giữa hai mùa khá lớn từ 7 m đến 10 m. Lượng phù sa trong sông lớn, thường gây bồi lắng và diễn biến phức tạp ở các cửa sông. Vào mùa mưa, lưu tốc dòng chảy lớn, gây khó khăn cho phương tiện vận tải. Vào mùa khô, mực nước thấp, xuất hiện nhiều bãi cạn và khu vực khan cạn.

- Ảnh hưởng triều: Ở các sông và cửa sông miền Bắc chịu ảnh hưởng trực tiếp của chế độ nhật triều Vịnh Bắc Bộ. Khu vực Hải Phòng - Quảng Ninh có chế độ nhật triều thuần nhật, với biên độ triều kỳ nước cường từ 3 - 3,5m; kỳ nước kém từ 1,2 - 1,5m và mỗi chu kỳ triều kéo dài từ 14 - 16 ngày. Khu vực Cửa Đáy - Lạch Giàng chịu ảnh hưởng của chế độ nhật triều không đều, số ngày bán nhật triều tăng, biên độ triều kỳ nước cường giảm còn 2,5 - 3m. Ảnh hưởng thủy triều sâu vào trong sông từ 90 - 150km tùy theo mùa. Trong những năm gần đây, nhiều công trình thủy điện được xây dựng nên mực nước hạ lưu sông Hồng xuống thấp đã xảy ra hiện tượng thủy triều ảnh hưởng tới mực nước của sông Hồng tại Hà Nội.

- Cùng ảnh hưởng cả triều và lũ là vùng tiếp giáp giữa hai vùng trên. Vào mùa cạn, thủy triều tiến vào trong đất liền còn mùa mưa thì chịu ảnh hưởng của chế độ lũ của sông chính. Tại vùng này, chênh lệch mực nước giữa hai mùa từ 3 - 5m, biên độ triều từ 0,8 - 1,2m. Do ảnh hưởng của cả lũ và triều nên thường xuất hiện nhiều bãi cạn.

- Còn tồn tại một số cầu cũ, khẩu độ khoang thông thuyền hẹp, tĩnh không thấp gây khó khăn lớn cho phương tiện đi lại cũng như phát triển phương tiện vận tải có trọng tải lớn và nhất là kìm hãm hoạt động vận tải container trên đường thủy nội địa.

- Một số tuyến đường thủy nội địa chưa được cải tạo nâng cấp rất khó khăn cho vận tải thủy nội địa khu vực (hành lang đường thủy nội địa số 2, tuyến Ninh Bình-Thanh Hóa; tuyến Việt Trì-Lào Cai, tuyến Vạn Gia-Kalong v.v...

b) Đối với các tuyến đường thủy nội địa khu vực miền Trung và Tây Nguyên

- Do ảnh hưởng của địa hình các sông suối phần lớn bắt nguồn từ dãy Trường Sơn chảy ra biển. Hướng dòng chảy chính là Tây - Đông và Tây Bắc - Đông Nam. Các sông thường ngắn, độ dốc thường lưu lớn, lắm thác ghềnh;

- Các sông thường có lưu vực nhỏ, lượng giữ nước kém. Mùa cạn thì lòng sông nhiều đoạn cạn kiệt, nhiều bãi bồi, độ sâu hạn chế. Mùa lũ thì nước lên rất nhanh, lưu tốc dòng chảy lớn. Cả hai mùa đều khó khăn cho vận tải;

- Các sông thường chảy trong nội địa trên địa bàn một tỉnh là chủ yếu và chảy gần như độc lập với nhau không có các sông nối thành mạng;

- Các cầu qua sông tĩnh không thấp. Trên sông có nhiều công trình thủy lợi ngăn sông lấy nước tưới tiêu hoặc ngăn mặn. Các công trình này thường không có âu thuyền nên gây chia cắt tuyến vận tải, gây bồi lắng;

- Chế độ thủy văn khắc nghiệt: Độ dốc mùa lũ lớn, mùa kiệt nhỏ, nhiều sông vào mùa kiệt chỉ quan sát được dòng triều. Lưu lượng tập trung 70% vào 3 tháng mùa lũ, mùa kiệt lưu lượng rất nhỏ.

c) Đối với các tuyến đường thủy nội địa khu vực miền Nam

- Các tuyến chính đều rộng và sâu, lòng sông tương đối ổn định, địa hình hai bên bờ thấp. Các kênh đào sâu nhưng hẹp. Phần lớn sông và kênh ảnh hưởng thủy triều theo chế độ bán nhật triều nên rất thuận lợi cho vận tải thủy. Do các sông đều rộng và sâu nên có thể xây dựng các cảng lớn cho các tàu 500-10.000T vào sâu trong sông như các cảng Sài Gòn, Thị Vải, Cái Lát, Nhà Bè, Mỹ Tho, Vĩnh Long, Cần Thơ.

- Các tuyến ở đồng bằng sông Cửu Long chịu ảnh hưởng lớn của lũ lụt. Hàng năm mùa mưa kéo dài 6 tháng và gây ra lũ lụt trên diện rộng. Do ảnh hưởng lớn của lũ lụt lại chưa có hệ thống đê nên các sông kênh ở đồng bằng Nam bộ nhìn chung độ bồi lắng đồng đều và thấp hơn so với các tỉnh miền Bắc. Các khu vực khan cạn chủ yếu tập trung tạo các cửa sông, các vùng giao triều.

- Chênh lệch mực nước giữa các mùa thấp.

- Do đất đai màu mỡ, nuôi trồng thủy hải sản phát triển lại không quy hoạch cụ thể nên đã vô tình kìm hãm sự phát triển của vận tải thủy. Do hệ thống kênh khá dày nên có nhiều cầu đường bộ cắt ngang, các cầu này đều có tính không thấp nên cũng hạn chế sự đi lại của phương tiện thủy.

Có thể thấy tiềm năng khai thác vận tải của mạng lưới sông kênh ở nước ta là rất lớn. Nếu tiếp tục đầu tư phát triển hoàn toàn đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách đường thủy nội địa của khu vực trong sự nghiệp Công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước.

1.2. Về vốn cấp cho công tác quản lý bảo trì giai đoạn 2008-2014

Vốn sự nghiệp kinh tế quản lý, bảo trì đường thủy nội địa (đường sông trước kia) được nhà nước cấp trong giai đoạn 2008 - 2014:

Bảng4: nguồn vốn cấp cho công tác bảo trì từ năm 2008-2014

Năm	Kinh phí (triệu đồng)	Tăng trưởng		Ghi chú
		Giá trị	Tỷ lệ %	
2008	211.900	22.700	12%	
2009	254.000	42.100 (22.100)	12%	Trong đó có 20.000 triệu đồng thực hiện QLBT bổ sung trên 100km tuyến mới(theo QĐ 970)
2010	327.000 (304.000)	50.000 (30.000)	10%	Trong đó có 23.000 triệu đồng thực hiện dự án lập lại hành lang an toàn giao thông ĐTNĐ và một số nhiệm vụ cấp bách (nạo vét Bạc Liêu - Cà Mau 20.000 triệu đồng ..)
2011	334.400	30.400	10%	
2012	367.800	33.400	10%	
2013	450.000	82.000	18%	
2014	495.000	45.000	9%	

Nguồn Cục Đường thủy nội địa Việt Nam

Nguồn vốn sự nghiệp kinh tế đường thủy nội địa hàng năm được Bộ Giao thông vận tải và Bộ Tài chính giao chỉ đáp ứng được (60-65)% yêu cầu thực tế công tác quản lý bảo trì (tính theo định ngạch - định mức được cấp có thẩm quyền phê duyệt và chế độ chính sách, giá vật tư, nhiên liệu hiện hành của Nhà nước). Hàng năm, kinh phí sự nghiệp kinh tế đường thủy nội địa được cấp của năm sau tăng trưởng khoảng (9-12) % so với năm trước. Với nguồn vốn sự nghiệp kinh tế đường thủy nội địa thấp nên giá trị tăng trưởng hàng năm chưa đáp ứng các yêu cầu trong công tác bảo trì đường thủy nội địa. Do vậy, để thực hiện công tác bảo trì có hiệu quả và quản lý tốt vốn đầu tư công đã lựa chọn mức độ ưu tiên đối với công tác bảo trì và thực hiện đặt hàng, đấu thầu, chỉ định thầu các công trình bảo trì.

1.2. Cảng, bến thủy nội địa

Cảng, bến thủy nội địa là đầu mối quan trọng trong vận tải thủy. Hàng năm, số cảng, bến được công bố, cấp giấy phép hoạt động đưa vào quản lý đều tăng. Tính đến hết năm 2013, trên các tuyến đường thủy nội địa trong phạm vi cả nước có 8.038 cảng, bến thủy nội địa, trong đó:

- Có 164 cảng thủy nội địa (155 cảng hàng hóa, 09 cảng hành khách), có 15 cảng tiếp nhận tàu nước ngoài, 131 cảng thuộc các tuyến đường thủy nội địa quốc gia, 33 cảng thuộc tuyến đường thủy nội địa địa phương;
- Có 5.591 bến thủy nội địa bốc xếp hàng hóa, số bến được cấp phép hoạt động là 4.548 bến, chiếm 85%;
- 2.283 bến khách ngang sông, trong đó 1.898 bến được cấp giấy phép hoạt động, đạt tỷ lệ 83 %.

Hàng năm, có khoảng 500.000 lượt phương tiện vào, ra cảng, bến, với hơn 150 triệu tấn phương tiện, 65.000 lượt hành khách. Số liệu nêu trên được thống kê tại các cảng, bến thủy nội địa đã được tổ chức quản lý. Bên cạnh đó, lượng phương tiện ra vào bốc xếp hàng hóa tại các bến thủy nội địa chưa được cấp phép hoạt động với số lượng khá lớn.

Bảng 5: Hiện trạng một số cảng thủy nội địa chính

TT	Tên cảng	Tổng chiều dài bến (m)	Loại tàu lớn nhất (tấn)	Công suất thiết kế (tấn/năm)	Ghi chú
I	Khu vực miền Bắc				
1	Hà Nội	525	TH 400	1.200.000	
2	Khuyến Lương	106	400 - 1.000	528.000	

3	Việt Trì	186	400	800.000	
4	Hòa Bình	120	300	400.000	
5	Ninh Bình	54	400 – 600	400.000	
6	Ninh Phúc	145	1.000	1.200.000	
7	Nam Định	345	800 – 1.000	800.000	
8	Á Lữ	14	300	200.000	Bắc Giang
9	Đáp Cầu	7 mố	300	200.000	
10	Hồng Vân	42	400	200.000	
11	Cống Cầu	80	300	300.000	
II	Khu vực phía Nam				
1	Long Bình	202	5.000	1.000	
2	Phú Định	378	2.000	1.000.000	
3	Giao Long	60	500	200	Bến Tre
4	An Phước	60	500	200	
5	Tín Nghĩa	235	5.000	1.000.000	
6	Nhon Trạch	320	5.000	1.500.000	
7	Hà Đức	325	5.000	1.500.000	
8	Sa Đéc	60	500	150.000	
9	Bình Long	100	500	200.000	
10	Buorbone	120	3.000	1.500.000	

Nguồn: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam

2. Thực trạng lực lượng phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện

2.1. Phương tiện

Phương tiện thủy nội địa thời gian gần đây phát triển mạnh, đa dạng về kiểu dáng, phong phú về chủng loại và công dụng. Theo báo cáo tổng hợp của Ban Chỉ đạo tổng điều tra phương tiện thủy (Bộ Giao thông vận tải) năm 2007, toàn quốc có 806.577 phương tiện.

- Phương tiện thuộc diện phải đăng ký là 500.000 chiếc, (phương tiện loại nhỏ có trọng tải toàn phần đến 15 tấn chiếm tỷ lệ trên 70%, khoảng gần 400.000 chiếc, loại phương tiện diện không phải đăng ký);

Tính đến hết tháng 12 năm 2013, trên cả nước có hơn 270.000 phương tiện thủy nội địa được đăng ký, đăng kiểm với hơn 12.600.000 TPT, hơn 563.000 ghế hành khách và gần 11.650.000 CV. Trong đó, tàu chở hàng khô có gần 200.000 chiếc, với hơn 11.460.000 tấn phương tiện; tàu chở container 490 chiếc với gần 477.000 tấn; tàu kéo, đẩy có gần 4.900 chiếc, với gần 1.232.000 CV; Tàu chở khách, tàu du lịch có gần 60.000 chiếc, với hơn 523.000 ghế hành khách. Còn lại là tàu chở hàng lỏng, khí hóa lỏng, tàu công trình v.v...

Trong tổng số phương tiện thủy nội địa, số phương tiện thuộc tư nhân, hộ cá thể là hơn 255.600 chiếc, chiếm khoảng 94,7%; số còn lại thuộc doanh nghiệp nhà nước và hợp tác xã. Số phương tiện thủy nội địa cũng phân bố không đều, tập trung chủ yếu ở đồng bằng sông Cửu Long (chiếm khoảng 82%). tiếp đến là khu vực phía Bắc (chiếm khoảng 10,6%); số còn lại thuộc khu vực miền Trung – Tây nguyên.

Đội hình phương tiện vận tải:

- Phương tiện vận tải có trọng tải toàn phần dưới 15 tấn chủ yếu phục vụ sinh hoạt gia đình;

- Phương tiện có trọng tải toàn phần trên 200 tấn, với số lượng khoảng 1.100 chiếc nhưng vận chuyển hàng hóa chiếm khoảng 85% tổng lượng hàng hóa vận chuyển bằng phương tiện thủy nội địa;

- Đội hình phương tiện vận tải hiện nay chủ yếu là phương tiện tự hành, hình thức lai dross mặc dù vẫn tồn tại, nhưng số lượng không nhiều.

Bảng 6: Tổng hợp phương tiện thủy nội địa tham gia vận tải hàng hóa

TT	Loại phương tiện	Đơn vị tính	Số lượng	Trọng tải (tấn)
1	Từ trên 15 tấn đến 100 tấn	chiếc	13.606	680.300
2	Từ 101 đến 500 tấn	chiếc	7.050	1.410.000
3	Từ 501 đến 1000 tấn	chiếc	3.436	2.061.000
4	Từ 1001 đến 2000 tấn	chiếc	1.225	1.470.000
5	Từ 2001 tấn trở lên	chiếc	189	434.700

	Tổng	chiếc	25.506	6.056.000

Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam (số liệu cập nhật trong năm 2013)

Số lượng phương tiện thủy nội địa hiện có tại các địa phương là tương đối lớn, đây là một tiềm năng không nhỏ sẽ đóng góp và sự phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương, các khu công nghiệp và của cả nước trong hiện tại cũng như trong tương lai. Tuy nhiên, tuổi của đội ngũ phương tiện hiện nay tương đối cao, trong thời gian tới theo quy định của Chính phủ tại Nghị định số 111/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2014 Quy định niên hạn sử dụng của phương tiện thủy nội địa và niên hạn sử dụng của phương tiện thủy được phép nhập khẩu thì số lượng phương tiện không đáp ứng điều kiện hoạt động sẽ phải giải bản dẫn đến số lượng giảm đáng kể điều đó ảnh hưởng không nhỏ đến sản lượng vận tải thông qua vận tải đường thủy nội địa.

2.2. Thuyền viên, người lái phương tiện

Đây là nhân tố quan trọng góp phần quyết định đối với an toàn trong hoạt động vận tải thủy nội địa. Theo số liệu của đợt tổng điều tra phương tiện và người lái phương tiện thủy nội địa năm 2007, toàn quốc có 974.399 người đang trực tiếp điều khiển phương tiện thủy nội địa. Trong đó có trên 188.000 người thuộc diện phải có bằng thuyền trưởng, máy trưởng; trên 444.000 người thuộc diện phải có chứng chỉ lái phương tiện và trên 49.000 người thuộc diện phải có giấy chứng nhận học tập pháp luật giao đường thủy nội địa.

Hiện tại cả nước có 37 cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện. Các cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thời gian qua đã hình thành và phát triển mạnh theo hướng xã hội hóa. Các cơ sở đào tạo đều đủ điều kiện theo quy định để đào tạo cấp các loại chứng chỉ chuyên môn và bằng thuyền trưởng hạng ba, một số cơ sở đủ điều kiện đào tạo cấp bằng thuyền trưởng hạng nhất, hạng nhì.

Tính đến tháng 12/2013, đã có 294.212 người được cấp bằng, chứng chỉ chuyên môn. Trong đó có 176.527 bằng thuyền, máy trưởng, đạt tỷ lệ hơn 60%, số còn lại là chứng chỉ chuyên môn các loại chiếm gần 40%.

Nhằm tạo thuận lợi trong công tác quản lý về đào tạo, cấp, đổi bằng, chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện, Bộ Giao thông vận tải đã giao Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã xây dựng Đề án Quản lý công nghệ thông tin về cấp, đổi bằng, chứng chỉ chuyên môn, gồm 02 giai đoạn:

+ Giai đoạn 1: gồm 5 nội dung, đầu tư xây dựng hệ thống phần mềm; đầu tư mua sắm thiết bị, mạng, máy tính; triển khai thí điểm và đánh giá; triển khai mở rộng và đào tạo; cập nhật dữ liệu cũ vào hệ thống. Đến nay, Đề án đã hoàn thiện giai đoạn 1 và đang tiến hành chạy thí điểm theo tiến độ được Bộ Giao

thông vận tải phê duyệt. Cục Đường thủy nội địa phối hợp với đơn vị xây dựng phần mềm hệ thống tổ chức 03 lớp tập huấn tại 03 khu vực: khu vực phía Nam được tổ chức tại thành phố Cần Thơ; khu vực miền Trung được tổ chức tại thành phố Đà Nẵng; khu vực phía Bắc được tổ chức tại thành phố Hà Nội.

Đề án chạy thí điểm đối với 05 đơn vị bao gồm 03 Sở Giao thông vận tải (Sở Giao thông vận tải thành phố Hải Phòng, Sở Giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh, Sở Giao thông vận tải thành phố Cần Thơ) và 02 cơ sở đào tạo (Trường Cao đẳng nghề Giao thông vận tải đường thủy I, Trường Cao đẳng nghề Giao thông vận tải đường thủy II)

+ Giai đoạn 2: Tổng kết đánh giá kết quả giai đoạn 1 từ đó hiệu chỉnh cho phù hợp với thực tiễn của công tác quản lý và áp dụng chạy thí điểm trên toàn quốc.

Đề án Quản lý công nghệ thông tin về cấp, đổi bằng, chứng chỉ chuyên môn đã góp phần giảm bớt thủ tục hành chính, hòa nhập với tiến trình xây dựng Chính phủ điện tử của Chính phủ và của Bộ Giao thông vận tải.

- Khi được áp dụng thực tế trong công tác quản lý trên phạm vi toàn quốc sẽ từng bước hình thành được ngân hàng dữ liệu trong lĩnh vực đường thủy nội địa, dễ dàng truy cập, sao lưu và phục hồi dữ liệu trong toàn hệ thống; thuận tiện trong việc tra cứu, xác minh. Khi sử dụng phần mềm sẽ giảm thiểu việc xử lý theo phương thức thủ công nhằm tăng hiệu quả công việc.

- Hình thành cầu nối thuận lợi giữa người dân và cơ quan quản lý qua đó giảm bớt các khâu trung gian trong quá trình quản lý.

- Phần mềm quản lý dễ hiểu, dễ sử dụng, truy cập nhanh chóng do chạy trên môi trường mạng Internet. Trang thiết bị phục vụ đơn giản, không mất nhiều chi phí.

3. Thực trạng hoạt động vận tải đường thủy nội địa

- Vận tải đường thủy nội địa là một trong những thế mạnh của nước ta, nhất là khu vực đồng bằng sông Cửu Long. Với hệ thống sông kênh chằng chịt, nhiều khu công nghiệp, khu chế xuất, cơ sở chế biến lương thực, nuôi trồng, chế biến thủy sản, nhà hàng, khách sạn, nhà ở của dân hoặc hệ thống giao thông đường bộ thường nằm sát dọc bờ sông, kênh. Nhiều nhà dân hoặc cơ sở sử dụng ngay bờ sông làm mặt tiền để phục vụ sản xuất, kinh doanh. Những đặc điểm này tạo thế mạnh cho hoạt động vận tải thủy nội địa của nước ta nên trong những năm qua, phương thức vận tải này vẫn giữ vững thị phần vận tải nội địa; khu vực phía Bắc chiếm khoảng 20-25%, khu vực phía Nam chiếm tới 65 đến 70% có nơi đến trên 80% như khu vực Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau; trong khi đó, ở khu vực miền Trung chỉ chiếm khoảng 10 đến 15%;

- Các mặt hàng truyền thống là thế mạnh của vận tải thủy như than điện, than chuyển tải, vật liệu xây dựng, lương thực xuất khẩu, hàng siêu trường, siêu

trọng... vẫn được duy trì. Hàng năm, ngoài việc vận tải các loại hàng hoá phục vụ nhu cầu sản xuất, phát triển kinh tế, xã hội của các địa phương trong cả nước, vận tải thuỷ nội địa còn thực hiện việc chuyển tải trên dưới 5 triệu tấn than, 5 triệu lương thực và nhiều loại hàng hóa khác phục vụ xuất khẩu; bên cạnh đó là vận chuyển hàng nhập khẩu, như: phân bón khoảng 3-4 triệu tấn, sắt thép, container v.v... Đối với vật liệu xây dựng, ngoài một số ít mặt hàng như xi măng, sắt thép được vận chuyển bằng đường bộ thì hầu hết cát, đá, sỏi đều vận chuyển bằng đường thuỷ nội địa. Đặc biệt, trong những năm qua, để đáp ứng nhu cầu xây dựng các khu công nghiệp, khu đô thị ngày càng lớn thì lượng hàng vật liệu xây dựng cần vận chuyển ngày càng tăng cao, đặc biệt là nhu cầu về đất, cát san lấp mặt bằng; mặt hàng này không những được vận chuyển bằng đường thuỷ giữa các vùng, miền trong nước mà còn được vận chuyển từ nước bạn Campuchia về các tỉnh miền Tây Nam bộ;

- Những năm qua, nhiều doanh nghiệp đã bước đầu chú trọng nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải, áp dụng cơ chế giá cước hợp lý và linh hoạt tạo được sự đồng thuận của các chủ hàng; tăng cường công tác tiếp thị dưới nhiều hình thức để tìm kiếm thêm khách hàng mới, đồng thời sâu sát trong chỉ đạo điều hành, đa dạng hoá các lĩnh vực sản xuất và cung ứng dịch vụ kết hợp với việc cùng thuyền trưởng ký kết thực hiện tìm kiếm khách hàng, nguồn hàng, khoán sản lượng vận tải tới từng đoàn phương tiện v.v... nên thời gian quay vòng phương tiện trên nhiều tuyến đã được giảm tới mức tối đa, năng suất vận tải tăng cao, tạo sự hấp dẫn của vận tải thuỷ, năng lực cạnh tranh được nâng cao hơn trước;

- Do có sự cạnh tranh trên thị trường, nhất là tốc độ giao hàng nên việc đổi mới phương tiện cũng đã được các doanh nghiệp, HTX luôn luôn quan tâm; các đoàn tàu có công suất và trọng tải nhỏ đã được thay thế bằng các đoàn phương tiện có trọng tải lớn, có đoàn lên tới 2.400 tấn ở khu vực phía Bắc; xuất hiện nhiều phương tiện tự hành trọng tải lên tới 2.000 hoặc 3.000 tấn, nhất là tại khu vực phía Nam và đồng bằng sông Cửu Long. Đặc biệt, đã có nhiều phương tiện tự hành vận chuyển container từ các cảng ven biển hoặc chuyển tải từ các tàu biển vào các cảng thuỷ nội địa của các khu công nghiệp, khu chế xuất hay các đô thị; loại hình này phát triển mạnh tại khu vực phía Nam. Cũng do có sự đổi mới phương tiện nên ưu thế của ngành trong vận tải nội địa đã được phát huy, thể hiện là đã phục vụ vận chuyển lô hàng siêu trọng, như các lô hàng siêu trường, siêu trọng phục vụ lắp đặt thiết bị tại các nhà máy thuỷ điện Sơn La, Tuyên Quang hoặc nhà máy điện Cà Mau v.v... của các đơn vị vận tải thuỷ trong cả nước đảm bảo tuyệt đối an toàn;

- Vận tải hành khách truyền thống bao gồm: vận tải hành khách ngang sông, dọc tuyến cự ly ngắn, vận tải khách du lịch sinh thái, tham quan các thắng

cảnh, di tích lịch sử ven sông... vẫn được duy trì và phát triển rộng rãi trong cả nước. Các bến khách ngang sông trên địa bàn một số địa phương từng bước được đầu tư nâng cấp lên thành bến phà. Tuy nhiên, bên cạnh các tuyến vận tải hành khách cố định đường thủy đi các nơi trong và ngoài các tỉnh có chiều hướng giảm, nguyên nhân chủ yếu là hệ thống đường bộ phát triển nhanh. Mặt khác, trong thời gian qua thiếu sự tập trung đầu tư nâng cấp, hiện đại hoá các phương tiện vận tải nên nhiều người dân có xu hướng chọn các phương tiện giao thông đường bộ cơ động và thuận lợi hơn, thời gian hành trình ngắn...;

- Đặc biệt, vận tải phục vụ hành khách tham gia các Lễ hội đầu xuân và phục vụ hành khách tham quan du lịch trong những năm gần đây có chiều hướng gia tăng, công tác bảo đảm trật tự an toàn có chuyển biến hơn trước. Song, vận tải hành khách ngang sông vẫn là loại hình vận tải có nhiều nguy cơ tiềm ẩn gây mất an toàn giao thông đường thủy và còn dễ xảy ra những tai nạn đặc biệt nghiêm trọng, làm chết nhiều người;

- Khu vực miền Trung, cũng do hệ thống đường bộ phát triển nhanh nên giao thông vận tải đường thủy bị hạn chế, hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải, xếp dỡ ĐTNĐ trên địa bàn các tỉnh này chủ yếu là những phương tiện có sức chứa nhỏ, công suất thấp, tầm hoạt động hạn chế;

- Vận tải hành khách bằng phương tiện có tốc độ cao trên cả nước vẫn được duy trì, phát triển và khẳng định tính ưu việt của phương thức vận tải này, trong đó hoạt động sôi động nhất vẫn là ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long. Tại phía Bắc còn mở nhiều tuyến phục vụ vận tải khách du lịch cũng như nhân dân đi lại từ bờ ra các đảo ven vịnh. Tuy nhiên, đây là loại hình vận tải tiên tiến, đòi hỏi phải có hệ thống kết cấu hạ tầng phù hợp, song thời gian qua do chưa có quy hoạch tổng thể cũng như định hướng chiến lược phát triển đối với loại hình vận tải này một cách đồng bộ nên đã hạn chế cả về quy mô, phạm vi phát triển cũng như hiệu quả trong tổ chức quản lý, hoạt động sản xuất, kinh doanh của loại hình vận tải này. Chẳng hạn như: Luồng tuyến chạy tàu nhiều nơi còn chật hẹp, chưa phù hợp với hoạt động của tàu cao tốc tại các kênh Cái Tráp (Hải Phòng), kênh Chợ Gạo (Tiền Giang) và một số kênh rạch thuộc các tỉnh Cà Mau, Sóc Trăng, Kiên Giang, Cần Thơ hoặc một số tuyến có mật độ phương tiện thủy đi lại lớn nhưng lại công bố là luồng tàu biển, không những hạn chế hiệu quả hoạt động và quy mô phát triển của loại hình vận tải này mà còn tạo xung đột trong công tác quản lý nhà nước giữa ngành Hàng hải và Đường thủy nội địa;

- Trước sự suy thoái kinh tế thế giới diễn ra khắp toàn cầu, tình hình kinh tế trong nước có nhiều khó khăn, lạm phát gia tăng, thị trường giá cả vật tư, sắt thép, nhiên liệu, tiền lương, lãi suất Ngân hàng Nhà nước cũng như liên ngân hàng thương mại v.v... liên tục biến động theo chiều hướng ngày càng gia tăng

làm cho chi phí, giá thành vận tải tăng quá cao; trong khi đó, đơn giá cước vận tải đường thủy nhìn chung tăng không đáng kể, có thời kỳ còn bị ép giá xuống thấp do khan hiếm hàng vận chuyển, giá cước không đủ để bù đắp các khoản chi phí tối thiểu như nhiên liệu, tiền lương nhưng vẫn phải nhận vận chuyển để giữ mối hàng và có kinh phí trả lương cho thuyền viên.

- Về hoạt động bốc xếp hàng hoá tại các cảng, bến thủy nội địa: Bên cạnh một số ít cảng chính thuận lợi về địa thế, có mặt bằng rộng do lịch sử để lại nên việc kinh doanh bốc xếp hàng hoá tuy có khó khăn song vẫn ổn định được sản xuất và có phần còn phát triển, đổi mới được phương tiện và các dây chuyền bốc xếp hàng hoá vẫn còn nhiều bến bốc xếp hàng hoá mở ra tràn lan trên nhiều tuyến sông, kênh của cả nước đan xen với các cảng, bến thủy nội địa được công bố, cấp giấy phép hoạt động, có cơ quan cảng vụ đường thủy nội địa làm công tác quản lý chuyên ngành nên diễn ra sự cạnh tranh không lành mạnh, làm cho số phương tiện ra, vào cảng bến được cấp phép có phần giảm xuống, nhất là đối với các phương tiện vận chuyển cát, đá, sỏi. Cùng với sự suy giảm về lượng hàng vận chuyển bằng đường thủy nội địa, các chủ hàng đều không muốn thuê kho, bãi để lưu giữ hàng hoá mà biến phương tiện thành nơi phân phối hàng, làm cho các đơn vị kinh doanh bốc xếp đã khó khăn lại càng khó khăn hơn. Do đó, nhiều doanh nghiệp phải sử dụng kho, bãi của cảng, bến vào các mục đích khác để hỗ trợ cho kinh doanh bốc xếp;

- Đối với bến thủy đón trả hành khách: chỉ có một số ít bến tại các thành phố, khu đô thị lớn, khu du lịch là được quan tâm đầu tư, chỉnh trang theo xu hướng đảm bảo an toàn, văn minh, lịch sự, có Ban quản lý bến, như: bến tàu khách tại Thành phố Vũng Tàu, Bến tàu khách Cần Thơ, Bến tàu khách Cát Bà, Bến tàu khách du lịch Quảng Ninh; còn lại hầu hết các bến khách nhỏ lẻ, bến khách ngang sông chưa được quan tâm đúng mức, đều dựa vào điều kiện tự nhiên, không có đơn vị quản lý bến nên việc ra, vào bến của các phương tiện tùy thuộc vào lưu lượng hành khách đi lại, trật tự, an toàn chưa được đảm bảo v.v... nên đã dẫn đến những vụ tai nạn giao thông đáng tiếc, có vụ làm chết nhiều người như vụ đắm dò tại xã Quảng Hải, tỉnh Quảng Bình đầu năm 2009 làm chết hơn 40 người, v.v...

- Tốc độ tăng trưởng: Tốc độ tăng trưởng giai đoạn 2006 đến 2012:

+ Vận tải hàng hóa: tăng 5,1% về tấn, 14,5% về T.Km;

+ Vận tải hành khách: tăng 3,9% về HK, 2,6 % về HK.Km;

- Thị phần vận tải trong vận tải toàn ngành. rung bình:

+ Hàng hóa: Khoảng 17,8% về tấn và 16,3% về T.Km;

+ Hành khách: Khoảng 6,8% về hành khách (HK), 3,3% về HK.Km.

Bảng 7: Tổng hợp sản lượng vận tải thủy nội địa, từ 2005 đến 2012*Đơn vị tính: tấn*

TT	Chỉ tiêu	Đ. vị	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	Tấn vận chuyển	Triệu tấn	60	65,2	71,2	75	85	118,8	124,5	119,2
2	Tấn luân chuyển	Triệu TKm	7.800	8.200	9.450	10.000	11.200	18.900	14.900	13.100
3	Khách vận chuyển	Triệu HK	180	190	208	210	215	171,1	191,9	178,5
4	Khách luân chuyển	Triệu HKKm	6.500	6.900	8.000	8.300	8.380	3.600	4.100	3.700

Vận tải đường thủy nội địa có mức an toàn tương đối cao so với các ngành vận tải khác. Từ năm 2010 đến 2014 tai nạn giao thông đường thủy nội địa giảm từ 5-10% cả ba tiêu chí về số vụ tai nạn, số người chết, số người bị thương.

Bảng 8: Tình hình tai nạn giao thông đường thủy nội địa từ năm 2010 đến 2014

Năm	Số vụ tai nạn	Số người chết	Số người bị thương	Số phương tiện đắm	Thiệt hại về tài sản (tỷ đồng)
2010	196	146	17	185	58
2011	171	146	25	181	38
2012	18	108	12	132	11
2013	92	49	11	96	10
2014	90	66	10	130	13

4. Quan hệ quốc tế về vận tải thủy

Hiện nay vận tải thủy ở nước ta có thông-thương với Trung Quốc và Campuchia. Đối với Trung Quốc, Việt Nam có hai tuyến vận tải thủy qua biên giới và trên biên giới, đó là tuyến sông Hồng qua địa bàn tỉnh Lào Cai, tuyến sông KaLong và trên cửa sông Bắc Luân. Tuy nhiên, việc thông thương qua biên giới Việt-Trung bằng phương tiện thủy nội địa cũng chỉ là hoạt động tự phát của cá nhân, doanh nghiệp mà chưa có hiệp định giữa hai Chính phủ điều chỉnh. Vận tải đường thủy qua biên giới Việt Nam-Campuchia phát triển khá mạnh, đặc biệt từ năm 2009, khi Việt Nam và Campuchia đã ký Hiệp định vận tải đường thủy qua biên giới, rất thuận lợi cho các doanh nghiệp vận tải, năm 2014 hàng hoá, hành khách qua cửa khẩu Thương Phước và cửa khẩu Vĩnh Xương:

- Xuất cảnh: 3.243 phương tiện thủy nội địa; 14.500 thuyền viên, 71.544 hành khách, 256.466.094 tấn bách hoá (65.085 tấn dầu DO; 34.714 tấn xăng;

5.188 tấn bê tông; 6.224 tấn thức ăn gia súc; 5.194 tấn đậu nành; 52.598 tấn phân bón; 1.358 tấn sắt; 470 tấn bột mì; 10.000 tấn xi măng...)

- Nhập cảnh: 3.109 lượt phương tiện, 15.105 thuyền viên; 1.065.695 tấn bách hoá; 36.705 hành khách; 8.140 tấn lát mỳ.

- Quá cảnh:

+ Quá cảnh xuất: 36 phương tiện, 560 thuyền viên;

+ Quá cảnh nhập: 32 phương tiện, 525 thuyền viên;

+ Hàng hoá quá cảnh: 61.620 tấn xăng dầu; 9.264 container hàng bách hoá; 8.723 container nguyên liệu may mặc; 21.615 tấn lúa mỳ; 16.370 tấn đường.

5. Đánh giá chung về hoạt động vận tải thủy nội địa

5.1. Lợi thế và những tác động tích cực của vận tải thủy nội địa

Vận tải thủy nội địa là một trong 5 phương thức vận tải ở nước ta có vai trò rất quan trọng. Vận tải thủy nội địa không những có vai trò trung chuyển khối lượng hàng hóa, hành khách lớn mà còn tạo ra hàng triệu việc làm, góp phần bảo đảm an sinh xã hội và bảo vệ quốc phòng, an ninh.

Vận tải thủy nội địa có tính xã hội hóa cao, nhiều thành phần tham gia khai thác, kinh doanh; mặc dù là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, song điều kiện phải có để kinh doanh không phức tạp; vận tải thủy nội địa vận chuyển hàng hóa với khối lượng lớn, nhiều chủng loại, đặc biệt là hàng siêu trường, siêu trọng mà các hình thức vận tải khác không vận chuyển được.

5.2. Những tồn tại, bất cập trong vận tải thủy

- Tình trạng các tuyến vận tải thủy đều không đồng cấp, trên luồng tuyến còn tồn tại nhiều vật chướng ngại, bán kính cong nhỏ, nhiều cầu vượt sông có tĩnh không thấp, do chưa được đầu tư cải tạo nâng cấp kết cấu hạ tầng luồng tuyến theo quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa đến năm 2020; khu vực phía Bắc, miền Trung: tuyến Việt Trì - Lào Cai, Vạn Gia-Ka Long, tuyến Ninh Bình - Thanh Hóa, Hải Phòng-Ninh Bình, tuyến sông Đáy, sông Trà Lý, luồng cửa Gianh; tại phía Nam có các tuyến: kênh Chợ Gạo, sông Sài Gòn, sông Đồng Nai, tuyến sông Hàm Luông, sông Cổ Chiên, tuyến vận tải thủy Vũng Tàu - Thị Vải - Sài Gòn - Mỹ Tho - Cần Thơ v.v... đã ảnh hưởng không nhỏ đến hoạt động kinh doanh vận tải.

- Nguồn vốn cấp cho công tác bảo trì đường thủy nội địa còn thấp, chưa đáp ứng cho công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa như chỉnh trị, nạo vét luồng lạch, thanh thải vật chướng ngại, duy tu kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, điều tiết đảm bảo an toàn giao thông.

- Hoạt động xếp dỡ hàng hoá và quản lý cảng, bến thủy nội địa vẫn còn nhiều bất cập, ngoài một số cảng thủy nội địa của các doanh nghiệp thuộc các cơ sở liên doanh, hoặc một số cảng chuyên dùng có dây chuyền thiết bị bốc xếp phù hợp, còn lại hầu hết các bến thủy nội địa vẫn sử dụng công nghệ thiết bị bốc xếp lạc hậu, hệ thống cầu bến thô sơ. Việc đầu tư, nâng cấp hoặc xây dựng các cảng, bến đón trả hành khách phục vụ hoạt động của tàu khách tốc độ cao hầu như chưa được chú ý. Do đó, khả năng thích ứng, hòa nhập với hoạt động vận tải trong khu vực là rất khó khăn, không có khả năng tiếp cận với phương thức vận tải đa phương thức phần nào ảnh hưởng chất lượng, thời gian quay vòng của đội tàu vận tải và giảm tính cạnh tranh của vận tải thủy nội địa;

- Nhiều doanh nghiệp kinh doanh vận tải hoạt động vẫn mang tính thụ động, trông chờ vào chủ hàng và bị phụ thuộc vào thời tiết khí hậu cũng như điều kiện thủy văn của các sông, kênh, nhất là các doanh nghiệp vận tải khu vực miền Bắc và miền Trung nên phần nào hạn chế đến kết quả kinh doanh. Các doanh nghiệp vận tải thủy còn nhỏ lẻ, còn quá ít doanh nghiệp có tiềm lực lớn cả về tài chính, phần lớn là phương tiện cá nhân v.v... đã hạn chế đến sức cạnh tranh cũng như việc tham gia vào vận tải đa phương thức;

- Lực lượng phương tiện phát triển không đồng đều mà chỉ tập trung ở một số khu vực đô thị, khu công nghiệp. Đa số phương tiện qua khai thác đã xuống cấp, các doanh nghiệp chưa quan tâm loại phương tiện vận tải hàng container trên các tuyến đường thủy nội địa;

- Việc tham gia tổ chức vận chuyển đa phương thức, logistics còn nhiều hạn chế, chưa phát huy được thế mạnh và tính ưu việt sẵn có của vận tải thủy nội địa mà còn giảm khả năng cạnh tranh với các phương thức vận tải khác;

- Chưa phát huy được lợi thế cửa biển để khai thác vận tải tuyến ven biển.

- Hiện tại chưa có văn bản quy phạm pháp luật quy định để khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa; đối với thuế thu nhập doanh nghiệp Chính phủ đã ban hành Nghị định số 218/NĐ/2013/NĐ-CP, tuy nhiên trong Nghị định chưa có quy định ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp, thời gian miễn giảm thuế thu nhập doanh nghiệp, đối với các doanh nghiệp vận tải thủy, dự án đầu tư cải tạo nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông, tuy nhiên trong Nghị định mới chỉ có quy định về thuế suất ưu đãi 10% trong thời hạn mười lăm năm đối với thu nhập của doanh nghiệp từ thực hiện dự án đầu tư mới cảng sông, do vậy chưa khuyến khích thúc đẩy vận tải thủy nội địa phát triển.

PHẦN III

MỘT SỐ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU KHUYẾN KHÍCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI BẰNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

1. Dự báo nguồn hàng của vận tải thủy nội địa

Bảng 9: Tổng hợp sản lượng vận tải dự báo đến năm 2020

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Năm 2012	Năm 2020
1	Tổng sản lượng			
	Tấn vận chuyển	Triệu tấn	119	190
	Tấn luân chuyển	Triệu TKm	13.100	20.756
	Cự ly vận chuyển trung bình	km	120	140
2	Theo địa bàn			
	Hàng liên tỉnh	Triệu tấn	68	110
	Hàng nội tỉnh	Triệu tấn	35	50
	Hàng xuất, nhập khẩu	Triệu tấn	16	30
3	Phân bố theo mặt hàng			
	Lương thực	Triệu tấn	7,5	10,5
	Than đá	Triệu tấn	8,2	11,0
	Đá, cát, sỏi	Triệu tấn	70,0	120,0
	Phân bón	Triệu tấn	3,3	4,2
	Sắt thép	Triệu tấn	1,8	3,2
	Xi măng	Triệu tấn	6,4	8,6
	Sản phẩm dầu	Triệu tấn	5,8	7,2
	Hàng khác	Triệu tấn	22,0	35,0

Cơ sở dự báo khả năng phát triển luồng hàng trong vận tải thủy nội địa:

- Khối lượng vận chuyển tăng lên lấy theo mức trung bình của quy hoạch tổng thể phát triển vận tải thủy;

- Trong đó, hàng hoá vận chuyển nội tỉnh bằng đường sông có mức tăng nhanh - Điều đó đồng nghĩa với nhu cầu phát triển nhanh vận tải nông thôn bằng đường thủy- phù hợp với chương trình " phát triển công nghiệp nông thôn đi đôi với phát triển dịch vụ và đô thị hoá nông thôn";

- Hiện nay, do đặc điểm vận tải thủy có ưu thế chở hàng khối lượng lớn, đều đặn theo chu kì, tốc độ không cao, nên hàng vận chuyển bằng đường sông chủ yếu vẫn là loại hàng rời, khối lượng lớn như: than, đá, cát, sỏi... phân bố theo đặc điểm của hai vùng vận tải chính; phía Bắc chở than, đá, cát, sỏi, xi măng, sắt thép, phân bón - chủ yếu là sản phẩm công nghiệp và phục vụ công nghiệp. Phía Nam: chở lương thực, phân bón hàng nông sản, gỗ, xi măng - chủ yếu là sản phẩm nông nghiệp và nguyên vật liệu cho nông nghiệp.

- Sản lượng vận tải hành khách hàng năm bằng đường thủy đạt tới 230 – 280 triệu HK/ năm chủ yếu tập trung ở vùng đồng bằng sông Cửu Long, Quảng Ninh, Hải Phòng.

2. Một số cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải bằng đường thủy nội địa

2.1. Cơ chế chính sách bảo trì, đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.

Chính sách thu hút nguồn vốn đầu tư nước ngoài bằng nguồn vốn ODA, trái phiếu chính phủ để nâng cấp, cải tạo, xây dựng hệ thống luồng tuyến đường thủy nội địa theo hướng hiện đại, đồng bộ, xóa bỏ các điểm đen tiềm ẩn tai nạn giao thông, kết nối thuận tiện với các phương thức vận tải khác.

a) Ngân sách trung ương đầu tư 100% kinh phí để cải tạo nâng cấp các tuyến vận tải thủy theo quy hoạch phát triển giao thông đường thủy nội địa đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 kèm theo phụ lục 1 Quyết định này;

b) Ngân sách nhà nước ưu tiên bố trí vốn sự nghiệp kinh tế cho công tác bảo trì đường thủy nội địa hàng năm theo kế hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt từ năm 2016 đến năm 2020 với mức đầu tư hàng năm tăng 30% so với số vốn đã bố trí năm trước đó, tăng 15% nguồn vốn sự nghiệp kinh tế cho các năm tiếp theo;

c) Thí điểm thực hiện phương án bảo trì đường thủy nội địa quốc gia theo chất lượng trong hai năm 2016-2017.

2.2. Cơ chế chính sách xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.

a) Cải tạo nâng cấp cầu vượt sông đảm bảo cấp kỹ thuật (cầu Đuống), cải tạo nâng cấp tuyến vận tải thủy Việt Trì-Lào Cai, Vạn Gia-KaLong, Ninh Bình-Thanh Hóa, tuyến sông Hàm Luông, kênh Chợ Gạo giai đoạn II, tuyến vận tải sông pha biển sông Trà Lý, tuyến cửa Đáy, tuyến cửa Gianh, luồng cửa Cổ Chiên theo hình thức PPP, BOT, thu phí luồng đường thủy nội địa để hoàn vốn nhà đầu tư.

b) Miễn thuế bốn năm, giảm 50% số thuế thu nhập doanh nghiệp phải nộp trong chín năm tiếp theo đối với các doanh nghiệp tổ chức thu phí luồng đường thủy nội địa để thực hiện cải tạo nâng cấp luồng đường thủy nội địa, cửa sông: nạo vét, chỉnh trị luồng, nâng cấp cầu vượt sông đối với tuyến đường thủy nội địa.

c) Phát triển cảng thủy nội địa hiện có, giảm thuế thu nhập doanh nghiệp 30% trong bốn năm đầu khai thác cho những nhà đầu tư xây dựng, nâng cấp cảng thủy nội địa chính có hệ thống kho, bãi phục vụ cho hoạt động logistics; hỗ trợ 20% lãi suất vay ngân hàng để đầu tư mua sắm thiết bị bốc xếp hàng hóa, hàng container tại các cảng thủy nội địa phục vụ bốc xếp container và chuỗi logistic.

d) Đầu tư mua sắm thiết bị xếp dỡ, xây dựng cảng thủy nội địa mới.

- Miễn thuế bốn năm, giảm 50% thuế thu nhập doanh nghiệp phải nộp trong chín năm tiếp theo.

- Giảm 30% tiền thuê đất cho tổ chức, cá nhân thực hiện dự án.

2.3. Cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển phương tiện thủy nội địa

a) Hỗ trợ 50% lãi suất ngân hàng đối với người kinh doanh vận tải đầu tư đóng mới tàu đẩy, kéo có trọng tải 600 tấn và công suất 135cv trở lên; phương tiện tự hành có trọng tải 200 tấn và công suất 135 cv trở lên, tàu tự hành chở container từ 16 TEU trở lên tham gia vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa;

b) Hỗ trợ 30% lãi suất ngân hàng trong đầu tư mua phương tiện chở khách hiện đại tốc độ cao đưa vào hoạt động trên các tuyến đường thủy nội địa;

c) Không thu lệ phí trước bạ đối với đóng mới phương tiện chở hàng container.

2.4. Cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải và vận tải đa phương thức.

a) Sửa đổi, bổ sung những quy định trong các văn bản quy phạm pháp luật cho phù hợp với thực tế hoạt động, theo hướng:

+ Tạo môi trường kinh doanh thuận lợi, bình đẳng cho các doanh nghiệp, thu hút mọi thành phần kinh tế tham gia vào các hoạt động kinh doanh vận tải đường thủy nội địa;

+ Đảm bảo cho sự phát triển của vận tải đường thủy nội địa bền vững, hiệu quả, an toàn và môi trường, phù hợp với chính sách luật định, trong đó, vấn đề thu phí hoàn bồi và chính sách đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật đường thủy nội địa là một nhiệm vụ trung tâm.

b) Tổ chức dịch vụ hỗ trợ tốt nhất (hệ thống báo hiệu, thông báo luồng, vị trí neo đậu, thủ tục vào, rời cảng, bến, bốc xếp, kho bãi, kết nối vận tải...); dự báo, thông tin về nguồn hàng cho các doanh nghiệp;

c) Tạo cơ chế nhằm khuyến khích vận chuyển hàng hóa bằng phương tiện thủy nội địa. Đối với các tuyến vận tải thủy thuận lợi và có lợi thế vượt trội so với đường bộ, cần có can thiệp để vận tải container phải vận tải bằng đường thủy. Vận tải container bằng đường thủy nội địa không những vận chuyển khối lượng lớn, an toàn và góp phần đáng kể giảm áp lực cho đường bộ;

d) Tạo điều kiện thuận lợi nhất cho doanh nghiệp, cá nhân kinh doanh vận tải tiếp cận những ưu đãi từ chính sách hỗ trợ của Chính phủ, như chính sách thuế, lệ phí, tín dụng:

- Miễn thuế thu nhập doanh nghiệp bốn năm, giảm thuế thu nhập doanh nghiệp 30% cho chín năm tiếp theo đối với các doanh nghiệp cải tạo nâng cấp đường sắt, đường bộ kết nối với các cảng thủy nội địa.

- Giảm 50% thuế thu nhập doanh nghiệp chín năm cho các tổ chức, cá nhân kinh doanh vận tải hành khách đường thủy nội địa;

- Giảm 30% thuế thu nhập doanh nghiệp chín năm cho các tổ chức, cá nhân kinh doanh vận tải container bằng đường thủy nội địa.

- Mở rộng, phát triển mô hình vận tải sông pha biển và hoạt động tuyến ven biển. Hỗ trợ vay ngân hàng với lãi suất 0% cho việc mua sắm trang thiết bị nâng cấp phương tiện thủy nội địa lên cấp SB để hoạt động trên các tuyến vận tải sông pha biển đã được công bố.

g) Có chính sách đối xử công bằng với các phương thức vận tải là tạo điều kiện cho các phương thức vận tải cùng phát triển một cách hài hòa. Vận tải hàng hóa có cự ly dài và khối lượng lớn được khuyến khích sử dụng vận tải bằng phương tiện thủy nội địa.

h) Xây dựng Sàn giao dịch vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa tại hai khu vực phía Bắc và phía Nam nhằm cung cấp dịch vụ vận tải đường thủy nội địa một cách công khai, minh bạch về nhu cầu của khách hàng cũng như năng lực của các đơn vị vận tải.

2.5. Đầu tư phát triển cơ sở đào tạo người lái phương tiện thủy nội địa, logistics

a) Các trường đào tạo của Trung ương mở rộng liên doanh, liên kết với các tổ chức, các trường đào tạo nước ngoài để nâng cấp cơ sở vật chất, tiếp thu những kiến thức khoa học công nghệ mới đưa vào áp dụng nhằm nâng lên thành Trung tâm đào tạo nghề giao thông đường thủy nội địa của khu vực;

b) Tăng cường hơn nữa trong công tác kiểm tra chất lượng đào tạo; đồng thời có sự đầu tư thích đáng cho các cơ sở đào tạo chuyên ngành đáp ứng yêu cầu đào tạo nguồn nhân lực cho ngành, nhất là nguồn nhân lực về quản lý điều hành, công nghệ thông tin, vận tải đa phương thức và logistic.

c) Thực hiện đổi mới cơ chế hoạt động và đẩy mạnh xã hội hóa công tác đào tạo của các trường công lập đào tạo chuyên ngành đường thủy nội địa.

d) Ưu tiên bố trí nguồn vốn nâng cấp cơ sở vật chất đối với các cơ sở đào tạo người lái phương tiện thủy nội địa, dịch vụ logistics.

đ) Tổ chức đào tạo và cấp miễn phí chứng chỉ nghiệp vụ cho các cá nhân điều khiển, vận hành phương tiện thủy nội địa tại các địa bàn có điều kiện kinh tế khó khăn tại phụ lục 03.

2.6. Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao nhận kho vận và đẩy nhanh xã hội hóa hoạt động dịch vụ logistics

- Chính sách về nâng cao năng lực các doanh nghiệp hoạt động kinh doanh logistics, phát triển dịch vụ thuê ngoài 3PL;

- Chính sách về ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics;

- Các chính sách nhằm triển khai Hải quan điện tử, cải cách hành chính và minh bạch trong các dịch vụ công...

- Các chính sách về khuyến khích thành lập doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics.

- Tăng cường kết nối với các phương thức vận tải khác, phát triển Logistic.

2.7. Giải pháp tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp hoạt động vận tải qua biên giới Việt Nam-Campuchia

- Hàng năm tổ chức hội nghị đối với các doanh nghiệp vận tải hoạt động qua biên giới Việt Nam-Campuchia để nắm được khó khăn vướng mắc của các doanh nghiệp, từ đó đưa ra các giải pháp để tháo gỡ những khó khăn bất cập, hỗ trợ doanh nghiệp, khai thác có hiệu quả tuyến vận tải thủy qua biên giới.

- Sửa đổi Hiệp định vận tải thủy nội địa Việt Nam-Campuchia để đưa thời hạn cấp phép nhóm 3 lên 6 tháng; bổ sung thêm 2 tuyến quá cảnh đi qua sông Tiền, sông Hậu, tạo điều kiện cho doanh nghiệp

- Sửa đổi các văn bản quy phạm pháp luật về miễn hoa tiêu đối với tàu Việt Nam có thuyền trưởng người Việt Nam điều khiển phương tiện thủy nội địa và việc trả phí hoa tiêu quốc tế đối với phương tiện vận tải qua biên giới là phương tiện Việt Nam.

- Bộ Giao thông vận tải đàm phán với phía bạn Campuchia để giảm các khoản thu phí, lệ phí để tạo điều kiện cho doanh nghiệp vận tải.

PHẦN IV

TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Phân công trách nhiệm thực hiện đề án

1.1. Bộ Giao thông vận tải

a) Chủ trì tổng hợp kiểm tra rà soát tình hình thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải thủy nội địa trên toàn quốc, đồng thời phối hợp hướng dẫn các tỉnh thành phố trực thuộc Trung ương lập quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa địa phương, báo cáo Thủ tướng Chính phủ về kết quả thực hiện và đề xuất những biện pháp nhằm phát triển vận tải thủy nội địa.

b) Tổ chức quản lý và đầu tư cải tạo nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường thủy nội địa, kết nối với các phương thức vận tải khác để phát triển vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics.

c) Phối hợp với Bộ Kế hoạch đầu tư cân đối ngân sách hàng năm để thực hiện chính sách phát triển vận tải thủy nội địa.

1.2. Bộ Tài chính

a) Chủ trì phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Ngân hàng nhà nước xây dựng Nghị định về một số chính sách phát triển vận tải thủy nội địa hoàn thành trong năm 2015.

b) Ưu tiên bố trí vốn sự nghiệp kinh tế cho công tác bảo trì đường thủy nội địa hàng năm theo quy định tại quyết định này.

c) Đẩy mạnh cải cách hành chính đặc biệt là thủ tục hành chính liên quan đến tổ chức hoạt động dịch vụ logistics.

1.3. Bộ Kế hoạch đầu tư

Chủ trì, phối hợp với các Bộ: Tài chính, Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm bố trí vốn đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải thủy nội địa cho đến năm 2020 đối với các dự án đầu tư bằng ngân sách nhà nước, bảo đảm tập trung hoàn thành dứt điểm từng công trình.

1.4. Bộ Tài nguyên và Môi trường

Phối hợp với Ủy ban nhân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong việc bố trí quỹ đất cho các dự án đầu tư xây dựng cảng, bến thủy nội địa, đặc biệt là cảng bốc xếp hàng hóa container.

1.5. Bộ Công Thương

Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải hoàn thiện khung pháp lý cho hoạt động dịch vụ logistics và quy hoạch các trung tâm logistics

1.6. Bộ Giáo dục và đào tạo

Chủ trì phối hợp với Bộ Giao thông vận tải xây dựng mã ngành đào tạo ngành logistics.

1.7. Ngân hàng nhà nước

a) Chủ trì phối hợp với Bộ Tài Chính, Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn cụ thể việc thực hiện chính sách tín dụng theo quy định tại Quyết định này đảm bảo trình tự, thủ tục đơn giản, nhanh gọn và an toàn về nguồn vốn vay của Nhà nước.

b) Chỉ đạo các ngân hàng thương mại Nhà nước nắm cổ phần chi phối bố trí nguồn vốn và thực hiện cho vay phục vụ phát triển vận tải thủy theo quy định tại Quyết định này.

c) Đầu mối phối hợp với các Bộ, ngành, địa phương kiểm tra, giám sát việc thực hiện chính sách tín dụng, đề xuất biện pháp xử lý và tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc phát sinh trong quá trình thực hiện Quyết định này.

1.8. Ủy ban nhân dân các tỉnh thành phố trực thuộc trung ương

a) Căn cứ yêu cầu và khả năng thực tế của địa phương được bố trí kinh phí và ban hành bổ sung, nâng mức hỗ trợ những chính sách để phát triển vận tải thủy trên địa bàn ngoài những chính sách được quy định tại Quyết định này.

b) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài nguyên và Môi trường bố trí quỹ đất cho các dự án đầu tư xây dựng cảng, bến thủy nội địa, đặc biệt là cảng bốc xếp hàng hóa container.

2. Tiến độ thực hiện đề án

2.1. Giai đoạn 2015-2016

- Hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường thủy nội địa; các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan về vốn, phí, lệ phí, miễn giảm thuế thu nhập doanh nghiệp.

- Về quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa địa phương Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương rà soát tham mưu cho Ủy ban nhân dân tỉnh phê duyệt, đặc biệt bố trí quy đất cho các dự án đầu tư xây dựng cảng, bến thủy nội địa.

2.2. Giai đoạn 2016-2020

- Huy động nguồn lực để đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông luồng tuyến, cảng bến thủy nội địa, thiết bị bốc xếp, kho bãi và kết nối với các phương thức vận tải khác để phát triển vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics.

- Huy động nguồn lực để đầu tư phương tiện chở container, tàu khách cao tốc hiện đại trên cơ sở tái cơ cấu các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa.

3. Kinh phí thực hiện đề án

- Kinh phí thực hiện các nội dung: Xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật, phổ biến hướng dẫn từ nguồn vốn ngân sách nhà nước.

- Kinh phí đầu tư kết cấu hạ tầng luồng tuyến, cảng bến, thiết bị bốc xếp, phương tiện vận tải thủy nội địa từ các nguồn vốn khác (nguồn vốn tự có của doanh nghiệp, vốn tài trợ của các tổ chức tín dụng, tổ chức quốc tế) theo quy định.

PHỤ LỤC 01
DANH MỤC DỰ ÁN THỰC HIỆN THEO QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA
ĐẾN NĂM 2020

TT	Danh mục dự án	Theo Quy hoạch được duyệt tại QĐ số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013		Dự kiến đầu tư			Thời gian dự kiến triển khai
		Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật	Tổng nhu cầu vốn	Vốn ngân sách nhà nước,	Vốn xã hội hóa	
				(tỷ đồng)	(tỷ đồng)	(tỷ đồng)	
1	Nâng cấp tuyến vận tải thủy Vũng Tàu - Thị Vải - Sài Gòn - Mỹ Tho - Cần Thơ	151	II	8.700	8.700	-	2016-2020
2	Nâng cấp các tuyến vận tải thủy mới	155,8	I,II, đặc biệt	170	170	-	2016-2017
3	Xây dựng tuyến vận tải thủy vùng hồ Sơn La	175	III	20	20	-	2016-2017
4	Nâng cấp tuyến vận tải thủy trên sông Đồng Nai	83,3	I, III	230	230	-	2016-2018
5	Lập trật tự hành lang an toàn giao thông đường thủy			500	500	-	2016-2020

PHỤ LỤC 02
DANH MỤC CÁC DỰ ÁN THỰC HIỆN XÃ HỘI HÓA ĐẦU TƯ

1. Luồng tuyến vận tải thủy

TT	Danh mục dự án	Theo Quy hoạch được duyệt tại QĐ số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013		Dự kiến hình thức đầu tư	Địa điểm	Thời gian dự kiến triển khai
		Chiều dài (km)	Cấp kỹ thuật			
1	Nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo - giai đoạn 2	27	II	PPP	Tiền Giang	2015-2017
2	Nâng cấp tuyến VTT sông Móng Cái từ Vạn Gia đến cầu Ka Long	17	III	PPP	Quảng Ninh	2016-217
3	Nâng cấp tuyến VTT Việt Trì - Yên Bái	160	III	PPP	Phú Thọ -Yên Bái	2016-2018
4	Nâng cấp tuyến VTT Yên Bái - Lào Cai	166	IV	PPP	Yên Bái - Lào Cai	2016 - 2020
5	Nâng cấp tuyến vận tải thủy sông Hàm Luông từ ngã ba sông Tiền đến cửa Hàm Luông	91	I	PPP	Bến Tre	2016-2020
6	Nâng cấp tuyến VTT Ninh Bình - Thanh Hóa	148	IV, III	PPP	Ninh Bình - Thanh Hóa	2016-2020
7	Nâng cấp tuyến vận tải sông Đuống (cầu Đuống)	68	II	PPP	Hà Nội	2016-2017

2. Luồng cửa sông pha biển

TT	Danh mục dự án	Độ sâu luồng ($h_{\min}$, m)	Cỡ tàu (tấn)	Dự kiến hình thức đầu tư	Địa điểm	Thời gian dự kiến triển khai
1	Cải tạo nâng cấp luồng cửa Đáy	4,0	1500	PPP	Nam Định	2015-2017
2	Cải tạo nâng cấp luồng cửa Trà Lý	4,0	2000	PPP	Thái Bình	2016-2018
3	Cải tạo nâng cấp luồng cửa Gianh	4,0	2000	PPP	Quảng Bình	2016-2020
4	Cải tạo nâng cấp luồng cửa Cổ Chiên	6	5000	PPP	Bến Tre	2016 - 2020

PHỤ LỤC 03
DANH SÁCH ĐỊA BÀN THUỘC DIỆN ĐÀO TẠO MIỄN PHÍ CHỨNG
CHỈ NGHIỆP VỤ

TT	TỈNH	HUYỆN
1	Quảng Ninh	Ba Chẽ
		Tiên Yên
		Đầm Hà
2	Ninh Bình	Nho Quan
3	Hà Giang	Vị Xuyên
4	Cao Bằng	Thạch An
		Quảng Uyên
5	Bắc Kạn	Ba Bể
6	Tuyên Quang	Na Hang
		Chiêm Hóa
		Yên Sơn
7	Lào Cai	Bát Xát
8	Yên Bái	Lục Yên
		Yên Bình
9	Thái Nguyên	Đại Từ
		Lộc Bình
		Cao Lộc
10	Phú Thọ	Thanh Ba
		Đoan Hùng
		Hạ Hòa
11	Điện Biên	Tủa Chùa
12	Lai Châu	Mường Tè
13	Sơn La	Thuận Châu
		Mường La
14	Hòa Bình	Đà Bắc
		Kỳ Sơn
15	Thanh Hóa	Quan Hóa
		Bá Thước
		Cẩm Thủy
		Thường Xuân
16	Tây Ninh	Châu Thành
		Bến Cầu
		Trảng Bàng
17	Trà Vinh	Châu Thành
		Trà Cú
		Tiểu Cần
18	Vĩnh Long	Trà Ôn
	An Giang	Tịnh Biên

		Châu Đốc
20	Kiên Giang	U Minh Thượng
21	Hậu Giang	Long Mỹ
22	Sóc Trăng	Vĩnh Châu
		Mỹ Tú
23	Bạc Liêu	Hòa Bình
		Giá Rai
24	Cà Mau	Trần Văn Thời
		U Minh
25	Long An	Vĩnh Hưng
		Mộc Hóa
26	Nghệ An	Tương Dương
		Quỳ Châu
		Con Cuông
27	Hà Tĩnh	Hương Khê
		Hương Sơn
		Vũ Quang
28	Quảng Bình	Tuyên Hóa
29	Quảng Trị	Đa Krông
30	Thừa Thiên Huế	Nam Đông
31	Quảng Nam	Đại Lộc
		Nam Giang
		Tây Giang
32	Quảng Ngãi	Ba Tơ
		Sơn Tây
33	Bình Định	Tây Sơn
34	Phú Yên	Tây Hòa
35	Khánh Hòa	Khánh Sơn
36	Ninh Thuận	Tuy Phong
37	Đắk Lắk	Buôn Đôn
38	Gia Lai	Chư Sê
39	Lâm Đồng	Sơn Dương
40	Đắk Nông	Krông Nô
	Tổng cộng	71 huyện

MỤC LỤC

PHẦN MỞ ĐẦU	1
1. Sự cần thiết và mục tiêu của đề án	1
1.1. Sự cần thiết xây dựng đề án	1
1.2. Mục tiêu của đề án	2
2. Căn cứ pháp lý xây dựng đề án	3
PHẦN II. THỰC TRẠNG VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA	4
1. Thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa	4
1.1. Tuyến đường thủy nội địa	4
1.2. Cảng, bến thủy nội địa	13
2. Thực trạng lực lượng phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện	14
2.1. Phương tiện	14
2.2. Thuyền viên, người lái phương tiện	16
3. Thực trạng hoạt động vận tải đường thủy nội địa	17
4. Quan hệ quốc tế về vận tải thủy	21
5. Đánh giá chung về hoạt động vận tải thủy nội địa	22
5.1. Lợi thế và những tác động tích cực của vận tải thủy nội địa	22
5.2. Những bất cập trong vận tải thủy nội địa	22
PHẦN III. MỘT SỐ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH CHỦ YẾU KHUYẾN KHÍCH PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI BẰNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA	24
1. Dự báo nguồn hàng của vận tải thủy nội địa	24
2. Một số cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải bằng đường thủy nội địa	25
2.1. Cơ chế, chính sách bảo trì, đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa	25
2.2. Cơ chế, chính sách xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.	25
2.3. Cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển phương tiện thủy nội địa	26
2.4. Cơ chế chính sách phát triển vận tải, vận tải đa phương thức	26
2.5. Đầu tư phát triển cơ sở đào tạo người lái phương tiện thủy nội địa, logistics	27
2.6. Đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao nhận kho vận và đẩy nhanh xã hội hóa hoạt động dịch vụ logistics.	28
2.7. Giải pháp tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp hoạt động vận tải qua biên giới Việt Nam-Campuchia	28
PHẦN IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN	29
Phụ lục	31