

**PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY LÀM CƠ SỞ  
PHÁT TRIỂN LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH ĐỒNG THÁP****Developing waterway transport infrastructure as a foundation for  
developing logistics in Dong Thap Province****TRẦN NGÔ MINH TUẤN  
VÒNG THÌNH NAM**

**B**ài viết này đánh giá, đưa ra các vấn đề tồn tại từ đó đề xuất các giải pháp phát triển hạ tầng giao thông đường thủy làm cơ sở phát triển logistics trên địa bàn tỉnh Đồng Tháp. Hạ tầng giao thông đường thủy tỉnh Đồng Tháp trong thời gian qua được quan tâm đầu tư xây dựng, bước đầu đáp ứng được nhu cầu vận chuyển của ngành logistics và đảm bảo nhu cầu đi lại của nhân dân trong khu vực ở mức cơ bản. Tuy nhiên, với yêu cầu phát triển kinh tế xã hội trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, hệ thống hạ tầng còn nhiều bất cập, chưa xứng tầm cho sự phát triển. Bài viết kiến nghị cần phải chú trọng hơn nữa, ưu tiên hơn nữa cho việc phát triển hạ tầng giao thông đường thủy, xem đây là một trong những giải pháp then chốt để phát triển kinh tế của tỉnh Đồng Tháp và các khu vực lân cận trong thời gian tới.

**Từ khóa:** kết cấu hạ tầng, vận tải đường thủy, logistics, tỉnh Đồng Tháp.

**T**his article evaluates and points out the problems and proposes solutions to develop waterway transport infrastructure as a basis for logistics development in Dong Thap Province. In recent years, Dong Thap Province's waterway transport infrastructure has been invested, initially meeting the basic transportation needs of the logistics and ensuring the basic travel needs of people in the region. However, with the requirements of socio-economic development in the context of international integration, this infrastructure still has many shortcomings and is not suitable for development. The article recommends that more attention should be given to the development of waterway transport infrastructure, considering this as one of the key solutions for the economic development of Dong Thap Province and surrounding areas in the near future.

**Keywords:** infrastructure, waterway transport, logistics, Dong Thap Province

**L**à một trong những tỉnh lớn thuộc khu vực đồng bằng sông Cửu Long, Đồng Tháp có nhiều tiềm năng để phát triển logistics với hệ thống sông ngòi lớn, nhiều lợi thế về giao thương, vận tải hàng hóa bằng đường thủy. Tuy nhiên, những lợi thế đó vẫn chưa được khai thác và ít được quan tâm đầu tư khiến hoạt động logistics của Đồng Tháp chưa được phát triển, làm giảm năng lực cạnh

tranh của tỉnh. Từ đó vấn đề cấp bách đặt ra là cần phải có nghiên cứu để phát triển hạ tầng giao thông đường thủy, làm cơ sở phát triển mạng lưới logistics trên địa bàn tỉnh Đồng Tháp.

Trần Ngô Minh Tuấn, ThS., Sở Xây dựng tỉnh Đồng Tháp; Vòng Thình Nam, TS., Trường đại học Sư phạm kỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh.

### **1. Một số vấn đề chung về kết cấu hạ tầng trong hệ thống logistics**

Snieska và Simkunaite (2009) cho rằng, kết cấu hạ tầng là một phần thiết yếu của hệ thống logistics. Tình trạng của một nền kinh tế có thể được mô tả bằng cách mô tả kết cấu hạ tầng giao thông của nó. Nói chung, kết cấu hạ tầng có thể được định nghĩa là cơ sở vật chất, thể chế và tổ chức cấu trúc, tức là cơ sở kinh tế và xã hội cho hoạt động của một xã hội

Theo Vilko và cộng sự (2011), kết cấu hạ tầng logistics bao gồm kết cấu hạ tầng giao thông, thông tin liên lạc và công nghệ truyền thông (ICT) là một thành phần quan trọng của hệ thống logistics đương đại.

Theo Rozas và Sánchez (2004), giao thông vận tải và kết cấu hạ tầng đóng một vai trò điều phối và liên kết các nền kinh tế quốc gia với phần còn lại của thế giới, nó giúp cho các hoạt động cụm kinh tế (clusters of economic activity) trở nên năng động hơn. Ngoài ra sẽ có nhiều cơ hội cho việc đầu tư thông qua vốn (funds), vị trí địa lý, mạng lưới kết cấu hạ tầng (infrastructure networks) giúp thúc đẩy sự tham gia của các nước đang phát triển vào thương mại quốc tế. Hơn nữa, chi phí dịch vụ kết cấu hạ tầng thấp khuyến khích dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài, điều này thúc đẩy đầu tư và tăng trưởng kinh tế.

Mạng lưới kết cấu hạ tầng cho phép kết nối các hoạt động liên quan về logistics. Những dự án đầu tư vào các mạng lưới kết cấu hạ tầng dẫn đến gia tăng sự phát triển trong lĩnh vực logistics. Ngược lại, phát triển dịch vụ logistics sẽ dẫn tới sự gia tăng kết nối, sự tác động tích cực đến việc mở rộng

vận tải nội địa và quốc tế hoặc đường sông quốc tế (như trường hợp tỉnh Đồng Tháp).

Mạng lưới kết cấu hạ tầng kết nối với nhau tạo thành kết cấu hạ tầng logistics, hay còn gọi là trung tâm (hubs). Các bến cảng phục vụ cho việc làm hàng, kể cả hàng rời và container, cho vận tải đường thủy, là một trong những phần quan trọng nhất của các trung tâm logistics (logistics hubs).

*Cảng biển* được chia thành ba loại: cảng biển loại 1 là các cảng đặc biệt quan trọng, có lưu lượng lớn và phục vụ tàu biển lớn, hoạt động trên các tuyến quốc tế và liên vùng đường thủy nội địa; cảng biển loại 2 là các cảng vận chuyển hàng có lưu lượng trung bình, vừa phục vụ các tuyến đường gần, khu vực nội địa gần hơn; cảng biển loại 3 là các cảng tiếp nhận tàu chở dầu thô, chủ yếu là các bồn chứa dầu gần các dàn khoan ở ngoài khơi.

*Cảng biển và cảng nội địa* có ba chức năng: là đầu mối các chuỗi giao thông (điểm trung chuyển hàng hóa); là điểm thu hút các ngành công nghiệp và dịch vụ, là một phần thiết yếu của các cụm công nghiệp; là điểm nút liên kết các mạng lưới sản xuất trong nước và quốc tế.

*Cảng sông* vận chuyển hàng hóa được phân chia thành tám loại dựa trên các tiêu chí: quy mô kết cấu hạ tầng (kích thước cầu tàu, diện tích kho chứa hàng, bãi chứa hàng, hoặc các trang thiết bị phụ trợ); kích thước và loại tàu cảng có thể tiếp nhận (xét về tổng trọng tải và môn nước); công suất thông tàu của cảng (số tấn hàng hóa mỗi năm).

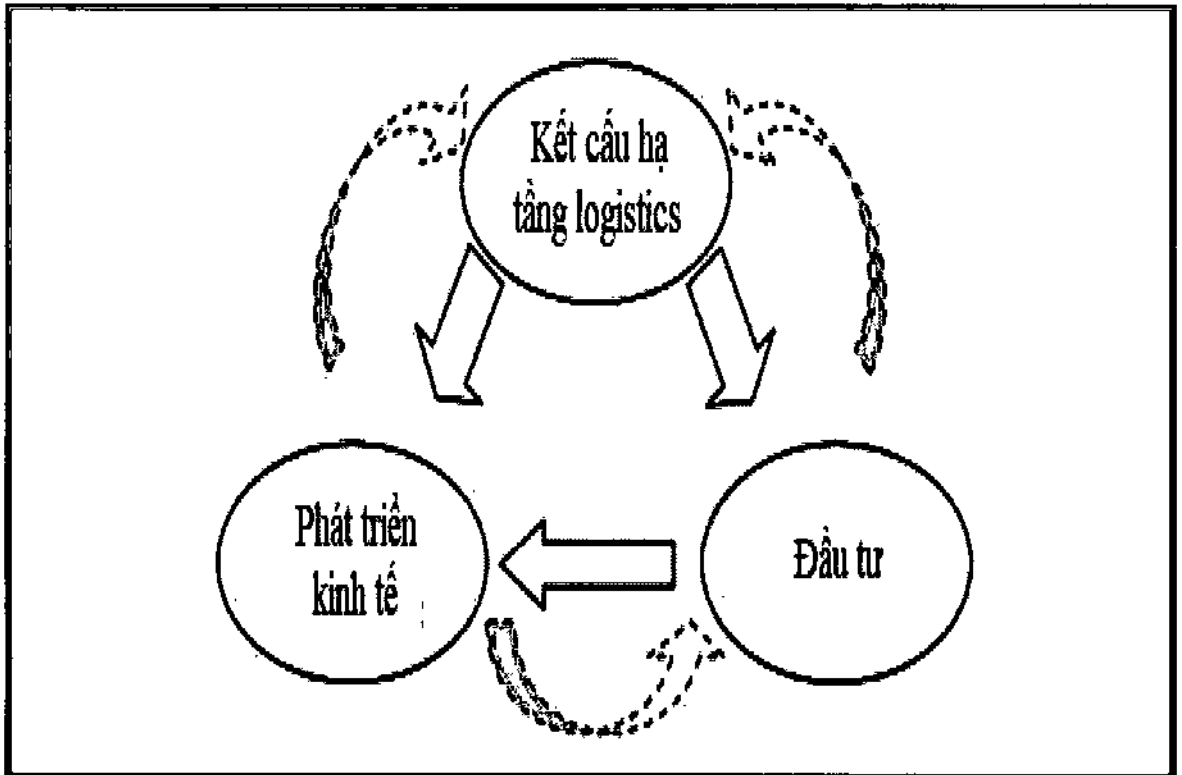
*Đội tàu sông* bao gồm một số lượng lớn tàu cỡ nhỏ; phân loại đội tàu đường thủy nội địa theo chiều dài của tàu

thành hai nhóm: tàu dài dưới 20 mét và tàu dài trên 20 mét.

*Đội tàu pha sông - biển*: việc kết hợp tàu pha sông-biển ở Việt Nam không có nghĩa là tàu vận chuyển chuyên dụng

trên tuyến đó có kích cỡ khác nhau như trường hợp ở Châu Âu. Ở miền Nam, một số cảng sông ở vùng đồng bằng sông Cửu Long cho phép tàu pha sông-biển cập bến.

**HÌNH 1: Kết cấu hạ tầng logistics trong mối quan hệ với đầu tư và phát triển kinh tế**



*Nguồn: Vilko và cộng sự (2010).*

Việc đầu tư vào kết cấu hạ tầng đường thủy nhằm khai thác những lợi thế về vị trí địa lý của địa phương có mối quan hệ với phát triển kinh tế - xã hội của nơi đó. Đầu tư các cảng góp phần thúc đẩy hoạt động thương mại thông qua hệ thống giao thông đường thủy, bù đắp những bất lợi về mặt địa lý đường bộ; mặt khác, tạo ra thu nhập thông qua các dịch vụ cảng; đối với Đồng Tháp còn thêm cơ hội giao thương với nước láng giềng Campuchia. Hệ thống cảng sông là một chuỗi trung tâm hậu

cần của địa phương, kết nối hỗ trợ các hoạt động sản xuất và thương mại đối với những mặt hàng nông sản, thủy sản. Do vậy, có những tác động to lớn đến sự phát triển kinh tế của tỉnh Đồng Tháp và khu vực lân cận.

## **2. Những lợi thế về hạ tầng giao thông đường thủy làm cơ sở phát triển logistics của tỉnh Đồng Tháp**

*a) Kết cấu hạ tầng đường thủy đối với vận tải quốc tế*

## Phát triển hạ tầng giao thông ...

Đồng Tháp có sông Tiền, đoạn đi qua địa bàn tỉnh dài 123,8km, điểm đầu tại biên giới với Campuchia, điểm cuối tại Vàm Sa Đéc. Hiện trạng mặt sông rộng từ 510 đến 2.000m, chiều sâu nước mùa cạn từ 15 đến 20m, đạt tiêu chuẩn cấp đặc biệt. Luồng cửa Tiểu của sông Tiền từ Tân Châu - Hồng Ngự qua Đồng Tháp, Tiền Giang, Vĩnh Long ra cửa Tiểu. Cự ly từ biên giới Campuchia đến phao "0" là 288,9km. Luồng hàng hải từ phao "0" của Tiểu đến thượng lưu cảng Mỹ Tho rộng 500m, dài 74,5km cho phép tiếp nhận tàu trọng tải đến 5.000 DWT nếu lợi dụng triều ra vào các cảng trong sông Tiền, cơ bản đáp ứng hoạt động vận tải đường biển quốc tế với Campuchia.

### b) Kết cấu hạ tầng đối với vận tải nội địa

Trên địa bàn tỉnh có hệ thống sông, kênh với tổng chiều dài khoảng 4.037,6 km, trong đó 2.443,4km có khả năng khai thác vận tải với 1.143,4km các tuyến đường thủy chính hình thành các trục dọc - ngang liên kết các tuyến nhánh và toàn bộ mạng lưới với nhau.

Sông Hậu đoạn đi qua địa bàn tỉnh Đồng Tháp dài 30km, điểm đầu tại giáp ranh tỉnh An Giang, điểm cuối tại giáp ranh tỉnh Vĩnh Long. Hiện trạng mặt sông rộng từ 1.200 đến 2.000m, chiều sâu nước mùa cạn từ 10 đến 30m, đạt tiêu chuẩn cấp đặc biệt. Các trục dọc - ngang bao gồm: (i) bốn trục ngang Đông - Tây: gồm kênh Hồng Ngự - Vĩnh Hưng, kênh Đồng Tiến, kênh An Phong - Mỹ Hòa, kênh Tháp Mười số 2; (ii) ba trục dọc Bắc - Nam: gồm sông Tiền, sông Hậu và trục rạch Cái Cái - Phước Xuyên - 4 Bis; (iii) ba trục nối sông Tiền và sông Hậu: gồm kênh Sa Đéc - Lấp Vò, rạch chữ V (gồm rạch Cái Tàu Hạ và rạch Nha Môn - Tư Tải), kênh Mương Khai - Đốc Phú Hiền; (iv) bốn cụm điểm hội lưu giao thông đường thủy: hội lưu "chữ thập" tại xã Tân Công Chí, huyện Hồng Ngự; hội lưu "năm cánh ngôi sao" tại thị trấn Tràm Chim, huyện Tam Nông; hội lưu bốn nhánh tại thị trấn Mỹ An - huyện Tháp Mười; cụm hội lưu thành phố Sa Đéc. Các trục đường thủy dọc - ngang như vậy rất phù hợp để kết hợp vận tải nội địa với các tỉnh lân cận.

**BẢNG 1: Hiện trạng mạng lưới đường thủy tỉnh Đồng Tháp**

TT	Cấp quản lý	Tuyến	Cấp đặc biệt	Cấp I	Cấp II	Cấp III	Cấp IV	Cấp V	Cấp VI	Tổng
1	Trung ương	12	200,8			216,7				417,5
2	Tỉnh	27	5,5				14,0	81,8	624,6	725,9
3	Huyện	188	.						1.300,0	1.300,0
<b>Tổng</b>		<b>227</b>	<b>206,3</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>216,7</b>	<b>14,0</b>	<b>81,8</b>	<b>1.924,6</b>	<b>2.443,4</b>

*Nguồn: Sở Giao thông vận tải tỉnh Đồng Tháp và phòng Kinh tế hạ tầng các huyện, thị, 2017.*

Ngoài ra, tỉnh còn có 693 bến hàng hóa, 201 bến khách ngang sông và bốn

bến phà (Tân Châu, Vàm Cống, Cao Lãnh, Sa Đéc) trải dọc địa bàn.

*c) Hệ thống sông ngòi*

Đồng Tháp sở hữu hai tuyến sông đặc biệt quan trọng về giao thông đường thủy là sông Tiền và sông Hậu với tổng chiều dài 206,3km, cấp đặc biệt, có thể lưu thông cho tàu 5.000 DWT đến 10.000 DWT. Ngoài ra, tỉnh còn có 216 km đường thủy cấp III có thể cho tàu tự hành đến 300 DWT và đoàn sà lan 2x400 DWT có thể vận chuyển container đường thủy. Với năng lực thông qua của hạ tầng đường thủy, môn nước sâu, Đồng Tháp có nhiều cơ hội để phát triển cả vận tải đường thủy quốc tế và vận tải nội địa. Mật độ đường thủy tính theo dân số đạt 0,72km/người dân, xếp hạng cao so với cả nước.

*d) Năng lực khai thác vận tải đường thủy*

Khối lượng hàng hóa thông qua một số cảng chính ở Đồng Tháp đang có xu hướng tăng lên theo từng năm. Năm 2020, khối lượng hàng hóa thông qua cảng Tân Cảng Sa Đéc và Tân Cảng Cao Lãnh cao hơn so với năm 2019, trong đó khối lượng hàng hóa thông qua cảng Tân Cảng Sa Đéc tăng lên gần gấp đôi, từ 175,778 tấn (năm 2019) lên 266,269 tấn (năm 2020) (bảng 2). Tỷ trọng khối lượng hàng hóa vận chuyển qua đường thủy chiếm phần lớn, gấp đôi so với đường bộ và tăng dần qua các năm (bảng 3). Số lượng vận chuyển hàng khách và luân chuyển hành khách bằng đường bộ và đường thủy đều tăng, tuy nhiên số lượt hành khách luân chuyển trên đường bộ lớn hơn nhiều (1.005.326 nghìn người/km) so với đường thủy (54.676 nghìn người/km) (bảng 4).

**BẢNG 2: Khối lượng hàng hóa thông qua các cảng tỉnh Đồng Tháp**  
*Đơn vị: Tấn*

Cảng	Năm 2019	Năm 2020
Tân Cảng Sa Đéc	175,778	266,269
Tân Cảng Cao Lãnh	83,913	89,052

*Nguồn: Công ty CP Vận tải thủy Tân Cảng.*

**BẢNG 3: Khối lượng hàng hóa vận chuyển qua đường thủy tỉnh Đồng Tháp**

	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Khối lượng hàng hóa vận chuyển (nghìn tấn)						
Đường bộ	1.117	1.437	1.487	1.586	1.631	2.212
Đường thủy	2.410	3.777	3.909	4.207	4.325	3.901
Khối lượng hàng hóa luân chuyển (nghìn tấn/km)						
Đường bộ	71.703	102.684	114.199	118.401	122.240	140.022
Đường thủy	183.307	235.084	409.548	444.018	435.552	519.481

*Nguồn: Niên giám Thống kê tỉnh Đồng Tháp, 2010-2019.*

**BẢNG 4: Số lượt hành khách vận chuyển qua đường thủy tỉnh Đồng Tháp**

	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Số lượt hành khách vận chuyển (nghìn người)						
Đường bộ	5.895	6.614	7.061	7.696	8.322	9.542
Đường thủy	18.879	20.491	21.550	24.276	34.109	39.081
Số lượt hành khách luân chuyển (nghìn người/km)						
Đường bộ	491.288	560.421	591.245	661.051	876.835	1.005.326
Đường thủy	26.995	29.572	32.487	34.882	46.758	54.676

*Nguồn: Niên giám Thống kê tỉnh Đồng Tháp, 2010-2019.*

**e) Nhu cầu vận tải đường thủy trên địa bàn tỉnh Đồng Tháp**

Khu vực đồng bằng sông Cửu Long là một trong bảy vùng kinh tế - xã hội của Việt Nam, là vùng trọng điểm sản xuất nông nghiệp, hàng năm đóng góp khoảng 50% sản lượng lúa, 65% sản lượng nuôi trồng thủy sản và 70% các loại trái cây, 95% lượng gạo xuất khẩu và 60% sản lượng thủy hải sản xuất khẩu của cả nước. Sản xuất lương thực và nuôi trồng thủy, hải sản ở đồng bằng sông Cửu Long có ưu thế vượt trội, có khả năng xuất khẩu với quy mô hàng triệu tấn/năm. Trong đó, Đồng Tháp thuộc hành lang vận chuyển hàng hóa Thành phố Hồ Chí Minh-Tiền Giang-Vĩnh Long-Đồng Tháp-An Giang-Cần Thơ-Hậu Giang là một trong hai hành lang chính ở đồng bằng sông Cửu Long. Vì thế, nhu cầu vận chuyển hàng khách hay hàng hóa qua lại giữa Đồng Tháp với các tỉnh, thành, địa phương khác là rất lớn.

Nhu cầu vận tải hành khách qua đường thủy tăng 1,6%/năm trong các năm 2016-2020 (bảng 4). Tuy nhiên, thị phần đảm nhận của vận tải hành khách đường thủy giảm đi nhiều do sự cạnh tranh của vận tải hành khách bằng đường bộ, do mạng lưới đường bộ phát triển với nhiều cầu bắc qua sông, kênh được xây dựng trong thời gian gần đây.

Khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển thông qua đường thủy của tỉnh không ngừng tăng theo thời gian trong suốt các năm 2010-2019. Điều này cho thấy, nhu cầu vận tải hàng hóa qua đường thủy rất lớn, lớn hơn so với đường bộ. Điều này một phần do chi phí vận tải đường thủy rẻ hơn và khả năng vận chuyển được các mặt hàng có khối lượng lớn, nên hầu hết các loại hàng hóa đều được lựa chọn vận tải đường thủy thay vì vận tải đường bộ, ngoại trừ các mặt hàng có giá trị cao hay cần thời gian vận chuyển nhanh như thủy sản.

**BẢNG 5: Chủng loại hàng hóa đường thủy tỉnh Đồng Tháp**

Đơn vị: %

Chủng loại hàng hóa	Vận tải đường bộ	Vận tải đường thủy
Gạo	7	93
Nông sản	18	82
Thủy sản	63	37
Phân bón	13	87
Xi măng	23	77
Vật liệu xây dựng	15	85
Lâm sản	22	78
Thép	36	64
Hàng hóa chế tạo	31	69
Than đá	14	86

*Nguồn: Báo cáo Quy hoạch phát triển vận tải tỉnh Đồng Tháp đến 2025, tầm nhìn đến 2030.*

Giao thông đường thủy quốc tế có sông Tiên thuận lợi để vận chuyển hàng hóa của Campuchia sang Việt Nam và đi ra Biển Đông qua cửa khẩu Thường Phước. Vì thế những năm qua, kim ngạch xuất nhập khẩu giữa tỉnh Đồng Tháp với Campuchia liên tục tăng, năm 2019 kim ngạch thương mại qua lại biên giới Đồng Tháp - Campuchia là hơn 195 triệu USD, tăng gần 20% so với năm 2018 (Văn Khương, 2020).

### **3. Đánh giá thực trạng hạ tầng giao thông đường thủy làm cơ sở phát triển logistics của tỉnh Đồng Tháp**

Đồng Tháp có lợi thế về vị trí địa lý thuộc vùng đồng bằng sông Cửu Long, vùng trọng điểm kinh tế của cả nước có mật độ đường thủy cao so với bình quân cả nước. Nhu cầu vận chuyển hàng hóa, hành khách qua đường thủy cả nội địa và quốc tế ngày càng tăng. Bên cạnh đó, Ủy ban Nhân dân tỉnh cũng đã ban hành đầy đủ hệ thống văn bản pháp lý quản lý các tuyến đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh, nên về cơ bản hệ thống hạ tầng giao thông đường thủy tương đối đầy đủ, đảm bảo an toàn cho việc phát triển hoạt động logistics của tỉnh. Tỉnh Đồng Tháp cũng được hỗ trợ nguồn vốn từ trung ương cũng như kêu gọi doanh nghiệp nước ngoài đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đường thủy phát triển logistics. Tuy vậy, hạ tầng giao thông đường thủy làm cơ sở phát triển logistics của tỉnh vẫn còn những hạn chế sau.

Về điều kiện tự nhiên, vào mùa lũ thường xuất hiện dòng chảy lớn gây ảnh hưởng đến hạ tầng giao thông đường thủy, khó khăn cho việc khai hạ tầng giao thông, khiến tai nạn xảy ra thường xuyên. Nước lũ làm thay đổi luồng chạy

tàu, gây bồi lắng cục bộ. Vào mùa khô, các con sông bị khan cạn, hầu hết các tuyến sông cấp 5 - 6 không đảm bảo độ sâu cho phương tiện hoạt động mà phải dựa vào thủy triều để vận chuyển. Mực nước xuống thấp gây mất ổn định bờ sông gây sạt lở liên tục trong nhiều năm. Các công trình kè, bến thủy phải thường xuyên kiểm tra, gia cố. Hình thái của các con sông uốn khúc, không đảm bảo bán kính cong chạy tàu, phải thường xuyên nạo vét, chỉnh trị dòng chảy. Địa chất đa phần là lớp trầm tích được bồi tích bởi phù sa trẻ sông, biến dạng mềm yếu nên thường xuyên có hiện tượng sạt lở, lún sụp. Hiện tượng thiên nhiên bất thường khiến dòng chảy tạo bồi lắng, gây phát sinh nhiều kinh phí trong quá trình đầu tư khai thác vận tải thủy. Điều này đôi khi làm gián đoạn quá trình vận chuyển, phải chờ đợi để tu sửa hoặc phải đi các tuyến đường khác dài hơn làm quá trình vận chuyển bị kéo dài, gây lãng phí thời gian cũng như kinh phí.

Về ý thức và an toàn lao động chưa được kiểm soát, các hoạt động khai thác cát làm vật liệu xây dựng gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến an toàn giao thông đường thủy, làm thay đổi độ sâu và xô lệch vị trí luồng, hiện tượng sạt lở bờ sông tại các khu vực khai thác cát thường xuyên xảy ra. Nhiều bè nuôi cá dọc các sông lớn vi phạm hành lang bảo vệ luồng chạy tàu, thậm chí lấn chiếm khu vực luồng chạy tàu gây mất an toàn giao thông đường thủy. Những vấn đề gây ô nhiễm nguồn nước và làm tắc nghẽn hệ thống đường thủy, gây ùn tắc, hàng hóa, hành khách khó lưu thông. Việc xây dựng các công trình vượt sông không đủ tính không, tạo thành điểm nghẽn cũng ảnh hưởng đến khả năng

lưu thông toàn tuyến. Các hành vi như xây cất lấn ra sông – kênh, xả thải rác xuống lòng sông, doanh nghiệp xả phế thải công nghiệp đổ xuống kênh rạch, đặng đậy cá đặt ngay trên luồng vận tải khiến luồng tuyến vận tải xuống cấp... cũng vô tình tạo ra các hiện tượng bờ sông bị xói lở, gây ảnh hưởng, tàn phá nặng nề lên hình thái dòng sông.

*Về về vốn đầu tư*, trong thời gian qua, nguồn kinh phí đầu tư, nâng cấp cải tạo, nạo vét các tuyến đường thủy nội địa của tỉnh còn hạn chế, ít được quan tâm; phần lớn là nạo vét đảm bảo phục vụ cho sản xuất nông nghiệp.

*Về về cơ chế, chính sách*, còn thiếu các cơ chế, chính sách khuyến khích, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp chủ cảng, chủ tàu, chủ hàng và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics mạnh dạn đầu tư phát triển.

*Về kết cấu hạ tầng*, tính kết nối với các phương thức vận tải, kết nối giữa các kết cấu hạ tầng ở địa bàn tỉnh Đồng Tháp là chưa rõ nét; kết nối đường thủy với các phương thức vận tải khác còn hạn chế, chưa có kết nối đường sắt, hàng không với đường thủy. Sự phối hợp giữa hai phương thức vận tải thủy và bộ còn kém. Số cảng, bến thủy nội địa tuy nhiều nhưng phần lớn trang thiết bị bốc xếp hàng hóa chưa được đầu tư hiện đại hóa, nhiều bến cảng thiếu đường bộ kết nối. Sự không đồng bộ giữa quy mô cầu bến cảng và luồng vào cảng là tồn tại lớn nhất đối với nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long, trong đó có Đồng Tháp. Việc cải tạo nâng cấp khắc phục trở ngại tại các đoạn luồng hàng hải tại các cửa sông chậm so với quy hoạch được duyệt. Hiện nay khá nhiều cầu trên trục đường bộ nối đến cảng bị hạn chế tải trọng, chưa được nâng cấp, làm mới, ảnh hưởng

đến việc đưa, rút hàng container giữa cảng và các khu công nghiệp, khu chế xuất. Luồng tuyến giao thông thủy dày đặc nhưng lại không đồng cấp, nhất là về độ sâu.

*Về các hoạt động vận tải quốc tế*, có một số bất cập trong vận tải đường thủy Việt Nam - Campuchia về thời gian làm việc, thủ tục hải quan, việc cấp giấy phép cho những lô hàng quá cảnh tại Việt Nam hay tuyến vận chuyển Việt Nam - Campuchia còn phát sinh nhiều vấn đề.

*Về các điều kiện hành lang như kinh tế, môi trường, kỹ thuật và thể chế luật pháp*: còn thiếu các cơ chế, chính sách khuyến khích, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp chủ cảng, chủ tàu, chủ hàng và các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng hải tại vùng đồng bằng sông Cửu Long mạnh dạn đầu tư phát triển để tăng cường khả năng kết nối trong vận tải đường thủy nội địa.

#### **4. Giải pháp phát triển hạ tầng giao thông đường thủy làm cơ sở phát triển logistics của tỉnh Đồng Tháp**

*Thứ nhất, về quy hoạch hạ tầng giao thông đường thủy*. Cần điều chỉnh quy hoạch hạ tầng giao thông đường thủy theo hướng đồng bộ và có trọng tâm, trọng điểm, phục vụ phát triển vận tải thủy, tinh gọn giảm bớt số lượng, tăng chất lượng hạ tầng đường thủy. Tăng cường công tác quản lý quy hoạch hạ tầng đường thủy theo hướng phân cấp cho địa phương. Cần có sự thống nhất quản lý hệ thống các sông và kênh rạch; bảo đảm các sông chính có cùng độ dốc; hiện đại hóa các phao mố; đảm bảo quyền lưu thông đường sông qua các thành phố lớn để gia tăng luồng lưu thông, sau đó mới đầu tư các đội tàu lớn



hay hiện đại hóa các cảng chủ chốt chuyên dụng.

*Thứ hai, về chính sách thu hút vốn đầu tư phát triển hạ tầng giao thông đường thủy.* Cần ưu tiên bố trí đủ kinh phí từ ngân sách nhà nước cho công tác điều chỉnh và thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường thủy. Tăng cường huy động nguồn lực đất đai thông qua khai thác quỹ đất; cho thuê quyền khai thác và chuyển nhượng có thời hạn tài sản hạ tầng giao thông. Ban hành chính sách cụ thể nhằm đa dạng hóa các loại hình thu hút và tạo nguồn vốn đầu tư phát triển hạ tầng giao thông đường thủy từ các thành phần kinh tế. Phát triển cơ sở hạ tầng logistics cho vận tải đường thủy nhưng cần hình thành một hệ thống liên thông với các phương thức vận tải khác.

*Thứ ba, về quản lý, bảo trì hạ tầng giao thông đường thủy.* Cần có kế hoạch ưu tiên bố trí vốn sự nghiệp kinh tế cho công tác bảo trì đường thủy nội địa theo kế hoạch với mức tăng ít nhất hàng năm bằng 1,3 lần so với nguồn vốn đã bố trí cho năm trước đó. Nâng cấp đội tàu với cấu hình có hiệu suất cao hơn, có độ an toàn và phù hợp hơn với tình trạng kênh rạch và sông ngòi hiện tại. Ngoài ra, cần tinh gọn bộ máy quản lý nhà nước về hạ tầng giao thông đường thủy. Cho phép các thành phần kinh tế tham gia trong việc phát triển cảng và đội tàu, tiến tới thực hiện các cơ chế quản lý, bảo trì hạ tầng đường thủy như đấu thầu cạnh tranh. Khuyến khích áp dụng hình thức xã hội hóa thực hiện các dự án nạo vét các tuyến đường thủy nội địa không sử dụng ngân sách nhà nước; kết hợp công tác nạo vét với tận thu sản phẩm nạo vét, thực hiện theo quy định hiện hành của nhà nước.

*Thứ tư, về khuyến khích phát triển vận tải đường thủy.* Nhà nước cần có chủ trương khuyến khích vận tải đường thủy, nhất là vận tải hàng hóa có khối lượng lớn; khuyến khích các doanh nghiệp xây dựng cảng, phương tiện bốc dỡ, kho bãi... bằng nhiều hình thức ưu đãi: đất đai, thuế... Khuyến khích các doanh nghiệp triển khai dịch vụ vận tải đa phương thức, trong đó có vận tải bằng đường thủy. Ngoài ra, cần có giải pháp thông quan hàng hóa xuất, nhập khẩu trực tiếp tại các cảng trên sông Tiền, cửa khẩu Đồng Tháp với Campuchia, nhằm thúc đẩy hàng hóa xuất, nhập khẩu với Campuchia; mặt khác, thúc đẩy cả hoạt động du lịch trong và ngoài nước bằng đường sông.

*Thứ năm, về ứng dụng khoa học công nghệ, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.* Cần tiếp tục nghiên cứu áp dụng công nghệ trong xây dựng công trình giao thông đường thủy. Bên cạnh đó, tăng cường công tác đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ cho cán bộ; thành lập các trung tâm điều hành vận tải hàng hóa, hành khách nhằm phát huy tối đa khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải và du lịch.

*Thứ sáu, về tháo gỡ vướng mắc trong hoạt động vận tải bằng đường thủy giữa Việt Nam - Campuchia.* Cần từng bước đơn giản hóa thủ tục và rút ngắn thời gian xin giấy phép hàng hóa cảng tại Việt Nam cho tuyến vận chuyển đường thủy Việt Nam - Phnôm Pênh; điều chỉnh hướng dẫn Luật Hải quan theo hướng áp dụng thủ tục "trung chuyển" cho hàng hóa vận chuyển Việt Nam - Campuchia qua các tuyến đường thủy nội địa đối với hàng hóa của Campuchia khi quá cảnh tại Việt Nam./.

**TÀI LIỆU TRÍCH DẪN**

1. Cục Thống kê tỉnh Đồng Tháp (2016, 2017, 2018, 2019). *Niên giám thông kê tỉnh Đồng Tháp* (nhiều năm), Nxb Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh.
2. Rozas, Patricio y Sánchez, Ricardo (2004), 'Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual', *serie Recursos naturales e Infraestructura No. 75*, Publicación de las Naciones Unidas, Santiago de Chile, octubre.
3. Snieska, Vytautas and Simkunaite, Ineta (2009), 'Socio - Economic Impact of Infrastructure Investments', *Engineering Economics*, 63 (3).
4. Sở Giao thông Vận tải tỉnh Đồng Tháp, *Báo cáo nội bộ hoạt động quản lý đường thủy từ năm 2010 - 2020*.
5. Văn Khương (2020), "Kết nối doanh nghiệp Đồng Tháp với thị trường Campuchia", *Đài phát*

*thanh và truyền hình Đồng Tháp*, <https://thdt.vn/ket-noi-doanh-nghiep-dong-thap-voi-thi-truong-campuchia.html>, truy cập ngày 16-6-2021.

6. Vilko J., Karandassov B. and Myller E. (2010), 'Impact of transport infrastructure on economic development', *The 2nd International Conference: Economies of Central and Eastern Europe: Convergence, Opportunities and Challenges*, June 13-15, 2010, Tallinn, Estonia.

7. Vilko J., Karandassov B. and Myller E. (2011), 'Logistics Infrastructure and Its Effects on Economic Development', *David Publishing China-USA Business Review*, 11(11), 1152-1167.

---

Ngày nhận bài:	18-6-2021
Ngày nhận bản sửa:	06-7-2021
Ngày duyệt đăng:	12-7-2021