|  |  |
| --- | --- |
| **THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ**Số: /CT-TTg | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAMĐộc lập - Tự do - Hạnh phúc***Hà Nội, ngày tháng năm 2019* |
|  |  |

**DỰ THẢO**

**CHỈ THỊ**

**Về thúc đẩy phát triển vận tải thủy nội địa**

**và vận tải sông pha biển**

Vận tải đường thủy nội địa, vận tải sông pha biển là một trong những thế mạnh của nước ta,với hệ thống sông kênh dày đặc, nhiều khu công nghiệp, khu chế xuất, cơ sở chế biến lương thực, nuôi trồng, chế biến thuỷ sản nằm gần các bờ sông, kênh tạo thế mạnh cho hoạt động vận tải thuỷ nội địa của nước ta.Vận tải thủy có ưu thế so với các phương thức vận tải khác,vận chuyển được hàng siêu trường, siêu trọng, hàng có khối lượng lớn, giá vận tải thấp.Vận tải thuỷ có tính xã hội hoá cao, nhiều thành phần tham gia khai thác, kinh doanh.

Năm 2018, khối lượng vận tải hàng hóa đường thủy nội địa đạt 288,82 triệu tấn hàng, cao hơn 56,87 triệu tấn so với năm 2017, tương đương 25,52%. Tốc độ tăng trưởng bình quân cả giai đoạn 2011 - 2018 đạt 9,23%/năm. Thị phần chiếm 17,67% toàn ngành, tương đương với mức bình quân giai đoạn 2011 - 2018 là 17,63%. Khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 61,07 tỷ tấn.km, cao hơn 12,4 tỷ tấn.km so với năm 2017, tương đương 25,64%; tốc độ tăng trưởng bình quân cả giai đoạn 2011 - 2018 đạt 8,73%/năm; thị phần chiếm 19,93% toàn ngành, cao hơn bình quân giai đoạn 2011- 2018: 18,02%.

Ngày 05 tháng 10 năm 2015 Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 47/2015/QĐ-TTg cơ chế chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa. Sau hơn 03 năm thực hiện Quyết định, các cơ quan, đơn vị đã nỗ lực triển khai các cơ chế chính sách, bước đầu đã được một số kết quả nhất định. Tuy nhiên, Luật Giao thông đường thủy nội địa(mặc dù đã được sửa đổi, bổ sung năm 2014, tuy nhiên nội dung sửa đổi, bổ sung không nhiều) và các văn bản liên quan đã bộc lộ hạn chế, bất cập; hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy phát triển còn chưa đồng đều, thiếu đồng bộ; nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa từ ngân sách nhà nước còn rất thấp; kết nối giữa đường thủy nội địa với các phương thức vận tải còn yếu kém về hạ tầng; nguồn nhân lực có chất lượng còn hạn chế...dẫn đến vận tải đường thủy nội địa chưa phát triển tương xứng với tiềm năng.

Để phát huy thế mạnh của vận tải đường thủy nội và vận tải sông pha biển, tăng sản lượng vận tải đường thủy nội địa;giai đoạn từ năm 2020 đến 2025 tổng sản lượng vận tải hàng hóa đường thủy nội địa đạt khoảng từ 334,2 triệu tấn/năm đến 392,2 triệu tấn/năm với khối lượng luân chuyển đạt khoảng từ 67.656 triệu tấn.km đến 74.550 triệu tấn.km, trong đó khối lượng hàng hóa liên tỉnh đạt khoảng từ 303,9 triệu tấn/năm đến 356,6 triệu tấn/năm. Tổng sản lượng vận tải hành khách đường thủy nội địa đạt khoảng từ 204,37 triệu người/năm đến 280,38 triệu lượt người/năm.

Thủ tướng Chính phủ yêu cầu Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, tập trung chỉ đạo thực hiện đồng bộ, hiệu quả các mục tiêu, nhiệm vụ và giải pháp cụ thể sau:

**I. NHIỆM VỤ TỔNG THỂ**

Các bộ, ngành và địa phương, theo chức năng và nhiệm vụ được giao có chương trình cụ thể thực hiện 08 nhóm nhiệm vụ, giải pháp chính:

1. Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế chính sách

2. Nâng cao chất lượng công tác lập và tổ chức thực hiện quy hoạch

3. Tăng cường kết nối, phát triển hợp lý các phương thức vận tải, vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics

4. Nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư trong xây dựng kết cấu hạ tầng

5. Khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách để xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

6. Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, khai thác vận tải

7. Nâng cao chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực

8. Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra

**II. NHIỆM VỤ CỤ THỂ**

1. Bộ Giao thông vận tải

a) Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế chính sách, cụ thể như sau:

-Rà soát Luật Giao thông đường thủy nội địa theo hướng, các nội dung của quy định pháp luật phải gắn đến mục tiêu là phục vụ vận tải; các vướng mắc, bất cập trong hoạt động kinh doanh vận tải thủy ở các khâu có liên quan đến vận tải thủy, như thời gian bốc xếp hàng hóa, bảo hiểm hàng hóa, thông quan hàng hóa, thủ tục vào, rời cảng, bến thủy nội địa, cảng biển đối với phương tiện vận tải thủy nội địa; Quy tắc giao thông và tín hiệu của phương tiện mang cấp VR-SB cho phù hợp với Quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển; các quy định về phòng ngừa ô nhiễm môi trường của phương tiện VR-SB khi hoạt động trên tuyến ven biển;việc kiểm tra thông quan của các lực lượng liên quan, như Bộ đội Biên phòng, Cảnh sát biển, Hải quan cũng cần được điều chỉnh bảo đảm nhanh chóng, kịp thời.

- Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành rà soát, trình Thủ tướng Chính phủ ban hành các cơ chế chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa, thay thế Quyết định số 47/2015/QĐ-TTg ngày 5/10/2015 của Thủ tướng Chính phủ.

- Thực hiện tổng điều tra phương tiện thủy nội địa, doanh nghiệp kinh doanh vận tải thủy trên cơ sở xây dựng các phần mềm, tổ chức tập huấn, triển khai đến Ủy ban nhân dân các địa phương.

b) Nâng cao chất lượng công tác lập và tổ chức thực hiện quy hoạch

Rà soát các quy hoạch, kế hoạch, đảm bảo tính đồng bộ kết nối của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải với mục tiêu phát triển vận tải thủy nội địa và vận tải ven biển; bảo đảm các quy hoạch, kế hoạch giao thông vận tải phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, của các vùng kinh tế trọng điểm và của từng khu vực, địa phương, gắn kết quy hoạch về trung tâm logistics, cảng cạn trong một tổng thể thống nhất.

c) Tăng cường kết nối, phát triển hợp lý các phương thức vận tải, phát huy tối đa vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics:

- Đầu tư các cảng thủy nội địa container đầu mối (phía Bắc và đồng bằng sông Cửu Long) về cơ sở vật chất, trang thiết bị bốc xếp và hệ thống kho bãi nhằm phát triển vận tải container đường thủy nội địa kết nối từ cảng đầu mối đến cửa ngõ quốc tế, từ các khu vực hậu phương, vùng hàng hóa tập trung. Đểtăng cường kết nối các phương thức vận tải, giảm chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải.

- Khuyến khích các doanh nghiệp vận tải và chủ hàng sử dụng sàn giao dịch vận tảitối ưu hóa vận tải hai chiều hàng hóa, container; tiếp tục tăng cường hoạt động của tuyến vận tải sông pha biển.

d) Nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư trong xây dựng kết cấu hạ tầng; Khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách để xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

- Xây dựng kế hoạch dài hạn, trung hạn và hằng năm về đầu tư xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa nhằm cân đối các nguồn lực phù hợp với từng giai đoạn, phù hợp với điều kiện phát triển của đất nước và của từng địa phương.

- Tổ chức khai thác tốt kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa hiện có; cân đối, bố trí các nguồn vốn đầu tư, nguồn vốn ngân sách, vốn ODA cho các dự án nhằm tăng cường khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải, ưu tiên tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp các công trình tại các nút thắt hạ tầng có tính quan trọng, cấp bách;

- Đẩy mạnh hợp tác công tư (PPP) đối với các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy; tiếp tục tranh thủ sự ủng hộ của các tổ chức quốc tế, của các đối tác lớn như Nhật Bản, Hàn Quốc ... trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

đ) Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, khai thác vận tải: đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý điều hành, khai thác vận tải thủy nội địa, liên kết các phương thức vận tải, quản lý vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics; phát triển sàn giao dịch vận tải,hướng khách hàng - doanh nghiệp đến với hình thức vận tải hàng hoá đường thuỷ một cách trực quan và hiệu quả nhất.

e) Nâng cao chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực: Cập nhật, cải tiến nội dung chương trình đào tạo về vận tải, logistics, áp dụng phương pháp đào tạo tiên tiến, theo hướng đào tạo chuyên sâu về chuyên môn, tăng thời gian đào tạo thực hành.

đ)Phát triển vận tải thủy nội địa

- Tập trung đầu tư hoàn chỉnh hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông giải quyết dứt điểm các nút thắt, các điểm nghẽn trên các hành lang vận tải thủy chính (Quảng Ninh - Hải phòng - Hà Nội, Hải Phòng- Ninh Bình, Hồ Chí Minh - Cà Mau, vận tải thủy kết nối Cam pu chia) như: cải tạo, nâng cấp tĩnh không cầu Đuống, cầu Măng Thít, cầu Nàng Hai.

- Triển khai Dự án Nâng cấp các tuyến vận tải thủy huyết mạch như tuyến kênh Chợ Gạo (giai đoạn 2);triển khai thực hiện theo Hiệp định đã ký kết đối với Cụm công trình kênh nối Đáy - Ninh Cơ*.* Ưu tiên vốn để triển khai dự án phát triển các hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam từ nguồn vốn tài trợ của Ngân hàng thế giới (WB) và nguồn vốn đối ứng của Chính phủ*,* để nâng cao năng lực thông qua rút ngắn thời gian vận chuyển. Đầu tư đầy đủ hệ thống phao tiêu báo hiệu, công trình hỗ trợ hàng hải, ứng dụng khoa học công nghệ vào quản lý khai thác, bảo trì để vận tải thuỷ nội địa trở thành phương thức vận tải an toàn và hiệu quả.

- Khuyến khích, tạo điều kiện, thúc đẩy tiến trình đầu tư xây dựng các công trình kho bãi, trung tâm trung chuyển, cảng thuỷ nội địa ở khu vực phía Bắc (cảng Phù Đổng, Hải Dương, Bắc Ninh, Thái Bình, Nam Định, Hà Nam, Ninh Bình), các cảng thủy nội địa khu vực đồng bằng sông Cửu Long với năng suất lớn, quy mô diện tích kho bãi và các trang thiết bị nâng hạ trung chuyển hiện đại, được quy hoạch và xây dựng hệ thống đường bộ kết nối với khu vực cảng, cự ly di chuyển đường bộ hợp lý để có thể đáp ứng nhu cầu trung chuyển và phục vụ các khu công nghiệp vệ tinh trong khu vực

- Tiếp tục phát triển vận tải container trên các tuyến đường thủy nội địa, thông qua việc nâng cấp, đầu tư trang thiết bị bốc xếp container tại các cảng thủy nội địa, phát triển phương tiện vận tải chuyên dùng.

- Ưu tiên kết nối đường thủy nội địa với cảng biển trên cơ sở đầu tư xây dựng bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển để cho phương tiện thủy nội địa bốc xếp hàng hóa.

e) Phát triển vận tải ven biển

- Rà soát các quy định Quy tắc giao thông và tín hiệu của phương tiện pha sông biểnVR-SB) cho phù hợp với Quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển (COLREG 72).

- Rà soát các quy định các quy định về phòng ngừa ô nhiễm môi trường của phương tiện pha sông biển (VR-SB) khi hoạt động trên tuyến ven biển cho phù hợp với Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (Công ước MARPOL) mà Việt Nam là thành viên.

- Rà soát tiêu chuẩn thuyền viên và chương trình đào tạo thuyền viên đảm bảo điều kiện an toàn và phù hợp với thực tiễn.

- Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát điều kiện an toàn kỹ thuật và thuyền viên làm việc trên phương tiện VR-SB; rà soát về điều tra tai nạn đối với phương tiện VR-SB xảy ra trên tuyến ven biển.

2. Bộ Kế hoạch và Đầu tư

a) Chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính cân đối, bố trí nguồn vốn ngân sách đểthực hiện các dự án tháo gỡ những điểm nghẽn, nút thắt về hạ tầng giao thông đường thủy, ưu tiên các dự án cấp bách để phát triển vận tải thủy nội địa:

- Cải tạo nâng cấp hành lang Hải Phòng-Ninh Bình; nâng cấp cầu Đuống cầu Măng Thít, cầu Nàng Hai.

-Triển khai thực hiện theo Hiệp định đã ký kết đối với Cụm công trình kênh nối Đáy - Ninh Cơ*.*

 - Ưu tiên vốn để triển khai dự án phát triển các hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam từ nguồn vốn tài trợ của Ngân hàng thế giới (WB) và nguồn vốn đối ứng của Chính phủ.

- Triển khai Dự án Nâng cấp các tuyến vận tải thủy huyết mạch như tuyến kênh Chợ Gạo (giai đoạn 2).

b)Bố trí đủ nguồn ngân sách cho đảm bảo các hoạt động quản lý hạ tầng, duy tu bảo trì kết cấu hạ tầng ĐTNĐ, xây dựng và thực hiện vai trò quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường thủy nội địa.

c) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải xây dựng cơ chế chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa, vận tải ven biển.

3. Bộ Tài Chính

a) Xem xét cân đối bố trí nguồn kinh phí thực hiện tổng điều tra phương tiện thủy nội địa, doanh nghiệp kinh doanh vận tải thủy nội địa.

b) Rà soát văn bản quy phạm pháp luật để miễn phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển đối với hàng hóa nhập khẩu, hàng hóa xuất khẩu được vận chuyển bằng đường thủy nội địa.

c) Rà soát chính sách giảm 40% phí trọng tải, phí bảo đảm hàng hải cho phương tiện thủy nội địa chở container xuất, nhập khẩu, trung chuyển vào, rời cảng biển.

d) Phối hợp với Bộ Kế hoạch - Đầu tư trong việc cân đối, bố trí nguồn vốn ngân sách để tháo gỡ những điểm nghẽn, nút thắt về hạ tầng giao thông đường thủy để phát triển vận tải thủy nội địa.

đ) Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải xây dựng cơ chế chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa, vận tải ven biển.

4. Bộ Tư pháp nghiên cứu mô hình tổ chức thanh tra Cụcthay vì Cục là cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành như hiện nay, để sửa đổi Luật Thanh tra bảo đảm công tác quản lý nhà nước chuyên ngành.

5. Bộ Nội vụ nghiên cứu xây dựng cơ chế chính sách, tạo điều kiện cho các địa phương thành lập lực lượng cảng vụ để quản lý nhà nước tại các cảng bến thủy nội địa để bảo đảm điều kiện an toàn giao thông và kiểm soát hoạt động của phương tiện thủy nội địa .

6. Bộ Tài nguyên và Môi trường rà soát các văn bản có liên quan đến việc ưu tiên quỹ đất tạo điều kiện thuận lợi đầu tư xây dựng cảng thủy nội địa bốc xếp container tại khu vực phía Bắc và khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

7. Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn rà soát các quy định về thời gian để ưu tiên việc xếp, dỡ hàng hóa tại các cảng thủy nội địa ở ngoài đê trong mùa lũ để tăng cường vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa.

8. Bộ Giáo dục và đào tạo phối hợp với các bộ, ngành có liên quan chỉ đạo các cơ sở giáo dục đại học triển khai đào tạo nguồn nhân lực chuyên nghiệp, có trình độ cao đáp ứng nhu cầu thực tế để phát triển vận tải thủy nội địa và vận tải sông pha biển.

9. Bộ Thông tin và Truyền thông chỉ đạo các cơ quan thông tấn, báo chí có tôn chỉ, mục đích phù hợp đẩy mạnh công tác tuyên truyền đến các tổ chức, cá nhân về các cơ chế chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa.

10. Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam chủ động tuyên truyền, thông tin cho các doanh nghiệp vận tải, chủ hàng lựa chọn phương thức vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa và vận tải sông pha biển.

11. Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh:

- Ưu tiên quỹ đất và đơn giản hóa thủ tục hành chính để tạo điều kiện thuận lợi đầu tư xây dựng cảng thủy nội địa bốc xếp container cảng Phù Đổng, cảng Hải Dương, cảng Bắc Ninh, cảng Thái Bình, cảng Nam Định, cảng Hà Nam, cảng Ninh Bình), các cảng thủy nội địa khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

- Ưu tiên quỹ đất để quy hoạch bãi đổ chất nạo vét; giải toả khu vực lấn chiếm về hành lang an toàn giao thông đường thuỷ nội địa;

- Rà soát các bến thủy nội địa không đủ điều kiện hoạt động khai thác, cưỡng chế, giải tỏa;

- Miễn phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển đối với hàng hóa nhập khẩu, hàng hóa xuất khẩu được vận chuyển bằng đường thủy nội địa.

- Thành lập cảng vụ đường thủy nội địa theo quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa.

12. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam, các Hiệp hội ngành hàng, các doanh nghiệp vận tải thủy nội địa tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại để nâng cao sức cạnh tranh, nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm giá, phí các dịch vụ, phát triển vận tải thủy nội địa địa và vận tải sông pha biển.

Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, cơ quan, tổ chức có liên quan định kỳ tổ chức sơ kết đánh giá, báo cáo Thủ tướng Chính phủ tình hình triển khai thực hiện Chỉ thị này.

Các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các tổ chức, doanh nghiệp nêu trên có trách nhiệm tổ chức, triển khai thực hiện Chỉ thị này./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng Chính phủ;- Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;- Văn phòng Tổng Bí thư;- Văn phòng Chủ tịch nước;- Văn phòng Quốc hội;- Tòa án nhân dân tối cao;- Viện kiểm sát nhân dân tối cao;- Kiểm toán nhà nước;- Ủy ban Giám sát tài chính Quốc gia;- Ngân hàng Chính sách xã hội;- Ngân hàng Phát triển Việt Nam;- Ủy ban trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;- Cơ quan trung ương của các đoàn thể;- Các Thành viên Ủy ban ATGT Quốc gia;- Ủy ban ATGT Quốc gia;- VPCP: BTCN, các PCN, Trợ lý TTg, TGĐ Cổng TTĐT, các Vụ, Cục, đơn vị trực thuộc;- Lưu: VT, CN (3). | **THỦ TƯỚNG****Nguyễn Xuân Phúc** |

**BÁO CÁO HỘI NGHỊ VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA VÀ VEN BIỂN**

**(Hội nghị do Thủ tướng Chính phủ chủ trì)**

**DỰ THẢO**

**PHẦN MỞ ĐẦU**

Việt Nam là một trong số ít quốc gia trên Thế giới có hệ thống sông, kênh dày đặc, có điều kiện để hình thành mạng lưới giao thông đường thủy liên thông giữa các địa phương và các vùng trong cả nước.Hệ thống giao thông thủy nội địa ở nước ta bao gồm các sông, kênh, rạch, đầm, phá, hồ, vụng, vịnh, ven bờ biển, tuyến từ đất liền ra đảo, tuyến nối các đảo thuộc vùng nội thủy. Cả nước có 3.551 sông, kênh... (3.045 sông, kênh nội tỉnh và 406 sông, kênh liên tỉnh) với tổng chiều dài 80.577 km, nối với biển thông qua 124 cửa sông, trong đó có khoảng 42.000 km sông, kênh có khả năng khai thác vận tải.

Cùng với hệ thống, sông, kênh, rạch…, nước ta còn có hơn 3.260 km bờ biển, hàng trăm km tuyến nối từ bờ ra đảo, nối các đảo trong vùng nội thủy đã và sẽ tổ chức quản lý, khai thác vận tải thủy nội địa.

Hệ thống sông kênh nước ta tập trung chủ yếu ở hai vùng đồng bằng Bắc Bộ và Nam Bộ trong đó có 3 hệ thống sông lớn là hệ thống sông Hồng-Thái Bình ở miền Bắc, hệ thống sông Đồng Nai và hệ thống sông Cửu Long ở miền Nam, hệ thống sông miền Trung là những sông ngắn, sông miền núi có độ dốc lớn khả năng vận tải thấp, hạn chế hoạt động vận tải thuỷ nội địa ở miền Trung. Trong những năm qua giao thông vận tải đường thủy đã phục vụ tốt cho phát triển kinh tế xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng, đặc biệt đối với hàng hóa chuyên chở có khối lượng lớn như than, vật liệu xây dựng, lương thực...

 Với điều kiện tự nhiên 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.

**PHẦN I**

**VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA**

**I. HIỆN TRẠNG VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA**

**1.1. Vận tải hàng hóa**

Năm 2018, khối lượng vận tải hàng hóa đạt 288,82 triệu tấn hàng, cao hơn 56,87 triệu tấn so với năm 2017, tương đương 25,52%. Tốc độ tăng trưởng bình quân cả giai đoạn 2011 - 2018 đạt 9,23%/năm.

Về thị phần khối lượng vận tải,năm 2018 chiếm 17,67% toàn ngành, tương đương với mức bình quân giai đoạn 2011 - 2018 là 17,63%.

Khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt 61,07 tỷ tấn.km, cao hơn 12,4 tỷ tấn.km so với năm 2017, tương đương 25,64%. Tốc độ tăng trưởng bình quân cả giai đoạn 2011 - 2018 đạt 8,73%/năm.

Thị phần khối lượng luân chuyển hàng hóa ĐTNĐ, năm 2018 chiếm 19,93% toàn ngành, cao hơn bình quân giai đoạn 2011 – 2018: 18,02%.

*(Chi tiết từng năm cho giai đoạn 2011-2018 tại Bảng 1, Phụ lục I)*

Góp phần cho sự gia tăng đột biến khối lượng vận tải và khối lượng luân chuyển hàng hóa cho ngành vận tải ĐTNĐ trong những năm gần đây, là do sự tăng trưởng không ngừng của hoạt động vận tải ven biển (từ năm 2014 đến nay đã triển khai mạnh mẽ việc khai thác tuyến vận tải ven biển Bắc - Nam). Số lượng phương tiện mang cấp VR-SB và sản lượng vận tải ven biển không ngừng gia tăng, từ khoảng 500 phương tiện ban đầu đã tăng lên đến 1.786 phương tiện với gần 40 phương tiện chuyên chở container hiện nay, sản lượng vận tải tăng từ khoảng 6 triệu tấn năm 2014 đến năm 2018 đã đạt trên 30 triệu tấn (tăng bình quân trên 50%/năm). Có thể nói vận tải ven biển đã góp phần làm giảm áp lực đáng kể cho vận tải đường bộ trên hành lang Bắc-Nam.

Vận tải container được thực hiện chủ yếu tại các tuyến vận tải thủy nội địa phía Nam, kết nối giữa cảng Cái Mép - Thị Vải với thành phố Hồ Chí Minh và khu vực đồng bằng sông Cửu Long qua các cảng: Sa Đéc và Cao Lãnh (Đồng Tháp), Mỹ Thới (An Giang), Cái Cui (Cần Thơ) và qua Campuchia (gồm hàng xuất nhập khẩu và hàng quá cảnh từ Campuchia). Vận tải container đường thủy nội địa phía Bắc chủ yếu trên tuyến Hải Phòng- Việt Trì; Hải Phòng-Quảng Ninh, tuy nhiên sản lượng vận tải chưa cao.

*(Chi tiết cho giai đoạn 2015 đến nay tại Bảng 2 Phụ lục I)*

Theo đánh giá của Ngân hàng thế giới tại nghiên cứu năm 2019, vận tải ĐTNĐ của Việt Nam có tỷ lệ đảm nhận vận chuyển hàng hóa nội địa cao hơn nhiều so với Trung Quốc, Hoa Kỳ và EU (trừ Hà Lan). WB cũng đánh giá vận tải ĐTNĐ của Việt Nam đang hoạt động tốt với các dấu hiệu tăng trưởng và chuyển biến đáng khích lệ. (Theo Báo cáo Phát triển bền vững ngành đường thủy nội địa Việt Nam tháng 3/2019 của WB)

Kết cấu hạ tầng ĐTNĐ đã được khai thác phục vụ cho hoạt động vận tải hàng hóa nội địa nhờ các hệ thống đường thủy chính tại hai vùng đông dân cư nhất, kinh tế phát triển nhất và được kết nối trực tiếp với các cảng biển lớn:

- Hệ thống ĐTNĐ khu vực phía Bắc nằm ở đồng bằng sông Hồng, tập trung vào trung tâm tăng trưởng kinh tế là Hà Nội và kết nối với cảng biển cửa ngõ quốc tế Hải Phòng.

- Hệ thống ĐTNĐ khu vực phía Nam tập trung tại vùng đồng bằng sông Cửu Long, kết nối với trung tâm tăng trưởng kinh tế TP Hồ Chí Minh và các cảng biển lớn của khu vực Đông Nam Bộ.

Nếu xét theo chỉ tiêu thống kê tổng hợp cả nước thì thị phần luân chuyển của vận tải ĐTNĐ là 19,93%, thấp hơn đáng kể so với 27,22% là thị phần đảm nhận luân chuyển của vận tải đường bộ. Tuy nhiên nếu chỉ so sánh tại các vùng có vận tải ĐTNĐ phát triển như đồng bằng sông Hồng, Đông Nam Bộ và đồng bằng sông Cửu Long (theo từng khu vực địa lý về khả năng tham gia của vận tải ĐTNĐ) thì thị phần đảm nhận luân chuyển của vận tải ĐTNĐ cao hơn vận tải đường bộ khá nhiều.

Hiện nay, số liệu thống kê khối lượng vận chuyển và luân chuyển chưa được phân tách theo từng vùng, nhưng nếu tạm tính tổng số học từ số liệu thống kê của từng địa phương trong các vùng này, ta có thể có kết quả như sau:

- Khối lượng vận chuyển hàng hóa

+ Khu vực đồng bằng sông Hồng: về đường bộ chiếm 72,2%, đường thủy nội địa chiếm 27,8%.

+ Khu vực Đông Nam Bộ: về đường bộ chiếm 86,0%, đường thủy nội địa chiếm 14,0%.

+ Khu vực đồng bằng sông Cửu Long: về đường bộ chiếm 30,3%, đường thủy nội địa chiếm 69,7%.

- Khối lượng luân chuyển hàng hóa

+ Khu vực đồng bằng sông Hồng: về đường bộ chiếm 31,3%, đường thủy nội địa chiếm 68,7%.

+ Khu vực Đông Nam Bộ: về đường bộ chiếm 43,2%, đường thủy nội địa chiếm 56,8%.

+ Khu vực đồng bằng sông Cửu Long: về đường bộ chiếm 27,0%, đường thủy nội địa chiếm 73,0%.

*(Chi tiết tại Bảng 4 Phụ lục I)*

Theo số liệu thống kê chính thức, vận tải ĐTNĐ chuyên chở khoảng 288,8 triệu tấn/năm với cự ly vận chuyển trung bình 211 km, trong khi vận tải đường bộ vận chuyển 1.261.7 triệu tấn/năm nhưng cự ly vận chuyển trung bình chỉ khoảng 66 km, bằng khoảng 30% cự ly vận chuyển bình quân của vận tải ĐTNĐ.

**1.2. Vận tải hành khách**

Năm 2018, lượng vận tải hành khách đạt 195,68 triệu khách, cao hơn 15,68 triệu khách so với năm 2017, tương đương 8,71%, cao hơn nhiều so với tốc độ tăng trưởng bình quân cả giai đoạn 2011 - 2018 (đạt 2,88%/năm).

Về thị phần vận tải hành kháchđường thủy nội địa, năm 2018 chiếm 3,12% toàn ngành, thấp hơn so với mức bình quân giai đoạn 2011 – 2018 (3,7%).

Khối lượng luân chuyển hành khách đạt 3.706,7 triệu HK.km, cao hơn 232,4 triệu Hk.km so với năm 2017, tương đương 6,69%. Tốc độ tăng trưởng bình quân cả giai đoạn 2011 - 2018 đạt 2,03%/năm.

Thị phần khối lượng luân chuyển hành khách đường thủy nội địa(ĐTNĐ), năm 2018 chiếm 0,72% toàn ngành, tương đương so với mức bình quân giai đoạn 2011 – 2018: 0,81%.

Nhìn chung khối lượng vận tải và khối lượng luân chuyển hành khách của ngành đều có tốc độ tăng trưởng ổn định, dao động trong khoảng từ 4 - 5%/năm).

*(Chi tiết từng năm cho giai đoạn 2011-2018 tại Bảng 3, Phụ lục I)*

**2. Kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa**

***2.1. Hạ tầng luồng, tuyến***

Hệ thống luồng, tuyến đường thủy nội địa do địa phương quản lý khoảng 19.579 km, trung ương quản lýkhoảng 7.071,8 km, trong đó có45 tuyến vận tải thủy chính. Cụ thể:

***Miền Bắc*** có trên 4.500 km sông kênh đang khai thác vận tải, trong đó Trung ương hiện quản lý 2.935,4 km. Mạng lưới sông Bắc bộ được hình thành bởi hai hệ thống sông chính là hệ thống sông Hồng và sông Thái Bình, hai hệ thống sông được nối với nhau bởi sông Đuống, sông Luộc kết nối tới khu vực cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh và tuyến vận tải pha sông biển Bắc - Nam.

Miền Bắc có tổng số 17 tuyến đường thủy nội địa quốc gia mang tính chất tuyến liên tỉnh và quốc tế nhưng tập trung chủ yếu vào 3 hành lang chính có vai trò quan trọng và có khối lượng hàng hoá luân chuyển lớn, gồm:

- Hành lang số 1: Tuyến Quảng Ninh - Hải Phòng - Việt Trì qua sông Đuống, tổng chiều dài 279km, đạt cấp II – ĐTNĐ.

- Hành lang số 2: Tuyến Hải Phòng-Ninh Bình qua sông Luộc, tổng chiều dài 265km, 90% tuyến đạt cấp II-ĐTNĐ.

- Hành lang số 3: Tuyến Hà Nội-Lạch Giang; tổng chiều dài 179km, đạt cấp I - ĐTNĐ.

***MiềnTrung****:*có 10 tuyến trải từ Thanh Hoá đến Bình Thuận, tổng chiều dài khoảng 1.167,5 km. Chủ yếu là các tuyến đường thủy nội địa độc lập hoặc chỉ trong phạm vi địa bàn tỉnh. Các tuyến sông có địa hình dốc, nối từ cửa biển vào. Phạm vi khai thác vận tải cho tàu sông biển chủ yếu từ Quốc lộ 1 trở ra biển, một số tuyến có khả năng vận tải thủy vào sâu trong nội địa.

***Miền Nam:***có trên 6.500 km sông kênh đang khai thác vận tải, trong đó Trung ương hiện quản lý khoảng 2.968,9 km. Mạng lưới sông khu vực phía Nam được hình thành bởi hai hệ thống sông chính là hệ thống sông Đồng Nai và hệ thống sông Cửu Long. Hai hệ thống sông này được nối với nhau bởi các kênh có mật độ vận tải lớn với 18 tuyến đường thủy nội địa quốc có kết nối liên tỉnh và quốc tế nhưng tập trung chủ yếu vào 4 tuyến chính có vai trò quan trọng và có khối lượng hàng hoá luân chuyển lớn, gồm:

- Tuyến thành phố Hồ Chí Minh đi Kiên Lương qua kênh Chợ Gạo có chiều dài 313 km, trong đó khoảng 180 km đạt cấp II - ĐTNĐ và khoảng 68 km trên Vàm Cỏ, sông Tiền và sông Hậu cấp đặc biệt.

*- Hành lang số 1:* Tuyến thành phố Hồ Chí Minh đi Cà Mau - Năm Căn qua kênh Chợ Gạo có chiều dài 387km, trong đó khoảng 180km đạt cấp II - ĐTNĐ và khoảng 51km cấp đặc biệt.

*- Hành lang số 2:*Tuyến thành phố Hồ Chí Minh đi Kiên Lương qua kênh Tháp mười số 1 có chiều dài 278km, đạt cấp III – ĐTNĐ và 36km cấp đặc biệt.

*- Hành lang số 3:* Tuyến duyên hải từ thành phố Hồ Chí Minh đi Cà Mau - Năm Căn qua kênh Trà Vinh-kênh Bạc Liêu-Cà Mau có chiều dài 342km, trong đó khoảng 180km đạt cấp II - ĐTNĐ và khoảng 41km cấp đặc biệt.

- Ngoài ra còn có các tuyến nhánh nhu cầu vận tải tương đối lớn là: Tuyến cảng Sài Gòn - Hiếu Liêm (sông Đồng Nai); tuyến cảng Sài Gòn - Bến Súc (sông Sài Gòn); tuyến thành phố Hồ Chí Minh đi Mộc Hóa (Long An) - Đồng Tháp Mười qua sông Vàm Cỏ Tây; tuyến Sài Gòn - Bến Kéo (Tây Ninh); tuyến nối Thị Vải - Soài Rạp.

***2.2. Cảng, bến thủy nội địa***

*a) Cảng thủy nội địa*

Đến nay, toàn quốc có 285 cảng, trong đó 210 cảng hàng hóa, 12 cảng hành khách, 63 cảng chuyên dùng. Trong tổng số 285 cảng thủy nội địa, có 18 cảng được Bộ Giao thông vận tải công bố được tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài (15 cảng hàng hóa, 02 cảng hành khách, 01 cảng chuyên dùng);

- Trên tuyến ĐTNĐ quốc gia có 225 cảng (161 cảng hàng hóa, 5 cảng hành khách, 59 cảng chuyên dùng);

- Trên tuyến ĐTNĐ địa phương có 60 cảng (49 cảng hàng hóa, 7 cảng hành khách, 04 cảng chuyên dùng).

*b) Bến thủy nội địa*

Hiện có 8.217 bến thủy nội địa, trong đó bến đã được cấp phép hoạt động là 6.769 bến, bến không phép là 1.448 bến chiếm 17%. Trong đó, trên tuyến ĐTNĐ quốc gia có 3.191 bến có phép, 1.199 bến không phép; trên tuyến ĐTNĐ địa phương: 3.578 bến có phép, 249 bến không phép.

Có 2.526 bến khách ngang sông, trong đó bến có phép là 2.058 đạt 81,5%.

Hệ thống cảng, bến thủy nội địa chủ yếu là các cảng có quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh của chính doanh nghiệp đó; số lượng các cảng đầu mối còn hạn chế, mới chỉ đáp ứng được một phần nhu cầu. Số lượng các cảng quy mô nhỏ tăng nhưng thường có chất lượng đầu tư thấp, khả năng kết nối giao thông hạn chế, tổ chức khai thác thiếu chuyên nghiệp, thiết bị xếp, dỡ hàng hóa còn lạc hậu, bốc xếp thủ công còn nhiều, thiếu các trang thiết bị bốc xếp chuyên dụng (hàng hạt, lương thực, hàng container, hàng bao kiện).

***2.3. Tình hình đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.***

*a) Các dự án nâng cấp cải tạo các tuyến đường thuỷ nội địa*

Từ năm 2008 đến nay, đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy đã từng bước được chú trọng, tập trung vào một số tuyến chính khu vực đồng bằng sông Cửu Long và khu vực đồng bằng Bắc Bộ. Tuy nhiên, tỷ trọng nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa từ ngân sách nhà nước còn rất thấp, khoảng 1% so với đầu tư của toàn ngành giao thông vận tải. Tổng số km được đầu tư cải tạo, nâng cấp giai đoạn từ năm 2002 đến nay đạt khoảng 3.316 km trên tổng số 7.071,8 km do Trung ương quản lý (46,9%).

Tổng mức đầu tư cho kết cấu hạ tầng đường thuỷ nội địa vẫn chưa tương xứng với tiềm năng hiện có của ngành, chưa đảm bảo hoàn chỉnh kết cấu hạ tầng giao thông để có thể đảm đương khối lượng vận tải.

Trong những năm gần đây việc đầu tư cho đường thủy nội địa chủ yếu tập trung vào một số tuyến chính khu vực đồng bằng sông Cửu Long và đồng bằng sông Hồng.

*- Miền Bắc:* đã cải tạo, nâng cấp được 7/17 tuyến với chiều dài tương ứng là 949,5/2.265,5 km (đạt 41%);

*- Miền Trung:*đã cải tạo, nâng cấp được 1/10 tuyến với chiều dài tương ứng là 63,5 km/480,5 km (đạt 13%);

*-Miền Nam:*đã cải tạo, nâng cấp được 9/18 tuyến với chiều dài tương ứng là 2.303,9 km/3.426,4 km (đạt 67%).

- Từ năm 2008 đến nay đã có 02 dự án nguồn vốn ODA gồm: Dự án WB5 (hoàn thành năm 2015) nâng cấp các tuyến thuộc đồng bằng sông Cửu Long, với tổng chiều dài 1.082km, đạt cấp II, III kỹ thuật, gồm: Đồng Tháp Mười - Tứ Giác Long Xuyên; TP Hồ Chí Minh - Chợ Gạo - Đại Ngải - Bạc Liêu - Giá Lai. Dự án WB6 (hoàn thành 2015) nâng cấp các tuyến thuộc đồng bằng Bắc Bộ, với tổng chiều dài 462 km, đạt tiêu chuẩn cấp I, II kỹ thuật, gồm: Quảng Ninh - Việt Trì và Hà Nội - Lạch Giang. Các dự án WB5 thực hiện giai đoạn 2009-2015, tổng mức đầu tư 5.270 tỷ đồng, dự án WB6 thực hiện giai đoạn 2008-2015, tổng mức đầu tư 4.200 tỷ đồng. Các dự án khi hoàn thành đã góp phần nâng cao năng lực vận tải hàng hóa bằng đường thủy trong khu vực.

- Dự án nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo với tổng mức đầu tư là 2.260 tỷ đồng. Trong đó thực hiện giai đoạn 1 (trong năm 2013 – 2014) là 780 tỷ đồng, giai đoạn 2 là 1.470 tỷ đồng dự kiến triển khai trong giai đoạn 2019-2020.

*(Chi tiết nguồn vốn đầu tư giai đoạn 2008 đến nay tại Phụ lục II)*

- Các cảng, bến thuỷ nội địa chủ yếu do các doanh nghiệp đầu tư khai thác.

Hiện nay Bộ Giao thông vận tải đang triển khai xây dựng kế hoạch trung hạn giai đoạn 2021– 2025 để đầu tư cải tạo, nâng cấp các tuyến vận tải thủy chính cũng như hiện đại hóa hệ thống quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng trong thời gian tới.

*b) Công tác quản lý bảo trì đường thủy nội địa*

Bảo trì liên tục và từng bước hiện đại hóa công tác quản lý các tuyến đường thủy nội địa quốc gia mới đảm bảo điều kiện hoạt động an toàn, ổn định cho các phương tiện, doanh nghiệp vận tải thủy.

Chi phí cho quản lý và bảo trì các tuyến ĐTNĐ hoàn toàn từ nguồn NSNN. Những năm gần đây, nguồn kinh phí bảo trì kết cấu hạ tầng ĐTNĐ được tăng đáng kể với tỷ lệ tăng khoảng 15-30% mỗi năm, ngân sách dành cho quản lý và bảo trì ĐTNĐ năm 2019 đạt khoảng 938 tỷ đồng, tăng gần 80% so với năm 2013 nhưng mới đáp ứng được 70% nhu cầu.

Hiện chưa tiến hành thu phí từ các đối tượng sử dụng hạ tầng luồng tuyến ĐTNĐ. Nguồn thu phí cảng vụ ĐTNĐ không đủ để trang trải chi phí hoạt động của các cảng vụ.

**3. Phương tiện thủy nội địa**

Cả nước hiện có 253.797 phương tiện thuỷ nội địa được đăng ký với 18.913.906 tấn phương tiện; 569.884 ghế; 17.489.741 sức ngựa, đạt 53,9% so với kết quả Tổng điều tra năm 2007. Về cơ cấu đội tàu, hiện chủ yếu là tàu hàng khô; số lượng tàu hàng chiếm 75,07% tổng số đội tàu sông Việt Nam, trong đó chủ yếu là tàu chở hàng khô chiếm 43,64%, tàu chuyên dụng, tàu chở container rất ít (khoảng 0,18%). Số lượng tàu khách chiếm 15,75% tổng số đội tàu.

Tốc độ tăng trưởng bình quân về số lượng của đội tàu thủy nội địa giai đoạn 2010 - 2015 là 4,73%/năm, trong đó đội tàu chở hàng tăng 4,12%/năm về số lượng, 4,75%/năm về trọng tải, đội tàu chở khách tăng 9,24%/năm về số lượng, tăng 5,45%/năm về trọng tải. Lượng tàu có công suất, trọng tải lớn, có tính năng kỹ thuật cao gia tăng. Trong đó, phương tiện tự hành có quy mô phát triển áp đảo cả về số lượng và kích cỡ tầu.

Khoảng 97% phương tiện thủy nội địa chở hàng khô với trọng tải trung bình là 90 tấn, trong đó hàng chục ngàn phương tiện thủy rất nhỏ với trọng tải chỉ từ 5 - 20 tấn. Trọng tải bình quân phương tiện chuyên dùng lớn hơn, trong đó phương tiện chở dầu là 236 tấn và phương tiện chở container là 1.171 tấn.

Tỷ trọng các phương tiện có trọng tải lớn và phương tiện chuyên dùng đang có xu hướng gia tăng. Số lượng phương tiện có trọng tải trên 1.500 tấn đã tăng gấp đôi trong những năm qua, từ 696 phương tiện năm 2014 lên 1.287 phương tiện năm 2018 bao gồm cả phương tiện chở hàng khô, phương tiện chở dầu và phương tiện chở container. Nếu số lượng và chiều dài của các tuyến đường thủy cấp I và cấp II được nâng lên thì xu hướng này còn có khả năng tăng nhanh hơn nữa.

Kích thước, trọng tải phương tiện thủy nội địa có ý nghĩa quan trọng có tác động trực tiếp đến chi phí, giá thành vận tải. Theo kết quả nghiên cứu của châu Âu được WB viện dẫn, đối với cỡ phương tiện có trọng tải nhỏ hơn 1.000 tấn, phương tiện càng lớn có chi phí trung bình/tấn-km càng thấp. Đối với Việt Nam thì nhận định này có thể áp dụng với phương tiện trọng tải trên 300 tấn (tương đương với tuyến đường thủy nội địa từ cấp II trở lên) vì hiện nay chỉ có 29% các tuyến đường thủy quốc gia (khoảng 2.033 km) đạt tiêu chuẩn này.

**4. Nguồn nhân lực**

- Lực lượng lao động trực tiếp trong ngành vận tải thủy trên các phương tiện vận tải theo thống kê hiện có khoảng 408.983 người được cấp bằng, chứng chỉ chuyên môn thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa. Nguồn nhân lực thiếu hụt khoảng 50% so với nhu cầu tương ứng với số lượng phương tiện đăng ký hiện có trên cả nước.

- Số lao động thực hiện công tác quản lý nhà nước về lĩnh vực đường thủy nội địa trung ương quản lý có 964 người; nhân lực thực hiện đăng kiểm phương tiện thủy nội địa là 403 người.

- Số lao động thực hiện công tác quản lý nhà nước về lĩnh vực đường thủy nội địa thuộc địa phương quản lý gặp nhiều khó khăn do công tác quản lý tại các Sở Giao thông còn hạn chế về biên chế, bộ phận chuyên môn làm công tác quản lý về đường thuỷ nội địa chủ yếu tại các địa phương có giao thông thuỷ nội địa phát triển.

- Lực lượng lao động thực hiện công tác duy trì hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, bảo đảm an toàn giao thông trên các tuyến luồng hiện có khoảng 3.300 lao động,hiện đang làm việc tại các công ty cổ phần được cổ phần hóa từ các đơn vị sự nghiệp trước đây.

Nhìn chung nguồn nhân lực cho công tác quản lý nhà nước ở trung ương và lực lượng lao động thực hiện công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa, lực lượng quản lý nhà nước ở địa phương và lao động phục vụ vận tải còn thiếu so với yêu cầu thực tiễn.

Nhu cầu đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật, cán bộ quản lý có trình độ đáp ứng yêu cầu đổi mới công nghệ, chuyên gia đầu ngành, cán bộ kỹ thuật và quản lý giỏi ngày càng cao. Do vậy, có thể nói nguồn nhân lực cho phát triển ngành còn thiếu nhiều so với yêu cầu thực tiễn và so với yêu cầu hiện đại hóa công tác quản lý ngành trong giai đoạn tới.

**5. Công tác quản lý nhà nước về đường thuỷ nội địa**

***5.1. Xây dựng chiến lược quy hoạch***

- Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường thuỷ nội địa được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong chiến lược chung của ngành giao thông vận tải tại Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/2/2013.

- Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa đến năm 2020 và định hướng đến 2030;Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Bắc, khu vực phía Nam đến năm 2020 và định hướng đến 2030. Ngoài ra Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt Đề án Tái cơ cấu lĩnh vực vận tải giai đoạn 2016-2020 và định hướng đến 2025 được Bộ GTVT phê duyệt tại Quyết định số 744/QĐ-BGTVT ngày 21/3/2017.

- Triển khai Luật Quy hoạch có hiệu lực từ năm 2019, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, hiện Bộ GTVT đang xây dựng đề cương lập Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng ĐTNĐ để trình Thủ tướng Chính phủ.

***5.2. Xây dựng Văn bản QPPL***

*a) Thực trạng văn bản quy phạm pháp luật về vận tải thủy*

Hiện nay hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về giao thông đường thủy nội địa gồm 02 Luật, 12 Nghị định 2 Quyết định của Thủ tướng Chính phủ, hơn 67 Thông tư, Thông tư liên tịch, quyết định cấp Bộđiều chỉnh các quan hệ phát sinh trong lĩnh vực giao thông ĐTNĐ, xét cho cùng các văn bản quy phạm pháp luật về giao thông ĐTNĐ nói chung đều hướng tới mục đích là phục vụ vận tải thủy nội địa.

- Luật Giao thông đường thủy nội địađược Quốc hội Nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua năm 2004đã dành 01 chương (Chương VII), với 22 điều điều chỉnh trực tiếp hoạt động vận tải ĐTNĐ, trong đó, quy định:về Hoạt động vận tải đường thủy nội địa gồm hoạt động vận tải không kinh doanh và hoạt động vận tải kinh doanh;kinh doanh vận tải đường thủy nội địa là hoạt động kinh doanh có điều kiện, gồm kinh doanh vận tải hành khách và kinh doanh vận tải hàng hóa;loại hình kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, vận tải theo hợp đồng chuyến, vận tải hành khách ngang sông;kinh doanh vận tải hàng hóa hợp đồng, vận tải hàng hóa nguy hiểm, vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng, vận tải động vật sống; quyền và nghĩa vụ của của người kinh doanh vận tải hành khách, hàng hóa, người thuê vận tải hàng hóa;quyền và nghĩa vụ của của hành khách;bồi thường hàng hóa bị mất mát, hư hỏng; bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người kinh doanh vận tải đối với hành khách;

- Quy định cụ thể một số nội dung thi hành Luật Giao thông đường thủy nội địa về vận tải thuỷ, Chính phủ đã quy định điều kiện kinh doanh vận tải thủy nội địa(Nghị định số 110/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2014 và Nghị định số 128/2018/NĐ-CP ngày 24/9/2018).

- Thực hiện quản lý nhà nước về vận tải thủy nội địa, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và cácThông tư quy định về vận tải hàng hóa, vận tải hành khách trên đường thủy nội địa và vận tải qua biên giới.

***5.3. Cơ chế chính sách khuyến khích phát triển giao thông đường thuỷ nội địa***

- Ngày 05/10/2015 của Thủ tướng Chính phủ đã ban hànhQuyết định số 47/2015/QĐ-TTg về cơ chế chính sách khuyến khích phát triển giao thông đường thuỷ nội địa gồm các cơ chế về chính sách về quản lý đầu tư, phát triển, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa; cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư phương tiện thủy nội địa; cơ chế chính sách hỗ trợ hoạt động khai thác vận tải và dịch vụ vận tải thủy nội địa; cơ chế, chính sách hỗ trợ đào tạo người lái phương tiện thủy nội địa, trong đó:

- Vốn sự nghiệp kinh tế bảo trì đường thủy nội địa hàng năm được cấp tăng trưởng khoảng (8 đến 22,95) % so với năm trước, nhờ đólựa chọn mức độ ưu tiên đối với công tác bảo trì,từng bước đưa công nghệ vào quản lý, kiểm soát trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa, thực hiện tốt các nhiệm vụ quản lý và bảo đảm an toàn giao thông.

- Đào tạo miễn phí và cấp chứng chỉ chuyên môn cho các thuyền viên ở khu vực địa phương có điều kiện kinh tế khó khăn.Trẻ em dưới 6 tuổi, người có công với cách mạng, người khuyết tật nặng và người khuyết tật đặc biệt nặng, người cao tuổi, học sinh, sinh viên đãđược miễn, giảm giá vé.

- Một số địa phương đã quan tâm, ưu tiên bố trí kinh phí cho công tác quy hoạch, điều chỉnh quy hoạch và tổ chức thực hiện quy hoạch phát triển giao thông đường thủy nội địa; đầu tư một số phương tiện chở khách ngang sông.

***5.4. Tổ chức thực hiện thanh tra, kiểm tra***

*a.Công chức thực hiện nhiệm vụ thanh tra chuyên ngành.*

- Lực lượng công chức thanh tra chuyên ngành có 97 người, trong đó 80 người (thuộc Cục, Chi cục) đã được cấp Thẻ công chức thanh tra; 17 người (thuộc Cảng vụ Đường thủy nội địa khu vực) chưa được cấp Thẻ kiểm tra do chưa được bổ nhiệm ngạch viên chức.

- Lực lượng Thanh tra Sở Giao thông vận tải thực hiện các lĩnh vực giao thông vận tải thuộc địa bàn của địa phương, trong đó chủ yếu cho phương thức đường bộ là chính.

Lực lượng công chức làm thanh tra còn mỏng, kiêm nhiệm, bình quân 100km/01 người (gồm công chức thanh tra Cục và Chi cục)

*b. Cảng vụ đường thủy nội địa*

- Toàn quốc có 20 Cảng vụ ĐTNĐ, gồm:4 Cảng vụ Đường thuỷ nội địa khu vực trực thuộc Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và16 Cảng vụ Đường thủy nội địa của các địa phương thực hiệnchức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa trên tuyến đường thủy nội địa.

Các tuyến đường thủy nội địa địa phương lực lượng cảng vụ chưa được phủ kín do không có biên chế tổ chức lực lượngtổ chức thực hiện, dẫn đếnchưa đáp ứng được yêu cầu công tác quản lý.

***5.5. Trách nhiệm quản lý nhà nước***

- Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường thuỷ nội địa.

- Bộ Công an thực hiện các biện pháp bảo vệ trật tự, an toàn giao thông đường thuỷ nội địa; tổ chức lực lượng Cảnh sát giao thông đường thuỷ tuần tra, kiểm soát, xử lý hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường thuỷ nội địa đối với người, phương tiện tham gia giao thông đường thuỷ nội địa theo quy định của pháp luật; thống kê, cung cấp dữ liệu về tai nạn giao thông đường thuỷ nội địa.

- Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn chỉ đạo thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đối với tàu cá hoạt động trên đường thuỷ nội địathực hiện việc đặt, duy trì báo hiệu đường thuỷ nội địa đối với các công trình thuỷ lợi và thanh thải kịp thời các công trình thuỷ lợi không còn sử dụng nhưng ảnh hưởng tới luồng và hành lang bảo vệ luồng.

- Bộ Tài nguyên và Môi trường quy hoạch phát triển lưu vực sông, quản lý khai thác tài nguyên có liên quan đến luồng và hành lang bảo vệ luồng, bảo đảm an toàn giao thông, bảo vệ môi trường trên đường thuỷ nội địa.

- Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh: Tổ chức, chỉ đạo các sở, ban, ngành trực thuộc và Uỷ ban nhân dân cấp huyện, Uỷ ban nhân dân cấp xã thực hiện các biện pháp bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thuỷ nội địa, chống lấn, chiếm hành lang bảo vệ luồng, bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường thuỷ nội địa và chịu trách nhiệm về trật tự, an toàn giao thông đường thuỷ nội địa tại địa phương; tổ chức cứu nạn, giải quyết hậu quả các vụ tai nạn trên đường thuỷ nội địa trong phạm vi địa phương.Xây dựng và tổ chức thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa của địa phương.Tổ chức thực hiện việc tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông đường thuỷ nội địa; kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về giao thông đường thuỷ nội địa theo thẩm quyền; áp dụng các biện pháp thiết lập trật tự, an toàn giao thông đường thuỷ nội địa tại địa phương.

**6. Doanh nghiệp vận tải thủy nội địa**

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 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. Hoạt động vận tải thủy có đủ các thành phần kinh tế tham gia, trong đó vận tải tư nhân, hộ gia đình chiếm tỷ lệ cao (trên 95%).

- Tổng số doanh nghiệp vận tải đường thủy đang hoạt động là 1.632 doanh nghiệp, số lao động trong các doanh nghiệp là 47.627 người (lao động nữ 7.180 người), vốn trong các doanh nghiệp119.419 tỷ đồng.

- Quy mô doanh nghiệp có số lượng lao động từ 200 người trở lên có 33 doanh nghiệp; 154 doanh nghiệp từ 50 đến 199 người.

- Quy mô về vốn từ 10 tỷ đồng trở lên có 781 doanh nghiệp, có 297 doanh nghiệp có vốn từ 5 dến 10 tỷ đồng.

 Doanh nghiệp vận tải thủy phần lớn là doanh nghiệp quy mô nhỏ, hoạt động kinh doanh nhỏ lẻ, manh mún;ít doanh nghiệp đầu tư hạ tầng cảng, bến, phương tiện vận tải, thiết bị xếp dỡ, công nghệ khai thác, kết nối một cách đồng bộ, hiện đại. Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải còn thấp.

**7. Chi phí về vận tải**

Về cơ bản giá cước đơn vị của vận tải đường thủy nội địa thấp hơn vận tải đường sắt (với quãng đường dưới 500km) và thấp hơn nhiều so với vận tải đường bộ. Tuy nhiên, giá cước vận tải trọn gói từ cửa đến cửa lại có thể cao hơn cả vận tải đường bộ do chi phí kết nối hai đầu. Trên nhiều tuyến vận tải ở đồng bằng sông Cửu Long, chi phí xếp dỡ chiếm 35%-40% tổng chi phí cho vận tải trọn gói. Thời gian vận tải đường thủy nội địa cao hơn 5 lần và tính ổn định thấp hơn so với vận tải đường bộ (vận tốc bình quân của đường bộ là 50km/giờ, vận tốc đường thủy khoảng 10km/giờ), phụ thuộc vào luồng lạch theo mùa và chịu ảnh hưởng bởi các chế độ thủy văn cũng khiến cho vận tải đường thủy nội địa chưa hấp dẫn và thu hút được đối tượng hàng hóa có yêu cầu chất lượng vận tải cao như vận tải container.

Theo đánh giá sơ bộ, cơ cấu chi phí chủ yếu trong vận tải hàng hóa trong tổng chi phí vận tải bao gồm: chi trực tiếp (khấu hao phương tiện, tiền lương công nhân vận hành, nhiên liệu, sửa chữa, bảo dưỡng) chiếm từ 60% đến 80%; chi phí gián tiếp (Chi phí quảnlý điều hành, lệ phí cầu đường, bến bãi, chi phí khác…) chiếm từ 20% đến 40%.

**8. An toàn giao thông, môi trường, khoa học công nghệ**

***8.1. An toàn giao thông đường thủy nội địa***

Thực hiện Nghị quyết của Chính phủ, Chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ về công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường thủy nội địa, các Bộ, ngành, tổ chức đoàn thể và các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã chủ động xây dựng kế hoạch, tích cực triển khai, thực hiện quyết liệt và đồng bộ các giải pháp trọng tâm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông thủy nội địa, tai nạn giao thông đường thủy nội địađã được cải thiện trong những năm gần đây.Năm 2018 cả nước xảy ra 83 vụ tai nận làm chế 46 người, bị thương 6 người, 5 tháng đầu năm 2019 cả nước xảy ra 24 vụ làm chết 13 người bị thường 1 người. So với cùng kỳ năm 2018 tai nạn giao thông đường thủy nội địa đã giảm cả ba tiêu chí về số vụ, số người chết và số người bị thương. Số vụ tai nạn giao thông đường thuỷ nội địa năm 2018 so với tổng số phương thuỷ được đăng ký là: 83 vụ/253.797 phương tiện thì tỷ lệ các vụ tai nạn giao thông đường thuỷ nội địa chiếm rất nhỏ. Tuy nhiên, tai nạn giao thông đường thủy nội địa chưa được bền vững.

***8.2. Công tác môi trường trong hoạt động đường thủy nội địa***

- Vận tảiđường thủy nội địa được xem là phương thức vận tải xanh,giảm mức độ phát thải và thân thiện với môi trường.Công tác bảo vệ môi trường trong lĩnh vực đường thủy nội địa được cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp thực hiện theo đúng quy định của pháp luật trong các hoạt độngthu gom, lưu giữ, vận chuyển và xử lý chất thải trên các phương tiện giao thông thủy, tại các cảng bến thủy nội địa.

- Công tác bảo vệ môi trường trong các hoạt động vận tải đường thủy nội địa đặc biệt đối với vận tải hàng hóa nguy hiểm luôn tuân thủ chặt chẽ theo đúng các quy định của pháp luật.

Ngành đường thủy nội địa là một trong những ngành chịu ảnh hưởng của điều kiện biến đổi khí hậu, đòi hỏi có những giải pháp phù hợp đảm bảo sự thích ứng trong các giai đoạn phát triển sắp tới. Ngoài ra, các yếu tố thời tiết, thủy văn có nhiều biến động, thiên tai,bão, lũ đột xuất, mực nước trên các tuyến đường thủy nội địa xuống thấp, độ sâu chạy tàu chưa đảm bảo tiêu chuẩn của cấp kỹ thuật đường thủy nội địa. các cửa sông bị sa bồi, hiện tượng khai thác tài nguyên thiếu kiểm soát, cắm đăng đáy cá trên luồng và trong hành lang bảo vệ luồng làm cho tuyến luồng bị biến đổi, không ổn định…, không những gây khó khăn cho công tác đảm bảo an toàn giao thông mà còn ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động khai thác vận tải thủy nội địa.

**8.3. Khoa học công nghệ**

- Xây dựng các phần mềm về quản lýkết cấu hạ tầng, phương tiện, đào tạo, thuyền viên, người lái phương tiện, cảng, bến thủy nội địa đáp ứng các yêu cầu quản lý của ngành.

- Sử dụng các vật liệu mới trong chế tạo kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa để hiện đại hóa ngành.

**9. Kết nối các phương thức vận tải**

Kết nối vận tải thủy nội địa với các phương thức vận tải khác chủ yếu ở đồng bằng Bắc Bộ và đồng bằng Nam Bộ.

- Kết nối đường thủy - đường biển các cảng thủy nội địa cửa ngõ nằm trên các tuyến sông lớn kết nối với các cảng biển ở khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh, thành phố Hồ Chí Minh, Cái Mép-Thị Vải.

- Kết nối đường thủy - đường sắt: có 2 ga đường sắt kết nối với cảng thủy nội địa là cảng Việt Trì và cảng Ninh Bình.

- Kết nối đường thủy-đường bộ: hầu như các cảng thủy nội địa kết nối với các đường bộ.

- Kết nối Bắc-Nam: bằng tuyến vận tải ven biển

 Việc phát triển kết hợp giữa cảng thủy nội địa và cảng cạn (ICD) ở khu vực Đông Nam Bộ, nâng cấp các cơ sở hạ tầng dịch vụ tiếp nhận hàng container tại các cảng biển khu vực đồng bằng sông Cửu Long đã bước đầu tạo ra sự kết nối đồng bộ giữa đường thủy nội địa và đường biển, đẩy mạnh được vận tải thủy nội địa đến cảng biển. Ngoài ra vận tải ven biển phát triển thời gian vừa qua cũng là một kết quả của sự kết nối thành công, cần tiếp tục phát huy loại hình vận tải này.

**II. ƯU ĐIỂM, TỒN TẠI HẠN CHẾ, NGUYÊN NHÂN**

**1. Ưu điểm**

- Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành, chiến lược, quy hoạch, cơ chế chính sách đã được ban hành kịp thời,điều kiện kinh doanh đã được cắt, giảm, đảm bảo những điều kiện thực sự cần thiết đáp ứng yêu cầu phát triển kinh doanh vận tải của các doanh nghiệp trong thời gian vừa qua.

- Cơ chế chính sách đã được ban hành đãtạo điều kiện về vốn đểtừng bước đưa công nghệ vào quản lý, kiểm soát trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa, kết cấu hạ tầng giao thông từng bước được cải thiện,hỗ trợ hoạt động khai thác vận tải và dịch vụ vận tải thủy nội địa đã được nhiều địa phương quan tâm thực hiện.

- Hệ thống giao thông đường thuỷ nội địa chủ yếu khai thác trên hệ thông đường thuỷ nội địa tự nhiên hiện có, giá cước vận tải thấp, ô nhiễm môi trường ít, vận tải được nhiều loại hàng có khối lượng lớn, hàng hoá siêu trường, siêu trọng, chi phí đầu tư ban đầu thấp.

- Một số hành lang vận tải chính đã được Chính phủ, Thủ thướng Chính phủ quan tâm đầu tư nâng cấp bằng nguồn vốn ODA, ngân sách nhà nước. Công tác bảo trì được duy trì để bảo đảm an toàn giao thông, từng bước được áp dụng công nghệ trong công tác quản lý.

- Số lượng cảng, bến thủy nhiều nằm dọc trên các sông, kênh có khả năng kết nối với các phương thức vận tải đường biển, đường bộ, hầu hết là tận dụng điều kiện tự nhiên, địa hình sông nước, phù hợp với vùng miền.

- Số lượng phương tiện thủy nội địa lớn, phong phú về chủng loại, đa dạng về kích cỡ đáp ứng với yêu cầu vận chuyển ở mọi vùng sông kênh có độ sâu chạy tàu hạn chế.

- Tổ chức sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải có quy mô lớn bước đầu có hiệu quả.

- Công tác thanh tra chuyên ngành trong thời gian qua đã đạt được những kết quả nhất định, góp phần bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa.

- Bảo đảm an toàn giao thông đường thuỷ nội địa so với các phương thức vận tải khác, tỷ lệ tai nạn giao thông đường thuỷ chiếm tỷ lệ nhỏ dưới 100 vụ/ năm và dưới 100 người chết/ năm.

**2. Tồn tại, hạn chế**

- Luật Giao thông ĐTNĐ được thông qua năm 2004, mặc dù đã được sửa đổi, bổ sung năm 2014, tuy nhiên nội dung sửa đổi, bổ sung không nhiều. Do vậy, Luật Giao thông ĐTNĐ đã bộc lộ hạn chế, bất cập so với nhu cầu phát triển của giao thông vận tải thủy nội địa hiện tại.

- Vận tải container trên đường thủy nội địa chưa được nhiều các doanh nghiệp vận tải thủy tham gia thực hiện, đặc biệt là vận tải container khu vực phía Bắc.

- Kết nối các phương thức vận tải chưa thuận lợi:

+ Kết nối đường thủy nội địa và đường biển sự không đồng bộ giữa năng lực khai thác cảng thủy nội địa và cảng biển cả về trang thiết bị xếp dỡ, vấn đề kho bãi. Cảng biển chưa có các khu vực bến thủy nội địa để phương tiện vào bốc xếp hàng hóa.

+ Kết nối đường thủy với đường bộ do các cảng thủy nội địa phía Bắc nằm phía ngoài đê việc hạn chế tải trọng phương tiện đường bộ vào bốc xếp hàng hóa (<13 tấn), về mùa lũ các cảng ngoài đê không được khai thác ảnh hưởng đến vận chuyển hàng hóa của doanh nghiệp.

+ Kết nối đường thủy với đường sắt: do giá cước vận tải giữa 2 phương thức trên cùng hành lang tương đương nhau, bảo trì đường sắt kết nối chưa được doanh nghiệp quan tâm nên không thực hiện vận tải.

+ Kết nối cảng cạn ICD đến các cảng thủy nội địa chưa thuận lợi do các đường vào cảng thủy nội địa còn hạn chế, chưa được đầu tư nâng cấp;trong đó vận tải đường thủy nội địa phụ thuộc vào luồng tuyến thời gian vận chuyển không nhanh.

- Các cảng thủy nội địa được đầu tư bằng nguồn vốn xã hội hóa, phần lớn các cảng có quy mô nhỏ, rất ít các cảng có khả năng xếp dỡ container. Số lượng bến nhiều, quy mô nhỏ, nằm rải trên các tuyến đường thủy nội địa, tập trung nhiều ở các tỉnh khu vực đồng bằng Bắc bộ và các tỉnh Nam bộ.

- Tuyến đường thủy nội địa có mức đầu tư chưa tương xứng với tiềm năng, yêu cầu phát triển, chưa tạo tiền đề mạnh mẽ để phát triển đội tàu và phát triển cảng. Các dự án ưu tiên đường thủy triển khai chậm;việc huy động vốn ngoài NSNN rất khó khăn do sức hấp dẫn thu hút đầu tư kém.

- Hệ thống báo hiệu thông báo chỉ dẫn bằng thép đã cũ, trên 40% quá thời hạn sử dụng; việc ứng dụng công nghệ trong quản lý còn khó khăn hạn chế,dẫn đến kết nối chưa đồng bộ, khai thác hiệu quả chưa cao.

Hiện tại có 251/532 cầu và công trình vượt sông nằm trên các tuyến ĐTNĐ quốc gia có tĩnh không thông thuyền thấp hơn thông số kỹ thuật theo cấp quy hoạch đã được phê duyệt, hạn chế hoạt động vận tải thủy nội địa.Nút thắt chính là khu vực phía Bắc là cầu Đuống trên hành lang số 1; phía Nam là các cầu đường sắt Bình Lợi (sông Sài Gòn), cầu Rạch Ông (rạch Ông Lớn), cầu Măng Thít (sông Măng Thít), cầu Ô Môn (kênh Ô Môn), cầu Tân Thuận (Kênh Tẻ), cầu Hồng Ngự (kênh Hồng Ngự - Vĩnh Hưng), cầu An Long (kênh Tháp Mười số 1)…

-Các Đoạn quản lý bảo trì đường thủy nội địa đã được cổ phần hóa thực hiện theo doanh nghiệp, nên công tác quản lý,bảo trì kết cấu hạ tầng trên các tuyến đường thủy nội địa còn có tồn tại bất cập.

- Phương tiện thuỷ nội địa chưa thống kê được, phương tiện có công suất, trọng tải nhỏ, manh mún, khó quản lý.Chương trình đào đạo chưa theo kịp với thực tiễn về công nghệ thông tin hiện nay.

- Trình độ học vấn của lao động vận tải đường thuỷ còn ở mức thấp chưa đáp ứng với nhu cầu hiện tại.

- Về cơ sở đào tạo hiện nay tuy được trang bị các các thiết bị dạy học, thực hành nghề cơ bản nhưng chưa thật sự tiên tiến, mà còn thiếu và lạc hậu; thiếu giáo viên, chuyên gia chuyên ngành.

- Về đào tạo công nhân nghề, cao đẳng nghề chưa có chiến lược hiệu quả, không thu hút được học sinh, sinh viên đào tạo hình thức chính quy tại trường; còn có cơ sở đào tạochưa đảm bảo chất lượng theo yêu cầu.

- Việc triển khai thực hiện quy định pháp luật giao thông ĐTNĐ còn nhiều hạn chế, hiệu quả chưa cao; công tác tuyên truyền, phổ biến, hướng dẫn thực hiện chưa được coi trọng, chưa thường xuyên và thường thực hiện theo phong trào và chủ yếu do cơ quan quản lý chuyên ngành ở Trung ương và các địa phương thực hiện; cơ quan truyền thông chưa thực sự vào cuộc với vai trò chủ động tuyên truyền, phổ biến pháp luật giao thông ĐTNĐ, như theo quy định tại Điều 6 Luật Giao thông ĐTNĐ. Do đó, quy định pháp luật giao thông ĐTNĐ được thực thi nghiêm túc còn chưa cao.

- Cán bộ, công chức thanh tra kiêm nhiệm, bộ phận tham mưu về công tác thanh tra chuyên ngành của Chi cục, Cảng vụ còn hạn chế về chuyên môn, nghiệp vụ, kinh phí dành cho hoạt động thanh tra còn hạn chế.

- Công tácCảng vụ đường thủy nội địa chưa được phủ kín, nên phương tiện, hàng hóa thông qua tại các cảng bến chưa có Cảng vụ quản lý chưa được kiểm tra, kiểm soát; Điều kiện cơ sở vật chất, trang thiết bị làm việc còn khó khăn, chưa đáp ứng được yêu cầu để thực hiện nhiệm vụ.

- Các lực lượng chức năng Hải quan, Biên phòng, Cảnh sát giao thông, thực thi nhiệm vụtheo lĩnh vực chuyên ngành, chưa phối hợp thực hiện cùng một thời điểm để kiểm tra gây ra mất nhiều thời gian của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải trên đường thuỷ nội địa.

**4. Nguyên nhân của tồn tại, hạn chế**

- Nhiều quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa được xây dựng với tinh thần kế thừa các quy phạm đã có từ trước, thậm chí trong thời kỳ bao cấp đến nay không còn phù hợp với tiến trình đổi mới nhanh chóng của lực lượng sản xuất kinh doanh vận tải thủy, đặc biệt là trọng tải phương tiện đã lớn hơn nhiều, đội hình phương tiện vận tải đã có sự khác biệt so với những năm đầu thập niên 2000; công nghệ thông tin tiên tiến đã trở thành động lực tất yếu thúc đẩy vận tải thủy nội địa trong giai đoạn hiện nay và tương lai, nhưng chưa được điều chỉnh trong Luật;một số quan hệ về bảo hiểm vận tải hàng hóa, trách nhiệm xếp dỡ hàng hóa chưa được điều chỉnh trong Luật; các văn bản hướng dẫn, thi hành Luật được sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với thực tế, song cũng phải tuân thủ các quy định của Luật.

- Nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa từ ngân sách nhà nước còn rất thấp, khoảng 1% so với tỷ trọng đầu tư toàn ngành, vốn duy tu bảo dưỡng cũng chỉ đáp ứng được khoảng 50 - 70% nhu cầu thực tế. Cơ chế, giải pháp huy động vốn để đầu tư phát triển ngành, đặc biệt là để đầu tư cho những dự án trọng điểm, dự án chiến lược của ngành chưa mang lại kết quả rõ nét.

-Thực trạng kết nối giữa đường thủy nội địa với các phương thức vận tải còn yếu kém về hạ tầng; về phương tiện và về thông tin còn hạn chế. Đây là một trong những nguyên nhân cơ bản hạn chế sự phát triển của dịch vụ vận tải đa phương thức: về hạ tầng khả năng xếp dỡ và trung chuyển container và cơ sở hạ tầng sau cảng là hết sức hạn chế, trên tuyến có cầu vượt sông tĩnh không thấp chưa đáp ứng được yêu cầu vận tải container; về phương tiện số lượng phương tiện chở container và mức độ container hóa chiếm tỷ lệ còn thấp, về kết nối thông tin tại các cảng biển, cảng sông, ga đường sắt và các ICD còn lạc hậu khó khăn cho việc kết nối phục vụ vận tải đa phương thức và logistics.

- Kết nối các doanh nghiệp với nhau trên cơ sở cùng có lợi là tính “chia sẻ cộng đồng”, các nhóm doanh nghiệp cùng hoạt động trong cùng một tuyến, ngành hàng thường không có tiếng nói chung, kể cả doanh nghiệp vận tải, dịch vụ vận tải và logistics.

- Nguyên nhân chủ yếu dẫn đến tình trạng bến hoạt động chưa được cấp giấy phép là: trước đây, công tác xây dựng, phê duyệt quy hoạch bến thủy của nhiều địa phương triển khai chậm; ý thức chấp hành pháp luật của chủ bến còn rất hạn chế, không thực hiện thủ tục đề nghị cấp giấy phép; công tác kiểm tra, thanh tra chưa được thực hiện thường xuyên, xử phạt vi phạm chưa triệt để; sự phối hợp giữa chính quyền địa phương và các cơ quan quản lý chuyên ngành chưa được chặt chẽ; bên cạnh đó quy định về thủ tục cấp giấy phép hoạt động bến thủy nội địa còn có những nội dung chưa phù hợp. Bên cạnh đó, một số bến trước đây được cấp giấy phép với điều kiện về đất đai được Ủy ban nhân dân cấp xã, cấp huyện cho thuê, sau khi thực hiện Luật Đất đai năm 2013, quy định về thẩm quyền giải quyết thủ tục về đất có thay đổi, nên khi làm lại hồ sơ đề nghị sử dụng đất cũng gặp nhiều khó khăn.

- Về đào tạo lực lượng lao động vận tải đường thủy nội địa chưa có chiến lược hiệu quả, không thu hút được học sinh, sinh viên, công tác kiểm tra giám sát trong giảng dạy, thi lấy chứng chỉ chuyên môn chưa chặt chẽ.

- Thiếu sự quan tâm của UBND các cấp ở địa phương đối với lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa mà được Luật Giao thông đường thủy nội địa quy định.

**PHẦN II**

**VẬN TẢI VEN BIỂN (SÔNG PHA BIỂN)**

**I. HIỆN TRẠNG VẬN TẢI VEN BIỂN**

**1. Phạm vi, lịch sử phát triển của SB trước đây đến nay**

Trước sự phát triển của phong trào cách mạng [miền Nam Việt Nam](https://vi.wikipedia.org/wiki/Mi%E1%BB%81n_Nam_Vi%E1%BB%87t_Nam), năm [1959](https://vi.wikipedia.org/wiki/1959), [Bộ Chính trị Việt Nam](https://vi.wikipedia.org/wiki/B%E1%BB%99_Ch%C3%ADnh_tr%E1%BB%8B_Vi%E1%BB%87t_Nam) và [Quân ủy Trung ương](https://vi.wikipedia.org/wiki/Qu%C3%A2n_%E1%BB%A7y_Trung_%C6%B0%C6%A1ng_%28Vi%E1%BB%87t_Nam%29)quyết định nghiên cứu mở tuyến đường vận tải trên biển chi viện trực tiếp cho [Quân Giải phóng miền Nam](https://vi.wikipedia.org/wiki/Qu%C3%A2n_Gi%E1%BA%A3i_ph%C3%B3ng_mi%E1%BB%81n_Nam), chuyến tàu đặc biệt đầu tiên xuất phát vào Nam, gồm 6 người. Trong suốt quá trình tồn tại, đường Hồ Chí Minh trên biển có hai nghìn lần tàu thuyền vượt biển, vận chuyển gần 160 nghìn tấn vũ khí, cập 19 bến bãi thuộc địa bàn 9 tỉnh miền Nam, góp phần quan trọng vào thắng lợi cuối cùng của [Việt Nam Dân chủ cộng hòa](https://vi.wikipedia.org/wiki/Vi%E1%BB%87t_Nam_D%C3%A2n_ch%E1%BB%A7_C%E1%BB%99ng_h%C3%B2a).

Năm 2014, Bộ Giao thông vận tải chính thức công bố mở tuyến vận tải ven biển Quảng Ninh - Quảng Bình và Quảng Bình - Kiên Giang, nhằm tận dụng ưu thế về mạng lưới sông ngòi tự nhiên của đất nước. Tàu vận tải pha sông - biển (ký hiệu VR-SB) chuyên chở hàng từ các sông, kênh, rồi đi dọc ven biển từ Bắc vào Nam và ngược lại. Việc mở tuyến được đánh giá là cuộc cách mạng trong ngành vận tải thủy, giúp loại hình này phát triển lên tầm vóc mới, đáp ứng cho phương tiện sông pha biển mang cấp VR-SB hoạt động vận chuyển hàng hóa trên tuyến vận tải Bắc-Nam, giảm tải cho vận tải đường bộ trên cùng hành lang vận tải.

**2. Khối lượng vận tải**

- Từ khi triển khai tuyến vận tải ven biển đến nay (từ 7/2014 đến nay) (Quảng Ninh - Quảng Bình - Bình Thuận - Kiên Giang), tổng khối lượng vận chuyển đạt 94.789.673 tấn, tính bình quân số hàng hóa đã chuyên chở đạt 1,788 triệu tấn/tháng, (tương đương 89,4 nghìn xe ô tô/ tháng); đã có 88.348 lượt tàu sông pha biển vào, rời các cảng, bến thủy nội địa, cảng biển.

5 tháng đầu năm 2019 khối lượng vận chuyển đạt 16.567.616 tấn; đã có 43.704 lượt tàu sông pha biển vào, rời các cảng biển, cảng, bến thủy nội địa.

- Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm 141%/ năm(5 năm 2014-2019)

**3. Phương tiện vận tải ven biển SB**

- Sau 4 năm mở tuyến ven biển có tổng số 1.786 phương tiện mang cấp VR-SB đang hoạt động, trong đó phương tiện chở hàng 839 chiếc với trọng tải 1.742.834 tấn và chiếm 0,5% so phương tiện thủy nội địa. Trong số 839 phương tiện chở hàng có:210 phương tiện hạ cấp từ tàu biển;279 phương tiện được nâng cấp từ phương tiện thủy nội địa cấp VR-SI, VR-SII và 350 phương tiện được đóng mới.

- Phương tiện chở khách 288 chiếc với tổng sức trở 18.550 hành khách và 659 chiếc tàu khác.

**4. Nguồn nhân lực, đào tạo nguồn nhân lực**

Nguồn nhân lực được đào tạo và được cấp chứng chỉ điều khiển phương tiện đi ven biển và chứng chỉ an toàn ven biển là 16.181 chứng chỉ; chứng chỉ điều khiển phương tiện đi ven biển: 3.544 chứng chỉ; chứng chỉ an toàn ven biển: 12.637 chứng chỉ.

 Như vậy, đội ngũ thuyền viên có GCNKNCM, CCCM phù hợp để điều khiển phương tiện đi ven biển đã đáp ứng đủ về số lượng so với số phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB đang hoạt động. Đội ngũ thuyền viên được đào tạo cơ bản, có trình độ kỹ thuật, chuyên môn nghiệp vụ và tay nghề cao, phù hợp với thị trường lao động vận tải đường thủy nội địa.

**5. Công tác đăng ký, đăng kiểm**

Phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB được đăng ký theo quy định tại Thông tư số 75/2014/TT-BGTVT ngày 19/12/2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Quy định về đăng ký phương tiện thủy nội địa.

Phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB thực hiện đăng kiểm theo các quy định tại Thông tư số 48/2015/TT-BGTVT ngày 22/09/2015 và các qui chuẩn kỹ thuật quốc gia ban hành theoThông tư số 61/2013/TT-BGTVT ngày 31/12/2013, Thông tư số 36/2015/TT-BGTVT ngày 24/11/2016, Thông tư số 39/TT-BGTVT ngày 21/6/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Hiện nay đã có 1.786 phương tiện được đăng kiểm trong đó có 839 phương tiện chở hàng, 288 phương tiện chở khách và 659 phương tiện khác.

**6. Định biên an toàn tối thiểu**

Được quy định tại Thông tư 47/2015/TT-BGTVT và Thông tư 04/2017/TT-BGTVT theo 02 tiêu chí: số lượng thuyền viên tối thiểu trong 01 ca làm việc và số lượng thuyền viên tối thiểu trong một chuyến hành trình cho 3 nhóm phương tiện

-Số lượng thuyền viên tối thiểu trong 1 ca làm việc (không vượt quá 08 giờ/ngày) là 4 người với Nhóm I và 3 người đối với Nhóm II, Nhóm III.

- Về số lượng thuyền viên tối thiểu trong một chuyến hành trình:

+ Chuyến hành trình vượt quá 01 ca làm việc nhưng dưới 02 ca: 6 người Nhóm I; 5 người Nhóm II; 3 người đối với Nhóm III.

+ Chuyến hành trình vượt quá 02 ca làm việc: 09 người Nhóm I, 06 người Nhóm II, 05 người đối với Nhóm III, 11người đối với tàu có trọng tải toàn phần từ trên 5.000 đến 10.000 tấn, 12 người đối với tàu có trọng tải toàn phần trên 10.000 tấn.

**7. Tình hình tai nạn và công tác tìm kiếm cứu nạn**

Từ năm 2014 đến nay, đã xảy ra 38 vụ tai nạn, sự cố liên quan đến phương tiện VR-SB gây chìm đắm 26 phương tiện (trong đó có 14 phương tiện VR-SB và 12 tàu khác) 03 người thiệt mạng. Trong 38 vụ tai nạn, sự cố đã xảy ra có 11 vụ tàu chìm đắm, 11 vụ mắc cạn, 12 vụ đâm va, 5 sự cố.

**8. Công tác quản lý nhà nước**

***8.1. Văn bản QPPL, thể chế***

- Bộ Giao thông vận tải công bố hoạt động tuyến vận tải ven biển từ Quảng Ninh - Quảng Bình - Bình Thuận - Kiên Giang năm 2014 (Quyết định số 2495/QĐ-BGTVT ngày 30/6/2014, quyết định số 3733/QĐ-BGTVT ngày 03/10/2014; quyết định số 3365/QĐ-BGTVT ngày 05/9/2014).

- Hoạt động của phương tiện vận tải ven biển VR-SB được thực hiện theo các quy định tại Luật Giao thông đường thủy nội địa và các văn bản hướng dẫn thực hiện Luật Giao thông đường thủy nội địa.

***8.2. Tổ chức thực hiện***

- Cục Đường thủy nội địa Việt Nam thực hiện chức năng quản lý nhà nước đối với phương tiện, thuyền viên và luồng đường thủy nội địa trong phạm vi trách nhiệm được giao; triển khai các khóa đào tạo, cấp chứng chỉ cho thuyền viên điều khiển tàu VR-SB, đào tạo theo pháp luật đường thủy nội địa cho thuyền viên có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn hàng hải, thủy sản có nhu cầu chuyển đổi sang giấy chứng nhận khả năng chuyên môn đường thủy nội địa; báo cáo hoạt động vận tải trên tuyến ven biển, tuyên truyền, phổ biến cho người điều khiển phương tiện hoạt động vận tải trên tuyến ven biển biết các quy định có liên quan đến an toàn, an ninh, tìm kiếm cứu nạn trên đường thủy nội địa, quy định thủ tục tàu vào, rời cảng bến, quy định liên quan đến thuyền viên điều khiển phương tiện đi ven biển. Thường xuyên theo dõi tình hình hoạt động vận tải trên tuyến vận tải ven biển và kịp thời xử lý các vấn đề phát sinh, thực hiện chế độ báo cáo về Bộ Giao thông vận tải.

- Cục Hàng hải Việt Nam phối hợp với Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và các cơ quan đơn vị liên quan tổ chức quản lý hoạt động trên tuyến vận tải ven biển cho tàu VR-SB từ Quảng Ninh đến Kiên Giang; làm thủ tục tàu vào, rời cảng biển, quản lý hoạt động của tàu đảm bảo an toàn, an ninh và phòng ngừa ô nhiễm môi trường; tổ chức hướng dẫn công tác phối hợp tìm kiếm, cứu nạn trên biển; hướng dẫn và thông báo đến các doanh nghiệp, đơn vị liên quan biết về tuyến vận tải ven biển

- Cục Đăng kiểm Việt Nam hướng dẫn và thực hiện việc phân cấp tàu cho các chủ tàu có nhu cầu chuyển đổi sang cấp VR-SB theo quy định tại Thông tư số 61/2013/TT-BGTVT ngày 31/12/2013 của Bộ Giao thông vận tải Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Quy phạm phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa (QCVN 72:2013/BGTVT);

Sở Giao thông vận tải theo chức năng, nhiệm vụ hướng dẫn thực hiện đăng ký đối với các tàu chuyển sang cấp VR-SB, chỉ đạo các Cảng vụ ĐTNĐ địa phương thực hiện các quy định có liên quan đến thủ tục tàu vào, rời cảng bến, tuyên truyền, phổ biến đến các doanh nghiệp, người điều khiển phương tiện biết, thực hiện các quy định khi tham gia hoạt động trên tuyến ven biển.

Các cơ quan quản lý nhà nước thường xuyên phối hợp, đảm bảo phương tiện VR-SB hoạt động an toàn trên tuyến, đáp ứng các yêu cầu quản lý an toàn, an ninh, phòng ngừa ô nhiễm môi trường và phối hợp tìm kiếm cứu nạn khi có yêu cầu.

***8.3. Thanh tra kiểm tra***

- Cảng vụ đường thủy nội địa, cảng vụ hàng hải thực hiện kiểm tra điều kiện an toàn khi phương tiện vào rời cảng bến thủy nội địa, tuyên truyền hướng dẫn cho thuyền trưởng, thuyền viên, làm các thủ cấp phép vào, rời cảng bến.

- Tăng cường kiểm tra hoạt động các phương tiện thường xuyên hoạt động trên tuyến ven biển tại các cảng, bến thủy nội địa, đặc biệt là điều kiện an toàn của phương tiện trước khi rời cảng, bến thủy nội địa.

- Lực lượng Bộ đội Biên phòng, Hải quan thực hiện các chức năng theo nhiệm vụ chuyên ngành.

**II. ƯU ĐIỂM, TỒN TẠI HẠN CHẾ, NGUYÊN NHÂN**

1. **Ưu điểm**

- Được sự quan tâm của Chính phủ, Bộ ngành Trung ương và địa phương, sự chỉ đạo quyết liệt của Bộ Giao thông vận tải thời gian qua, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Cục Hàng hải Việt Nam, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã quyết liệt đổi mới công tác quản lý, đồng hành cùng doanh nghiệp; không ngừng lắng nghe, nắm bắt thông tin, kịp thời giải quyết tháo gỡ những khó khăn vướng mắc của doanh nghiệp trong hoạt động kinh doanh vận tải và đạt được những kết quả khả quan, được người dân và doanh nghiệp đánh giá cao.

- Đã đẩy mạnh công tác tuyên truyền phổ biến các quy định của pháp luật về đường thủy nội địa, hàng hải và các quy định liên quan, đồng thời tăng cường công tác kiểm tra, kiểm soát quy định về phạm vi trách nhiệm của thuyền viên, người lái phương tiện và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa; kiểm soát tải trọng hàng hóa chuyên chở của phương tiện tránh tình trạng cạnh tranh không lành mạnh giữa các doanh nghiệp vận tải.

- Đáp ứng ngày càng tốt hơn kết nối cảng biển thông qua cảng thủy nội địa; đặc biệt là tới cảng Cái Mép-Thị Vải; hoạt động vận chuyển hàng hóa trên tuyến vận tải ven biển (Bắc - Nam) đã góp phần giảm tải cho vận tải đường bộ trên cùng hành lang vận tải.

- Sản lượng vận chuyển ven biển đang tăng ổn định với tốc độ tăng trưởng caogóp phần quan trọng phát huy phát triển kinh tế xã hội các vùng miền và giảm tải trên các tuyến đường bộ, trên trục vận tải Bắc-Nam.

**- Cơ chế chính sách khuyến khích phát triển giao thông đường thủy nội địavà** quy hoạch phát triển đội tàu vận tải thủy, các văn bản quy phạm pháp luật đã được ban hành, sửa đổi, bổ sung kịp thời, phần nào để góp phần tháo gỡ những vướng mắc, tạo thuận lợi cho sự phát triển vận tải ven biển nói riêng và hoạt động vận tải thủy nói chung.

**2. Tồn tại hạn chế**

- Phát triển phương tiện VR-SB nhanh về cỡ tàu, quy mô đội tàu, lượng hàng hóa chuyên chở so với quy hoạch của Bộ Giao thông vận tải.

- Công tác quản lý, giám sát, hỗ trợ hoạt động của phương tiện VR-SB,thuyền viên đi tuyếnven biển chưa đồng bộ, dẫn đến phương tiện còn đi ra ngoài phạm vi hoạt động; thuyền viên theo ca hoạt động chưa đảm bảo theo yêu cầu;chưa quản lý, theo dõi các thông tin về đăng ký phương tiện VR-SB, thuyền viên và chủ phương tiện; cơ sở dữ liệu về Giấy chứng nhận phương tiện VR-SB, GCNKNCM của thuyền viên chưa được cập nhật trên phần mềm điện tử để giúp các cơ quan, đơn vị tra cứu, kiểm tra tính xác thực khi làm thủ tục cho phương tiện.

- Quy định liên quan đến an toàn và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của phương tiện VR-SB chưa phù hợp công ước IMO mà Việt Nam là thành viên

- Chương trình đào tạo cho người điều khiển phương tiện đi ven biển chưa tương xứng với yêu cầu thực tế.

- Công tác điều tra tai nạn đối với phương tiện VR-SB gặp khó khăn, có rất nhiều vụ việc lực lượng chức năng không tiến hành điều tra.

**3. Nguyên nhân của tồn tại hạn chế**

- Do nhu cầu vận chuyển hàng hóa và sự phát triển nhanh của phương tiện VR-SB, việc rà soát, nghiên cứu xây dựng văn bản để điều chỉnh hoạt động vận tải ven biển, quy định, nhận diện tuyến ven biển là (ĐTNĐ hay hàng hải).

- Lộ trình quy định phương tiện phương tiện VR-SB phải lắp đặt thiết bị AIS theo giai đoạn và trọng tải phương tiện nên hiện nay có rất nhiều phương tiện VR-SB chưa phải lắp đặt thiết bị AIS. Việc này làm hạn chế khả năng cảnh giới, tránh va trên biển, hạn chế công tác tìm kiếm cứu nạn khi cần và các cơ quan quản lý nhà nước gặp khó khăn trong việc quản lý, giám sát vùng hoạt động của phương tiện.

-Trong quá trình hoạt động của phương tiện có 3 cơ quan tham gia kiểm tra, cấp giấy vào, rời cảng, bến và thu phí, lệ phí theo quy định của pháp luật, tuy nhiên chưa có cơ quan làm đầu mối thống nhất quản lý, kết nối các dữ liệu cũng như minh bạch số liệu để các cơ quan quản lý nhà nước cùng khai thác và quản lý.

- Công tác điều tra tai nạn thiếu các phương tiện thiết bị, thông tin về các vụ tai nạn.

**PHẦN III**

**ĐỊNH HƯỚNG, MỤC TIÊU, NHIỆM VỤ VÀ CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN VẬN TẢI THỦY VÀ VẬN TẢI VEN BIỂN**

**I. ĐỊNH HƯỚNG, MỤC TIÊU**

**1. Định hướng**

- Phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa nhằm phát huy tối đa lợi thế của vận tải thủy nội địa, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và hội nhập kinh tế quốc tế; đảm bảo quốc phòng, an ninh và phát triển bền vững.

- Phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa một cách hợp lý trong quy hoạch tổng thể thống nhất, đồng bộ từ luồng tuyến, cảng, bến thủy nội địa, thiết bị bốc xếp, phương tiện vận tải và năng lực quản lý nhằm đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa và hành khách ngày càng tăng cao, với giá thành hợp lý, chất lượng ngày càng nâng cao, đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa.

- Đảm bảo kết nối giữa vận tải thủy và các phương thức vận tải khác, tạo thành hệ thống liên hoàn, thông suốt, nhằm phát huy hiệu quả lợi thế của từng phương thức vận tải, phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics.

- Ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý, bảo trì công trình để nâng cao hiệu quả khai thác, đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa, nâng cao hiệu quả vốn đầu tư.

**2. Mục tiêu**

**2.2.1. Mục tiêu tổng quát**

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa đồng bộ, hiện đại cả về luồng tuyến, bến cảng và hệ thống kết cấu hạ tầng phụ trợ, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa và hành khách ngày càng tăng cao với giá thành hợp lý, chất lượng ngày càng nâng cao, đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa.

**2.2.2. Mục tiêu cụ thể**

- Giai đoạn đến năm 2020 - 2025: Đáp ứng thông qua tổng sản lượng vận tải hàng hóa đường thủy nội địa đạt khoảng từ 334,2 triệu tấn/năm đến 392,2 triệu tấn/năm với khối lượng luân chuyển đạt khoảng từ 67.656 triệu tấn.km đến 74.550 triệu tấn.km, trong đó khối lượng hàng hóa liên tỉnh đạt khoảng từ 303,9 triệu tấn/năm đến 356,6 triệu tấn/năm. Tổng sản lượng vận tải hành khách đường thủy nội địa đạt khoảng từ 204,37 triệu người/năm đến 280,38 triệu lượt người/năm.

- Giai đoạn đến năm 2030: Đáp ứng thông qua tổng sản lượng vận tải hàng hóa đường thủy nội địa đạt khoảng từ 615,95 triệu tấn/năm đến 653,10 triệu tấn/năm với khối lượng luân chuyển đạt khoảng từ 120.829 triệu tấn.km đến 131.513 triệu tấn.km, trong đó khối lượng hàng hóa liên tỉnh đạt khoảng từ 572,4 triệu tấn/năm đến 604,6 triệu tấn/năm. Tổng sản lượng vận tải hành khách đường thủy nội địa đạt khoảng từ 302,04 triệu lượt người/năm đến 354,67 triệu lượt người/năm.Đầu tư xây dựng và hiện đại hóa các cảng thủy nội địa chính ở các đầu mối hành lang vận tải để phát triển vận tải công ten nơ bằng đường thủy nội địa tại các vùng kinh tế trọng điểm.

- Tầm nhìn sau năm 2030, từng bước kênh hóa các đoạn sông qua đô thị lớn. Xây dựng các cảng khách và hiện đại hóa các cảng thủy nội địa chính ở các đầu mối hành lang vận tải ở các thành phố có kết nối với hệ thống giao thông vận tải đường thủy nội địa nhằm đáp ứng nhu cầu về vận tải hàng hóa và hành khách với chất lượng tốt, giá cả hợp lý, đảm bảo an toàn, thuận lợi giúp giảm chi phí vận tải, giảm tải cho giao thông đường bộ; phát huy lợi thế của vận tải đường thủy nội địa vận tải với khối lượng lớn, giảm thiểu mức độ ô nhiễm môi trường.

- Đầu tư đồng bộ, hiện đại hóa thiết bị công nghệ quản lý và bốc xếp tại các cảng đường thủy nội địa chính ở các vùng kinh tế trọng điểm; xây dựng các cảng khách ở các thành phố có các phương thức vận tải kết nối với hệ thống giao thông vận tải đường thủy nội địa.

- Nâng cấp bằng nguồn vốn doanh nghiệp các nhà máy đóng mới và sửa chữa phương tiện gắn với các tuyến hành lang vận tải chính để đáp ứng nhu cầu đóng mới và sửa chữa phương tiện đường thủy nội địa hoạt động trên sông và ven biển.

**II. NHIỆM VỤ VÀ GIẢI PHÁP**

**1. Nhiệm vụ và giải pháp tổng thể**

**1.1. Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế chính sách**

- Rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh; thu hút các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải thủy và dịch vụ vận tải đa phương thức.

- Xây dựng, điều chỉnh, bổ sung các cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải hành khách, vận tải đa phương thức, vận tải hàng hoá có khối lượng lớn, vận tảicontainer trên các hành lang chính phù hợp với thực tiễn phát triển; chính sách thu hút xã hội hóa đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải thủy nội địa

**1.2. Nâng cao chất lượng công tác lập và tổ chức thực hiện quy hoạch**

- Hoàn thiện xây dựng quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

- Rà soát các quy hoạch, kế hoạch, đảm bảo tính đồng bộ kết nối của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải.

- Tiếp tục tổ chức thực hiện có hiệu quả các chiến lược, quy hoạch phát triển ngành GTVT, gắn kết các mục tiêu, giải pháp và tổ chức thực hiện chiến lược, quy hoạch với mục tiêu, giải pháp thực hiện tái cơ cấu ngành GTVT, tái cơ cấu lĩnh vực vận tải đường thủy nội địa.

- Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát thực hiện chiến lược, quy hoạch đảm bảo tính công khai minh bạch và nâng cao tính khả thi của quy hoạch.

 - Triển khai thực hiện có hiệu quả các đề án, xây dựng cơ sở dữ liệu, phục vụ cho công tác quản lý nhà nước, doanh nghiệp và người dân.

**1.3. Tăng cường kết nối, phát triển hợp lý các phương thức vận tải, vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics**

- Tập trung phát triển năng lực vận tải tuyến ven biển Bắc - Nam, vận chuyển hàng hoá và hành khách từ đất liền ra các đảo xa bờ.

- Tăng cường hợp tác với các đối tác nước ngoài để mở rộng kết nối hạ tầng logistics. Chú trọng kết nối hệ thống giao thông vận tải với các nước láng giềng Campuchia, Trung Quốc, Thái Lan trên cơ sở các hiệp định hợp tác song phương và đa phương đã được ký kết.

- Đầu tư các cảng thủy nội địa container đầu mối (phía Bắc và đồng bằng sông Cửu Long) vềcơ sở vật chất, trang thiết bị bốc xếp và hệ thống kho bãi nhằm phát triển vận tải container đường thủy nội địakết nối từ cảng đầu mối đến cửa ngõ quốc tế, từ các khu vực hậu phương, vùng hàng hóa tập trung.

- Khuyến khích các doanh nghiệp vận tải và chủ hàng sử dụng sàn giao dịch vận tảitối ưu hóa vận tải hai chiều hàng hóa, container; tiếp tục tăng cường hoạt động của tuyến vận tải sông pha biển.

- Khuyến khích, tạo thuận lợi các doanh nghiệp dịch vụ logistics, các doanh nghiệp vận tải biển, cảng biển lớn chủ động liên doanh, liên kết với các doanh nghiệp vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, đường bộ để cung cấp các dịch vụ vận tải đa phương thức và các dịch vụ logistics trọn gói.

- Tập trung giải quyết dứt điểm các nút thắt, các điểm tắc nghẽn hạ tầng trên các hành lang chính như các cầu có tĩnh không thấp, chỉnh trị, mở rộng luồng để tăng tốc độ lưu thông phương tiện…

**1.4. Nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư trong xây dựng kết cấu hạ tầng**

- Triển khai thực hiện quản lý nhà nước chuyên ngành theo đúng quy định của Luật Đầu tư công. Xây dựng cơ chế đặc thù cho các dự án đầu tư công trình giao thông đặc biệt quan trọng.

- Xây dựng cơ chế chính sách khuyến khích xã hội hóa đầu tư các dịch vụ vận tải với sự hỗ trợ của nhà nước về cấp đất, ưu đãi thuế, vốn vay... Triển khai thực hiện mạnh mẽ, quyết liệt và có hiệu quả các Đề án Huy động vốn xã hội hóa để đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy đã được phê duyệt.

- Cân đối, bố trí các nguồn vốn đầu tư, nguồn vốn ngân sách, vốn ODA cho các dự án nhằm tăng cường khả năng kết nối các phương thức vận tải, ưu tiên tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp các công trình có tính quan trọng, cấp bách.

**1.5. Khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách để xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông**

Huy động tối đa mọi nguồn lực để tăng cường thực hiện kết nối; đẩy mạnh hợp tác công tư (PPP) đối với các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy; tiếp tục tranh thủ sự ủng hộ của các tổ chức quốc tế, của các đối tác lớn như Nhật Bản, Hàn Quốc ... trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

**1.6. Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, khai thác vận tải**

- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý điều hành, khai thác vận tải, liên kết các phương thức vận tải, quản lý vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics. Xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu về hoạt động vận tải của các phương thức, thống kê số liệu vận tải; các phần mềm quản lý hoạt động vận tải, quản lý phương tiện, thuyền viên đảm bảo đồng bộ thống nhất, kết nối giữa các cơ quan quản lý nhà nước với các đơn vị kinh doanh vận tải trong toàn quốc.

- Tiếp tục hoàn thiện hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn, định mức kinh tế kỹ thuật chuyên ngành trong lĩnh vực vận tải.

**1.7. Nâng cao chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực**

- Cập nhật, cải tiến nội dung chương trình đào tạo về vận tải, logistics, áp dụng phương pháp đào tạo tiên tiến, theo hướng đào tạo chuyên sâu về chuyên môn, tăng thời gian đào tạo thực hành.

 - Quy hoạch về nguồn nhân lực với yêu cầu phải đảm bảo nguồn nhân lực cho việc lập kế hoạch, nghiên cứu, quản lý, bảo trì…vv , đồng thời xây dựng chính sách tuyển dụng, sử dụng nguồn nhân lực chi tiết cụ thể để trong một thời gian ngắn nhất, có thể đảm bảo được nguồn nhân lực đáp ứng cho sự phát triển chung của ngành.

- Nâng cao năng lực và trang thiết bị cho các cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện; tăng cường phối hợp và gắn kết giữa đơn vị sử dụng nguồn nhân lực với các cơ sở đào tạo, huấn luyện để đảm bảo nhân lực có kiến thức và kỹ năng sát với nhu cầu thực tế công việc và sử dụng hiệu quả nguồn nhân lực đã được đào tạo.

**1.8. Công tác thanh tra, kiểm tra**

- Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra đối với hoạt động vận tải thủy nội địa, vận tải ven biển, đặc biệt là thanh tra kiểm tra việc chấp hành các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải, các quy định về đăng ký, đăng kiểm phương tiện, các quy định về đảm bảo trật tự an toàn giao thông để đảm bảo cạnh tranh lành mạnh trong hoạt động vận tải.

- Xử lý nghiêm các vi phạm về tải trọng phương tiện, việc quản lý, lắp đặt, sử dụng thiết bị nhận dạng tự động, kê khai, niêm yết giá cước của các đơn vị vận tải... Phối hợp chặt chẽ với các địa phương trong việc quản lý, giám sát và xử lý vi phạm về hoạt động vận tải trên địa bàn.

**2. Giải pháp cụ thể**

**2.1. Giải pháp phát triển vận tải thủy nội địa**

- Tập trung đầu tư hoàn chỉnh hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông giải quyết dứt điểm các nút thắt, các điểm nghẽn trên các hành lang vận tải thủy chính (Quảng Ninh - Hải phòng - Hà Nội, Hải Phòng- Ninh Bình, Hồ Chí Minh - Cà Mau, vận tải thủy kết nối Cam pu chia) như: cải tạo, nâng cấp tĩnh không cầu Đuống, cầu Măng Thít, cầu Nàng Hai.

- Triển khai Dự án Nâng cấp các tuyến vận tải thủy huyết mạch như tuyến kênh Chợ Gạo (giai đoạn 2), kênh Mương Khai Đốc Phủ Hiền để nâng cao năng lực thông qua rút ngắn thời gian vận chuyển. Đầu tư đầy đủ hệ thống phao tiêu báo hiệu, công trình hỗ trợ hàng hải, ứng dụng khoa học công nghệ vào quản lý khai thác, bảo trì để vận tải thuỷ nội địa trở thành phương thức vận tải an toàn và hiệu quả.

- Khuyến khích, tạo điều kiện, thúc đẩy tiến trình đầu tư xây dựng các công trình kho bãi, trung tâm trung chuyển, cảng thuỷ nội địa ở khu vực phía Bắc (cảng Phù Đổng, Hải Dương, Bắc Ninh, Thái Bình, Nam Định, Hà Nam, Ninh Bình), các cảng thủy nội địa khu vực đồng bằng sông Cửu Long với năng suất lớn, quy mô diện tích kho bãi và các trang thiết bị nâng hạ trung chuyển hiện đại, được quy hoạch và xây dựng hệ thống đường bộ kết nối với khu vực cảng, cự ly di chuyển đường bộ hợp lý để có thể đáp ứng nhu cầu trung chuyển và phục vụ các khu công nghiệp vệ tinh trong khu vực

- Tiếp tục phát triển vận tải container trên các tuyến đường thủy nội địa, thông qua việc nâng cấp, đầu tư trang thiết bị bốc xếp container tại các cảng thủy nội địa, phát triển phương tiện vận tải chuyên dùng.

- Ưu tiên kết nối đường thủy nội địa với cảng biển trên cơ sở đầu tư xây dựng bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển để cho phương tiện thủy nội địa bốc xếp hàng hóa.

- Phát triển sàn giao dịch vận tải đa phương thức mang quy mô quốc gia, áp dụng các công nghệ liên kết và hệ thống phân tích dữ liệu hiện đạigiúp các khách hàng và doanh nghiệp nhìn thấy được gía trị cốt lõi và lợi ích của vận tải hàng hoá đường thuỷ, qua đó kích cầu và hướng khách hàng - doanh nghiệp đến với hình thức vận tải hàng hoá đường thuỷ một cách trực quan và hiệu quả nhất.

**2.2. Giải pháp phát triển vận tải ven biển**

- Rà soát các quy định Quy tắc giao thông và tín hiệu của phương tiệnđể sửa đổi, bổ sung các quy định chưa phù hợp với Quy tắc phòng ngừa đâm va tàu thuyền trên biển (COLREG 72) như: Quy tắc hành trình và điều động; đèn và các dấu hiệu; vị trí, đặc tính, chủng loại, yêu cầu về kỹ thuật… Tín hiệu âm thanh và ánh sáng.

- Rà soát các quy định các quy định về phòng ngừa ô nhiễm môi trường của phương tiện VR-SB khi hoạt động trên tuyến ven biển; sửa đổi, bổ sung những quy định còn thiếu, chưa phù hợp với Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (Công ước MARPOL) mà Việt Nam là thành viên.

- Rà soát tiêu chuẩn thuyền viên và chương trình đào tạo thuyền viên:

+ Sửa đổi các quy định về chuyển đổi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa.

+ Nghiên cứu các quy định về thuyền viên làm việc trên các phương tiện VR-SB trang thiết bị an toàn, cứu hỏa phương tiện VR-SB có trọng tải toàn phần từ 5.000 tấn trở lên hoạt động trên biển (ven biển) để bảo đảm điều kiện an toàn.

+ Bổ sung chương trình đào tạo về ngoại ngữ cho thuyền viên làm việc trên phương tiện VR-SB để đáp ứng việc thông tin liên lạc.

- Quy định lại đơn vị thực hiện nhiệm vụ về điều tra tai nạn đối với phương tiện VR-SB xảy ra trên tuyến ven biển.

- Quy định đơn vị đầu mối xây dựng hệ thống dữ liệu điện tử bao gồm các thông tin về phương tiện và thuyền viên để chia sẻ dữ liệu giữa các đơn vị và phối hợp kiểm soát hoạt động; tăng cường công tác kiểm tra, giám sát điều kiện an toàn kỹ thuật và thuyền viên làm việc trên phương tiện VR-SB.

**PHẦN IV**

**ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ**

**I. Đề xuất, kiến nghị Thủ tướng Chính phủ**

1. Sau khi rà soát Luật GTĐTNĐ kiến nghị Thủ tướng Chính phủ đưa chương trình sửa Luật GTĐTNĐ trong năm 2020-2021, theo hướng, các nội dung của quy định pháp luật phải gắn đến mục tiêu là phục vụ vận tải; các vướng mắc, bất cập trong hoạt động kinh doanh vận tải thủy ở các khâu có liên quan đến vận tải thủy, như thời gian bốc xếp hàng hóa, bảo hiểm hàng hóa, thông quan hàng hóa, thủ tục vào, rời cảng, bến thủy nội địa, cảng biển đối với phương tiện vận tải thủy nội địa phải được tháo gỡ; việc kiểm tra thông quan của các lực lượng liên quan, như Bộ đội Biên phòng, Cảnh sát biển, Hải quan cũng cần được điều chỉnh bảo đảm nhanh chóng, kịp thời.

2. Sửa Luật Thanh tra đểxây dựng mô hình tổ chức Thanh tra Cục thay vì Cục là cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành như hiện nay, để bảo đảm công tác quản lý nhà nước chuyên ngành.

3.Ưu tiên vốn đầu tư hoàn chỉnh hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông giải quyết dứt điểm các nút thắt, các điểm nghẽn trên các hành lang vận tải thủy chính (Quảng Ninh - Hải phòng - Hà Nội, Hải Phòng- Ninh Bình, Hồ Chí Minh - Cà Mau, vận tải thủy kết nối Cam pu chia) như:

 -Cải tạo, nâng cấp tĩnh không cầu Đuống, cầu Măng Thít, cầu Nàng Hai.

 -Triển khai thực hiện theo Hiệp định đã ký kết đối với Cụm công trình kênh nối Đáy - Ninh Cơ*.*

 - Ưu tiên vốn để triển khai dự án phát triển các hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam từ nguồn vốn tài trợ của Ngân hàng thế giới (WB) và nguồn vốn đối ứng của Chính phủ.

- Triển khai Dự án Nâng cấp các tuyến vận tải thủy huyết mạch như tuyến kênh Chợ Gạo (giai đoạn 2).

4. Bố trí đủ nguồn ngân sách cho đảm bảo các hoạt động quản lý hạ tầng, duy tu bảo trì kết cấu hạ tầng ĐTNĐ, xây dựng và thực hiện vai trò quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường thủy nội địa.

5. Tổng điều tra phương tiện thủy nội địa, doanh nghiệp kinh doanh vận tải thủy theo hướng:

+ Bộ Giao thông vận tải làm đầu mối quy định, cơ sở vật chất, công nghệ thông tin, tổ chức tập huấn, triển khai thực hiện.

+ Ủy ban nhân dân tỉnh tổ chức tổng điều tra phương tiện thủy nội địa.

6. Bổ sung cơ chế chính sách mớiđể tiếp tục khuyến khích tăng đầu tư phát triển giao thông đường thủy hướng tới thực hiện liên tục và thống nhất kế hoạch vốn dài hạn.(Xây dựng quyết định thay thế quyết định số 47/2015/QĐ-TTg ngày 05/10/2015 của Thủ tướng Chính phủ).

7.Miễn phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển đối với hàng hóa nhập khẩu, hàng hóa xuất khẩu được vận chuyển bằng đường thủy nội địa.

8. Giao Bộ Giao thông vận tải phối hợp với các Bộ, UBND cấp tỉnh xây dựng cơ chế chính sách phát triển vận tải sông pha biển.

**II. Đề xuất, kiến nghị các Bộ, UBND cấp tỉnh**

1. Bộ Tài nguyên và Môi trường và UBND cấptỉnh ưu tiên quỹ đất, đơn giản hóa thủ tục hành chính để tạo điều kiện thuận lợi đầu tư xây dựng cảng thủy nội địa bốc xếp container cảng Phù Đổng, cảng Hải Dương, cảng Bắc Ninh, cảng Thái Bình, cảng Nam Định, cảng Hà Nam, cảng Ninh Bình), các cảng thủy nội địa khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

2. UBND cấp tỉnh sớm ưu tiên quỹ đất quy hoạch bãi đổ chất nạo vét; giải toả khu vực lấn chiếm về hành lang an toàn giao thông đường thuỷ nội địa;

3. UBND cấp tỉnh rà soát các bến thủy nội địa không đủ điều kiện hoạt động khai thác, cưỡng chế, giải tỏa.

4. Bộ Tài chính giảm 40% phí trọng tải, phí bảo đảm hàng hải cho phương tiện thủy nội địa chở container xuất, nhập khẩu, trung chuyển vào, rời cảng biển.

5. Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn rà soát các quy định để ưu tiên việc bốc xếp hàng hóa trong mùa lũ tại các cảng thủy nội địa ở ngoài đê.

Để phát triển kinh tế, giao thông vận tải phải đi trước một bước.Trong bối cảnh quốc tế và trong nước còn nhiều khó khăn, thách thức, nhiệm vụ đặt ra là rất nặng nề. Dưới sự lãnh đạo của Đảng, Nhà nước, Quốc hội và Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải sẽ quyết liệt hành động, khắc phục hạn chế, nỗ lực phấn đấu hoàn thành tốt các giải pháp để giảm chi phí vận tải, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông thúc đẩy vận tải thủy nội địa và vận tải ven biển phát triển, đặc biệt là vận tải container trên đường thủy nội địa.

**PHỤ LỤC I**

**Bảng1: Khối lượng vận tải, khối lượng luân chuyển hàng hóa ĐTNĐ giai đoạn 2011 – 2018**

| **TT** | **Năm** | **Khối lượng vận tải**  | **Khối lượng luân chuyển** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Khối lượng (Tr tấn)** | **Tốc độ tăng trưởng (%)** | **Thị phần** | **Khối lượng (Tỷ T.km)** | **Tốc độ tăng trưởng (%)** | **Thị phần** |
| 1 | 2011 | 160,16 |  11,05  | 18,08% | 34,37 |  8,50  | 15,90% |
| 2 | 2012 | 174,39 |  8,88  | 18,14% | 36,62 |  6,55  | 16,98% |
| 3 | 2013 | 181,21 |  3,92  | 17,93% | 38,45 |  5,00  | 17,62% |
| 4 | 2014 | 190,60 |  5,18  | 17,67% | 40,10 |  4,28  | 17,97% |
| 5 | 2015 | 201,53 |  5,73  | 17,57% | 42,06 |  4,90  | 18,29% |
| 6 | 2016 | 215,77 |  7,06  | 17,19% | 44,93 |  6,80  | 18,61% |
| 7 | 2017 | 231,95 |  7,50  | 16,82% | 48,61 |  8,20  | 18,90% |
| 8 | 2018 | 288,82 |  24,52  | 17,67% | 61,07 |  25,64  | 19,93% |
| Bình quân |   |  9,23  | 17,63% |   |  8,73  | 18,02% |

# *Nguồn: Niên giám thống kê*

**Bảng 2: Sản lượng vận tải công ten nơ bằng phương tiện thuỷ nội địa tại một số doanh nghiệp vận tải lớn**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Năm** | **Phía Bắc (Teus)** | **Phía Nam** | **Tổng**  |
| **Nội địa (Teus)** | **Đi Campuchia(Teus)** |
| 1 | 2015 | 1.208 | 1.354.487 | 71.944 | 1.427.639 |
| 2 | 2016 | 208 | 1.522.827 | 73.346 | 1.596.381 |
| 3 | 2017 | 2.340 | 1.643.950 | 83.259 | 1.729.549 |
| 4 | 2018 | 1.652 | 1.747.710 | 94.592 | 1.843.954 |
| 5 | 5 tháng 2019 | 1.226 | 757.792 | 44.700 | 803.718 |
|  | **Tổng** | **6.634** | **7.026.766** | **367.841** | **7.401.241** |

**Bảng3: Khối lượng vận tải, khối lượng luân chuyển hành khách ĐTNĐ giai đoạn 2011 – 2018**

| **TT** | **Năm** | **Khối lượng vận tải** | **Khối lượng luân chuyển** |
| --- | --- | --- | --- |
| **Khối lượng (Tr khách)** | **Tốc độ tăng trưởng (%)** | **Thị phần** | **Khối lượng (Tr HK.km)** | **Tốc độ tăng trưởng (%)** | **Thị phần** |
| 1 | 2011 | 142,40 | (9,59) | 4,24% | 2.855,7 | (10,61) | 0,88% |
| 2 | 2012 | 145,00 | 1,83 | 3,99% | 2.835,1 | (0,72) | 0,85% |
| 3 | 2013 | 150,40 | 3,72 | 3,91% | 2.914,1 | 2,79 | 0,85% |
| 4 | 2014 | 156,90 | 4,32 | 3,79% | 2.985,7 | 2,46 | 0,82% |
| 5 | 2015 | 163,50 | 4,21 | 3,67% | 3.064,5 | 2,64 | 0,80% |
| 6 | 2016 | 172,90 | 5,75 | 3,54% | 3.219,9 | 5,07 | 0,78% |
| 7 | 2017 | 180,00 | 4,11 | 3,35% | 3.474,3 | 7,90 | 0,79% |
| 8 | 2018 | 195,68 | 8,71 | 3,12% | 3.706,7 | 6,69 | 0,72% |
| Bình quân |  | 2,88 | 3,70% |  | 2,03 | 0,81% |

# *Nguồn: Niên giám thống kê*

**Bảng 4: Khối lượng luân chuyển theo vùng đồng bằng**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Vùng** | **KL vận chuyển hàng hóa****(1000 tấn)** | **KL luân chuyển hàng Hóa****(triệu tấn.km)** |
|  **Bộ**  | **VTĐTNĐ**  |  **Bộ**  | **VTĐTNĐ** |
| ĐBSH | 72,2% | 27,8% | 31,3% | 68,7% |
| Đông Nam Bộ | 86,0% | 14,0% | 43,2% | 56,8% |
| ĐBSCL | 30,3% | 69,7% | 27,0% | 73,0% |

**PHỤ LỤC II**

**Bảng tổng hợp các dự án đầu tư giai đoạn 2008 – 2015**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Tên dự án** | **Nguồn vốn** | **TMĐT****(tỷ đồng)** | **Thời gian** |
| 1 | WB5 | ODA | 5.270 | 2009-2015 |
| 2 | WB6 | ODA | 4.200 | 2008-2015 |
| 3 | Dự án Chợ Gạo | NSNN | 780 | 2013-2014 |
|  | **Tổng cộng:** |  | **10.250** |  |

**PHỤ LỤC III**

**Bảng 1: Phương tiện thủy nội địa**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Năm** | **Số phương tiện đăng ký (chiếc)** | **Trọng tải****(tấn)** | **Trọng tải (ghế)** | **Công suất****(sức ngựa)** |
| 2014 | 1.835 | 228.968 | 9.265 | 61.165 |
| 2015 | 1.522 | 373.096 | 7.527 | 133.738 |
| 2016 | 7.353 | 1.893.391 | 14.269 | 2.998.328 |
| 2017 | 3.150 | 1.467.476 | 6.437 | 657.817 |
| 2018 | 1.690 | 1.211.524 | 5.835 | 301.700 |
| 5 tháng/2019 | 542 | 219.655 | 1.874 | 71.697 |
| **Tổng cộng** | **16.092** | **5.394.110** | **45.207** | **4.224.445** |

*Nguồn Cục Đường thủy nội địa Việt Nam*

**Bảng 2: Phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tiêu****chí** | **Dưới 500 DWT** | **Từ 500 đến dưới 1000 DWT** | **Từ 1000 đến dưới 3000 DWT** | **Từ 3000 đến dưới 5000 DWT** | **Từ 5000 đến dưới 10.000 DWT** | **Từ 10.000 đến dưới 20.000 DWT** | **Từ 20.000 DWT trở lên** | **Tổng cộng** |
| Số lượng phương tiện (chiếc) | 225 | 137 | 292 | 129 | 38 | 9 | 9 | **839** |
| Tổng trọng tải(tấn) | 72.534 | 108.465 | 525.182 | 486.830 | 231.675 | 126.307 | 191.841 | **1.742.834** |

*Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam*

**PHỤ LỤC IV**

**PHỤ LỤC IV**

**Bảng1: Tai nạn đường thủy nội địa**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Năm** | **Số vụ TNGT ĐTNĐ** | **So với tổng số vụ TNGT (%)** | **Số người chết do TNGT ĐTNĐ** | **So với tổng số người chết do TNGT (%)** | **Số người bị thương do TNGT ĐTNĐ** | **So với tổng số người bị thương do TNGT (%)** |
| 2014 | 90 | 0,355 | 66 | 0,734 | 10 | 0,041 |
| 2015 | 96 | 0,421 | 74 | 0,848 | 15 | 0,071 |
| 2016 | 114 | 0,528 | 72 | 0,829 | 16 | 0,083 |
| 2017 | 99 | 0,493 | 45 | 0,544 | 16 | 0,094 |
| 2018 | 83 | 0,444 | 46 | 0,561 | 6 | 0,040 |
| 5 tháng đầu năm 2019 | 24 | 0,354 | 13 | 0,416 | 1 | 0,019 |

**Bảng 2: Tai nạn giao thông đường thủy trên ven biển**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Năm**  | **Số vụ** | **Thiệt hại** **tài sản** | **Thiệt hại** **về người** |
| 1 | 2014 | 1 | 0 | 0 |
| 2 | 2015 | 6 | 2 | 0 |
| 3 | 2016 | 3 | 3 | 1 |
| 4 | 2017 | 7 | 6 | 2 |
| 5 | 2018 | 14 | 10 | 0 |
| 6 | Hết tháng 5/2019 | 7 | 5 | 0 |
| **Tổng** | **38** | **26** | **3** |

*Nguồn Cục Hàng hải Việt Nam*