

**CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI VIỆT NAM**

**NGHIÊN CỨU TOÀN DIỆN
VỀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI
Ở VIỆT NAM
(VITRANSS 2)**

**Báo cáo chuyên ngành số 04
GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

Tháng 05 năm 2010

**CÔNG TY ALMEC
CÔNG TY TƯ VẤN PHƯƠNG ĐÔNG
CÔNG TY NIPPON KOEI**

EID
JR
10-076

**CƠ QUAN HỢP TÁC QUỐC TẾ NHẬT BẢN (JICA)
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI VIỆT NAM**

**NGHIÊN CỨU TOÀN DIỆN
VỀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI
Ở VIỆT NAM
(VITRANSS 2)**

**Báo cáo chuyên ngành số 04
GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

Tháng 05 năm 2010

**CÔNG TY ALMEC
CÔNG TY TƯ VẤN PHƯƠNG ĐÔNG
CÔNG TY NIPPON KOEI**

Tỷ giá hối đoái sử dụng trong báo cáo này
1 USD = 110 Yên = 17.000 đồng
(Mức trung bình năm 2008)

LỜI NÓI ĐẦU

Đáp ứng yêu cầu của Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định tiến hành Nghiên cứu toàn diện về Phát triển bền vững hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS2), giao chương trình này cho Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA)

JICA đã cử một đoàn nghiên cứu sang Việt Nam làm việc từ tháng 11,2007 tới tháng 5,2010, do ông IWATA Shizuo từ công ty ALMEC làm trưởng đoàn, và có các thành viên khác là chuyên gia của công ty ALMEC, công ty tư vấn Phương Đông và công ty Nippon Koei.

Được sự hợp tác chặt chẽ của nhóm đối tác Việt Nam, Đoàn Nghiên cứu JICA đã tiến hành nghiên cứu này, đồng thời tổ chức nhiều buổi thảo luận với các cán bộ hữu quan của Chính phủ Việt Nam. Khi trở về Nhật Bản, Đoàn Nghiên cứu đã hoàn tất nghiên cứu và nộp báo cáo này.

Tôi hy vọng rằng báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển bền vững của hệ thống giao thông vận tải của Việt Nam và cả nước Việt Nam, đồng thời đưa mối quan hệ hữu hảo giữa hai nước lên một tầm cao mới.

Tôi xin chân thành cảm ơn các cán bộ Chính phủ Việt Nam đã hỗ trợ và hợp tác chặt chẽ với nghiên cứu này.

Tháng 5, 2010

HIROYO SASAKI,
Phó Chủ tịch
Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tháng 5, 2010

HIROYO Sasaki

Phó Chủ tịch

Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản

Tokyo

Tờ trình

Kính thưa ngài,

Chúng tôi xin chính thức đệ trình bộ báo cáo cuối cùng của Nghiên cứu toàn diện về Phát triển bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam (VITRANSS2).

Bộ báo cáo này tổng hợp các kết quả nghiên cứu thực hiện cả ở Việt Nam và Nhật Bản trong giai đoạn từ tháng 11, 2007 tới tháng 5, 2010 của Đoàn Nghiên cứu gồm các chuyên gia của công ty ALMEC, công ty Tư vấn Phương Đông và công ty Nippon Koei.

Báo cáo này có được là nhờ sự đóng góp của rất nhiều người. Trước hết, chúng tôi đặc biệt cảm ơn những người đã hỗ trợ và hợp tác với Đoàn Nghiên cứu trong thời gian qua, đặc biệt là của Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam.

Chúng tôi cũng cảm ơn các cán bộ của quý cơ quan, của Ban Cố vấn JICA và của Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam đã hỗ trợ và cố vấn sâu sát cho chúng tôi trong quá trình nghiên cứu.

Chúng tôi hy vọng rằng bộ báo cáo này sẽ góp phần vào quá trình phát triển bền vững của hệ thống giao thông vận tải tại Việt Nam.

Trân trọng,

IWATA Shizuo

Trưởng Đoàn Nghiên cứu

Nghiên cứu Toàn diện về

Phát triển Bền vững

Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam

(VITRANSS2)

MỤC LỤC

1 GIỚI THIỆU

- 1.1 Mục đích 1-1
- 1.2 Nội dung của báo cáo 1-1

2. HIỆN TRẠNG

- 2.1. Mạng lưới Đường thủy 2-1
- 2.2. Phân cấp kỹ thuật 2-7
- 2.3. Cảng và bến thủy nội địa 2-9
- 2.4. Hiệu quả hoạt động ngành vận tải thủy nội địa 2-13
- 2.5. Đặc điểm thể chế 2-17
- 2.6. Tổng hợp các đánh giá 2-24

3. CHÍNH SÁCH, QUY HOẠCH VÀ DỰ ÁN HIỆN CÓ

- 3.1. Vận tải thủy nội địa trong quy hoạch của chính phủ 3-1
- 3.2. Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông thủy nội địa tới năm 2020 3-1

4. CÁC VẤN ĐỀ QUY HOẠCH

- 4.1. Các vấn đề của ngành vận tải thủy nội địa 4-1
- 4.2. Chiến lược bền vững cho ngành vận tải thủy nội địa 4-4

5. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN DÀI HẠN

- 5.1. Ý tưởng quy hoạch cơ bản 5-1
- 5.2. Vận tải thủy nội địa khu vực miền Bắc 5-3
- 5.3. Vận tải thủy nội địa miền Nam 5-5
- 5.4. Vận tải thủy nội địa khu vực miền Trung 5-7
- 5.5. Phát triển cảng sông 5-8
- 5.6. Khai thác và bảo trì 5-8

6. DỰ THẢO QUY HOẠCH TỔNG THỂ

- 6.1. Dự án đề xuất 6-1
- 6.2. Thứ tự ưu tiên dự án 6-6
- 6.3. Chiến lược đầu tư theo vùng/miền 6-11
- 6.4. Khuyến nghị chính 6-13

PHỤ LỤC

- Phụ lục 2A
- Phụ lục 2B
- Phụ lục 5C
- Phụ lục 6D

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1.1	Quy mô đường thủy nội địa	2-1
Bảng 2.1.2	Các tuyến chính tại miền Bắc	2-4
Bảng 2.1.3	Các tuyến chính tại miền Nam.....	2-6
Bảng 2.2.1	Phân cấp kỹ thuật	2-7
Bảng 2.2.2	Đội tàu sông phân theo cấp đường thủy	2-8
Bảng 2.3.1	Các loại Cảng/bến	2-9
Bảng 2.3.2	Số lượng các Cảng/Bến thủy nội địa có đăng ký	2-9
Bảng 2.3.3	Phân cấp kỹ thuật của Cảng Hàng hóa.....	2-12
Bảng 2.3.4	Phân cấp kỹ thuật cảng hành khách	2-12
Bảng 2.4.1	Tai nạn giao thông, năm 2006	2-16
Bảng 2.5.1	Trách nhiệm về đường thủy nội địa.....	2-17
Bảng 2.5.2	Doanh thu và chi phí của nhóm cảng vụ	2-21
Bảng 2.5.3	Phí cảng sông	2-21
Bảng 2.5.4	Mức phí cơ bản cho vận tải hàng hoá (trên sông cấp 1).....	2-21
Bảng 2.5.5	Cước phí xếp dỡ hàng hoá	2-22
Bảng 2.5.6	Các nhóm hàng hoá	2-22
Bảng 2.5.7	Các quy tắc quy đổi trọng lượng	2-23
Bảng 3.2.1	Các tuyến đường thủy nội địa chính.....	3-2
Bảng 3.2.2	Quy hoạch các tuyến ĐTNĐ chính tại miền Bắc	3-3
Bảng 3.2.3	Phát triển các ngành công nghiệp đường thủy nội địa.....	3-5
Bảng 3.2.4	Chương trình đầu tư tới năm 2020.....	3-6
Bảng 3.2.5	Các dự án chính phát triển luồng tuyến thủy nội địa	3-6
Bảng 3.2.6	Các dự án chính phát triển cảng sông	3-7
Bảng 4.2.1	Phân tích SWOT về vận tải thủy nội địa	4-4
Bảng 4.2.2	Chiến lược chung cho vận tải thủy nội địa	4-4
Bảng 6.1.1	Các dự án được cam kết/đang triển khai	6-1
Bảng 6.1.2	Dự án đề xuất	6-2
Bảng 6.2.1	MCA để đánh giá dự án	6-6
Bảng 6.2.2	MCA về đánh giá dự án.....	6-8
Bảng 6.3.1	Đầu tư kết cấu hạ tầng đề xuất cho giai đoạn 2009-2020 theo Miền.....	6-12

DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 2.1.1	Hệ thống Sông miền Bắc.....	2-2
Hình 2.1.2	Hệ thống Sông miền Nam	2-2
Hình 2.1.2	Hệ thống sông tại miền Nam	2-3
Hình 2.1.3	Các tuyến đường thủy nội địa miền Bắc	2-5
Hình 2.1.4	Các tuyến đường thủy nội địa miền Trung	2-5
Hình 2.3.1	Các cảng sông miền Bắc.....	2-11
Hình 2.3.2	Các cảng sông miền Nam	2-11
Hình 2.4.1	Khối lượng hàng hoá và hành khách.....	2-13
Hình 2.4.2	Vận tải qua biên giới bằng tàu sông	2-14
Hình 2.4.3	Lưu lượng vận tải qua biên giới bằng tàu biển	2-14
Hình 2.4.4	Lưu lượng phương tiện đường thủy nội địa (tàu sông).....	2-15
Hình 4.2.1	Phân loại các tuyến đường thủy theo chức năng.....	4-8
Hình 5.1.1	Khối lượng và mật độ vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa 2030.....	5-2
Hình 5.1.2	Khối lượng và mật độ vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa năm 2030.....	5-2
Hình 5.2.1	Khung quy hoạch ĐTNĐ miền Bắc.....	5-3
Hình 5.2.2	Phương án vận tải ven biển thay cho tuyến Quảng Ninh – Ninh Bình.....	5-4
Hình 5.3.1	Hành lang VTTNĐ tại miền Nam	5-6

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

3PLs	Các đơn vị cung cấp logistics thứ ba
AAGR	Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm
ADB	Ngân hàng Phát triển Châu Á
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
BOT	Xây dựng khai thác chuyển giao
CAAV	Cục hàng không dân dụng Việt Nam
CBD	Khu thương mại trung tâm
CFEZ	Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung
CR	Đường sắt thường
DFR	Báo cáo dự thảo cuối cùng
DQIZ	Khu công nghiệp Dung Quất
DWT	Tấn trọng tải
EIRR	Tỉ lệ nội hoàn kinh tế
ETC	Thu phí đường điện tử
EZs	Khu kinh tế
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FEZ	Vùng kinh tế trọng điểm
FII	Hạng mục cải thiện chức năng
FIRR	Tỉ lệ nội hoàn tài chính
FR	Báo cáo cuối cùng
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GHG	Khí hiệu ứng nhà kính
GMS	Tiểu vùng sông Mê Kông
GOV	Chính phủ Việt Nam
GRDP	Tổng sản phẩm quốc nội theo vùng
GIS	Hệ thống thông tin địa lý
HCM	Hồ Chí Minh
HCMC	Thành phố Hồ Chí Minh
HSR	Đường sắt cao tốc
IATA	Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế
ICAO	Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế
ICR	Báo cáo khởi đầu
ICT	Công nghệ thông tin liên lạc
IICBTA	Thực hiện giai đoạn đầu hiệp định vận tải qua biên giới
IMO	Tổ chức hàng hải quốc tế
ITR	Báo cáo giữa kỳ
IWT	Vận tải thủy nội địa
JBIC	Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JICA	Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản
JPY	Yên Nhật
JSC	Công ty cổ phần
JVC	Công ty liên doanh
JVs	Các liên doanh
MAC	Công ty cảng hàng không miền Trung
MOD	Bộ quốc phòng
MOT	Bộ Giao thông Vận tải
MTTS	Trường đào tạo kỹ thuật hàng hải
NAC	Công ty cảng hàng không miền bắc
NFEZ	Khu kinh tế trọng điểm phía Bắc
NRSC	Ủy ban Thư ký Quốc gia
N-S	Bắc - Nam
NSHSR	Đường sắt cao tốc Bắc-Nam
NH	Quốc lộ
O&M	Khai thác & Quản lý

ODA	Hỗ trợ phát triển chính thức
PCU	Đơn vị xe khách
PDOT	Sở Giao thông Vận tải Tỉnh
PDR	Cộng hòa Dân chủ Nhân dân
PPP	Hợp tác nhà nước-tư nhân
PRR	Báo cáo tiến độ
PSA	Cảng vụ Singapor
ROPAX	Hành khách lên/xuống
RORO	Lên/xuống
ROW	Lộ giới
RSA	Kiểm tra an toàn đường bộ
SC	Ban chỉ đạo
SAC	Công ty cảng hàng không miền Nam
SEDP	Quy hoạch phát triển Kinh tế-Xã hội
SFEZ	Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam
SKRL	Liên kết đường sắt Singapore Côn Minh
SMI	Hạng mục hiện đại hóa hệ thống
SMS	Hệ thống quản lý an toàn
SOEs	Các doanh nghiệp nhà nước
SRI	Hạng mục tăng cường hệ thống
SSA	Dịch vụ Bốc dỡ hàng Hoa Kỳ
STRADA	Hệ thống phân tích nhu cầu giao thông
T2	Nhà ga
TSN	Tân Sơn Nhất
TRICC	Tư vấn đầu tư và xây dựng giao thông vận tải
UMRT	Vận tải đường sắt đô thị khối lượng lớn tốc độ cao
US	Hợp chủng quốc
USD	Đô la Mỹ
VEC	Tổng công ty đường cao tốc Việt Nam
VIMARU	Đại học hàng hải Việt Nam
VINALINES	Tổng công ty hàng hải Việt Nam
VINAMARINE	Cục Hàng hải Việt Nam
VINASHIN	Tập đoàn Kinh tế Vinashin
VIPCO	Công ty cổ phần dầu khí Việt Nam
VITRANSS	Nghiên cứu chiến lược phát triển giao thông quốc gia Việt Nam
VITRANSS 2	Nghiên cứu Toàn diện về Phát triển Bền vững Hệ thống Giao thông Vận tải Việt Nam
VIWA	Cục đường thủy Việt Nam
VND	Đồng Việt Nam
VNR	Đường sắt Việt Nam
VNRA	Cục Đường sắt Việt Nam
VR	Cục Đăng kiểm Việt Nam
VRA	Cục Đường bộ Việt Nam
VRC	Công ty đường sắt Việt Nam
WB	Ngân hàng Thế giới
WTO	Tổ chức Thương mại Thế giới

1. GIỚI THIỆU

1.1. Mục đích

Mục đích của báo cáo này nhằm xem xét lại hiệu quả hoạt động trước đây, trình bày hiện trạng và tổng hợp lại các quy hoạch hiện tại về chuyên ngành đường thủy nội địa của Việt Nam và đề xuất phương hướng phát triển, đặc biệt là về chiến lược đầu tư cho giai đoạn 2011-2020.

Báo cáo này chủ yếu dựa vào kết quả trao đổi và thảo luận với Cục đường sông Việt Nam/ Cục đường thủy nội địa Việt Nam (VIWA) và các thông tin do VIWA cung cấp, cùng với số liệu bổ sung từ các điều tra khảo sát thực địa trên các tuyến đường thủy và cảng sông được chọn.

Báo cáo dựa trên quy hoạch tổng thể hiện có về chuyên ngành đường thủy nội địa và nhằm đề ra những thay đổi mang tính thực tiễn về phương hướng trong bối cảnh chiến lược giao thông vận tải tổng thể VITRANSS2.

1.2. Nội dung báo cáo

Các chương tiếp theo như sau:

Chương 2: Trình bày hiện trạng chuyên ngành vận tải đường thủy nội địa tại Việt Nam.

Chương 3: Rà soát quy hoạch của cơ quan quản lý ĐTNĐ (Cục đường thủy nội địa Việt Nam).

Chương 4: Thảo luận các vấn đề quy hoạch chính và định hướng chính sách trong chuyên ngành.

Chương 5: Đề xuất quy hoạch phát triển dài hạn.

Chương 6: Xác định các dự án và giải pháp cho giai đoạn 2011-2020.

2. HIỆN TRẠNG

2.1. Mạng lưới Đường thủy

1) Bố trí tự nhiên

Số lượng sông ngòi và kênh rạch trên cả nước là khoảng 2.360 sông, kênh với tổng chiều dài khoảng 220.000km. Trong số này, chỉ khoảng 19% (~41.900 km) có khả năng khai thác vận tải và 7% (hoặc 15.436 km) được quản lý và khai thác. Con số 7% này lại được chia ra hai phần – khoảng 43% (hoặc 6.612km) do trung ương quản lý– phần còn lại thuộc trách nhiệm quản lý của các địa phương.

Bảng 2.1.1 Quy mô đường thủy nội địa

		Chiều dài (km)	
Tổng chiều dài		220.000	
Chiều dài sử dụng được	Được quản lý	41.900	(19.0%)
	Cơ quan trung ương quản lý	6.612	(42.8%)
	Chính quyền địa phương quản lý	8.824	(57.2%)

Nguồn: Dựa trên điều chỉnh, bổ sung quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020

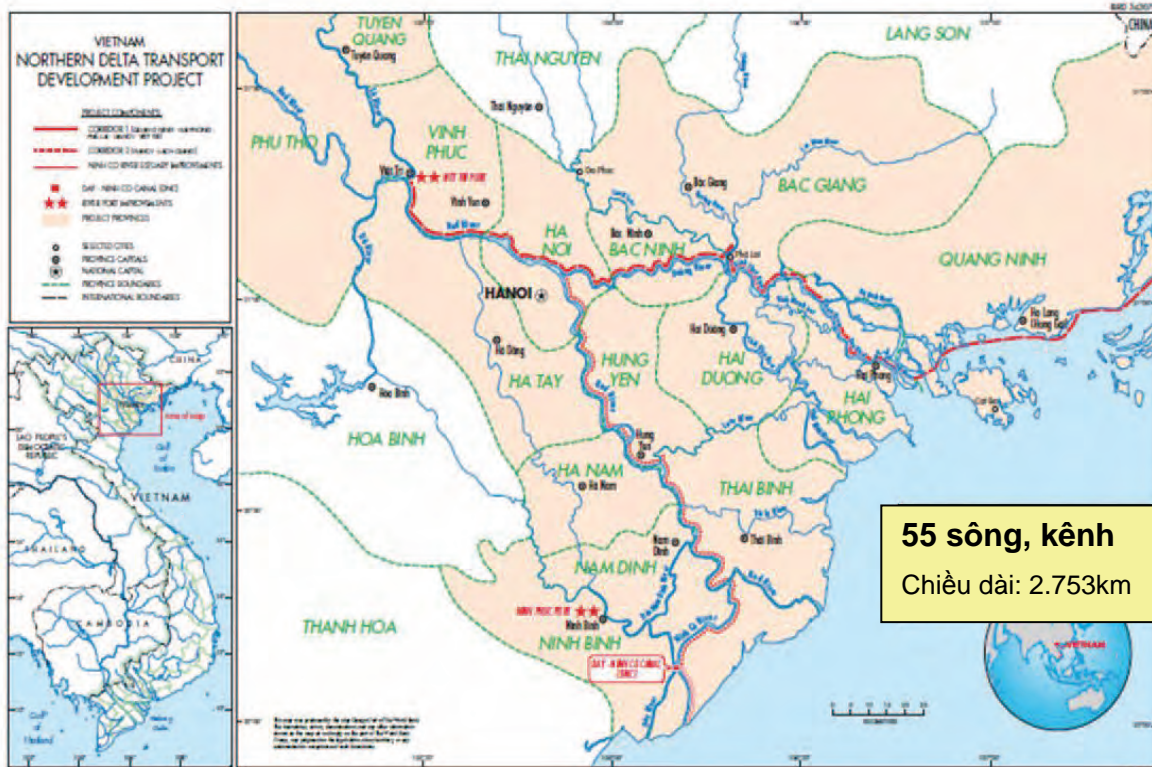
Hệ thống sông tại Việt Nam được chia làm ba nhóm theo điều kiện địa lý: miền Bắc, miền Trung và miền Nam. Mỗi miền được trình bày cụ thể dưới đây.

(1) Đường thủy miền Bắc

Hệ thống sông miền Bắc được hình thành bởi bốn con sông chính – Sông Hồng, Sông Thái Bình, Sông Luộc và Sông Đuống. Chiều rộng tối thiểu lòng sông giao động từ 30 đến 36 mét với chiều sâu tối thiểu khoảng 1,5 đến 3,6 mét. Hệ thống sông bị ảnh hưởng bởi điều kiện khí tượng thủy văn miền Bắc – mùa mưa từ tháng 5 đến tháng 10 và mùa khô từ tháng 11 đến tháng 5. Chênh lệch mực nước giữa hai mùa lên tới 5 -7m. Trong mùa mưa, vận tốc dòng chảy của sông rất nhanh nhưng khi mùa khô đến, mực nước có thể giảm xuống rất thấp. Phù sa bồi lắng tại các cửa sông rất phức tạp và khó kiểm soát với các bãi bồi thay đổi hàng năm.

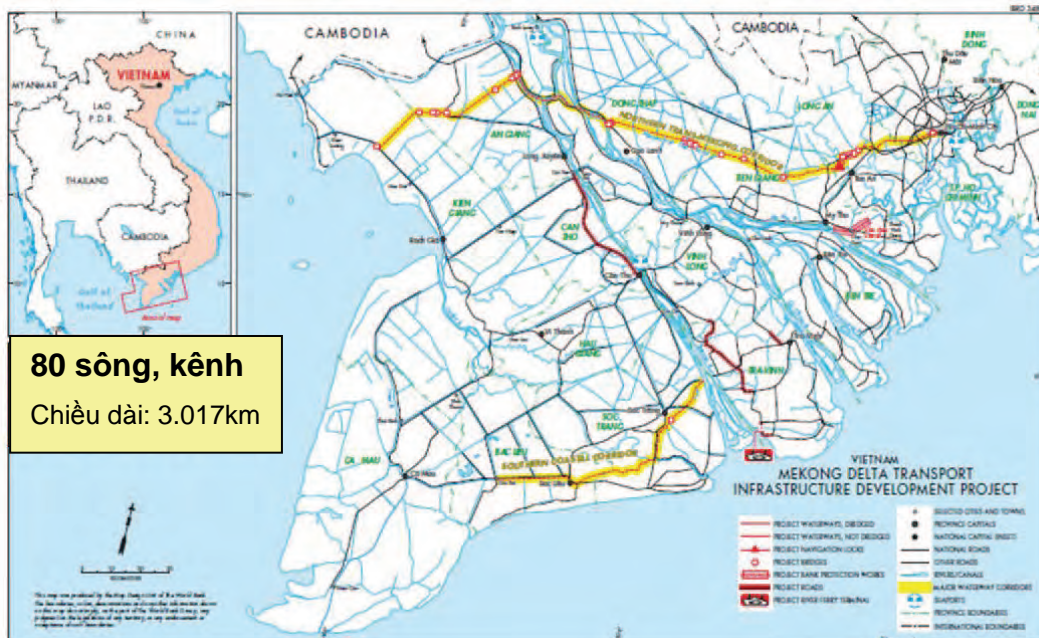
Hệ thống sông miền Bắc có 55 sông kênh với chiều dài 2.753km. Hầu hết các tuyến đường thủy này hiện đang được khai thác 24 giờ mỗi ngày nhờ có độ sâu chạy tàu được đảm bảo. Vấn đề lớn nhất là các tuyến đường thủy không đạt cấp đồng nhất, bán kính cong không đảm bảo. Một vài tuyến còn bị hạn chế tính không các công trình vượt sông – đặc biệt là đoạn 3,2km thuộc sông Đào ở Hải Phòng quanh năm chỉ cho phép tàu bè qua lại một chiều. Về mùa cạn, đoạn Yên Bái- Lào Cai thuộc tuyến Lào Cai- Việt Trì (nối với Trung Quốc) không thể khai thác vận tải được, ngoại trừ phương tiện dưới 20 tấn. Các tuyến đường thủy chính tại miền Bắc được trình bày ở Hình 2.1.1.

Hình 2.1.1 Hệ thống Sông miền Bắc



Nguồn: Báo cáo NHTG số 4341 – Dự án phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải đồng bằng Bắc bộ - 19/05/2008

Hình 2.1.2 Hệ thống Sông miền Nam



Nguồn: Báo cáo NHTG số 4341 – Dự án phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ĐBSCL - 23/04/2007

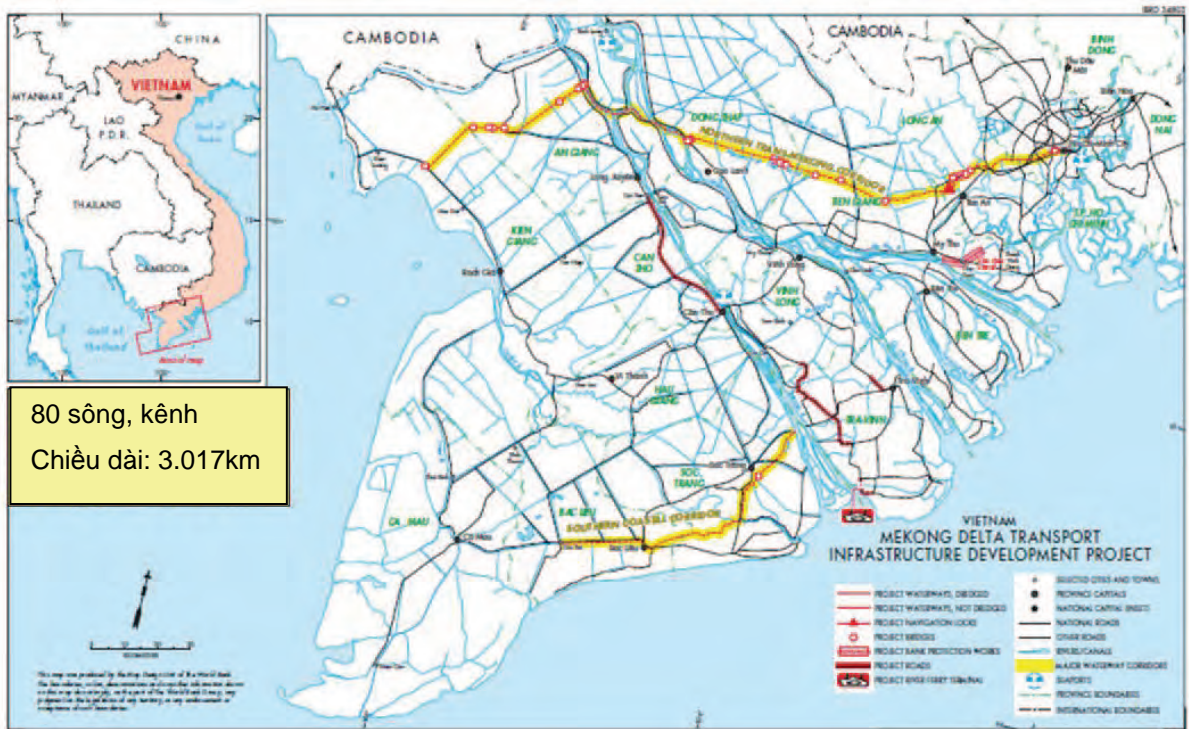
(2) Hệ thống sông miền Nam

Vận tải đường thủy nội địa (VTĐTNĐ) ở vùng Đồng bằng Sông Cửu Long phụ thuộc vào hai con sông chính – sông Cửu Long và sông Đồng Nai. VTĐTNĐ trên các sông này thuận lợi hơn nhiều so với các sông tại miền Bắc – với chiều rộng tối thiểu từ

30-100m và chiều sâu tối thiểu từ 2,5-4,0m. Trên một số đoạn, chiều sâu có thể đạt 6m. Dòng chảy bị ảnh hưởng bởi thủy triều nhưng không có nhiều bãi bồi và tảo suất nạo vét thấp. Tuy nhiên, cản trở lớn nhất là tính không các các công trình vượt sông như cầu, dây điện hạn chế.

Trong hình 2.1.2 là các tuyến vận tải. Miền Nam có 80 sông kênh với tổng chiều dài 3.017km. Các tuyến chính từ TP HCM đi đồng bằng sông Cửu Long hoạt động 24 giờ mỗi ngày; các tuyến khác chỉ hoạt động vào ban ngày. Những khó khăn chủ yếu là tính không các công trình vượt sông hạn chế có bán kính cong không đảm bảo và các khu nhà ở lấn chiếm bờ sông, v.v.

Hình 2.1.3 Hệ thống sông tại miền Nam



Nguồn: Báo cáo NHTG số 4341 – Dự án phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ĐBSCL- 23/04/2007

(3) Vận tải đường thủy nội địa miền Trung

Ở miền Trung, các sông chảy theo hướng từ tây sang đông (từ vùng núi xuống biển) mà không hình thành một mạng lưới. Tổng chiều dài các sông kênh đạt 804km. Vào mùa mưa, vận tốc dòng chảy rất cao. Ngược lại vào mùa khô, mực nước các sông không đủ để hỗ trợ vận tải trên sông. Do hạn chế về độ sâu và có nhiều ghềnh thác, nên không thuận lợi cho khai thác vận tải, ngoại trừ các đoạn ngắn khoảng 20km gần cửa sông.

2) Luồng và tuyến

Tháng 12/2005, BGTVT cập nhật danh sách các tuyến đường thủy nội địa do nhà nước quản lý. Danh sách bao gồm sáu mươi lăm (65) tuyến đường thủy tại miền Bắc (tổng chiều dài 2.726,9km), hai mươi một (21) tuyến tại miền Trung (802,5km), và một trăm linh một (101) tuyến tại miền Nam (3.083,2km). Danh mục đầy đủ được trình bày trong Phụ lục 2A. Kích thước của các đoạn cụ thể được liệt kê trong Phụ lục 2B.

Một loạt các đoạn lập thành một tuyến. Mười hai (12) tuyến đường thủy nội địa (tổng chiều dài 1.506km) tại miền Bắc là các tuyến chủ đạo trong điều chỉnh, bổ sung quy

hoạch tổng thể phát triển GTVT đường thủy nội địa đến năm 2020 (Quyết định số 13/2008/QĐ-BGTVT ngày 6 tháng 8 năm 2008). Đặc điểm của các tuyến này được trình bày trong Bảng 2.1.2 và minh họa trong Hình 2.1.3.

Tại miền Nam, mười bốn (14) tuyến đường thủy nội địa (với tổng chiều dài 3.047km, bao gồm tuyến ven biển) là các tuyến quan trọng trong vùng (xem Hình 2.1.4). Các tuyến này được trình bày trong Bảng 2.1.3 cùng với các đặc điểm của tuyến.

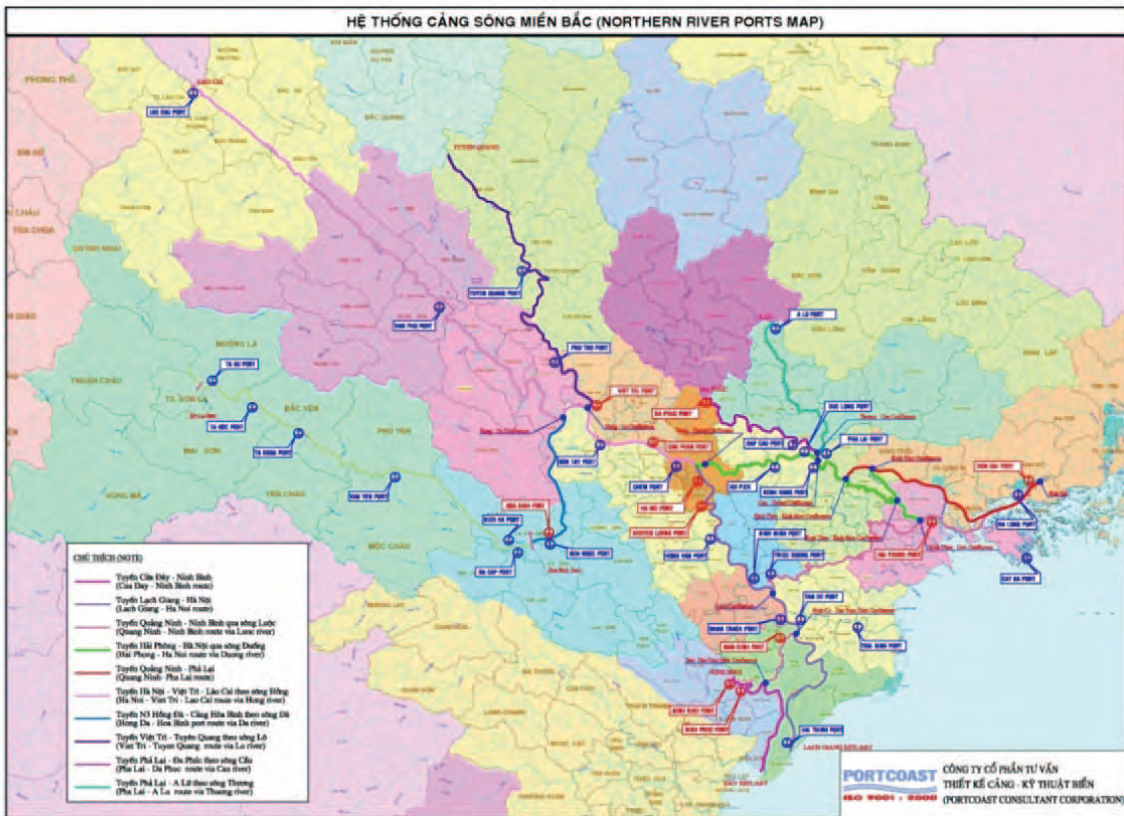
Bảng 2.1.2 Các tuyến chính tại miền Bắc

	Tuyến		Vị trí		Chiều dài (km)	Kích thước			Hạn chế	Đáy sông	Bảo hiệu dẫn luồng	Công tác nạo vét
	Từ	Đến	Sông/kênh	Tỉnh		Chiều sâu (m)	Chiều rộng (m)	Bán kính cong (m)				
N1	Cửa Đáy	Ninh Bình	Sông Đáy	Ninh Bình	72,0	2,4	40	350	-	S	B	+
N2	Lạch Giang	Hà Nội	Sông Hồng, Sông Ninh Cơ	Hà Nội, Hưng Yên, Thái Bình, Nam Định	186,5	2,4	40	-	B	S	B	+
N3	Quảng Ninh (kênh)	Ninh Bình	Kênh Ba Mom, kênh Cái Tráp, sông Bạch Đằng, sông Đinh Vũ, sông Cẩm, sông Đào, sông Lạch Tray, sông Van Úc, sông Khe, sông Luộc, sông Hong, sông Đáy.	Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Hải Dương, Nam Định, Ninh Bình	251,2	1,5	30	-	B	S	B	+
N4	Quảng Ninh (Lạch Tray)	Ninh Bình										
N5	Hải Phòng	Hà Nội	Sông Cẩm, sông Han, sông Kinh Thầy, sông Thái Bình, sông Đuống, sông Hồng.	Hải Phòng, Hải Dương, Bắc Ninh, Hà Nội	1505,5	1,5	30	-	B	S	B	+
N5-	Hải Phòng	Hà Nội	Sông Cẩm, sông Kinh Môn, sông Kinh Thầy, sông Thái Bình, sông Đuống, sông Hồng	Hải Phòng, Hải Dương, Bắc Ninh, Hà Nội	152,0	1,5	30	-	B	S	B	+
N6	Quảng Ninh	Phả Lại	Kênh Ba Mom, sông Chanh, sông Đả Bạch, sông Phi Liệt, sông Kinh Thầy, sông Thái Bình.	Quảng Ninh, Hải Dương	127,5	1,5	30	-	B	S	B	-
N7	Hà Nội (Việt Trì)	Lào Cai	Sông Hồng, Sông Thao	Hà Nội, Hà Tây, Phú Thọ, Yên Bái, Lào Cai	362,0	<1	30	300	B	S/R	-	-
N8	Ngã ba Hồng Đà	Cảng Hòa Bình	Sông Đà	Hoà Bình	53,0	2,0	30	-	-	S/R	-	-
N9	Việt Trì	Tuyên Quang	Sông Lô	Phú Thọ, Tuyên Quang	106,0	1,2	30	-	-	S/R	-	-
N10	Phả Lại	Đa Phúc	Sông Cầu, Sông Công	Bắc Ninh, Bắc Giang, Thái Nguyên	88,0	1,4	20	-	-	S	-	-
N11	Phả Lại	A Lu	Sông Thương	Bắc Giang	33,0	1,5	30	180	-	S	-	-
N12	Ninh Bình	Thanh Hoá										

Vật cản: B là có (các) cầu.
 Đáy sông: S là đáy cát, R là đáy đá.
 Bảo hiệu dẫn luồng: B là có (các) phao.
 Nạo vét: "+" là thực hiện công tác nạo vét từ 2002 đến 2005

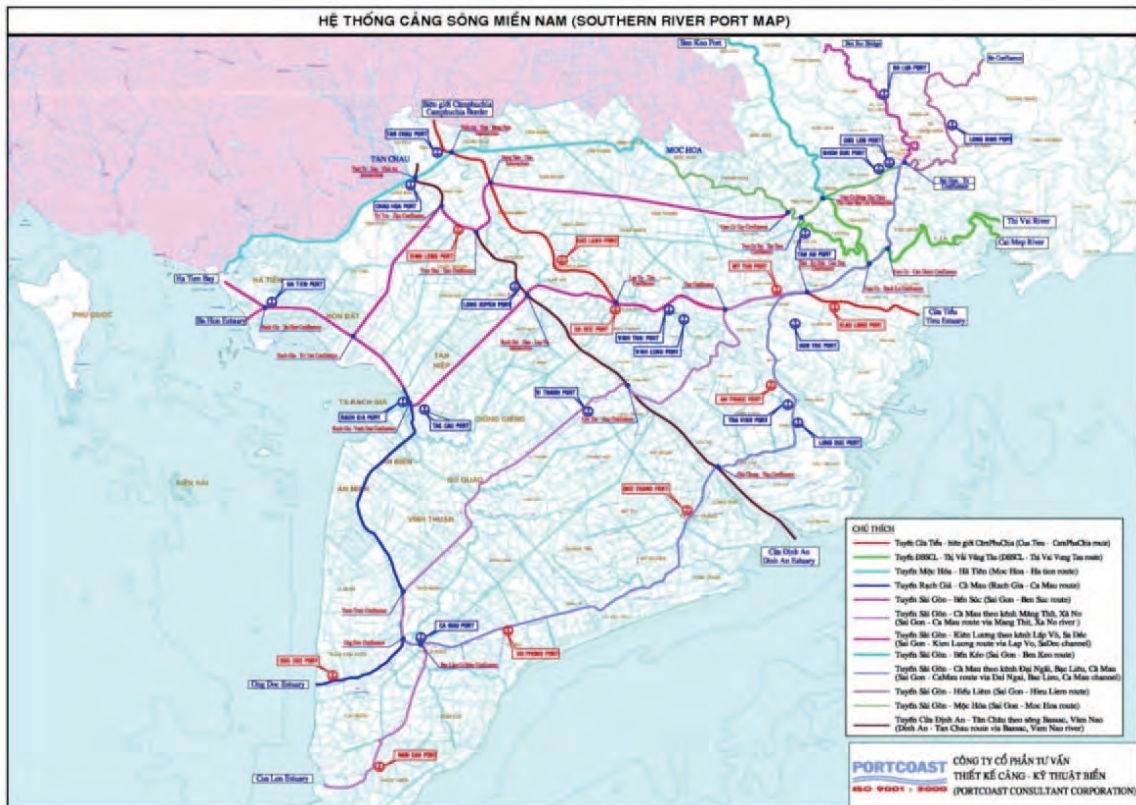
Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Hình 2.1.4 Các tuyến ĐTNĐ miền Bắc



Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS II

Hình 2.1.5 Các tuyến ĐTNĐ miền Trung



Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS II

Bảng 2.1.3 Các tuyến chính tại miền Nam

	Tuyến			Vị trí	Chiều dài (Km)	Kích thước			Vật cản
	Từ	Đến	Qua			Sông/Kênh	Chiều sâu (m)	Chiều rộng (m)	
S1	Cửa Tiểu	Hồng Ngự		Sông Tiền	227,0	4,0	90	-	B
S2	Cửa Định An	Tân Châu		Sông Hậu	235,0	-	3	80	B
S3	Sài Gòn	Cà Mau	Kênh Xà No	Kênh Đồi, Kênh Ông Lớn, Kênh Cây Khô, Sông Cần Giuộc, Kênh Nước Mặn, sông Vàm Cỏ, Kênh Rạch La, Kênh Chợ Gạo, Kênh Kỳ Hôn, Sông Tiền, kênh Chợ Lách, sông Cổ Chiên, Sông Mang Thít, Kênh Trà Ôn, Sông Hậu, Sông Cần Thơ, Kênh Xà No, Kênh Cái Nhật, kênh Cái Tu, Kênh Tat Cay Tram, Kênh Ngã Ba Đình, sông Trèm, sông Ông Đốc, sông Tát Thu, sông Gành Hào.	341,0	2,7	20		B
S4	Sài Gòn	Kiến Lương	Kênh Lấp Vò	Kênh Đồi, Kênh Ông Lớn, Kênh Cây Khô, Sông Cần Giuộc, Kênh nước mặn, Sông Vàm Cỏ, Kênh Rạch La, Kênh Chợ Gạo, Kênh Kỳ Hôn, Sông Tiền, Kênh Sa Đéc, Kênh Lấp Vò, Sông Hậu, Kênh Rạch Soi (Hậu Giang), kênh Vành Đai, Kênh Rạch Giá (Hà Tiên), kênh Bà Hón	319,0	2,2	22		B
S5	Sài Gòn	Bến Súc	Sông SG	Sông Sài Gòn	132,5	1,0	35	250	B
S6	Sài Gòn	Bến Kéo	Sông Vàm Cỏ Đông	Sông Sài Gòn, Sông Nhà Bè, Sông Soài Rạp, Sông Cần Giuộc, Kênh Nước Mặn, Sông Vàm Cỏ, Sông Vàm Cỏ Đông	154,7	6,1	80	205	B
S7	Sài Gòn	Mộc Hóa	Sông Vàm Cỏ Tây	Sông Sài Gòn, Sông Nhà Bè, Sông Soài Rạp, Sông Cần Giuộc, Kênh Nước Mặn, Sông Vàm Cỏ, Sông Vàm Cỏ Tây	129,7	3,7	80	250	B
S8	Sài Gòn	Cà Mau	Ven biển		380,4	1,0	16	-	B
S9	Sài Gòn	Kiến Lương	Đồng Tháp Mười	Kênh Tê, Kênh Đồi, Sông Bến Lức, Sông Vàm Cỏ Đông, Kênh Thủ Thừa, Sông Vàm Cỏ Đông, Kênh Tháp Mười, Kênh Lagrange, Kênh Đông Tiên, sông Tiền, Sông Vàm Nao, sông Hậu, Kênh Tri Tôn (Hậu Giang), Kênh Rạch Giá (Hà Tiên).	337,2	1,9	20	-	B
S10	Mộc Hóa	Hà Tiên		Sông Vàm Cỏ Tây, Kênh Hồng Ngự- Vĩnh Hưng, Kênh Vĩnh An, Kênh Vĩnh Tế	183,5	-	-	-	-
S11	Sài Gòn	Hiếu Liêm	Sông Đồng Nai	Sông Đồng Nai, sông Sài Gòn	98,8	0,6	18	220	B
S12	Kênh Phước Xuyên	Kênh 28		Kênh Phước Xuyên, Kênh số 4 bis, Kênh Tu Moi, Kênh số 28	91,5	1,2	20	-	
S13	Rạch Giá	Cà Mau			91,4	2,3	30	400	B
S14	ĐB sông Cửu Long	Vũng Tàu, Thị Vải	A		60,5	1,6	40	150	B
S14'	ĐB sông Cửu Long	Vũng Tàu, Thị Vải	B		58,2				

Hạn chế: B nghĩa là có cầu

Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS II

2.2. Phân cấp kỹ thuật

Để hướng dẫn công tác quy hoạch, quản lý và phát triển đường thủy nội địa, chính phủ vừa thông qua hệ thống phân loại dựa trên kích thước luồng và các loại phương tiện đường thủy tương ứng. Ban đầu, hệ thống phân loại có sáu (6) cấp cho tất cả các tuyến đường thủy. Sau đó các tuyến được sửa đổi dựa trên những khác biệt về kỹ thuật ở miền Nam và Bắc, một bản sơ thảo được trình bày trong Bảng 2.2.1. Tương ứng với hệ thống phân loại này là các kích cỡ tàu có thể đi lại trên sông trong Bảng 2.2.2.

Bảng 2.2.1 Phân cấp kỹ thuật

Cấp	Đặc điểm đường thủy nội địa					Kích tối thiểu của thân tàu			Khẩu độ cầu		Tĩnh không		Độ sâu lấp đặt dây cáp/đường ống chôn dưới đất	
	Sông		Kênh		Bán kính	Chiều dài	Chiều rộng	Chiều sâu			Cầu	Dây điện		
	Sâu	Rộng	Sâu	Rộng					Kênh	Sông				
	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)		
I-miền Bắc	>3,4	>125	>4,0	>80	>600	145,0	12,5	3,8	>75	>120	11	12+Δ H	2,0	2,0
I-miền Nam	>3,4	>125	>4,0	>80	>450	100,0	12,5	3,8	>75	>120	11	12+Δ H	2,0	2,0
II- miền Bắc	2,5- 3,4	40- 125	3,1- 3,9	70- 80	500- 600	145,0	12,5	3,4	>75	>120	9,5	12+Δ H	2,0	2,0
II- miền Nam	3,0- 3,4	50- 125	3,7- 3,9	35- 80	400- 450	100,0	12,5	3,5	>75	>120	9,5	12+Δ H	2,0	2,0
III- miền Bắc	2,0- 2,4	35- 40	2,5- 3,0	30- 40	350- 500	120,0	10,5	3,3	>28	>38	7	12+Δ H	1,5	1,5
III- miền Nam	2,8- 3,0	35- 50	3,3- 3,6	25- 35	300- 400	95,0	10,5	3,4	>33	>48	7 (6)	12+Δ H	1,5	1,5
IV- miền Bắc	1,6- 1,9	25- 35	2,0- 2,4	20- 30	100- 350	85,0	10,5	2,2	>24	>33	6(5)	7+Δ H	1,5	1,5
IV- miền Nam	2,2- 2,8	20- 35	2,6- 3,2	15- 25	70- 300	75,0	9,5	2,7	>24	>33	6(5)	7+Δ H	1,5	1,5
V- miền Bắc	1,4- 1,5	12- 25	1,8- 1,9	10- 20	60- 100	26,0	6,0	1,8	>15	>24	4(3,5)	7+Δ H	1,5	1,5
V- miền Nam	1,3- 2,2	14- 20	1,6- 2,5	10- 15	60- 70	18,0	5,5	1,9	>15	>19	4(3,5)	7+Δ H	1,5	1,5
VI- miền Bắc	0,9- 1,3	<12	0,9- 1,7	10	<60	13,0	4,0	1,3	>10	>11	3 (2,5)	7+Δ H	1,5	1,5
VI- miền Nam	0,9- 1,2	<14	1,0- 1,5	<10	<60	12,0	4,0	1,3	>10	>13	3 (2,5)	7+Δ H	1,5	1,5

Chú thích:

X-miền Bắc: Cấp x cho đường thủy nội địa của miền Bắc

X-miền Nam: Cấp x cho đường thủy nội địa của miền Nam

Đường nhánh an toàn Δ H được quy định theo Nghị định số 54/1999/NĐ-CP của Thủ tướng Chính phủ ban hành ngày 8 tháng 7 năm 1999 về bảo vệ mạng lưới điện cao thế

Độ sâu lấp đặt cáp/đường ống nước: là độ sâu dưới đáy thiết kế của luồng tàu theo quy hoạch. Giá trị trong () được áp dụng trong trường hợp có phê duyệt của cơ quan có thẩm quyền

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Bảng 2.2.2 Đội tàu sông phân theo cấp đường thủy

Cấp	Tàu tự hành				Tàu kéo đẩy đẩy				Tàu biển, tàu sông			
	Trọng tải	Chiều dài	Chiều rộng	Mớn nước	Trọng tải	Chiều dài	Chiều rộng	Mớn nước	Trọng tải	Chiều dài	Chiều rộng	Mớn nước
	(tấn)	(m)	(m)	(m)	(tấn)	(m)	(m)	(m)	(ton)	(m)	(m)	(m)
		50%/90%	50%/90%	50%/90%		50%/90%	50%/90%	50%/90%		50%/90%	50%/90%	50%/90%
Đặc biệt									>1000	>49	>9,0	>2,85
I- miền Bắc	601- 1050	49/52	8,8/9,5	2,5/3,1	4*400/600	121/132	20,0/22,0	1,85/2,70	600- 1050	49/52	9,0/10,0	2,85/3,10
I- miền Nam		44/50	9,0/10,0	2,85/3,1		87/92	20,6/22,0	2,55/2,80				
II- miền Bắc	301- 600	44/47	7,50/8,50	2,10/2,60	4*400/600	121/132	20,0/22,0	1,85/2,70				
II- miền Nam		39/42	7,70/8,80	2,50/2,75		87/92	20,6/22,0	2,55/2,80				
III- miền Bắc	101- 300	34/40	6,00/7,30	1,70/2,00	2*200/250/400	104/108	7,0/8,5	1,50/2,70				
III- miền Nam		25/36	6,50/7,50	2,15/2,55		80/87	8,5/9,4	2,30/2,80				
IV- miền Bắc	51- 100	27/30	4,80/6,00	1,35/1,60	2*100	71/79	6,0/9,0	1,10/1,20				
IV- miền Nam		18/22	5,10/5,80	1,80/2,10		54/68	6,10/8,00	1,20/1,60				
V- miền Bắc	10-50	19/24	4,00/5,20	1,20/1,40								
V- miền Nam		14/16	3,40/4,40	1,05/1,50								
VI- miền Bắc	<10	12/18	1,90/3,00	0,55/0,85								
VI- miền Nam		11/13	2,30/2,70	0,65/0,85								

Nguồn: Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp kỹ thuật cho đường thủy nội địa (dự thảo), Cục Đường thủy Việt Nam, Hà Nội 2007

2.3. Cảng và bến thủy nội địa

1) Khái quát

Mạng lưới đường sông có hơn 7.189 cảng và bến thủy nội địa các loại: 126 cảng sông tổng hợp (trong đó 122 cảng hiện đang hoạt động), 4.809 bến bốc xếp hàng hoá (3.484 bến có giấy phép), và 2.348 cảng bến khách sông (1.005 có giấy phép). Do ngày càng có nhiều khu công nghiệp mọc lên dọc các bờ sông nên các cảng và bến có thiết kế đơn giản và chi phí thấp cũng tăng lên nhanh chóng. Mặc dù các bến tàu này tiện lợi cho người chủ sở hữu, nhưng chúng lại gây cản trở tới khai thác vận tải và sự an toàn của tàu bè. Ngoại trừ một số cảng và bến, lượng hàng hoá thông qua ở nhiều cảng nhìn chung vẫn thấp so với năng lực đáp ứng.

Những bến cảng nhỏ do các công ty địa phương khai thác xuất hiện ở nhiều khu vực nông thôn – chỉ một số ít trong đó nằm dưới sự quản lý của chính quyền địa phương. Kiểm soát các hoạt động này còn gặp nhiều khó khăn – do chính quyền không có đủ nguồn lực và thói quen muốn sử dụng nguồn lực tự nhiên sẵn có. Miễn là theo các quy ước trên sông, thì họ có thể vì lợi ích mà không tuân thủ theo quy định.

2) Hệ thống cảng đường thủy nội địa

(1) Các loại cảng dựa trên mục đích sử dụng và quy mô

Về quản lý hành chính, các cảng đường thủy nội địa và bến thủy nội địa được phân loại như trong Bảng 2.3.1. Số lượng các cảng đăng ký và bến thủy nội địa khác được liệt kê trong Bảng 2.3.2.

Bảng 2.3.1 Các loại Cảng/bến

Hệ thống cảng	Bến	Các cảng/bến thủy nội địa khác
- Công cộng	- Công cộng	Cảng cá
- Chuyên dùng	- Chuyên dùng	Quốc phòng, an ninh công cộng

Dựa trên Điều 13(1) Luật Giao thông Đường thủy Nội địa

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Bảng 2.3.2 Số lượng các Cảng/Bến thủy nội địa có đăng ký

Đơn vị	Số lượng cảng và bến			Số lượng cảng và bến có giấy phép			Số lượng cảng và bến không có giấy phép			% không có
	Tổng	Cảng	Bến	Tổng	Cảng	Bến	Tổng	Cảng	Bến	
	2915	90	2825	2072	87	1985	843	3	840	71%

Nguồn: Trang chủ VIWA

(2) Các cảng chính ở miền Bắc

Có 11 cảng/bến thủy nội địa chính tại miền Bắc (Hình 2.3.1), đó là:

- (i) Cảng hàng hoá: Cảng Hà Nội (Hà Nội), Cảng Khuyến Lương (Hà Nội), Cảng Việt Trì (Phú Thọ), Cảng Ninh Bình (Ninh Bình), Cảng Ninh Phúc (Ninh Bình), Cảng Hoà Bình (Hoà Bình), Cảng Đa Phúc (Thái Nguyên), Cảng Phù Đổng (Hà Nội/đang xây dựng)

(ii) Cảng hành khách: Cảng Hà Nội (Hà Nội), Cảng Hải Phòng (Hải Phòng), Cảng Hạ Long (Quảng Ninh)

Các cảng sau đây được phân loại là cảng địa phương do chúng đóng vai trò phục vụ lưu lượng vận tải địa phương và do chính quyền địa phương quản lý:

(iii) Cảng hàng hoá: Chèm (Hà Nội), Bắc Hà Nội (Hà Nội), Chu Phan (Vĩnh Phúc), Đức Bác (Vĩnh Phúc), Triều Dương (Hưng Yên), Bình Minh (Hưng Yên), Sơn Tây (Hà Nội), Hồng Vân (Hà Nội), Nam Định (Nam Định), Tân Đệ (Thái Bình), Như Trác (Hà Nam), Đáp Cầu (Bắc Ninh), A Lữ (Bắc Giang), Đức Long (Bắc Ninh), Bến Hồ (Bắc Ninh), Kênh Vàng (Bắc Ninh), Cống Cầu (Hải Dương), Sở Dầu (Hải Phòng), Văn Phú (Yên Bái), Phú Thọ - An Đạo (Phú Thọ), Tuyên Quang (Tuyên Quang), Lục Cầu (Lào Cai), Tạ Bú (Sơn La), Tạ Học (Sơn La), Văn Yên (Sơn La), Ba Cấp (Hòa Bình), Bến Ngọc (Hòa Bình)

(iv) Cảng hành khách: Hưng Yên (Hưng Yên), Thái Bình (Thái Bình), Cát Bà (Quảng Ninh)

(3) Các cảng chính miền Nam

Miền Nam có 18 cảng hàng hoá và 16 cảng hành khách được đưa vào danh sách phát triển (Hình 2.3.2), đó là:

(i) Cảng hàng hoá: Phú Định (Tp.HCM), rạch Ông Lớn (TpHCM), Nhơn Đức (TP. HCM), Long Bình (Tp. HCM), Long Bình Tân (Dong Nai), Bà Rịa (Bình Dương), Bà Rịa – Vũng Tàu, Bến Kéo (Tây Ninh), Tân An mới (Long An), Long Đức (Trà Vinh), Giao Long (Bến Tre), An Phước (Vĩnh Long), Vị Thanh XD mới (Hậu Giang), Tân Châu XD mới (An Giang), Bình Long (An Giang), Tắc Cậu (Kiên Giang), Hộ Phòng XD mới (Bạc Liêu), Ông Đốc XD mới (Cà Mau),

(ii) Cảng hành khách: Cầu Đá (BR-VT), Tân An (Long An), Mỹ Tho (Tiền Giang), Cao Lãnh (Đồng Tháp), Trà Vinh (Trà Vinh), Vĩnh Long (Vĩnh Long), Bến Tre (Bến Tre), Long Xuyên (An Giang), Châu Đốc (An Giang), Rạch Giá (Kiên Giang), Hà Tiên (Kiên Giang), Sóc Trăng (Sóc Trăng), Bạc Liêu (Bạc Liêu), Cà Mau (Cà Mau), Năm Căn (Cà Mau), Ông Đốc (Cà Mau)

(iii) Tại miền Nam, các cảng Cao Lãnh, Long Xuyên và Vĩnh Long và một số cảng khác được xếp vào cảng biển.

(4) Các cảng chính miền Trung

Quy mô giới hạn của VTĐTNĐ tại miền Trung cũng đồng nghĩa với việc có ít cảng hơn, chủ yếu là cảng địa phương, và chỉ có cảng hàng hoá. Các cảng đó là: Hộ Độ XD mới (Hà Tĩnh), Đông Hà (Quảng Trị), Đò Lèn (Thanh Hóa), Quảng Phúc (Quảng Bình) Quảng Thuận (Quảng Bình) và Hội An (Quảng Nam)

Hình 2.3.1 Các cảng sông miền Bắc



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Hình 2.3.2 Các cảng sông miền Nam



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

(5) Tiêu chuẩn kỹ thuật cho cảng

Cục Đường thủy nội địa Việt Nam (VIWA) đã đề ra các thông số kỹ thuật cần tuân thủ trong quá trình chuẩn bị quy hoạch và thiết kế các cảng hàng hoá, cảng hành khách, bến hàng hoá và bến hành khách.

Sáu cấp cảng sông (như trong Bảng 2.3.3) cơ bản nhằm phục vụ vận tải hàng hoá xuất phát từ những yếu tố sau:

- (i) Quy mô kết cấu hạ tầng (kích thước cầu tàu, nhà kho, bãi chứa hàng, và các công trình tiện ích)
- (ii) Kích thước và loại tàu thuyền có thể cập cảng (về DWT và mớn nước)
- (iii) Năng lực thông qua hàng năm của cảng (tính bằng tấn hàng hoá mỗi năm)

Các tiêu chí kỹ thuật tương tự được sử dụng để phân loại cảng hành khách, ngoại trừ tiêu chí năng lực thông qua được dựa trên số lượng hành khách thay vì tấn hàng hoá (Bảng 2.3.4).

Bảng 2.3.3 Phân cấp kĩ thuật của Cảng Hàng hóa

Cấp	Phạm vi	Quy mô, loại hình tàu	Công suất
I-A	Bến BTCT hoặc bến bằng thép; Kho hàng, bãi hàng và công trình hỗ trợ;	Tàu ≥ 1.500 DWT hoặc Mớn nước > 3,5m	>1,5 triệu tấn
I-B	Bến BTCT hoặc bến bằng thép; Kho hàng, bãi hàng và công trình hỗ trợ;	Tàu ≥ 1.000 DWT hoặc Mớn nước > 3,0m	1,5 ÷ 1 triệu tấn
II-A	Bến BTCT hoặc bến bằng thép; Kho hàng, bãi hàng và công trình hỗ trợ;	Tàu ≥ 600 DWT hoặc Mớn nước > 2,5m	>1 triệu tấn
II-B	Bến BTCT hoặc bến bằng thép; Kho hàng, bãi hàng và công trình hỗ trợ;	Tàu ≥ 400 DWT hoặc Mớn nước > 2,0 m	500 ÷ 1 triệu tấn
III-A	Bến BTCT hoặc bến bằng thép; Kho hàng, bãi hàng và công trình hỗ trợ;	Tàu ≥ 300 DWT hoặc Mớn nước ≥ 1,5m	>500.000 tấn
III-B	Bến BTCT hoặc bến bằng thép; Kho hàng hoặc bãi hàng	Tàu < 300 DWT hoặc Mớn nước < 1,5 m	200.000 ÷ 500.000 tấn
IV-A	Bến BTCT hoặc bến bằng thép; Kho hàng hoặc bãi hàng	Tàu ≥ 200 DWT hoặc Mớn nước ≥ 1,0 m	>200.000 tấn
IV-B	Bến BTCT hoặc bến bằng thép; Kho hàng hoặc bãi hàng	Tàu < 200 DWT hoặc Mớn nước < 1,0 m	<200.000 tấn

Nguồn: Quy định về Phân cấp Kỹ thuật của ĐTNĐ, Cục Cảng và bến thủy nội địa, Hà Nội 2007 (Dự thảo).

Bảng 2.3.4 Phân cấp kĩ thuật cảng hành khách

Cấp	Phạm vi	Quy mô, loại hình tàu	Công suất (hành khách/năm)
1	Bến khách BTCT và nhà chờ, trung tâm điều khiển và các hệ thống dịch vụ khác	Tàu với công suất 300 khách hoặc Mớn nước >2,5m	>500.000 khách/năm
2	Bến khách BTCT và nhà chờ, trung tâm điều khiển và các hệ thống dịch vụ khác	Tàu với công suất ≥ 200 khách hoặc Mớn nước >2,0m	300.000÷500.000 khách/năm
3	Bến khách BTCT và nhà chờ, phòng vé và trung tâm điều khiển	Tàu với công suất ≥ 100 khách hoặc Mớn nước >1,5m	200.000 ÷ 300.000 khách/năm
4	Bến khách BTCT và nhà chờ và phòng vé	Tàu với công suất > 70 khách hoặc Mớn nước >1,0 m	100.000÷200.000 khách/năm
5	Bến khách BTCT và nhà chờ	Tàu với công suất < 70 khách hoặc Mớn nước <1,0m	<100.000 khách/năm

Nguồn: Quy chuẩn Kỹ thuật về Phân cấp Kỹ thuật Đường thủy nội địa, Cảng và Bến khách (bản dự thảo), Cục Đường thủy nội địa Việt nam, Hà Nội 2007.

Đơn giản hơn trong việc xây dựng và sử dụng cảng, một bến tàu hàng hoá hoặc hành khách phải tuân thủ một loạt các tiêu chuẩn định tính đó là:

- (i) Bến hàng hoá phải nằm bên ngoài hành lang bảo vệ sông và khu vực cấm xây dựng theo quy định hiện hành.
- (ii) Bến phải nằm trên vị trí có địa hình ổn định, thủy văn ổn định và không có nguy cơ sạt lở.
- (iii) Có đủ số neo để giữ an toàn cho tàu bè, và được trang bị các thiết bị tín hiệu và ánh sáng cho hoạt động vào ban đêm.
- (iv) Vị trí hệ thống cầu tàu hoặc bến tàu phải phù hợp với trang thiết bị được vận hành trên cầu tàu hoặc bến tàu.

Ngoài ra, bến hàng hoá còn phải được cung cấp trang thiết bị để xếp dỡ hàng hoá; và bến hành khách phải được trang bị nhà chờ có mái che, phòng vé, nhà vệ sinh và công ra/vào thuận tiện.

2.4. Hiệu quả hoạt động ngành vận tải thủy nội địa

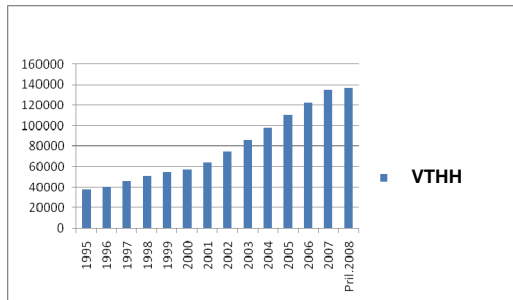
1) Vận tải bằng đường thủy

(1) Dữ liệu chính thức về hàng hoá và hành khách

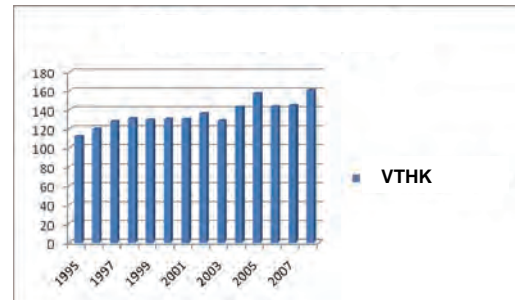
Các số liệu thống kê được công bố về vận tải thủy nội địa (ĐTND) cho thấy khối lượng hàng hoá, hành khách gia tăng đều đặn từ năm 1995 đến 2008 (Xem Hình 2.4.1) trên toàn quốc. Khối lượng hàng hoá tăng đạt 137,2 triệu tấn vào năm 2008, tương đương với tỉ lệ gia tăng bình quân hàng năm đạt 11,2% từ năm 1995. Khối lượng hành khách tăng giảm thất thường vào năm 2003 rồi tăng lên 160,5 triệu hành khách năm 2008. Tuy nhiên, khảo sát thực tế do VITRANSS2 thực hiện ước đạt 234 triệu tấn (gấp 1,7 lần số liệu thống kê) vào năm 2008. Sự khác biệt về kết quả dự báo này có thể do số liệu thống kê của TCTKVN được lấy từ khối lượng vận tải qua cảng chính (có thể không bao gồm tất cả các cảng và bến nhỏ), trong khi ước tính của VITRANSS2 dựa trên lưu lượng giao thông trên sông. Tuy nhiên, xu hướng đó giúp bổ sung thông tin.

Hình 2.4.1 Khối lượng hàng hoá và hành khách

Khối lượng vận tải hàng hoá
bằng đường thủy nội địa (triệu tấn)



Khối lượng vận tải hành khách bằng đường thủy
nội địa (nghìn người)



Nguồn: Số liệu thống kê trong SYB 2008.

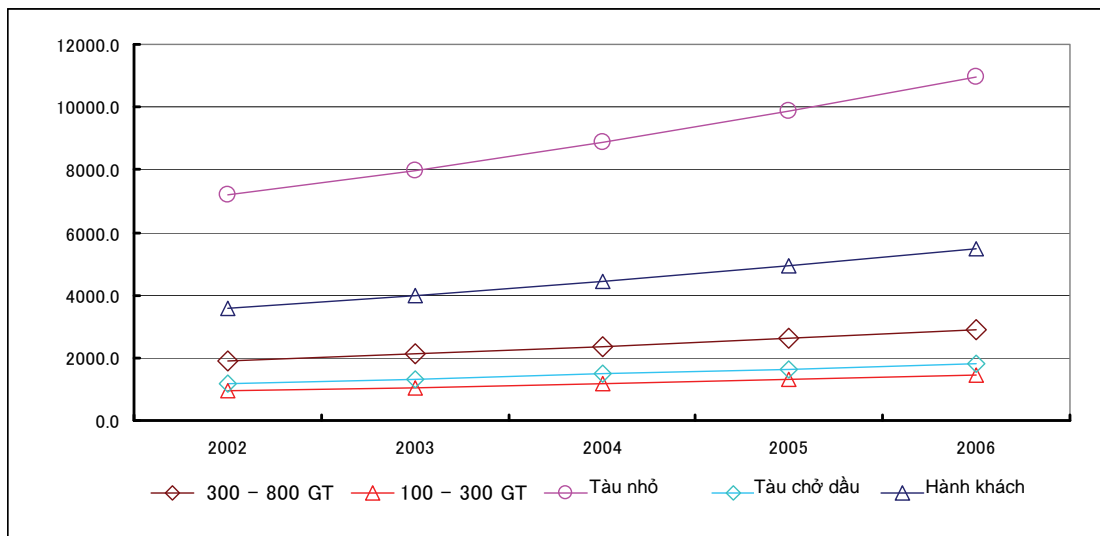
Về phân bố khối lượng vận chuyển theo vùng, miền Nam chiếm gần 60% khối lượng hàng hoá của cả được chuyên chở bằng đường thủy, sau đó là miền Bắc với 33%. Khu vực miền Trung chỉ chiếm chưa đầy 9% lượng hàng hoá được vận chuyển bằng đường thủy.

(2) Vận tải qua biên giới

Nhờ việc gia tăng trong thương mại qua biên giới tại đồng bằng sông Cửu Long, nên lưu lượng giao thông qua biên giới bằng VTĐTND đã tăng trưởng nhẹ. Hình 2.4.2 cho thấy số lượng và chủng loại tàu sông qua biên giới Campuchia-Việt Nam và Hình 2.3-3 chỉ ra các tàu biển. Hàng hoá chính được vận chuyển bằng ĐTND là dầu, xi măng và các sản phẩm thép từ Việt Nam và gỗ, quần áo từ Campuchia.

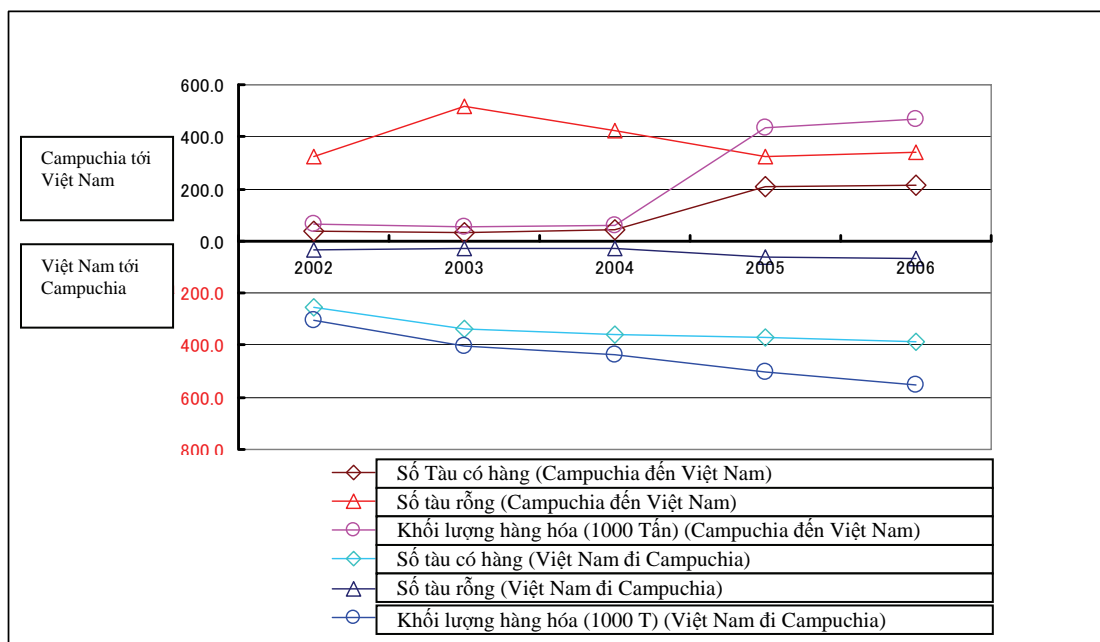
Cho đến nay vẫn chưa có khối lượng vận tải qua biên giới đáng kể nào khác bằng ĐTND tại Việt Nam; cụ thể chưa có vận tải ĐTND giữa Trung Quốc và Việt Nam tại Lào Cai.

Hình 2.4.2 Vận tải qua biên giới bằng tàu sông



Nguồn: CĐT VN

Hình 2.4.3 Lưu lượng vận tải qua biên giới bằng tàu biển



Nguồn: CĐT VN

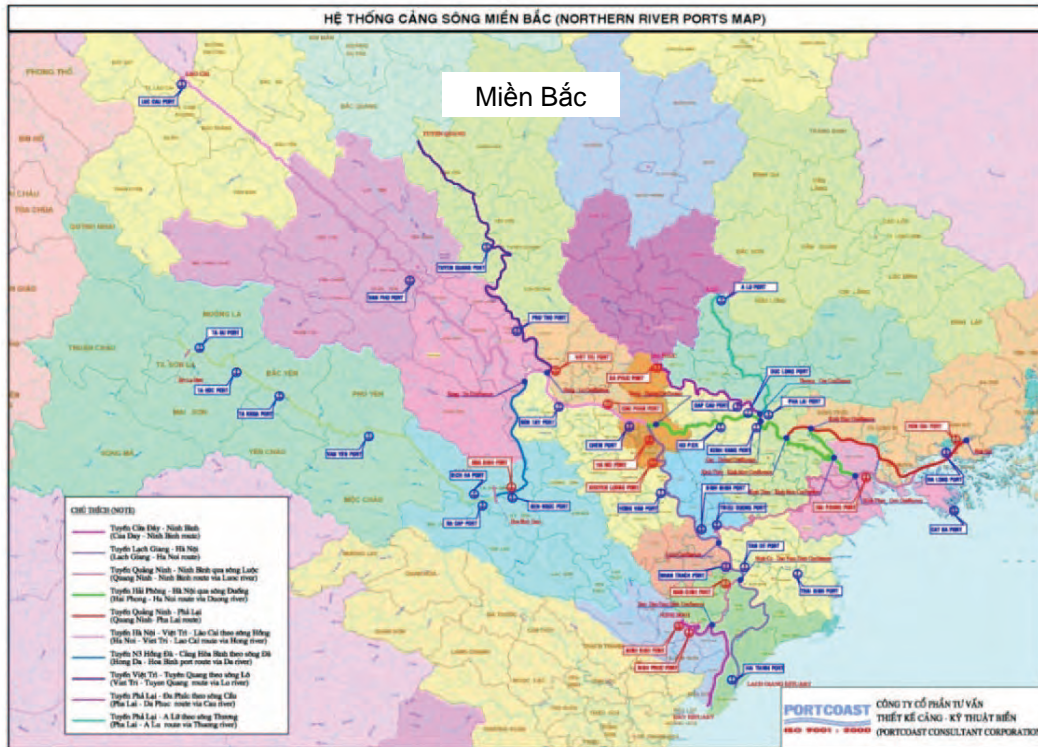
(3) Khảo sát thực địa

Các cuộc điều tra vận tải được thực hiện trong nghiên cứu VITRANSS 1999 (40 trạm được điều tra) và Nghiên cứu VITRANSS tiếp theo năm 2005 (18 trong số các trạm năm 1999 và một trạm mới). Để thu thập thông tin về vận tải đường thủy nội địa, các trạm năm 1999 được khảo sát lại và một điểm khảo sát mới được bổ sung trên tuyến qua biên giới giữa Việt Nam và Cambodia dọc theo Sông Tiền trong tổng số 41 trạm).

Đếm phương tiện đường sông (tàu sông) (2 ngày, 14 giờ khảo sát mỗi ngày) tại mỗi trạm và phỏng vấn OD cũng được thực hiện (1 ngày, 14 giờ khảo sát mỗi ngày) tại 16 trạm bao gồm trạm qua biên giới. Phỏng vấn OD được thực hiện với sự hỗ trợ của cảnh sát đường sông, tại đó các tàu sông ghé lại để phỏng vấn thuyền trưởng. Tổng số 1.268 tàu sông được khảo sát – để cho ra kết quả lưu lượng tàu sông, mô hình OD, đặc điểm tải trọng và đặc điểm tàu.

Kết quả của các cuộc khảo sát gần đây do VITRANSS2 thực hiện so với kết quả của khảo sát năm 1999 và 2005 được trình bày trong Hình 2.4.4. Các kết quả cho thấy rằng nhìn chung lưu lượng vận tải ĐTNĐ đã và đang tăng lên. Tuy nhiên, lưu lượng tàu sông ở một số bến lại giảm đáng kể – đặc biệt là ở miền Nam. Nguyên nhân chính là do một tuyến đường quốc lộ đã hoàn thành khiến người dân chuyển phương thức đi lại.

Hình 2.4.4 Lưu lượng phương tiện đường thủy nội địa (tàu sông)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

(4) Những điểm khác biệt trong đặc điểm VTĐTNĐ giữa miền Bắc và Nam

Ở miền Bắc, đội tàu cơ bản là các tàu tự hành trong khi ở miền Nam đội tàu đa dạng hơn nhiều. Đây chính là điều phản ánh sự khác biệt về đặc điểm của các luồng tuyến sông. Những đoạn sông có cấp kỹ thuật cao hơn có thể đáp ứng các đơn vị vận tải với mức linh hoạt cao hơn trong việc vận dụng những loại tàu phù hợp với yêu cầu của thị trường, thay vì bị bó hẹp trong những hạn chế của sông, kênh.

Đặc điểm chính về hệ thống VTĐTNĐ miền Bắc như sau:

- (i) Vận tải đường thủy từ phía tây Hà Nội hầu hết chờ hàng xuôi dòng và chiều về không có hàng (rỗng) trong khi các phương tiện từ Quảng Ninh/Hải Phòng chờ hàng đi ngược dòng và chiều về không có hàng;
- (ii) Hành lang chính là Phú Thọ – Hà Nội – Hải Dương – Hải Phòng/Quảng Ninh;
- (iii) Phương tiện thủy nội địa quanh khu vực Quảng Ninh tương đối lớn nhưng lại rất nhỏ ở những khu vực thượng nguồn;
- (iv) Hàng hoá chủ yếu là than và quặng, vật liệu xây dựng, và xi măng; và
- (v) Các luồng hàng hóa tập trung về trung tâm đồng bằng sông Hồng với các hành lang VTĐTNĐ chính chủ yếu xuất phát từ Hải Phòng/Quảng Ninh và Phú Thọ.

Đặc điểm chính về hệ thống VTĐTNĐ miền Nam như sau:

- (i) Vận tải đa chiều, khiến cho các tàu thuyền VTĐTNĐ có hệ số chất tải tương đối cao;
- (ii) Vận tải ĐTNĐ tập trung nhiều hơn tại khu vực nhỏ quanh TP HCM và Tiền Giang/Bến Tre;
- (iii) Phương tiện vận tải thủy nội địa tại đồng bằng sông Cửu Long nhỏ hơn, còn phương tiện vận tải thủy nội địa dọc theo khu vực ngoại vi TP HCM lớn hơn;
- (iv) Tại miền Nam, hàng hoá bao gồm nhiều chủng loại đa dạng; và
- (v) Trung tâm thu hút hàng hoá là TP HCM và Tiền Giang/Bến Tre.

2) Đội tàu hiện tại

Theo số liệu của Cục Đăng kiểm Việt Nam, kể từ cuối năm 2006 tổng số phương tiện vận tải thủy nội địa đăng ký là 86.461 – bao gồm 72.151 tàu hàng (khoảng 70 tấn/tàu) và 14.310 tàu khách (tổng sức chở là 322.221 ghế tương đương với 22 ghế mỗi tàu). Mặt khác, theo số liệu của Ban Chỉ đạo tổng điều tra phương tiện ĐTNĐ (tháng 5/2007), hiện còn 700.000 tàu sông – với sức chở trung bình từ 1-10 tấn mỗi tàu và phần lớn là các phương tiện gia dụng.

Thông tin hiện có về chất lượng đội tàu như sau: Tốt 25%; trung bình 61.6%, kém 13%. Tuổi thọ trung bình của đội tàu là 12 năm; số có tuổi thọ dưới 10 năm chiếm 76%, 10-15 năm chiếm 13%, 15-20 năm chiếm 7.2%, và trên 20 năm chiếm hơn 3%.

Có một số doanh nghiệp nhà nước hoạt động trong lĩnh vực đóng và sửa chữa tàu như các doanh nghiệp trực thuộc VINASHIN, các đơn vị trực thuộc các Bộ, ngành, các địa phương cũng như các hợp tác xã và đơn vị tư nhân. Các doanh nghiệp này dường như vẫn đang phát triển, nhưng tỉ lệ nội địa hoá vẫn còn thấp do động cơ và một số phụ tùng, linh kiện quan trọng đều phải nhập khẩu. Các đơn vị đóng tàu tư nhân không chịu thua thiệt và có thể cạnh tranh bình đẳng.

3) An toàn trên đường thủy

Tỉ lệ tai nạn trong chuyên ngành VTĐTNĐ thấp với chưa đến 400 vụ tai nạn được thống kê hàng năm kể từ năm 2001 và số người chết ít hơn 300 người mỗi năm. Cho dù số vụ tai nạn ĐTNĐ thấp, nhưng thiệt hại về người và của rất đáng được quan tâm. Nguyên nhân chính dẫn đến tai nạn là do lỗi của người điều khiển phương tiện và chất lượng tàu thuyền không tốt. Phần lớn các vụ tai nạn xảy ra tại các bến đò ngang vào các mùa mưa bão nơi việc chấp hành luật lệ giao thông đường thủy còn kém.

Bảng 2.4.1 Tai nạn giao thông, năm 2006

Phương thức	Tai nạn	%	Số người chết	%	Số người bị thương	%
Đường bộ	14.161	96,16	12.373	96,99	11.097	98,31
Đường sắt	292	1,98	136	1,07	158	1,40
ĐTNĐ	215	1,46	210	1,65	18	0,16
Vận tải biển	59	0,40	38	0,29	13	0,13
Tổng	14.727	100,00	12.757	100,00	11.288	100,00

Nguồn: Điều chỉnh, bổ sung quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020.

Các thiết bị hỗ trợ dẫn luồng hiện đang được cải thiện, nhưng việc bảo trì chúng gặp khó khăn. Số lượng thiết bị báo hiệu hỗ trợ dẫn luồng trên mạng lưới sông khoảng 2 đơn vị/km trên các sông có thể khai thác được.

2.5. Đặc điểm thể chế

1) Cơ sở pháp lý

Luật cơ sở cho vận tải đường thủy nội địa là Luật GTĐTND số 23/2004/QH11 ban hành ngày 15 tháng 6 năm 2004. Luật này gồm 8 chương bao gồm: quy định chung; quy hoạch, xây dựng và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa; phương tiện thủy nội địa; thuyền viên và người lái phương tiện; quy tắc giao thông và báo hiệu của phương tiện; hoạt động của bến, cảng thủy nội địa, cảng vụ và hoa tiêu đường thủy nội địa; vận tải đường thủy nội; và quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa.

Điều 10 quy định về việc quy hoạch ĐTNĐ như sau:

- (i) Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa phải căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch lưu vực sông, các quy hoạch khác có liên quan và nhiệm vụ bảo đảm quốc phòng, an ninh;
- (ii) Các ngành khác khi lập quy hoạch dự án công trình có liên quan đến giao thông đường thủy nội địa, phải có ý kiến tham gia bằng văn bản của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền về GTVT đường thủy nội địa, trừ các công trình phòng chống bão lụt, bảo vệ đê;
- (iii) Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa trên cơ sở đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;
- (iv) Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải chủ trì, phối hợp với các Bộ và UBND các tỉnh có liên quan tổ chức xây dựng và phê duyệt quy hoạch vùng phát triển KCHT GT thủy nội địa trên cơ sở quy hoạch tổng thể đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt;
- (v) Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm lập và phê duyệt quy hoạch chi tiết cho phát triển kết cấu hạ tầng GTVT đường thủy nội địa của các địa phương trên cơ sở quy hoạch vùng phát triển kết cấu hạ tầng GT đường thủy nội địa;
- (vi) Cơ quan có thẩm quyền phê duyệt quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa có trách nhiệm công bố quy hoạch và quyết định việc điều chỉnh quy hoạch.

Một Điều khác trong luật này phân loại đường thủy nội địa thành các phạm trù như sau: (Xem Bảng 2.5.1).

Bảng 2.5.1 Trách nhiệm về đường thủy nội địa

Đường thủy	Trách nhiệm về quản lý và bảo trì
Đường thủy nội địa quốc gia	Bộ Giao thông Vận tải (Cục ĐTNĐ Việt Nam)
Đường thủy nội địa địa phương	Ủy ban Nhân dân các tỉnh và thành phố trực thuộc trung ương
Đường thủy nội địa chuyên dùng	Các tổ chức, cá nhân có đường thủy nội địa.

Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS2

2) Quản lý nhà nước

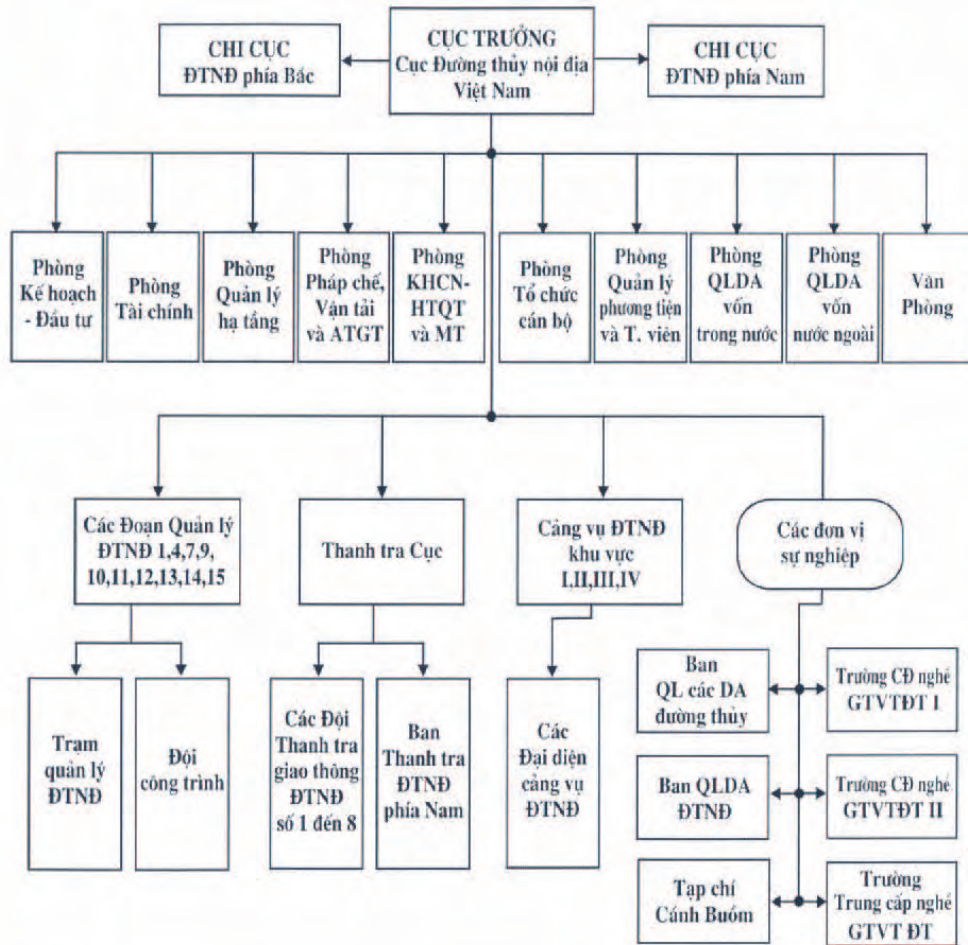
Một trong những cơ quan trực thuộc Bộ Giao thông Vận tải là Cục đường sông Việt Nam/Cục Đường Thủy Nội Địa Việt Nam (Cục ĐTNĐ VN). Cơ quan này chịu trách nhiệm toàn bộ hoạt động của chuyên ngành – từ quy hoạch, chính sách, thực thi luật và các quy định về đường thủy nội địa trên cả nước. Ngoài ra, hai đơn vị trực thuộc Bộ GTVT là Tổng công ty Đường sông miền Bắc và Tổng công ty Đường sông miền Nam.

Ngày 4/12/2008 Bộ trưởng bộ GTVT đã ký quyết định số 27/2008/QĐ-BGTVT quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục ĐTNĐ Việt Nam. Chức năng của Cục ĐTNĐ VN được quy định như sau:

- (i) Chủ trì xây dựng trình Bộ trưởng chiến lược, quy hoạch, kế hoạch dài hạn, 5 năm và hàng năm các chương trình dự án quốc gia, các đề án về phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa và tổ chức thực hiện;
- (ii) Chủ trì xây dựng trình Bộ trưởng Bộ GTVT các dự án luật, pháp lệnh, các văn bản quy phạm pháp luật về giao thông đường thủy nội địa, ban hành theo thẩm quyền các văn bản quản lý chuyên ngành về GTVT thủy nội địa;
- (iii) Xây dựng, trình Bộ trưởng ban hành các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật và quy chế quản lý chuyên ngành về GTVT đường thủy theo quy định của pháp luật;
- (iv) Hướng dẫn thanh tra, kiểm tra và chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch đã được phê duyệt, tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về GTVT đường thủy nội địa;
- (v) Trình Bộ trưởng công bố đóng mở cảng thủy nội địa, vùng đón trả hoa tiêu đối với cảng đường thủy nội địa có tiếp nhận phương tiện của nước ngoài, công bố đóng mở các tuyến vận tải đường thủy nội địa. Thực hiện việc công bố cảng thủy nội địa, cấp giấy phép hoạt động của bến thủy nội địa;
- (vi) Xây dựng trình Bộ trưởng ban hành cơ chế chính sách vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải thủy nội địa và quy định về vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường thủy;
- (vii) Hướng dẫn thực hiện việc đăng ký cũng như vận hành phương tiện thủy nội địa đào tạo, sát hạch, cấp bằng chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện thủy;
- (viii) Thanh kiểm tra các tuyến đường thủy và các điều kiện an toàn trên tuyến, và phối hợp với các cơ quan liên quan và chính quyền tỉnh trong việc bảo vệ dự án thủy nội địa và đảm bảo an toàn;
- (ix) Quản lý hoạt động của các cảng sông trực thuộc trung ương;
- (x) Thực hiện nghiên cứu công nghệ tiên tiến cho vận tải thủy nội địa;
- (xi) Thay mặt Bộ Tài chính quản lý việc thu phí và các phụ phí khác;
- (xii) Khuyến nghị BGTVT đại diện cho quốc gia tham gia các hiệp định, nghị định, và hiệp ước quốc tế về đường thủy nội địa;
- (xiii) Quản lý nhân sự và các tài sản khác theo quy định của pháp luật.

Trong Hình 2.5.1 là sơ đồ tổ chức của CĐTVN.

Hình 2.5.1 Sơ đồ tổ chức của CĐT VN



Nguồn: Trang tin điện tử của CĐT VN

3) Quản lý đường sông

Mạng lưới sông tại Việt Nam được chia làm mười lăm (15) đơn vị quản lý đặt tại mỗi miền của đất nước. Đó là:

- (i) Đoạn Quản lý đường sông số 1 – phụ trách 489 km sông hồ, bao quanh 288 km sông Hồng từ ngã ba Việt Trì tới ngã ba Nậm Thi (Lào Cai), 115 km sông Lô từ ngã ba sông tại Việt Trì đến ngã ba sông Lô Gâm, 37km sông Gâm từ ngã ba sông Lô Gâm đến ngã ba Chiêm Hoá, và 50km khu vực hồ Thác Bà thuộc sáu tỉnh Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Tuyên Quang, Vĩnh Phúc, và Hà Tây.
- (ii) Đoạn Quản lý đường sông số 4 – phụ trách 352km bao gồm 6 sông thuộc 6 tỉnh miền Bắc Việt Nam.
- (iii) Đoạn Quản lý đường sông số 7 – phụ trách quản lý 200,5 km sông bao gồm 5 sông là sông Mạo Khê, Kinh Môn, Lai Vu, Thái Bình, và Kinh Thầy thuộc bốn tỉnh (Hải Dương, Bắc Ninh, Quảng Ninh, Hải Phòng).
- (iv) Đoạn Quản lý đường sông số 9 – phụ trách quản lý 261 km sông bao gồm 58km hạ lưu đập thủy điện Hoà Bình, 95km và 108km vùng hồ.
- (v) Đoạn Quản lý đường sông số 10 – phụ trách quản lý 644,5km đường thủy nội địa thuộc 5 tỉnh (Đồng Nai, Bình Dương, Tây Ninh, Long An, Tiền Giang và TP Hồ Chí Minh).

- (vi) Đoạn Quản lý đường sông số 11 – phụ trách quản lý 366km đường thủy thuộc 4 tỉnh (Tiền Giang, Bến Tre, Vĩnh Long và Trà Vinh).
- (vii) Đoạn Quản lý đường sông số 12 – phụ trách quản lý 413,5km đường thủy gồm 60,5km sông Hậu, 83,5km tuyến Ô Môn – Tắc Cầu, 105,5km tuyến Cần Thơ – Cà Mau, 65,5km đoạn Cù lao Mây – Cái Môn – Cà Mau, 60,5km đoạn Đại Ngãi – Cà Mau và 38km sông Cái Lớn.
- (viii) Đoạn Quản lý đường sông số 13 – phụ trách quản lý 529 km đường thủy thuộc bốn tỉnh (An Giang, Kiên Giang, Cần Thơ, và Đồng Tháp), gồm 72km sông Hậu từ ngã ba Tân Châu - Cái Sắn, 6,5 km sông Vàm Nao từ ngã ba sông Tiền tới ngã ba sông Hậu, 16 km từ rạch Năng Gù Thị Hòa từ đầu cồn Bình Thủy đến cuối bờ Bà Hòa, 7,5 km sông Hậu từ đầu bờ Ông Hồ đến cuối bờ Phó Ba, 5 km kênh Vĩnh Tế từ ngã ba sông Châu Đốc đến kênh Núi Sam, 1,5km sông Châu Đốc từ ngã ba sông Hậu đến ngã ba kênh Vĩnh Tế, 57,5 km kênh Tri Tôn - Hậu Giang từ ngã ba sông Hậu đến ngã ba kênh Rạch Giá-Hà Tiên, 36 km kênh Tám Ngàn từ ngã ba kênh Mặc Cồn Dưng đến ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên, 12,5 km kênh Mặc Cồn Dưng từ ngã ba kênh Ba Thê đến ngã ba kênh Tám Ngàn, 81,5 km kênh Rạch Giá Hà Tiên từ ngã ba kênh Rạch Giá Long Xuyên đến ngã ba thị xã Hà Tiên, 7 km Kênh Ba Hòn từ ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên tới cửa Ba Hòn, 57 km kênh Ba Thê từ ngã ba Sông Hậu đến ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên, 12,5 km kênh Ông Hiển Tà Niên từ ngã ba kênh Rạch Giá Long Xuyên tới ngã ba sông Cái Bé, 4 km kênh Tắt Ráng từ ngã ba kênh Rạch Sỏi tới ngã ba kênh Ông Hiển Tà Niên, 59 km kênh Rạch Sỏi Hậu Giang từ Cái Sắn tới ngã tư Rạch Sỏi, 63,5 km kênh Rạch Giá Long Xuyên từ Long Xuyên tới Rạch Giá, và 23km Rạch Ông Chưởng từ ngã ba sông Hậu tới ngã ba sông Tiền.
- (ix) Đoạn Quản lý đường sông số 14 – phụ trách quản lý 431km đường thủy thuộc 2 tỉnh (Cà Mau và Bạc Liêu).
- (x) Đoạn Quản lý đường sông số 15 – phụ trách quản lý 529km đường thủy nội địa.
- (xi) Tại các Đoạn số 2, 3, 5, 6 và 8, là các đoạn đã được cổ phần hóa. Các công ty Cổ phần QLĐTND này cũng thực hiện việc quản lý các tuyến ĐTNĐ, chủ yếu là vùng ven biển Bắc bộ và khu vực duyên hải Quảng Ninh đến Thái Bình và đoạn sông Hồng Việt Trì - Hưng Yên.
- (xii) Nhiệm vụ chung của các Đoạn QLĐS là: quản lý giao thông đường sông; thanh thải chướng ngại vật; khai thác tàu (kéo, đẩy) và các phương tiện đường thủy để duy trì an toàn giao thông và cung cấp dịch vụ hoa tiêu; sản xuất và lắp đặt các thiết bị báo hiệu dẫn luồng; nạo vét luồng lạch, tưới tiêu, và xây dựng; khai thác hoạt động vận tải hàng hoá và các dịch vụ hỗ trợ liên quan tới sửa chữa tàu, bán phụ kiện và cung cấp nhiên liệu; tham gia hoạt động buôn bán vật liệu xây dựng, nông sản, cũng như kinh doanh bất động sản và xuất nhập khẩu.

4) Lĩnh vực tài chính

(1) Cảng sông

Doanh thu từ các cảng vụ đạt 26.127 triệu đồng trong năm 2007, trong khi tổng chi phí lên tới 25.360 triệu đồng (Bảng 2.5.2). Phần thặng dư nhỏ đó cho thấy doanh thu của các cảng vụ chỉ đủ bù đắp cho chi phí hoạt động, nhưng phần thặng dư lại bị chuyển vào ngân sách nhà nước do các cảng vụ không có quyền tự quyết về tài chính. Chi phí đầu tư và bảo trì được tách riêng và phụ thuộc vào ngân sách nhà nước.

Bảng 2.5.2 Doanh thu và chi phí của nhóm cảng vụ

(Triệu đồng)

	Doanh thu	Chi phí	Thặng dư	Số cảng	Doanh thu TB
Tổng số, năm 2007	26.127	25.360	1,829	88	296,9
Cảng vụ số 1 (Hải Phòng)	11.670	11.451	732	22	530,4
Cảng vụ số 2 (Hà Nội)	3.712	3.685	232	25	148,5
Cảng vụ số 3 (TPHCM)	6.626	6.558	591	26	254,8
Cảng vụ số 4 (Cần Thơ)	4.119	3.936	274	15	274,6
Số lượng ước tính năm 2008	26.501	25.630	-	88	301,1

Nguồn: Cục ĐTNĐ VN

(2) Giá

Bộ Tài chính quy định giá/phí cho cảng sông. Mức phí phổ biến được quy định trong Thông tư số 58/2005/TT-BTC ban hành ngày 18/7/2005 và được tổng hợp trong Bảng 2.5.3.

Bảng 2.5.3 Phí cảng sông

Phí tải trọng	Mức thu
- Lướt vào (có tải và không tải)	150 đồng/tấn trọng tải toàn phần
- Lướt ra (có tải và không tải)	150 đồng/tấn trọng tải toàn phần
Mức phí	
- Phương tiện chở hàng từ 10 GT đến 50 GT	5.000 đồng/ chuyến
- Phương tiện chở hàng từ 51 GT đến 200 GT hoặc chở khách 13 - 50 chỗ	10.000 đồng/ chuyến
- Phương tiện chở hàng từ 201GT đến 500 GT hoặc chở khách 51 - 100 chỗ	20.000 đồng/ chuyến
- Phương tiện chở hàng trên 501 GT, hoặc chở khách trên 101 chỗ, tàu biển dưới 200 GT	30.000 đồng/ chuyến
- Tàu biển từ 200 GT đến dưới 1000 GT	50.000 đồng/ chuyến
- Tàu biển từ 1000 GT đến dưới 5000 GT	100.000 đồng/ chuyến
- Tàu biển trên 5000 GT	200.000 đồng/ chuyến

Nguồn: Thông tư 58/2005/TT-BTC của Bộ Tài chính ban hành ngày 18/7/2005.

Từ năm 1995 không còn thay đổi trong cước phí vận chuyển hàng hoá dành cho các phương tiện vận tải ĐTNĐ. Hai Tổng công ty đường sông miền Bắc và Nam áp dụng mức phí cơ bản x 1,1. Cước phí khác nhau theo cấp sông (cấp 1, 2 và 3) và chủng loại hàng hoá (loại 1, 2 và 3). Cước phí tối thiểu dựa trên khoảng cách tối thiểu <30km đối với vận chuyển hàng hoá trên sông cấp 1 được trình bày trong Bảng 2.5.4. Nếu vượt ra ngoài khoảng cách tối thiểu, thì áp dụng phụ phí cho tấn-km.

Bảng 2.5.4 Mức phí cơ bản cho vận tải hàng hoá (trên sông cấp 1)

Loại hàng	Hàng hoá	Cước phí theo cự ly	
		<30km (đồng/tấn)	≥31 km (đồng/tấn.km)
1	Than, cát sỏi, gạch	21.670	150
2	Ngói, đồ ăn đóng gói, xăng, dầu, đá, thuốc diệt mối và mọt gỗ	23.760	163
3	Phân bón, thuốc trừ sâu, xi măng, muối	26.300	178

Nguồn: Quyết định 36/VGCP-CNTD.DV (7/ 1995) tỉ lệ x 1,1.

Như vậy, hàng hoá thuộc loại 1 được áp dụng mức cước phí thấp nhất với cước phí tối thiểu là 21.670 đồng cho cự ly đến 30km khi vận chuyển trên sông cấp 1. Các sông cấp 1 là những sông dễ đi nhất vì vậy cước phí cũng thấp nhất. Cước phí đối với sông cấp 2 cao gấp 1,5 lần so với cấp 1 và sông cấp 3 cao gấp 3 lần so với sông cấp 1.

Tại các điểm xếp/dỡ hàng hoá phải chịu cước phí xếp/dỡ hàng hoá. Mức cước phí khác nhau dành cho hàng hoá chung, công ten nơ, và phương tiện. Cước phí xếp/dỡ trình bày trong Bảng 2.4.5 được dựa trên 7 nhóm hàng hoá như trong Bảng 2.4.6 cũng như yêu cầu xếp dỡ. Do yêu cầu xếp dỡ hàng hoá phụ thuộc vào trọng lượng và chủng loại hàng hoá, nên quy định về cách chuyển đổi trọng lượng đã được ban hành (xem Bảng 2.4.7).

Bảng 2.5.5 Cước phí xếp dỡ hàng hoá

(Đồng/Tấn)

Nhóm hàng hoá	Tàu, sà lan kho	Tàu, sà lan xe tải, ô tô	Sà lan sà lan	Kho Xe tải	Kho Ô tô
1	8.200	6.160	5.500	4.730	6.380
2	9.900	7.370	6.600	5.720	7.700
3	14.000	10.560	9.460	8.140	11.000
4	16.700	12.540	11.100	9.570	12.980
5	21.200	15.840	14.080	12.155	16.390
6	27.800	20.790	18.590	15.950	21.560
7	31.300	23.430	20.900	17.930	24.200

Lưu ý: Hàng hoá nguy hiểm hoặc cần xử lý, gia công thêm được tính thêm phí.

Nguồn: Quyết định 709/PC – VT (7/1995) x 1.1

Bảng 2.5.6 Các nhóm hàng hoá

Nhóm	Mô tả
Nhóm 1	-Than cám, cát, sỏi, đá dăm
Nhóm 2	-Than với đường kính ≤ 35mm, vĩa than, than bùn, xỉ than
Nhóm 3	-Thức ăn đóng gói và lương thực, thực phẩm như gạo, thóc, ngô, đậu, khoai, đường, quặng, gạch vỡ, clinke, lưu huỳnh, phân bón
Nhóm 4	-Hàng hoá bao kiện như chất hoá học, muối, xi măng, phân bón, quặng Than có đường kính > 35 mm, thạch cao, đá
Nhóm 5	-Sắt, thép (cục, tấm, cuộn) ống gang, ống thép, sắt tấm, thép tấm, ống bê tông, nhôm (cục, tấm, cuộn) -Hàng hoá bao kiện làm từ sắt và gỗ có trọng lượng ≤ 300kg -Hàng hoá bao kiện có trọng lượng từ 301-500 kg. -Gỗ -Tre, cành cây, rễ cây
Nhóm 6	-Hàng hoá bao kiện hoặc phuy như nhựa đường, xăng, dầu, đất đèn, chất hoá học. -Động vật -Hàng hoá bao kiện có trọng lượng từ 301-2.000 kg. -Rọ thực phẩm, hoa quả (tươi và khô), bia, rượu, nước giải khát. -Hàng hoá như vật dụng gia đình, đồ thể thao, văn phòng phẩm, xà phòng, thiết bị y tế, hàng hoá làm từ tre, mây và hàng nhựa đường.
Nhóm 7	-Hàng hoá trong các thùng gỗ và sắt có trọng lượng ≤ 2.000 kg (ngoại trừ công-ten-nơ, ô tô và hàng hoá có chiều dài hơn 12m, chiều rộng hơn 3m, trọng lượng hơn 2,5m, hoặc trọng lượng trên 15 tấn) -Gỗ

Lưu ý: Phí xếp dỡ hàng hoá không được đề cập ở trên sẽ không được tính dựa trên tiêu chuẩn đóng gói, chất lượng và năng lực xử lý bốc dỡ.

Nguồn: Trang Web điện tử Cảng Sài Gòn

Bảng 2.5.7 Các quy tắc quy đổi trọng lượng

STT	Hàng hoá	Đơn vị	Trọng lượng được quy đổi để tính phí
1	Nhôm, hàng mây, tre và gỗ	1 tấn	2 tấn
2	Len, lông vịt	1 tấn	4 tấn
3	Gỗ, tre	1 m ³	1 tấn
4	Sọt lớn	1 m ³	0.2 tấn
5	Trâu, ngựa, ngỗng, cừu, lợn	1	0.2 tấn
6	Động vật trong lồng	1 m ³	1 Tấn

Nguồn: Quyết định 709/PC – VT (7/1995)

Cước phí xếp dỡ công ten nơ và phương tiện được tổng kết trong Bảng 2.4.8. Phí lưu bãi dành cho tất cả các bộ phận là 10.000 đồng/m² mỗi tháng; phí lưu kho có mức hàng tháng cao hơn (32.000 đồng/m²).

Bảng 2.5.1 Cước phí xếp dỡ công ten nơ

Loại hàng hoá	Tàu, sà lan, bãi
Công ten nơ 20' đầy tải rỗng	387.000
	205.000
Công ten nơ 40' đầy tải rỗng	650.000
	420.000
Phương tiện ≤5 tấn > 5 tấn	-
	-

Nguồn: Tổng công ty đường thủy nội địa miền Bắc (từ tháng 4/2008)

Vé đối với vận tải hành khách bằng đường thủy nội địa đã được thả nổi. Chính phủ đã chọn phương án dỡ bỏ mức vé cố định đối với hành khách nên các đơn vị vận tải có thể áp dụng mức vé phù hợp theo thị trường và tiêu chuẩn dịch vụ. Đây là chính sách đúng đắn vì nó cho phép các đơn vị vận tải tối ưu hoá được dịch vụ mà mình cung cấp.

2.6. Tổng hợp các đánh giá

1) Đường thủy

Đường thủy nội địa phân bố chủ yếu ở hai khu vực Đồng bằng sông Hồng (phía Bắc) và Đồng bằng sông Cửu Long (phía Nam). Ngoài ra, các điều kiện luồng tuyến thay đổi do tình hình khí tượng – đặc biệt là ở miền Bắc. Do không được khảo sát thường xuyên, nên không thể đảm bảo sự tuân thủ các tiêu chuẩn kỹ thuật ở cấp nhất định của các tuyến đường thủy hiện tại. Hậu quả tất yếu là không thể ban hành sơ đồ khai thác hiện tại hoặc cập nhật cho các phương tiện đường thủy. Mức độ bồi lắng cũng không xác định được đầy đủ để chỉ dẫn cho các chương trình nạo vét bảo trì vốn đã không được thực hiện quyết liệt và thường xuyên do thiếu kinh phí. Ở một số đoạn đường thủy, không thể khai thác vận tải vào ban đêm—nhất là ở miền Nam.

Ranh giới giữa vận tải thủy nội địa và vận tải biển thường không được xác định rõ – khi cả hai phương thức sử dụng cùng một luồng tuyến. Tình trạng này trở nên khó giải quyết về vấn đề ai khởi xướng và chi trả cho công tác nạo vét bảo trì và việc đó nên được thực hiện ở mức độ nào. Ví dụ, vận tải thủy nội địa có thể thực hiện tại những nơi mực nước nông hơn, nhưng vận tải biển lại không thể thực hiện được. Vấn đề cũng nảy sinh trong trường hợp vận tải tới một hòn đảo gần bờ được thực hiện bằng các tàu sông lớn hơn hoặc các tàu biển cỡ nhỏ, hay trong trường hợp tuyến đường thủy đó kết hợp giữa sông và biển. Quản lý giao thông đường thủy cũng có thể trở nên không rõ ràng.

2) Cảng công cộng

Các cảng công cộng (do trung ương hoặc địa phương quản lý) nhìn chung thường có quy mô nhỏ, với các trang thiết bị bốc dỡ lạc hậu, tỉ lệ cơ giới hoá thấp, ít được bảo trì, và khó tiếp cận vào nội địa. Mặt khác, các cảng chuyên dùng dường như được trang bị và bảo trì tốt hơn. Cầu cảng đường xây dựng cho những yêu cầu riêng không theo mô hình hoặc thứ tự cụ thể nào, cho dù Cục ĐTNĐ VN đã ban hành hướng dẫn nhằm giảm thiểu vấn đề đó.

Sự chông chéo giữa vận tải biển và sông cũng nghiêm trọng khi một cảng được phân loại lại từ phương thức này sang phương thức khác, hoặc khi một cảng phục vụ cả vận tải thủy nội địa và vận tải biển.

3) Phương tiện đường thủy

Việc đăng ký phương tiện đường thủy đã lạc hậu, với hàng ngàn phương tiện nhỏ chưa được thống kê hoặc chưa được xác định. Tình trạng này có thể hiểu được nhưng không thể chấp nhận được khi chúng là nguyên nhân gây ra nhiều tai nạn giao thông. Ngoại trừ các tàu lớn của các doanh nghiệp vận tải, nhìn chung thủy thủ đoàn hoặc hoa tiêu không qua đào tạo kỹ càng và thường không có chuyên môn phù hợp.

Cấp phép phương tiện đường thủy và thuyền viên cũng là vấn đề khi khai thác vận tải đường thủy nội địa kết hợp với vận tải ven biển (vận tải biển pha sông).

3. CHÍNH SÁCH, QUY HOẠCH VÀ DỰ ÁN HIỆN CÓ

3.1. Vận tải thủy nội địa trong quy hoạch của chính phủ

Phát triển vận tải thủy nội địa đặt trong mối liên hệ với các ngành khác của đất nước được đưa vào một số quy hoạch phát triển quốc gia và phát triển vùng, như:

- (i) Kế hoạch Phát triển Kinh tế-Xã hội Quốc gia giai đoạn 2006-2010: đặt ưu tiên nâng cấp các tuyến đường thủy và cảng sông quan trọng trong vùng đồng bằng sông Cửu Long và đồng bằng sông Hồng.
- (ii) Quy hoạch Phát triển Vùng Kinh tế Trọng điểm phía Bắc: đặt ưu tiên nâng cấp cửa Lạch Giang và cửa Đáy, bao gồm cả việc cải tạo đoạn tuyến Quảng Ninh – Ninh Bình, cũng như phát triển các bến xếp/dỡ công-ten-nơ ở một vài cảng sông.
- (iii) Quy hoạch Phát triển Vùng Kinh tế Trọng điểm phía Nam: đặt trọng tâm vào nâng cấp tuyến Sài Gòn – Cà Mau và Sài Gòn – Kiên Lương.

3.2. Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông thủy nội địa tới năm 2020

1) Định hướng cơ bản

“Quy hoạch Tổng thể phát triển GTVT Đường sông tới năm 2020” (số 16/2000/QĐ-TTg được phê duyệt vào năm 2000) là quy hoạch của chuyên ngành đường thủy nội địa. Quy hoạch này đã được điều chỉnh bổ sung và được phê duyệt bằng quyết định số 13/2008/QĐ-BGTVT ngày 6/8/2008 của Bộ Giao thông Vận tải. Đây là quy hoạch bao quát các chương trình mà Cục ĐTNĐ muốn thực hiện trong các lĩnh vực kết cấu hạ tầng, dịch vụ vận tải, phát triển đội tàu, và công nghiệp đóng mới, sửa chữa tàu.

Quy hoạch tổng thể điều chỉnh, bổ sung là cơ sở cho: a) quy hoạch chi tiết cho việc xây dựng, nâng cấp kết cấu hạ tầng, trang thiết bị và cải thiện dịch vụ, b) điều phối và gắn kết với các quy hoạch ngành vận tải khác đối với đường bộ, đường sắt và các ngành khác có liên hệ trực tiếp với VTĐTNĐ và c) huy động vốn (ngân sách, ODA, FDI, và các nguồn khác).

Định hướng cơ bản của quy hoạch tổng thể như sau:

- (i) Khai thác lợi thế tự nhiên về đường thủy trong việc vận tải hàng hoá khối lượng lớn, hàng siêu trường siêu trọng với chi phí thấp và giảm thiểu ô nhiễm môi trường;
- (ii) Phát triển giao thông đường thủy một các đồng bộ về luồng, tuyến, cảng, bến, trang thiết bị bốc xếp, phương tiện vận tải, và năng lực quản lý nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hoá và hành khách với chất lượng ngày càng cao, giá thành hợp lý và sự an toàn;
- (iii) Phát triển kết cấu hạ tầng ĐTNĐ gắn kết với các phương thức vận tải khác và kết hợp giữa phát triển giao thông đường thủy với các ngành thủy lợi và thủy điện.
- (iv) Phát triển đội tàu vận tải theo hướng trẻ hóa, cơ cấu hợp lý, phù hợp với điều kiện luồng lạch và bảo đảm an toàn vận tải;
- (v) Đa dạng hóa nguồn vốn đầu tư để phát triển kết cấu hạ tầng VTĐTNĐ trong đó nhà nước tập trung đầu tư cải tạo, nâng cấp và bảo trì tuyến luồng sông và tham gia đầu tư các cảng đầu mối quan trọng cùng với các doanh nghiệp.

Bên cạnh mục tiêu mở rộng mạng lưới tuyến và dịch vụ VTĐTNĐ, quy hoạch cũng đặt ra các mục tiêu phát triển đội tàu, luồng tàu và cảng.

- (i) Về đội tàu: tổng trọng tải đội tàu là 12 triệu tấn, giảm độ tuổi trung bình của đội tàu từ 12 năm xuống 5-7 năm, cơ cấu hợp lý với 30-35% tàu kéo đẩy, và 65-70% tàu tự hành.
- (ii) Về kết cấu hạ tầng: tăng chiều dài đường thủy nội địa được quản lý và khai thác vận tải đảm bảo đồng cấp trên một số luồng chính, hiện đại hoá hệ thống báo hiệu, kênh hóa các đoạn sông qua thành phố lớn.
- (iii) Về cảng và bến thủy nội địa: hiện đại hoá các cảng đầu mối, cảng chính ở các vùng kinh tế trọng điểm, nâng cao tỷ lệ cơ giới hóa bốc xếp đối với các cảng địa phương, xây dựng một số cảng khách và bến khách.

2) Các tuyến chính được phát triển

Nhu cầu dự báo trong “Điều chỉnh bổ sung Quy hoạch Tổng thể phát triển GTVT ngành đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020” tại quyết định số 13/2008/QĐ-BGTVT được chuyển đổi thành luồng dọc theo các hướng hoặc tuyến sông, như trong Bảng 3.2.1. đối với hàng hoá và hành khách tại miền Nam và miền Bắc.

Bảng 3.2.1 Các tuyến đường thủy nội địa chính

Miền Bắc			
Hàng hoá			
	Hải Phòng – Hà Nội – Việt Trì – Tuyên Quang	Cát, chất hoá học, phân bón cho đồng bằng sông Hồng Than, xi măng, hàng nhập khẩu	
	Hải Phòng, Cái Lân đi Ninh Bình	Container	Mới
	Hải Phòng đi Hà Nội (qua sông Đuống)	Container	Mới
	Quảng Ninh – Phả Lại – Đáp Cầu – Á Lữ	Than cho nhiệt điện, phân bón Bắc Giang Cát tinh thể cho Đáp Cầu, xi măng, hàng nhập khẩu từ Hải Phòng, than cho nhiệt điện, xi măng (đi Ninh Bình), hàng hoá từ Ninh Bình đi các tỉnh lân cận, đá xây dựng (từ Ninh Bình đi Thái Bình, Nam Định).	
	Tuyến ven biển: Quảng Ninh – Ninh Bình	Giảm ùn tắc trên sông đào Hải Phòng	Mới
	Tuyến ven biển: Ninh Bình – các tỉnh miền Trung		Mới
	Tuyến ven biển: Nhóm cảng 1		Mới
Hành khách			
	Hải Phòng – Quảng Ninh		
	Hải Phòng – Cát Bà		
	Quảng Ninh – Móng Cái		
	Hà Nội – Việt Trì		
	Hà Nội – Nam Định, Thái Bình, Hưng Yên		
	Hà Nội – Thái Bình (qua Hưng Yên)	Mở lại	Mới
	Hà Nội – các tỉnh lân cận (sông Hồng)	Tua du lịch	Mới
Miền Nam			
Hàng Hoá			
	Sài Gòn – Kiên Lương (Qua kênh Lấp Vò)	Nông sản, than, thép, hàng nhập khẩu (từ Sài Gòn)	
	ĐB sông Cửu Long – Vũng Tàu – Thị Vải	Đang mở	Mới
	Sông Tiền	Đang mở tuyến quốc tế	Mới
	Sông Hậu	Đang mở tuyến quốc tế	Mới
Hành khách			
	Các tuyến tỉnh tại ĐB sông Cửu Long		
	Các tỉnh ĐBSCL – Thành phố Hồ Chí Minh		
	TP Hồ Chí Minh – Vũng Tàu	Tuyến cao tốc	Mới
	Cần Thơ – Cambodia	Đang mở tuyến quốc tế	Mới

Nguồn: Điều chỉnh, bổ sung QHTT phát triển về GTVT đường thủy nội địa đến năm 2020, Bộ GTVT.

Một số tuyến sông được quy hoạch mới, nhiều tuyến trong số đó được phân loại là tuyến quốc tế. Một điểm mới lạ khác của quy hoạch là chở công-ten-nơ bằng sà lan – đề xuất như là hàng không cồng kềnh. Công tác cải tạo và nâng cấp các luồng sông được liệt kê lần lượt trong bảng 3.2.2, 3.2.3 và 3.2.4 đối với miền Bắc, Trung và Nam.

Bảng 3.2.2 Quy hoạch các tuyến ĐTNĐ chính tại miền Bắc

Tuyến	Sửa đổi năm 2008		
	Cấp kỹ thuật	B (m)	H (m)
Cửa Đáy – Ninh Bình	I	70	>3
Lạch Giang – Hà Nội	I	70	>3
Quảng Ninh – Ninh Bình (qua sông Đào)	III	50	>1,5
Quảng Ninh – Ninh Bình (qua Lạch Tray)	II	70	>2
Quảng Ninh, Hải Phòng – Hà Nội (qua Sông Đuống)	II	70	>2
Quảng Ninh – Phả Lại	II	70	>2
Hà Nội- Việt Trì- Lào Cai			
Hà Nội – Việt Trì	II	70	>2
Việt Trì- Yên Bái	III	50	>1,5
Yên Bái- Lào Cai	IV	30	>1,2
Cấp III nếu XD âu tàu	III	50	>1,5
Ngã ba sông Hồng Đà – cảng Hoà Bình	III	50	>1,5
Việt Trì – Tuyên Quang	III	50	>1,5
Phả Lại – Đà Phúc	III	50	>1,5
Phả Lại – A Lu	III	50	>1,5
Ninh Bình – Thanh Hoá	III ~ IV	30~50	>1,2

Bảng 3.2.3 Quy hoạch các tuyến ĐTNĐ chính tại miền Nam

Tuyến	Sửa đổi năm 2008		
	Cấp kỹ thuật	B (m)	H (m)
Cửa Tiểu – Cambodia	I	>90	>7
Cửa Định An – Tân Châu	I	>90	>7
Sài Gòn – Cà Mau (qua kênh Xà No)	III	30-40	>2,5
Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Lấp Vò)	III	30-40	>2,5
Sài Gòn – Bến Súc (qua sông Sài Gòn)	III	50-70	>1,5
Sài Gòn – Bến Kéo (sông Vàm Cỏ Đông)	III	50-70	>1,5
Sài Gòn – Mộc Hoá (sông Vàm Cỏ Tây)	III	50-70	>1,5
Sài Gòn – Cà Mau (ven biển)	III	30-40	>2,5
Sài Gòn – Kiên Lương (kênh Tháp Mười)	III	30	>2,5
Mộc Hoá – Hà Tiên	IV	20-30	>2
Sài Gòn – Hiếu Liêm (Sông Đồng Nai)	III	50-70	>1,5
Kênh Phước Xuyên – Kênh 28	III	20-30	>2
Rạch Giá – Cà Mau	III	50-70	>1,5
Vũng Tàu- Thị Vải-ĐBSCL			
Vũng Tàu – Thị Vải	I	>90	>7
Thị Vải- Các tỉnh ĐBSCL	III	50-70	>1,5

Bảng 3.2.4 Quy hoạch các tuyến ĐTNĐ chính tại miền Trung

Tuyến	Sửa đổi năm 2008		
	Cấp kỹ thuật	B (m)	H (m)
Sông Mã: Lạch Trao-Hàm Rồng	II	50-70	>2
Sông Lam: Cửa Hội-Bến Thủy; Bến Thủy – Đò Lương	II III	70-90 50-70	>2.5 >2
Sông Nghèn: Cửa Sót – Cầu Nghèn	III	50-70	>2
Sông Gianh: Cửa Gianh-Quảng Trường	II	70-90	>2.5
Sông Thạch Hãn: Cửa Việt-Đập Trần	III	50-70	>2
Sông Hương: Thuận An – ngã ba Tuần	III	50-70	>2
Cửa Kỳ Hà- Cửa Hàn (tuyến ven biển)			
Sông Trường Giang: Cửa Kỳ Hà- Hội An	III	50-70	>2
Sông Thu Bồn: Hội An- Ngã 3 Vĩnh Điện	III	50-70	>1.5
Sông Vĩnh Điện- S. Hàn: Ngã 3 Vĩnh Điện- Cửa Hàn	III	50-70	>1.5

3) Quy hoạch phát triển cảng

(1) Các cảng tại miền Bắc

Tại miền Bắc, có tám cảng hàng hoá và ba cảng hành khách được đưa vào thành cảng sông chính trong quy hoạch sửa đổi. Cảng Hà Nội (một phần trong nhóm cảng Hà Nội – Khuyến Lương) sẽ được chuyển xuống chỉ bốc dỡ hàng hoá “sạch” trong khi cảng chuyên công-ten-nơ được dự tính tại Phù Đổng.

Ngoài ra, 33 cảng hàng hoá địa phương và ba cảng hành khách được xác định ra trong quy hoạch bổ sung, sửa đổi. Trong số 41 cảng hàng hoá, có 34 cảng mới được bổ sung vào quy hoạch 4 cảng xây dựng mới và cảng Nam Định sẽ được chuyển về một điểm mới dọc sông Hồng. Kích thước tàu lớn nhất theo quy hoạch là tại cảng Ninh Phúc (3000 tấn) và 6 cảng khác với cỡ tàu 1000 tấn trong đó có cảng Nam Định và Tân Độ, các cảng khác quy hoạch cho cỡ tàu từ 100 đến 600 tấn. Các cảng có năng lực trên 1 triệu tấn/năm theo quy hoạch là cảng Việt Trì (2,5 đến 3 triệu tấn), cảng Ninh Bình (2 triệu tấn/năm) và cảng Bắc Hà Nội (2 triệu tấn/năm) và cảng Sở Dầu (1,5 triệu tấn/năm), cảng Khuyến Lương 1,68 triệu tấn/năm, cảng Phù Đổng 1,1 triệu tấn/năm. Các cảng khác được quy hoạch có năng lực 120 đến 650 nghìn tấn/năm. Xét về các phương tiện đường thủy vận tải khách các cảng khách tiếp nhận tàu từ 120 đến 200 chỗ, và được quy hoạch với công suất 100.000 đến 200.000 khách mỗi năm.

(2) Các cảng tại miền Nam

Tại miền Nam, các cảng và bến cảng chính gồm Cao Lãnh, Long Xuyên và Vĩnh Long được đề cập trong Quyết định 1024/2005/QĐ-TTg của Thủ Tướng Chính phủ thuộc về Nhóm cảng biển 6. Như vậy, các cảng này không được đưa vào quy hoạch cảng sông. Hai mươi sáu (26) cảng sông hàng hoá địa phương – bao gồm 5 cảng mới và 15 cảng hành khách – được đưa vào quy hoạch sửa đổi. Kích thước lớn nhất của phương tiện vận tải thủy tại các cảng được quy hoạch là 2000-3000 tấn cho các cảng chính Phú Định, Long Bình và Nhơn Đức nằm trong TP Hồ Chí Minh. Bốn cảng khác ở Đồng Nai bao gồm: cảng Nhơn Trạch, cảng Tín Nghĩa, cảng Hà Đức, TRACOMECO quy hoạch cho các tàu tới 5000 tấn. Các cảng khác giao động trong khoảng 500 đến 2.000 tấn. Công suất quy hoạch các cảng vào khoảng 300.000 tấn đến 3 triệu tấn/năm. Các cảng hành khách được quy hoạch để đáp ứng tàu thuyền có công suất 100 chỗ trong đó cảng lớn nhất tại Cà Mau với công suất là 4 triệu hành khách/năm.

(3) Các cảng tại miền Trung

Tại miền Trung, cảng Hộ Độ, Đò Lèn và Hội An được quy hoạch với công suất 1 triệu tấn/năm và kích thước tàu lớn nhất từ 400 đến 1000DWT và cảng Đông Hà có công suất 200.000 tấn/năm và kích thước tàu lớn nhất là 1000DWT.

4) Quy hoạch các ngành công nghiệp liên quan tới VT ĐTNĐ

Các nhà máy sửa chữa và đóng tàu cũng được quy hoạch như trong Bảng 3.2.5. Nhiều nhà máy có khả năng đóng tàu trọng tải 1000DWT, 800DWT và 600DWT cũng được quy hoạch.

Bảng 3.2.3 Phát triển các ngành công nghiệp đường thủy nội địa

Nhà máy	Kích cỡ	Cơ sở	Diện tích chiếm đất (ha)	Công suất		Định hướng phát triển tới năm 2020
				Sửa chữa (đơn vị/năm)	Đóng mới (đơn vị/năm)	
Nhà máy đóng mới, sửa chữa phương tiện vận tải thủy (Tổng công ty đường sông miền Bắc)	800 DWT (*),(**)	-1 triền dọc , cỡ tàu 800DWT (2 bộ) -1 triền dọc, cỡ tàu 400DWT (8 bộ) -1 cầu tàu trang trí:150m - Nhà xưởng: 3200m ²	6	200	60	Đầu tư chiều sâu, nâng công suất
	600 DWT (*), (**)	-Triền dọc tàu 600DWT -Triền dọc tàu 400DWT -1 cầu tàu: 600DWT -Nhà xưởng: 2500 m ²	12	220	50	Đầu tư mở rộng, nâng công suất
Nhà máy đóng mới, sửa chữa phương tiện vận tải thủy Nhà Bè (Tổng công ty đường sông miền Nam)	1000 DWT (*), (**)	-2 triền dọc (8 bộ) - Cầu tàu:200m - Nhà xưởng: 4000m ²	5	150	40	Đầu tư chiều sâu, nâng công suất
Nhà máy sửa chữa tàu Cần Thơ	1000 DWT (*) 200DWT (**)	2 ụ khô tàu 1500-2000 -Triền dọc tàu 600DWT -1 cầu tàu trang trí - Nhà xưởng: 4500m ²	17.5	50	10	Đầu tư chiều sâu, nâng công suất

(*) Sản xuất mới (**) Sửa chữa và khôi phục.

Nguồn: Quy hoạch điều chỉnh ngành đường thủy nội địa đến năm 2020

5) Chương trình đầu tư vốn

Theo ước tính Quy hoạch cần hơn 73 nghìn tỉ đồng tới năm 2020 – trong đó khoảng 16,4 nghìn tỉ đồng (22,4%) sẽ được dành cho các dự án đến năm 2010, và 56.950 nghìn tỉ đồng (77,6%) từ năm 2010 đến 2020 (Bảng 3.2.6).

Đầu tư cho luồng tuyến lên tới 29,6 nghìn tỉ đồng, trong đó chia ra 23,88 nghìn tỉ đồng chi cho công tác xây dựng/nâng cấp và 5,7 nghìn tỉ đồng cho công tác bảo trì. Một khoản đầu tư 7,2 nghìn tỉ đồng khác được phân bổ cho phát triển cảng; 36,3 nghìn tỉ đồng cho phương tiện đường thủy, và 270 tỉ đồng cho các ngành công nghiệp đóng mới, sửa chữa tàu sông.

Bảng 3.2.4 Chương trình đầu tư tới năm 2020

Mục	Tổng số tiền (Tỷ đồng)	Khối lượng tính bằng tỉ đồng		Nguồn có thể huy động
		tới 2010	2011-2020	
Kết cấu hạ tầng	36.780	7.030	29.750	Ngân sách nhà nước, doanh nghiệp, ODA
Luồng tuyến	29.580	5.080	24.500	Ngân sách nhà nước, ODA
Xây dựng/Nâng cấp	(23880)	(3.880)	(20.000)	
Bảo trì	(5.700)	(1200)	(4.500)	
Cảng/bến	7.200	1.950	5.250	Ngân sách nhà nước, doanh nghiệp
Phương tiện đường thủy	36300	9.300	27.000	Doanh nghiệp
Công nghiệp phụ trợ	270	70	200	Doanh nghiệp khác
Tổng số	73350	16.400	56.950	

Nguồn: Quy hoạch điều chỉnh ngành đường thủy nội địa đến năm 2020

(1) Các dự án luồng tuyến

Mười dự án luồng chính được trình bày trong Bảng 3.2.7. Các dự án này sẽ thực hiện công tác nạo vét, mở rộng bán kính, cắt cong, điều chỉnh những khúc cong gấp, kê bờ, nâng cao tĩnh không của cầu, v.v. Chi phí ước tính là 5,6 nghìn tỉ đồng. Nguồn vốn được đề xuất có thể huy động nhờ kết hợp các nguồn từ ngân sách nhà nước, thu nhập doanh nghiệp, và ODA (vd: Ngân hàng Thế giới).

Bảng 3.2.5 Các dự án chính phát triển luồng tuyến thủy nội địa

STT	Tuyến	Nội dung công việc	Chi phí (tỉ đồng)	Nguồn vốn
1	Quảng Ninh – Hà Nội – Việt Trì	Mở rộng bán kính, cắt cong, chỉnh trị bãi cạn, nâng tĩnh không cầu	500	ODA
2	Quảng Ninh-Ninh Bình (qua sông đào của Hải Phòng)	Mở rộng bán kính, cắt cong, chỉnh trị bãi cạn, nâng tĩnh không cầu	500	ODA
3	Lạch Giang-Hà Nội	Chỉnh trị bãi cạn, nạo vét luồng	690	ODA
4	Hà Nội- Việt Trì	Mở rộng bán kính, chỉnh trị bãi cạn	400	ODA
5	Việt Trì- Yên Bái- Lào Cai	Nạo vét, xây dựng âu tàu 200T	1,000	ODA
6	Việt Trì- Tuyên Quang	Mở rộng bán kính, chỉnh trị bãi cạn	350	ODA
7	Sài Gòn- Hà Tiên (qua kênh Rạch Chanh, Tháp Mười 2)	Xây dựng âu tàu ở Rạch Chanh, mở rộng bán kính, nâng tĩnh không cầu	800	WB
8	Sài Gòn- Cà Mau (qua kênh Trà Vinh, Phú Hữu- Bãi Sau)	Mở rộng luồng, nâng tĩnh không cầu	800	WB
9	Sông Tiền (đoạn từ Vĩnh Xương- sông Vàm Nao)		120	WB
10	Kênh Phước Xuyên -4 Bis- Kênh 28	Mở rộng luồng, nâng tĩnh không cầu	120	WB
	Tổng chi phí dự án		5,160	Tỷ VND

Nguồn: Quy hoạch điều chỉnh ngành đường thủy nội địa đến năm 2020

(2) Các dự án cảng sông

Chương trình đầu tư cho 9 cảng chính tại miền Bắc, 9 cảng tại miền Nam và một cảng tại miền Trung được trình bày trong Bảng 3.2.8. Tổng vốn đầu tư là 366 tỉ đồng sẽ được huy động từ các nguồn địa phương.

Bảng 3.2.6 Các dự án chính phát triển cảng sông

	Tên Dự án	Mô tả nội dung công việc	Chi phí (Tỷ VND)	Nguồn vốn
Miền Bắc			256	
1	Cảng Hanoi-Khuyến Lương	Mở rộng, nâng cấp	35	SB+C
2	Cảng Phù Đổng	Xây dựng mới	702	SB+C
3	Cảng Ninh Bình-Ninh Phúc	Mở rộng, nâng cấp	109	SB+C
4	Cảng Hòa Bình	Mở rộng, nâng cấp	6	SB+C
5	Cảng Việt Trì	Mở rộng, nâng cấp	21	SB+C
6	Cảng Đa phúc	Xây dựng mới	19	SB+C
7	Cảng hành khách Hà Nội	Xây dựng giai đoạn 1	10	C
8	Cảng khách Bến Bình	Mở rộng, nâng cấp	30	C
9	Cảng hành khách Hạ Long	Mở rộng, nâng cấp	26	C
Miền Nam			98	
1	Cảng Phú Định	Xây dựng	15	
2	Cảng Tân Châu	Xây dựng giai đoạn 1	17	
3	Cảng Hộ Phòng	Xây dựng giai đoạn 1	15	
4	Cảng Giao Long	Xây dựng giai đoạn 2	6	
5	Cảng An Phước	Mở rộng, nâng cấp	6	
6	Cảng Bình Long	Mở rộng, nâng cấp	9	
7	Cảng Long Đức	Xây dựng giai đoạn 1	10	
8	Cảng khách Tp. Hồ Chí Minh	Mở rộng, nâng cấp	10	
9	Cảng khách Cần Thơ	Mở rộng, nâng cấp	10	
Miền Trung			12	
	Cảng Hồ Đê (xây dựng mới)	Xây dựng	12	
			366	Tỷ VND

SB: Ngân sách Nhà nước, C: Vốn Doanh nghiệp

6) Những đặc điểm khác của Quy hoạch

Quy hoạch này cũng đề cập một số biện pháp sẽ được thực hiện nhằm cải thiện an toàn trong vận tải đường thủy nội địa về mặt tuyến và dòng chảy, phương tiện, nhân lực khai thác và tổ chức và quản lý các hoạt động vận tải. Về phương diện môi trường, báo cáo đưa ra những dự báo về các nhân tố tác động đến môi trường trong thời gian xây dựng, nâng cấp và khai thác các tuyến đường thủy nội địa, và một số biện pháp giảm thiểu.

Ngoài ra, chính phủ cũng sẽ cải thiện công tác quản lý nhà nước và quản lý quy hoạch của ngành. Chính phủ đã đưa ra nhiều chính sách về phát triển hạ tầng, chính sách về phát triển giao thông vận tải, tăng cường công nghệ mới, và phát triển nguồn nhân lực.

4. CÁC VẤN ĐỀ QUY HOẠCH

4.1. Các vấn đề của ngành vận tải thủy nội địa

1) Phát triển và bảo trì luồng tuyến

Mạng lưới sông ngòi của Việt Nam trải rộng trên khắp cả nước, tuy nhiên quá trình phát triển hiện đại hóa mạng lưới còn hạn chế do hạn chế về ngân sách, đồng thời làm giảm hiệu quả hoạt động của ngành. Tuy nhiên, không thể không nói đến vai trò của mạng lưới. Nếu như việc đầu tư phát triển tiếp tục không được quan tâm, thì lợi ích mà ngành mang lại cho nền kinh tế mất đi sẽ lớn hơn nhiều so với việc đầu tư cần thiết cho ngành. Ví dụ như, thay vì vận tải thủy nội địa, mỗi ngày sẽ có khoảng 643 ngàn tấn hàng hoá phải vận chuyển bằng đường bộ và đường sắt. Kể cả khi Đường thủy nội địa đã đảm nhận lưu lượng vận tải này thì vẫn phải tính đến các vấn đề về ùn tắc, mặt đường xuống cấp, tai nạn giao thông đường bộ và suy thoái môi trường nghiêm trọng. Hậu quả là làm giảm khả năng phát triển của một số ngành – như than cung cấp cho các nhà máy điện và các nhà máy xi măng của Khu KTTĐPB – lại phụ thuộc vào Vận tải thủy nội địa. Và tại đồng bằng sông Cửu Long, hàng loạt các ngành phát đạt; cuộc sống của nhiều làng nghèo phụ thuộc vào sự phát triển đó, chưa kể hoạt động thương mại xuyên biên giới với các quốc gia thuộc tiểu vùng Mê Kông.

Vi vậy, mạng lưới Vận tải đường thủy nội địa không thể cắt giảm được. Khả năng thông luồng đường thủy phải được đảm bảo bằng mọi giá, tuy không nhất thiết cần toàn bộ 6.612km đường thủy phải nằm dưới sự quản lý của nhà nước. Toàn bộ 6.612km đường thủy chính thức trên cả nước không thể quản lý một cách hiệu quả do quá dàn trải nếu xét trên nguồn vốn hiện có, vì vậy cần phải xếp hạng ưu tiên. Phát triển và bảo trì Vận tải đường thủy nội địa cần tuân thủ theo một khuôn khổ có thứ tự theo quy định nhằm đảm bảo rằng nguồn vốn hiện có đạt được hiệu quả tối đa.

Hầu hết đối tượng sử dụng đường thủy đòi hỏi tiêu chuẩn kỹ thuật đường thủy cao hơn là các doanh nghiệp vận tải lớn. Hướng phát triển dài hạn của họ là chuyển sang dùng tàu thuyền và sà lan lớn hơn để đạt hiệu quả cao, nhưng không thể làm được như vậy do những hạn chế về luồng tàu và tính không cầu trong một số trường hợp. Các tuyến này cần được xác định và nâng cấp theo hướng có chọn lọc.

Cục Đường thủy nội địa dự định mở rộng mạng lưới Đường thủy nội địa dựa trên “Quy hoạch Tổng thể cho ngành đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020” từ mạng lưới Đường thủy nội địa 6.612km hiện tại. Xét những hạn chế về nguồn vốn, điều cần làm là tập trung cải tạo những luồng tuyến vận tải đường thủy được chọn và loại bỏ những nút thắt trên các luồng tuyến chính. Không nên ưu tiên phát triển tuyến mới do có nguy cơ rủi ro trừ phi có hiệu quả kinh doanh rõ ràng. Dù có cải thiện hành lang Đường thủy nội địa đã xác định như thế nào, thì một số người sử dụng mới sẽ tạo lập các hoạt động kinh doanh của mình dọc theo hành lang này thay vì trải rộng ra. Càng nhiều người sử dụng tập trung dọc hành lang này sẽ giúp cải thiện hoạt động Đường thủy nội địa. Phạm vi các hoạt động bảo trì cũng sẽ giảm bớt nếu mạng lưới Đường thủy nội địa được duy trì như quy mô hiện nay.

Cần ưu tiên công tác bảo trì. Lợi ích từ những luồng tàu được nâng cấp chỉ có thể được thừa nhận khi nó thu hút hoạt động của những phương tiện vận tải đường thủy nội địa lớn hơn và hiệu quả hơn. Chi phí đầu tư vào các phương tiện vận tải thủy rất lớn nên nếu các tiêu chuẩn về luồng tàu không được đảm bảo nhờ công tác bảo trì thường xuyên thì

các đơn vị vận tải sẽ không đầu tư vào các phương tiện có chất lượng tốt hơn. Đầu tư vào phát triển và nâng cấp luồng tàu sẽ trở nên kém hiệu quả, trừ phi bảo đảm được các tiêu chuẩn. Hiện tại nguồn vốn chi cho công tác bảo trì luồng tàu – chủ yếu cho công tác nạo vét và bảo vệ bờ kè – được trích từ ngân sách nhà nước và không đáp ứng đủ nhu cầu. Dù không có con số ước tính cụ thể nào về khoản chi tối thiểu cần thiết dành cho công tác bảo trì, nhưng ước tính chung là hiện chỉ đáp ứng được 60% nhu cầu.

2) Dịch vụ cảng

Vai trò của vận tải đường thủy nội địa trong tương lai cần được làm rõ để định hướng cho các chiến lược đầu tư vào cảng. Rõ ràng là Vận tải đường thủy nội địa sẽ đóng vai trò chủ đạo trong vận tải hàng rời. Tuy nhiên Vận tải đường thủy nội địa sẽ kém cạnh tranh trong vận tải hành khách và hàng tổng hợp. Quy hoạch của Cục Đường thủy nội địa có đề cập việc mở rộng các bến hành khách và cảng công cộng, bao gồm cả công-ten-nơ. Vận tải hành khách chủ yếu là vận tải địa phương và diễn ra tại đồng bằng sông Cửu Long. Theo quan sát thì lượng hành khách đi bằng đường bộ sẽ chiếm ưu thế hơn so với hành khách đi bằng đường thủy, trừ phi điểm đi và điểm đến nằm dọc hai bên bờ sông. Vì thế đầu tư thêm vào vận tải hành khách sẽ có phần rủi ro và nên được xem xét ở mức ưu tiên thấp, ngoại trừ việc cải tạo các bến hành khách hiện đang hoạt động.

Vận tải hàng hoá bằng Đường thủy nội địa chỉ có thể phát huy tác dụng với chủ hàng có những lô hàng lớn, ví dụ như một doanh nghiệp kinh doanh phân bón. Những chủ hàng với lô nhỏ cần có các đơn vị vận tải gom hàng để phối kết hợp kế hoạch vận tải đường thủy nội địa. Căn cứ vào phạm vi vận tải đường thủy nội địa và nhu cầu logistic ngày càng tăng, từ cửa đến cửa, nhu cầu sử dụng vận tải đường thủy nội địa đối với chủ hàng có lô hàng nhỏ là không thực tế. Hoạt động công-ten-nơ cũng tương tự, do mỗi thùng có thể phải chuyển đến các địa điểm khác nhau và yêu cầu thời gian khác nhau, vì vậy vận tải gom hàng bằng Đường thủy nội địa cũng không thực tế. Đầu tư xây dựng cảng công cộng mới và mở rộng cảng công cộng cần giảm bớt, đặc biệt khi nhiều cảng vẫn còn công suất dự phòng. Hy vọng rằng phần lớn hoạt động cảng sẽ được thực hiện tại các cảng công nghiệp, là trách nhiệm của các đơn vị sử dụng cảng.

Tuy nhiên các cảng công cộng vẫn có vai trò riêng đối với các đơn vị vận tải quy mô lớn như đã nêu. Đầu tiên hàng hoá được vận chuyển dưới dạng khối lượng lớn bằng phương tiện vận tải đường thủy tới cảng phân phối và được vận chuyển tiếp bằng xe tải bởi những lô hàng nhỏ. Vận tải đường thủy nội địa có thể tiếp tục đóng vai trò trong phân khúc thị trường này. Chiến lược đề ra cho ngành là tiếp tục thể hiện tính cạnh tranh trong dịch vụ này, không chỉ vì khả năng phát triển của mình mà còn để giảm việc sử dụng phương án vận tải thay thế bằng đường bộ – nguyên nhân góp phần gây ùn tắc giao thông đường bộ. Bất lợi của bản thân ngành vận tải đường thủy nội địa là không thể tránh khỏi việc phải xếp dỡ hai lần; nhưng điều này có thể khắc phục nếu ngành tạo được đầu mối trung chuyển tốt với các phương thức khác, đặc biệt là với xe tải.

Vì vậy điều quan trọng là cải thiện khả năng xếp dỡ hàng hoá tại các cảng (vd: cảng mới hoặc mở rộng cảng). Một khía cạnh quan trọng khác là cải thiện kho bãi và các dịch vụ kho bãi. Hàng hoá được vận chuyển từ nhà máy tới cảng trở thành điểm lưu kho hàng. Khi tiếp cận gần hơn với thị trường, những kho bãi này có thể nâng cao khả năng đáp ứng giao hàng và sẽ cho phép Vận tải đường thủy nội địa chuyên chở hàng hoá trong các lô hàng lớn với chi phí thấp trong khi vẫn có thể giao hàng tới khách hàng trong những lô hàng nhỏ và với tần suất cao. Do vậy chiến lược đối với các cảng Vận tải

đường thủy nội địa là kiểm tra tiềm năng kho bãi như một phần trong mô hình kinh doanh của mình, cùng với việc cải thiện năng suất bốc xếp hàng hoá.

Để hiện đại hoá hoạt động của các cảng sông, cần phát triển hoạt động của các cảng chính thành đơn vị khai thác tư nhân dưới sự quản lý của đơn vị chủ cảng cho thuê khai thác. Sự cạnh tranh giữa các cảng có thể là yếu tố khuyến khích đầu tư vào xếp dỡ hàng hoá và hàng kho bằng chi phí của các đơn vị sử dụng cảng, chủ thể cũng sẽ được hưởng lợi từ hoạt động cải tạo cảng. Đầu tư hiện đại hoá cảng có thể loại ra khỏi danh sách các dự án cần được cấp vốn bằng nguồn ngân sách nhà nước hạn hẹp.

3) Quản lý và quản lý nhà nước

(1) Vai trò của các chủ thể tư nhân và nhà nước

Cần tăng cường áp dụng nguyên tắc thị trường vào chuyên ngành vận tải đường thủy nội địa. Cũng cần lưu ý rằng ngành này đã đạt được một số bước tiến trong việc thúc đẩy thị trường vận tải đường thủy nội địa chuyên với định hướng thị trường tư nhân giữ vai trò dẫn đầu. Một số doanh nghiệp nhà nước đã được cổ phần hoá theo hướng thử nghiệm và một số cảng hiện đang được các đơn vị tư nhân khai thác. Tư nhân hoá nên được chú trọng ở một số lĩnh vực chính như đóng tàu, khai thác phương tiện vận tải thủy và khai thác cảng.

Các cơ quan nhà nước cần tập trung chủ yếu vào quy hoạch và quy định kỹ thuật. Cần đặt ưu tiên vào biện pháp nâng cao năng lực tổ chức của Cục đường thủy nội địa, bao gồm phát triển nguồn nhân lực, trang thiết bị, kiến thức chuyên môn kỹ thuật, và cơ sở dữ liệu.

(2) Dữ liệu cho việc lập quy hoạch và khai thác

Hiện rất khó biết chính xác được con số phương tiện Vận tải đường thủy nội địa đang hoạt động tại Việt Nam do hệ thống đăng ký và cưỡng chế còn yếu. Vì vậy tình trạng sở hữu và khoản nợ phải trả không được cập nhật – khi bán hoặc chuyển nhượng tài sản. Điều này gây khó thực hiện các tiêu chuẩn về an toàn và khai thác vận tải. Hệ thống đăng kiểm phương tiện đường thủy cũng có thể được sử dụng để tạo nguồn vốn cho công tác bảo trì luồng tuyến, trong đó nguồn phí hàng năm tạo được một phần từ quá trình đăng ký.

Nỗ lực lâu dài nhưng cần thiết là tiến hành các khảo sát định kỳ đối với luồng sông và cảng để tạo lập một cơ sở thông tin dữ liệu về hiện trạng – nhằm định hướng cho việc ban hành sơ đồ khai thác hoặc hạn chế luồng tàu để xác định và lượng hoá công tác bảo trì và sửa chữa và lập các dự án tương lai. Không giống với đường bộ, tình trạng một đoạn sông không thể xác định được bằng mắt thường. Không có thông tin cập nhật về điều kiện sông, thì không thể xác định được mức độ bảo trì cần thiết và các biện pháp sửa chữa.

(3) Kết nối giữa Vận tải đường thủy nội địa và vận tải ven biển

Các cảng biển chính của Việt Nam có vị trí trên các tuyến sông. Điều này gây ra sự mập mờ giữa điểm cuối của Vận tải đường thủy nội địa điểm đầu của vận tải biển ven bờ. Vận tải đường thủy nội địa đôi khi muốn thu hút các tàu biển vào các cảng nội địa lớn hơn, hoặc định ra các tuyến vào nội địa hoặc các tuyến kết hợp giữa sông và biển. Mặt khác, vận tải biển ven biển lại muốn nạo vét sông sâu hơn nữa. Sự chông chéo này nảy sinh từ quá trình sử dụng và bảo trì cảng sông và luồng tàu hiện nay.

4.2. Chiến lược bền vững cho ngành vận tải thủy nội địa

1) Phân tích điểm mạnh và điểm yếu (SWOT)

Lập chiến lược bền vững cho ngành vận tải đường thủy nội địa (Vận tải thủy nội địa) phải xem xét đến điểm mạnh và điểm yếu của ngành, cũng như các thách thức và cơ hội trong tương lai.

Bảng 4.2.1 Phân tích SWOT về Vận tải thủy nội địa

	HIỆN TẠI	TƯƠNG LAI	
ĐIỂM MẠNH	<ul style="list-style-type: none"> Hệ thống sông ngòi chằng chịt cho phép thực hiện vận tải hàng rời ít tốn chi phí và tiết kiệm nhiên liệu; Các đơn vị tư nhân sẵn sàng đầu tư vào phương tiện VT TND; Các cảng sông công nghiệp phổ biến (sở hữu-sử dụng) làm giảm áp lực đối với các nguồn lực công cộng; Lượng và thực hiện quy định phù hợp, bao gồm hệ thống phân loại tốt để định hướng phát triển đường thủy. 	<ul style="list-style-type: none"> Giá xăng dầu tăng – quốc tế và trong nước – có thể giúp nghiêng lợi thế về VT TND; Ùn tắc trên đường bộ có thể thúc đẩy vận tải hàng bằng ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA; Các bài học từ kinh nghiệm thành công ở các nước khác cũng như tại khu vực đồng bằng sông Cửu Long 	CƠ HỘI
ĐIỂM YẾU	<ul style="list-style-type: none"> Liên kết không rõ ràng giữa các ưu tiên quy hoạch, với khuynh hướng thiên về xây dựng năng lực của chính các cảng sông; Nguồn vốn phân bổ thấp dành cho Vận tải đường thủy nội địa so với vai trò của ngành trong vận tải hàng hoá; Ít sử dụng phương tiện vận tải thủy tại miền Bắc và miền Nam cũng vậy. 	<ul style="list-style-type: none"> Quy hoạch liên phương thức yếu (và mở rộng mạng lưới đường bộ) đang làm giảm thị trường Vận tải thủy nội địa; Thay đổi khí hậu có thể gây bất ổn tới khả năng sử dụng đường thủy, đặc biệt là tại miền Nam; Tăng sạt lở đất và phá rừng tại vùng núi có thể làm tình trạng sông nhiễm mặn thêm tồi tệ. 	THÁCH THỨC

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Các yếu tố của chiến lược vận tải đường thủy nội địa đề xuất được trình bày trong Bảng 4.2.2 dưới đây.

Bảng 4.2.2 Chiến lược chung cho ngành vận tải thủy nội địa

	Vượt qua thách thức	Nắm bắt cơ hội
Phát huy thế mạnh	<ul style="list-style-type: none"> Tập trung can thiệp vào các phân khúc thị trường chính – hàng rời và các đoạn đường thủy chủ đạo; Giảm sự phân tán trách nhiệm và tập trung vào khả năng thông luồng được cải thiện 	<ul style="list-style-type: none"> Để các bên liên quan (có lợi ích đặc biệt tại các cảng sông cụ thể) tham gia vào công tác phát triển và cấp vốn của họ;
Khắc phục điểm yếu	<ul style="list-style-type: none"> Nâng cao năng lực trong quy hoạch liên phương thức, và tập trung đưa Vận tải đường thủy nội địa kết nối với các phương thức khác. 	<ul style="list-style-type: none"> Thay đổi hình thức kinh doanh của Đường thủy nội địa để có thể đạt được hiệu quả hơn nữa; Để các tỉnh tham gia vào bảo vệ môi trường, phát triển và quản lý cảng sông sử dụng chung.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

2) Lợi thế cạnh tranh cốt lõi của vận tải thủy nội địa

Như trong Bảng 4.2.2, một chiến lược chủ đạo đòi hỏi thu hẹp lại thị trường mục tiêu. Cơ giới hoá gia tăng và đầu tư ồ ạt vào các tuyến đường bộ đã vô hình chung thu hút phần lớn khách hàng từ vận tải đường thủy nội địa. Một phần lớn thị trường hàng hoá (phần thị trường này có đặc điểm là vận tải hàng đóng gói, cự ly ngắn, giao hàng riêng từng nơi, và cần nhanh chóng) hiện đang bị các phương thức khác lấn át. Một vài tuyến đường sắt chạy dọc theo các con sông lớn cũng được khôi phục, hoặc đang trong quá trình cải tạo.

Vì vậy một thị trường vận tải khác đang nổi lên và nó đòi hỏi ở ngành đường thủy một sự đáp ứng đặc biệt.

Lợi thế cạnh tranh của ngành nằm ở hàng rời, hàng có khối lượng lớn, hàng cồng kềnh—như xi măng, than, sắt, quặng, cát và sỏi. Ngay cả trên thị trường phù hợp này, ngành vẫn phải chịu sự cạnh tranh gay gắt từ đường sắt và đường bộ khi hai ngành đó cùng chia sẻ một hành lang vận tải. Vì thế, điều cần dự tính là có sự rút lui có chiến lược cho vận tải đường thủy nội địa. Bằng cách tập trung các nguồn lực hạn chế của mình vào các tuyến hành lang chính và nhắm vào những mặt hàng chủ đạo, Vận tải đường thủy nội địa sẽ có cơ hội. Khi cùng một lúc cạnh tranh trên một vài hành lang, dịch vụ của ngành sẽ vẫn nghèo nàn và giảm xuống theo thời gian.

3) Chiến lược chuyển giao

Là một mục tiêu trong tái định vị thị trường, chính phủ cần tập trung nguồn lực có hạn để xây dựng vào một mạng lưới đường thủy cốt lõi, từ đó có thể bảo vệ và cải thiện mạng lưới này theo các tiêu chuẩn phân loại kỹ thuật. Tuy nhiên, điều này lại đi ngược lại với định hướng hiện tại là mở rộng các tuyến đường thủy. Với các công trình chiếu sáng, báo hiệu, và thiết bị dẫn luồng phù hợp, các tuyến đường thủy nằm trong mạng lưới này có thể được khai thác trong 24 giờ và tiếp nhận được các loại sà lan cỡ lớn.

Việc đầu tư vào các cảng sông có thể chuyển giao cho địa phương và khu vực tư nhân. Hiện tại các cảng lớn và quan trọng hơn do các cơ quan của ngành “hàng hải” và ngoài phạm vi của ngành quản lý, trong khi các cảng sông đóng vai trò thiết yếu đối với công nghiệp và tư nhân sử dụng. Cục Đường thủy nội địa hiện đã giao quyền quản lý những cảng còn lại cho các TCT VTĐS và địa phương. Gánh nặng tài chính (và quản lý) đối với các cảng này sẽ được san sẻ cho các tổng công ty và các tỉnh. Đây là ví dụ về chính quyền địa phương hoặc TCT đóng vai trò chủ đạo hoặc phát triển các dự án Vận tải đường thủy nội địa của riêng mình. Ví dụ, TPHCM đang có kế hoạch phát triển 574km đường thủy nhằm cải thiện khả năng kết nối của thành phố với các tỉnh lân cận (với chi phí 2,2 nghìn tỉ đồng), hoặc TCTĐS miền Bắc đang đầu tư xây dựng cảng Phù Đổng mới.

Quy hoạch phát triển Đường thủy nội địa cũng bao gồm một số cảng cạn công-ten-nơ. Tiếp theo kế hoạch ủy quyền cảng nêu trên, phát triển cảng cạn container nên giao cho tỉnh và đặc biệt là các đơn vị tư nhân đầu tư. Nếu có thị trường cho hoạt động container, thành phần tư nhân sẽ quan tâm đầu tư.

Chiến lược chuyển giao cảng cũng sẽ phù hợp với một số tỉnh nơi Vận tải đường thủy nội địa vẫn phục vụ vận tải hành khách nội tỉnh. Tại đó nhu cầu đối với cảng sử dụng chung có thể được đảm bảo. Ngoài ra, các tỉnh có thể xem xét thành lập “bến sông” hoặc bến đò ngang có thể phục vụ cuộc sống của người nghèo. Theo quan sát, nhiều bến đò ngang mọc lên không có giấy phép. Dù bị xem xét dưới góc độ tiêu cực, nhưng chúng thực sự là một phản ánh tích cực cho thấy thành phần tư nhân đã đáp ứng kịp thời khi có nhu cầu.

Chính phủ cũng nên xem xét chuyển giao vận tải phà và sà lan cho các đơn vị tư nhân. Phương tiện vận tải thủy của nhà nước chiếm chưa đầy 10% đội tàu. Dịch vụ vận chuyển hành khách đang mất dần ưu thế ở hầu hết các nơi đường bộ đang được mở rộng – đặc biệt là với vận tải cự ly ngắn trong thành phố. Điều này không có nghĩa là dịch vụ phà qua sông sẽ thôi không hoạt động. Tại một số tỉnh, vẫn cần có loại hình vận tải này (như vận tải địa phương hoặc du lịch); trong trường hợp đó, nên để chính quyền tỉnh cung cấp dịch vụ hoặc để các đơn vị tư nhân đầu tư dịch vụ cho thị trường này.

Những đơn vị công nghiệp sử dụng ngành Vận tải đường thủy nội địa đã tạo ra phần lớn khối lượng vận tải đường thủy, bản thân họ có lợi ích gắn bó lâu dài với hoạt động khai thác loại hình dịch vụ này. Phải chăng họ là bạn đường đồng hành với sự nghiệp sống còn của ngành đường thủy.

4) Cạnh tranh về hành lang mục tiêu

Để phù hợp với kế hoạch chuyển giao trên đây, ngành Vận tải đường thủy nội địa cần tập trung vào các phần hành lang và phân khúc thị trường nơi có khả năng thành công cao và nhường phần còn lại cho vận tải đường bộ và đường sắt.

Các phân khúc thị trường, nơi Vận tải đường thủy nội địa có lợi thế là lĩnh vực vận tải các sản phẩm công kênh, rời có khối lượng lớn, chi phí thấp – đặc biệt là than, quặng, và hàng công kênh. Đầu tư vào hệ thống Vận tải đường thủy nội địa cần tập trung vào những hành lang nơi có hoạt động vận tải những loại hàng hoá này. Và không nhất thiết phải thực hiện mọi thứ trên tuyến hành lang đó, mà chỉ cần thực hiện nghĩa vụ cơ bản để duy trì và bảo vệ sự khai thác vận tải trên sông. Nếu chính phủ tập trung nguồn lực của mình vào lĩnh vực này, thì các đơn vị tư nhân có thể có lựa chọn phương tiện đường thủy tối ưu. Vấn đề chọn kích cỡ tàu, hoặc loại tàu kéo hay đẩy, tốt nhất nên để cho thị trường quyết định; thay vì chính phủ tự quyết. Tại miền Bắc, tàu tự hành chiếm ưu thế hơn do người sử dụng cảm thấy phù hợp hơn với điều kiện tại đồng bằng sông Hồng. Trong khi tại miền Nam lại có đội tàu đa dạng hơn để ứng phó với các điều kiện luồng tàu ở vùng đồng bằng sông Cửu Long. Tuy nhiên, điều này không có nghĩa là chính phủ sẽ phát triển luồng tuyến mà không tính tới các loại phương tiện đường thủy; thay vào đó chính phủ cần phải tính tới việc đó bằng cách thu thập ý kiến đóng góp từ các đơn vị sử dụng xem vấn đề gì nên được ưu tiên.

Thương mại qua biên giới với Campuchia là minh họa cho biện pháp tiếp cận thị trường về mặt địa lý và hành lang. Một tuyến đường thủy đang tồn tại và phát triển. Hiện tuyến đang được ba công ty khai thác với các tàu 50-150 TEU và một chuyến đi một chiều mất hai đến ba ngày với mức giá vận tải hàng hoá là 250 đô la Mỹ mỗi TEU. Đây là tuyến cạnh tranh với tuyến vận tải ven biển. Vì vậy công tác bảo trì và nâng cấp tuyến đường thủy này nên là phần trọng tâm trong chiến lược Vận tải đường thủy nội địa ở miền Nam.

Một vấn đề khó khăn hơn là sử dụng sông Hồng làm tuyến liên kết qua biên giới tiềm năng với Trung Quốc. Trong khi thương mại qua biên giới với tỉnh Vân Nam Trung Quốc đang tăng, thì năng lực vận tải bằng đường sắt và bộ đang được mở rộng. Vận tải đường thủy nội địa sẽ đối mặt với nhiều khó khăn trong cạnh tranh. Sông Hồng có nhiều đoạn dốc mà theo lẽ tự nhiên không phù hợp với các phương tiện VT TNĐ. Phát triển âu tàu để cho phép tàu bè có thể đi lại qua những khúc dốc được đề xuất, nhưng chi phí – cả về mặt kinh tế và môi trường – đặt ra trước mắt một khó khăn lớn.

5) Tăng cường vốn cho bảo trì đường thủy

Tính cạnh tranh của vận tải thủy nội địa, ngay cả chỉ trên hành lang được chọn, sẽ không còn được đảm bảo nếu các tuyến đường thủy không được bảo trì. Một trong những hành động cần thiết để giải quyết vấn đề này là tăng cường vốn cho công tác bảo trì đường thủy nội địa.

Nguồn thu rõ nhất là phí luồng lạch – khá giống với phí đường bộ. Phí này có thể thu tại những chốt chính trên đường thủy. Vấn đề thu phí người sử dụng để cho công tác bảo trì luồng tuyến đã được thí điểm ba năm trước đây, nhưng không thành công. Một hệ thống thu phí tốt hơn đã được áp dụng nhờ nghiên cứu nguyên nhân thất bại. Thay vào đó có thể áp thuế hàng năm. Tiềm năng là rất lớn. Với đội tàu có trọng tải ước tính khoảng 5

triệu tấn đăng ký, với 20.000 đồng trên mỗi tấn đăng ký, như vậy WMF có thể đạt 100 tỷ đồng mỗi năm – phần này có thể bù đắp 50% chương trình bảo trì do Cục Đường thủy nội địa đề xuất. Tuy nhiên, phương án này đòi hỏi có một hệ thống đăng ký phương tiện đường thủy hiệu quả. Một phương án khác là đánh thuế nhiên liệu – một phần vào đường bộ và một phần vào vận tải thủy nội địa. Ngành đường bộ ước tính khoảng 2,5 nghìn tỉ đồng có thể thu được cho nguồn vốn đường bộ. Nếu chỉ 10% con số này được trao cho vận tải đường thủy nội địa thì hàng năm có 250 tỉ đồng được bổ sung cho WMF. Nguồn vốn thứ ba là một loại phí mặt tiền. Các cơ sở kinh doanh nằm dọc hai bên bờ sông vì nơi đó có giá trị riêng của nó. Giả sử mức phí là 50.000 đồng cho mỗi mét/năm, và ước tính có khoảng 1.000km mặt tiền bên bờ sông, thì số tiền thu được có thể đạt 50 tỉ đồng. Mọi “bến thủy nội địa” không được đăng ký có thể phải chịu thuế mặt tiền.

Cục Đường thủy nội địa cần thực hiện một nghiên cứu khả thi toàn diện – nên có sự hỗ trợ của nhà tài trợ. Nghiên cứu đó phải xác định được mức vốn mục tiêu, cũng như thiết kế được cơ chế thể chế để quản lý vốn.

6) Giải quyết vấn đề an toàn

Yêu cầu cơ bản để cải thiện vấn đề an toàn đường thủy là dữ liệu tốt và cập nhật – về các phương tiện đường thủy chạy trên sông, và về tình trạng các tuyến đường thủy. Cả hai hiện đều chưa đáp ứng được.

Cần áp dụng một hệ thống đăng kiểm hàng năm – để việc kiểm tra phương tiện đường thủy được thực hiện định kỳ. Đó cũng là cơ hội để thực hiện các khoá đào tạo cho chủ-người điều khiển phương tiện đường thủy, cũng như cơ chế khuyến khích/không khuyến khích làm mới và hiện đại hoá đội tàu. Mặc dù chính quyền địa phương muốn thống kê số liệu các thuyền nhỏ để kiểm kê chính xác, nhưng các tàu nhỏ có thể bị loại trừ khỏi mạng lưới đăng kiểm. Như vậy khi xảy ra lật thuyền, chính quyền lại cần xác định các bên và giới hạn trách nhiệm của người tham gia.

Khảo sát đường sông cũng tốn kém không ít. Nguồn vốn cho công tác đó thường thấp hơn cho công tác bảo trì và cần được thực hiện định kỳ; cần liên tục kiểm tra các nhánh sông và cửa sông là việc cần thiết để đảm bảo tàu thuyền đi lại được an toàn. Các trạm và công cụ khảo sát phải được thiết lập, nhưng không thể bao quát toàn bộ mạng lưới. Cơ quan quản lý đường thủy có thể phải chấp nhận “khảo sát đại diện” để thu được tổng quan về đặc điểm sông cho một đoạn mẫu của một tuyến đường thủy. Mẫu đại diện được xác định bằng hình thái và quy trình sông và chế độ thủy văn. Các cơ quan khác có thể cần thông tin về sông cho các mục đích khác – như dữ liệu hoá học và y học. Vì vậy, chiến lược phù hợp đối với Cục Đường thủy nội địa là hợp tác với các cơ quan khác để giảm thiểu chi phí thu thập dữ liệu.

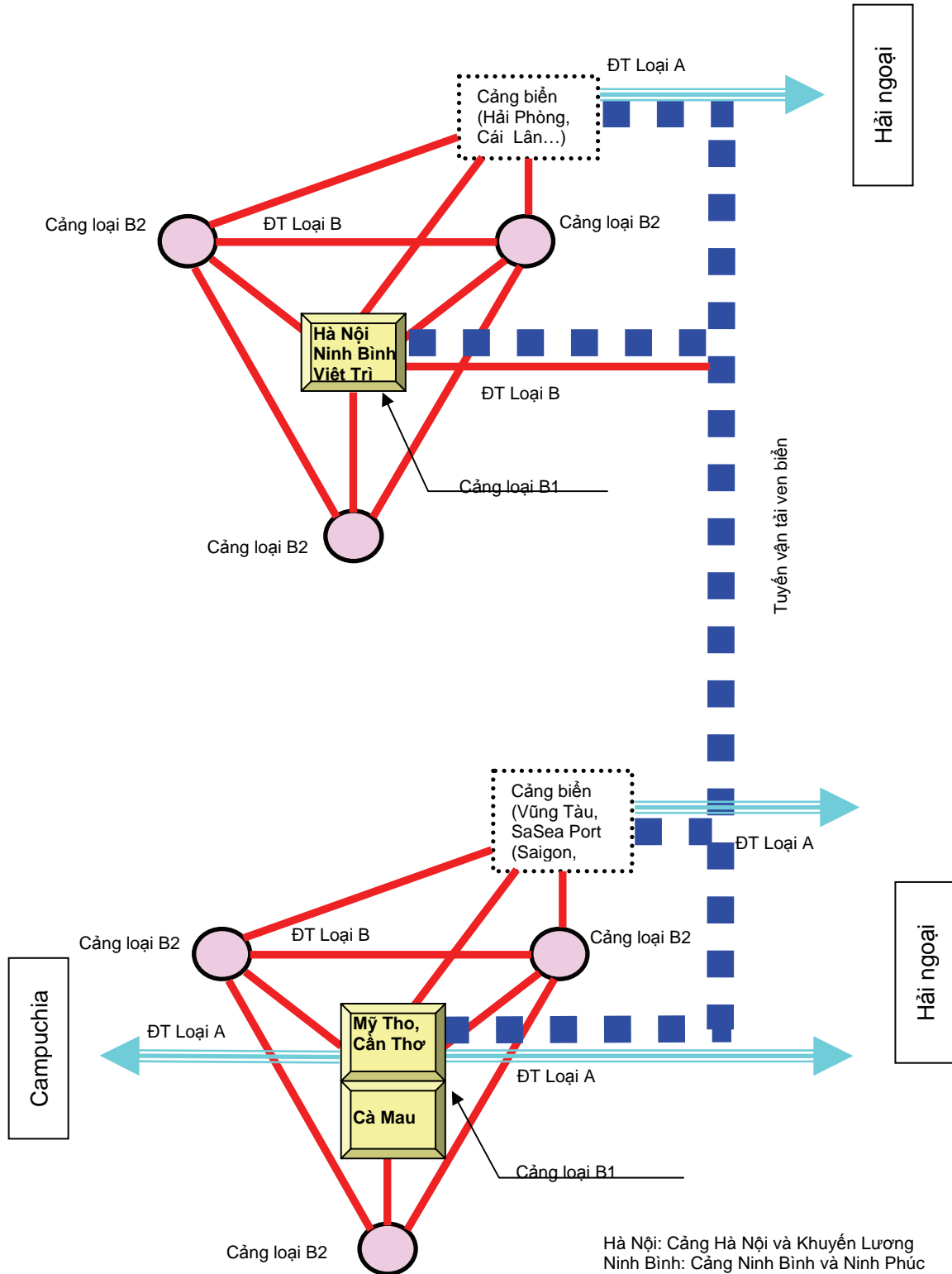
7) Phân loại các tuyến sông theo chức năng

Đặc điểm cơ bản của hệ thống vận tải tốt là một hệ phân loại vai trò theo chức năng. Đường sông có thứ tự theo chức năng tự nhiên của mình – trong đó các nhánh sông nhỏ đổ về một sông lớn hơn để hợp với một sông khác tạo thành một tuyến đường thủy lớn hơn.

Các tuyến đường thủy có thể được coi như một mạng lưới gồm 3 cấp, như trong Hình 4.2.1. Quy hoạch nhằm thiết lập và nhấn mạnh một sự phân loại theo chức năng của các tuyến đường thủy dựa trên chức năng của chúng. Ở một khía cạnh, chức năng này bị chi phối bởi các đặc điểm tự nhiên của sông, mặc dù không luôn luôn như vậy. Các

sông rộng và sâu có xu hướng thu hút các phương tiện lớn trong khi sông nhỏ trở thành các tuyến nhánh chỉ phục vụ vận tải địa phương. Các tuyến cốt yếu sẽ được áp dụng tiêu chuẩn cao hơn. Một khuôn khổ phân loại theo chức năng sẽ định hướng đúng đắn cho các chiến lược đầu tư và công tác bảo trì.

Hình 4.2.1 Phân loại các tuyến đường thủy theo chức năng



Nguồn: Nghiên cứu Chiến lược Phát triển Giao thông Vận tải Quốc gia ở Việt Nam (VITRANSS)

5. QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN DÀI HẠN

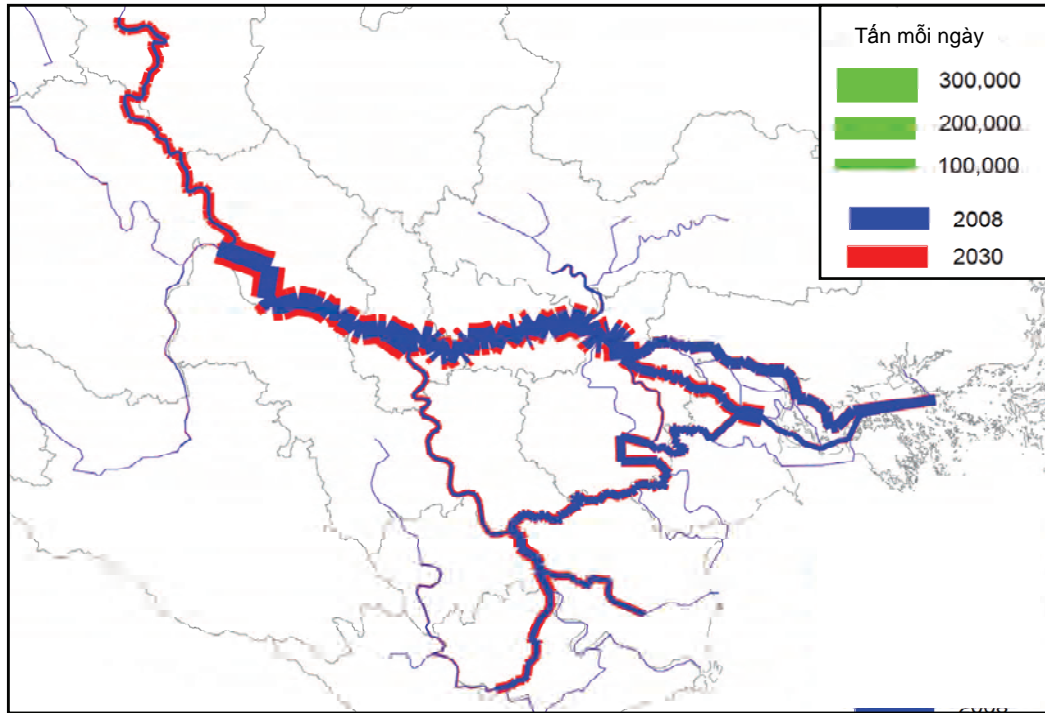
5.1. Ý tưởng quy hoạch cơ bản

Trong chương này, hướng phát triển dài hạn cho VT TND về các chương trình và dự án cụ thể được trình bày chi tiết hơn. Quy hoạch dài hạn đưa ra một số tuyến đường thủy trong các hành lang vận tải chủ đạo cần được bảo vệ, nâng cấp, trang bị thêm các công trình thiết bị phù hợp với an toàn giao thông đường thủy, và bảo trì theo tiêu chuẩn của từng cấp. Mục tiêu là có một mạng lưới tuyến đường thủy bền vững. Mạng lưới sông rộng hơn không nằm trong mục tiêu này.

Viễn cảnh dài hạn là nhu cầu về đường thủy nội địa sẽ tăng gấp đôi so với năm 2008 từ 643 nghìn tấn/ngày lên 1.210 nghìn tấn/ngày vào năm 2030. Con số này tương ứng với tỉ lệ gia tăng hàng năm là 3%, thấp hơn nhu cầu vận tải hàng hoá chung đã được dự báo 4,8%/năm. Tỉ lệ VT TND trong tổng nhu cầu vận tải chung vì thế sẽ giảm từ 48% xuống còn 32% về tấn và 28% xuống 18% về tấn-km từ năm 2008 đến 2030. Sự sụt giảm tỉ phần VTĐT là do sự kết hợp giữa tăng trưởng sản phẩm đòi hỏi vận tải thường xuyên và nhanh chóng, tăng trưởng trong các khu vực ngoài phạm vi mạng lưới VT TND và sự cạnh tranh với ngành vận tải hàng hóa bằng đường bộ. Tuy nhiên, VT TND phải xếp dỡ hai lần, vì vậy điều quan trọng đối với VT TND là duy trì được vai trò của mình trong vận tải hàng rời. Vấn đề quan trọng là mức tăng trưởng nhu cầu vận tải sẽ khác nhau trên tất cả các hành lang và có khuynh hướng tập trung tại một vài hành lang như trong Hình 5.1.1 và Hình 5.1.2. Về nhu cầu hành khách, VT TND sẽ bị vận tải đường bộ lấn át vì thế vai trò của ngành trong tương lai sẽ bị giới hạn khi mạng lưới đường bộ được hoàn thiện và quá trình cơ giới hoá được tăng cường.

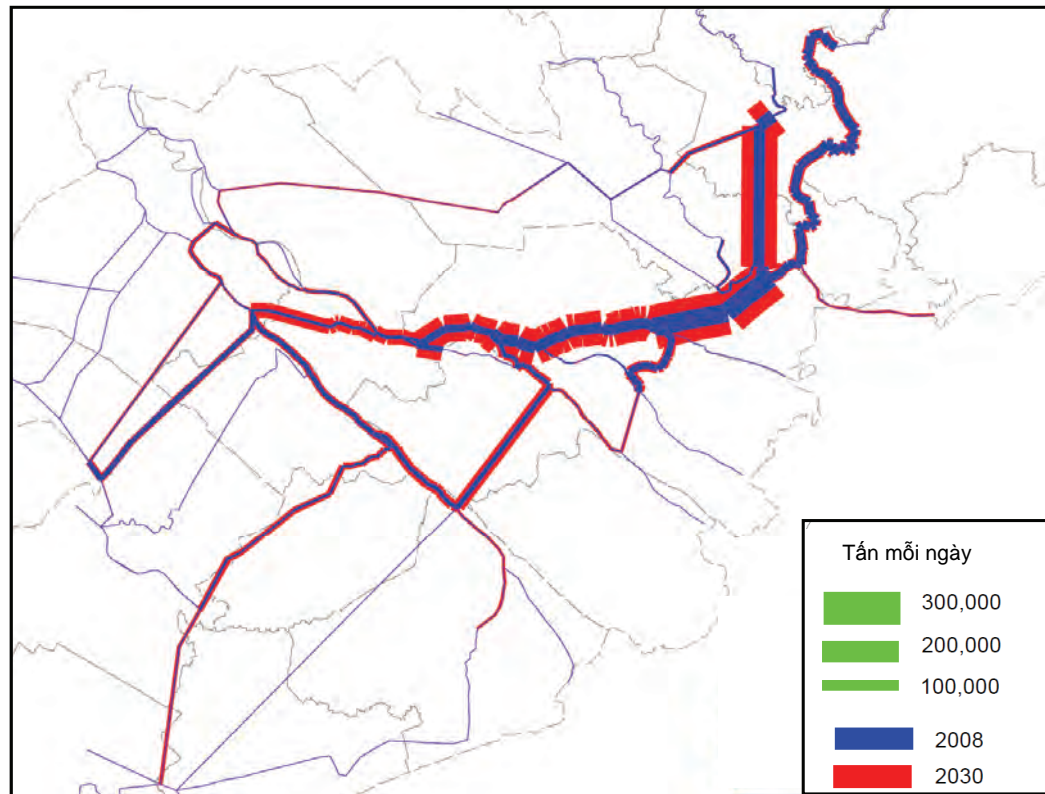
Triển vọng nhu cầu tương lai đối với VT TND xác định chiến lược tập trung nguồn vốn giới hạn vào một số hành lang VT TND được chọn trong khi vẫn duy trì khả năng lưu thông trên phần còn lại của mạng lưới.

Hình 5.1.1 Khối lượng và mật độ vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa 2030
(Khu vực ĐBSH)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

Hình 5.1.2 Khối lượng và mật độ vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa năm 2030
(Khu vực ĐBSCL)



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

5.2. Vận tải thủy nội địa khu vực miền Bắc

1) Khung hành lang

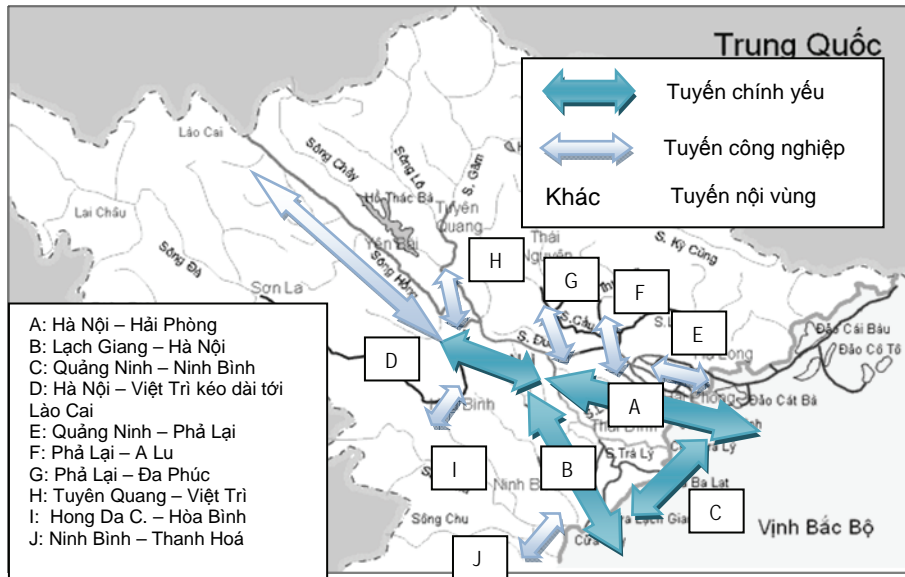
Dựa trên viễn cảnh tương lai của mạng lưới ĐTNĐ tại miền Bắc, mạng lưới đường thủy nội địa sẽ được phát triển theo 3 cấp/loại theo chức năng như trong Hình 5.2.1.

- (i) Tuyến chính yếu (loại I) tại miền Bắc bao gồm các tuyến sau: (i) Hà Nội – Hải Phòng/Quảng Ninh; (ii) Lạch Giang – Hà Nội; (iii) Quảng Ninh – Ninh Bình; và (iv) Hà Nội – Việt Trì.
- (ii) Các tuyến hỗ trợ các ngành công nghiệp có chuỗi cung ứng phụ thuộc vào đường sông.
- (iii) Tuyến trong vùng là các tuyến địa phương được sử dụng để phục vụ các khu công nghiệp và thường là các tuyến gom cho tới các tuyến cấp cao hơn.

Phát triển các tuyến chính yếu (loại I) cần được ưu tiên nhiều hơn nữa, bao gồm một số tuyến công nghiệp chủ đạo. Các tuyến trong vùng được ưu tiên ít hơn. Các đoạn sau nêu lên một số dự án đang được đề xuất cho các tuyến chính yếu và các tuyến công nghiệp chủ đạo trong quy hoạch tổng thể của Cục ĐTNĐ. Chi tiết đề xuất nằm trong Phụ lục 5C.

Các tuyến trong vùng không được đề cập chi tiết. Nhiều nút cổ chai chính cần được kiểm kê và các dự án quan trọng cần được xác định để cấp vốn. Chương trình VT TNĐ tổng thể nên phân bổ hoặc dành riêng một phần vốn để phát triển tuyến nội vùng tại miền Bắc như Cục ĐTNĐ đã xác định.

Hình 5.2.1 Khung quy hoạch ĐTNĐ miền Bắc



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

2) Phát triển các tuyến chính yếu (loại I)

(1) Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh

Năng lực của tuyến Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh được phát huy tối đa tới mức có thể do đây là tuyến có lưu lượng vận tải lớn nhất miền Bắc. Tuyến cũng được dự báo tăng trưởng từ 1,7 đến 2,1 lần vào năm 2030. Để đáp ứng nhu cầu này, tuyến quy hoạch

được nâng cấp từ Cấp III (có các đoạn Cấp I) lên Cấp II, có năng lực bốc dỡ sà lan 4x400DWT (Hình 5.2.2.). Công trình liên quan đến các công tác nạo vét, chỉnh trị dòng chảy, bảo vệ kè bờ, kiểm soát khúc nông, tính không cầu, và lắp đặt thiết bị hỗ trợ dẫn luồng. Chi phí dự án là 38,2 triệu USD.

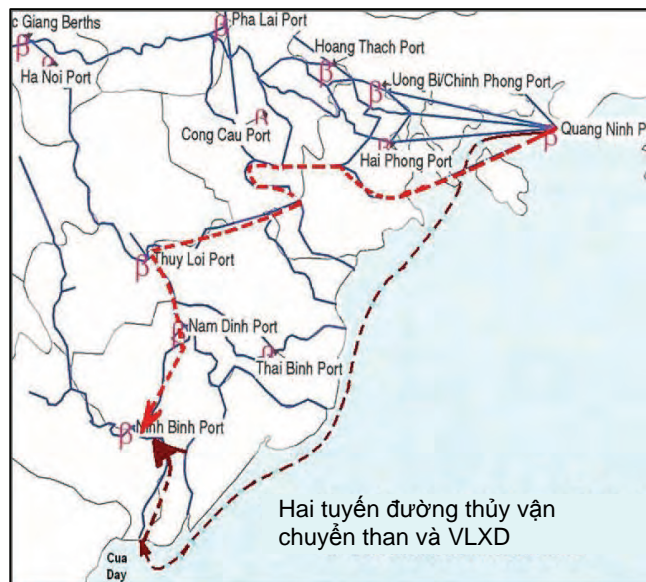
(2) Lạch Giang – Hà Nội

Tuyến Lạch Giang – Hà Nội (192km) được quy hoạch nâng cấp từ cấp II hiện tại lên Cấp I. Tăng trưởng giao thông trên hành lang này không cao như trên tuyến Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, trong khoảng 1,2 đến 1,9 lần vào năm 2030. Tuyến có lợi thế là kết nối các tuyến sông với vận tải ven biển. Về quy mô các công trình cũng tương tự nhưng tuyến cần được chú trọng nạo vét khơi sâu luồng (từ 0,9 đến 3,0 m ở một số đoạn). Các hợp phần chính bao gồm (i) công trình nâng cấp (45,5 triệu đô); (ii) ổn định luồng tàu (125,6 triệu đô); (iii) cải thiện luồng tàu vận tải (17,1 triệu đô); và (iv) cải tạo cầu Đuống (21,9 triệu đô).

(3) Quảng Ninh - Ninh Bình

Tuyến Quảng Ninh – Ninh Bình là tuyến quan trọng thứ ba. Tuyến dài 266km, chạy theo các sông nội địa (như sông Bạch Đằng, Đào, Lạch Tray) qua Hải Phòng. Tuyến được đề xuất phát triển lên Cấp III. Chi phí dự án là 61,2 triệu đô. Phương án vận tải ven biển thay thế có thể được chọn khi dự án Cửa Đáy – Ninh Bình (74km) được thực hiện (Hình 5.2.2). Mở tuyến vận tải ven biển cũng sẽ nhằm giúp mở cảng Ninh Bình để thực hiện vận tải ven biển. Chi phí dự án là 17 triệu đô.

Hình 5.2.2 Phương án vận tải ven biển thay cho tuyến Quảng Ninh – Ninh Bình



Nguồn: Nghiên cứu của NHTG (Nghiên cứu vận tải toàn diện Miền Bắc)

(4) Tuyến Hà Nội – Việt Trì, và đoạn kéo dài lên Yên Bái và Lào Cai

Đoạn Hà Nội – Việt Trì được đề xuất nâng cấp lên Cấp II. Đây là một phần của quy hoạch phát triển chung cho tuyến Hà Nội – Việt Trì – Lào Cai (362km) bao gồm (i) Hà Nội đi Việt Trì, Cấp IV lên cấp II; (ii) Việt Trì đi Yên Bái, Cấp V lên cấp III; và (iii) Yên Bái đi Lào Cai, ổn định ở cấp IV và nâng lên cấp III khi xây dựng âu tàu. Tuyến Yên Bái – Lào Cai là tuyến qua biên giới sang Trung Quốc. Căn cứ vào tuyến đường sắt và đường bộ

dọc theo cùng một tuyến hành lang đi Lào Cai được quy hoạch, đoạn Yên Bái – Lào Cai cần được xem xét lại. Chi phí dự án cho phát triển tuyến Hà Nội – Việt Trì – Lào Cai là 133,3 triệu đô.

3) Phát triển các tuyến công nghiệp chính

Các tuyến đường thủy chính thuộc nhóm này, cũng như các quy hoạch nâng cấp cải tạo các tuyến đó như sau:

- (i) Tuyến Quảng Ninh – Phả Lại là tuyến cung cấp than chủ đạo cho các nhà máy điện và xi măng. Cục ĐTNĐ đã quy hoạch nâng cấp 128km sông từ Cấp III lên Cấp II với chi phí 29,4 triệu đô la Mỹ.
- (ii) Tuyến Phả Lại – Á Lữ có thể được xem thêm một đoạn kéo dài 33km của tuyến cung cấp than Phả Lại – Á Lữ nhằm phục vụ tỉnh Bắc Giang. Tuyến này được đề xuất nâng cấp từ Cấp IV lên Cấp III. Chi phí dự án là 7,6 triệu đô la Mỹ.
- (iii) Tuyến Tuyên Quang – Việt Trì dài 115km và chạy dọc theo sông Lô. Hàng hoá vận tải chính trên tuyến là than, cát và đá sỏi. Tuyến được quy hoạch nâng cấp từ cấp IV lên Cấp III. Chi phí dự án là 36,75 triệu đô la Mỹ. Rõ ràng là nhu cầu đó chỉ là tạm thời và có thể sụt giảm ngay khi hoàn thành xây dựng dự án đập.
- (iv) Nâng cấp tuyến Phả Lại – Đa Phúc dài 87km từ Cấp V lên cấp III. Chi phí ước tính là 20,0 triệu đô la Mỹ.
- (v) Cải tạo, mở rộng, và nạo vét tuyến ngã ba sông Hồng Đà – Hoà Bình, dài 58km, lên Cấp III. Chi phí dự án là 13,3 triệu đô la Mỹ.
- (vi) Nâng cấp tuyến Ninh Bình – Thanh Hoá lên cấp III-IV. Chi phí dự án là 11,5 triệu đô la Mỹ.

5.3. Vận tải thủy nội địa miền Nam

1) Khung hành lang

Việc phân loại thành 3 cấp theo chức năng tương tự cũng được áp dụng để định hướng phát triển cho mạng lưới đường thủy nội địa tại miền Nam. Thứ bậc này được thể hiện trong Hình 5.3.1.

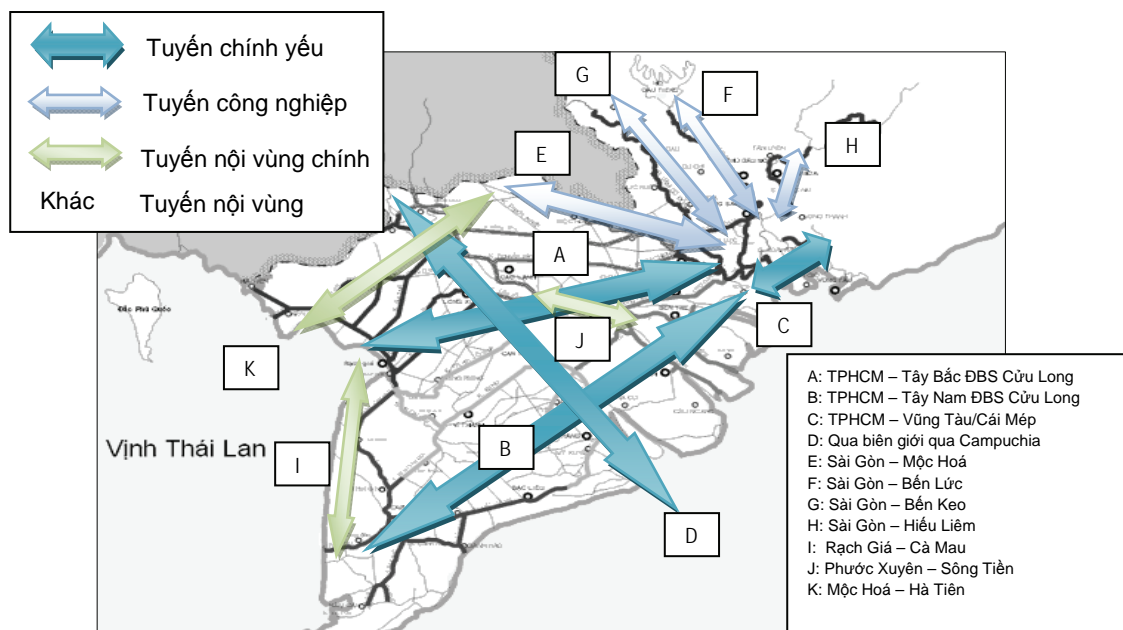
- (i) Các tuyến chính yếu (loại I) bao gồm: (i) TPHCM – Tây Bắc Đồng bằng sông Cửu Long; (ii) TPHCM – Tây Nam Đồng bằng sông Cửu Long; (iii) TPHCM – Vũng Tàu/Cái Mép; và (iv) tuyến qua biên giới qua Campuchia.
- (ii) Các tuyến công nghiệp quanh khu vực TPHCM.
- (iii) Các tuyến nội vùng Đồng bằng sông Cửu Long, với ba tuyến nội vùng chính phục vụ vận tải địa phương và các khu công nghiệp xung quanh.

Các tuyến chính yếu được ưu tiên cao hơn để phục vụ các hành lang có nhu cầu và tiềm năng cao nhất. Tuyến công nghiệp chủ đạo cũng như tuyến nội vùng tại đồng bằng sông Cửu Long cũng quan trọng và nên được xem xét phát triển thêm. Như đã đề xuất trong quy hoạch tổng thể của Cục ĐTNĐ, các hướng phát triển được chú trọng tại các đoạn sau. Chi tiết đề xuất có trong Phụ lục 5C.

Các tuyến trong vùng không được đề cập chi tiết. Nhiều nút cổ chai chính cần được xem xét và các dự án quan trọng cần được xác định để cấp vốn. Chương trình VT TNĐ tổng

thể nên phân bổ hoặc dành riêng một phần vốn để phát triển tuyến nội vùng tại miền Bắc như Cục ĐTNĐ đã xác định.

Hình 5.3.1 Hành lang VTTND tại miền Nam



2) Phát triển các tuyến chính yếu

(1) TPHCM – Tây Bắc đồng bằng sông Cửu Long

Khu vực này bao gồm các tuyến đường thủy liên kết TPHCM với khu tây bắc của đồng bằng sông Cửu Long qua kênh Lấp Vò hoặc qua Đồng Tháp Mười. Các dự án nâng cấp cải tạo đề xuất là:

- (i) Nâng cấp kênh Chợ Gạo – nạo vét, mở rộng, chỉnh trị các đoạn cong, bảo vệ kè bờ trên 11km trong số 28km chiều dài đoạn sông, bao gồm nâng tĩnh không cầu. Chi phí dự án ước tính là 138 triệu đô la Mỹ.
- (ii) Cải tạo đoạn Sài Gòn – Kiên Lương (Đồng Tháp Mười) – cải tạo theo đoạn nhằm làm đồng bộ cấp luồng tàu (Cấp III) trên suốt 334km của tuyến. Chi phí dự án ước tính là 76,8 triệu đô la Mỹ.
- (iii) Cải tạo đoạn Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Lấp Vò) – dự án nhằm lập ra các điều kiện đồng cấp về luồng tàu (Cấp III) trên đoạn 315km của tuyến, với chi phí 72,45 triệu đô la Mỹ.

(2) TPHCM – Tây Nam Đồng Bằng sông Cửu Long

Tuyến này kết nối TPHCM với các tỉnh duyên hải tây nam là Tiền Giang, Vĩnh Long, Hậu Giang, Cần Thơ, Cà Mau, và nam Kiên Giang. Các dự án chính cho tuyến này bao gồm:

- (i) Cải tạo đoạn Sài Gòn – Cà Mau (qua kênh Xà No) nhằm đạt được sự đồng cấp về luồng tàu (Cấp III) trên toàn bộ 336 km, với công tác mở rộng, nạo vét và thanh thải chướng ngại vật. Chi phí dự án ước tính là 77,3 triệu đô la Mỹ.
- (ii) Cải tạo đoạn Sài Gòn – Cà Mau (tuyến ven biển) từ TPHCM đi Cà Mau qua Sóc Trăng và Bạc Liêu (367km) lên cấp III. Chi phí ước tính là 84,41 triệu đô la Mỹ.

- (iii) Cải tạo tuyến TPHCM đi Vũng Tàu/Cái Mép. Dự án này gồm việc cải tạo kênh giữa Thị Vải – Nước Mặn để nâng cao khả năng kết nối giữa Vũng Tàu và Thị Vải với TPHCM (Cấp III) với chiều dài khoảng 75km và chi phí ước tính là 17,25 triệu đô la Mỹ.

(3) Tuyến qua biên giới đi Campuchia

Hành lang TPHCM – Mỹ Tho – Campuchia dài 223km và theo sông Tiền tới cảng Mỹ Tho, qua kênh Cái Bèo, và tới các cảng Phnom Pênh và Kong Pong Cham. Trong số các dự án đó là:

- (i) Cải tạo tuyến cửa sông Định An – Tân Châu, dài khoảng 214km, lên cấp I với độ sâu tối thiểu là 7m, chi phí ước tính là 49,2 triệu đô la Mỹ. Luồng vào tới biển sông Bassac chỉ tiếp nhận được tàu đến 3.000DWT với điều kiện tối ưu .
- (ii) Cải tạo tuyến Cửa Tiểu – Campuchia, khoảng 223km lên cấp I, với chi phí dự án ước tính là 51,29 triệu đô la Mỹ.

3) Các tuyến công nghiệp và nội vùng chính

(1) Các tuyến công nghiệp

Một số tuyến đường thủy liên tỉnh phục vụ các khu công nghiệp và có vai trò vận tải nội vùng quan trọng cũng được đề xuất cải tạo nâng cấp. Các tuyến này bao gồm:

- (i) Cải tạo tuyến Sài Gòn – Mộc Hoá (tuyến sông Vàm Cỏ Tây) lên Cấp III (96km), với chi phí ước tính là 22,08 triệu đô la Mỹ.
- (ii) Cải tạo, nâng cấp tuyến Sài Gòn – Bến Súc lên Cấp III (89km), với chi phí ước tính là 20,47 triệu đô la.
- (iii) Tuyến Sài Gòn – Bến Kéo (sông Vàm Cỏ Đông) lên cấp III (166km), với chi phí ước tính là 38,18 triệu đô la Mỹ.
- (iv) Nâng cấp tuyến Sài Gòn – Hiếu Liêm (sông Đồng Nai) lên Cấp III (88km) với chi phí ước tính là 15 triệu đô la Mỹ.

(2) Các tuyến nội vùng

Ba tuyến nội vùng chính đóng vai trò quan trọng trong đồng bằng sông Cửu Long đã được xác định, và hướng phát triển được đề xuất như sau:

- (i) Nâng cấp tuyến Mộc Hoá – Hà Tiên, khoảng 108km lên Cấp IV, với chi phí khoảng 24,84 triệu đô la Mỹ.
- (ii) Nâng cấp tuyến Rạch Giá – Cà Mau lên Cấp III (149km). Chi phí ước tính là 34,27 triệu đô la Mỹ.
- (iii) Nâng cấp tuyến Phước Xuyên – Kênh 28 lên Cấp III (74,5km). Chi phí ước tính là 17,25 triệu đô la Mỹ.

5.4. Vận tải thủy nội địa khu vực miền Trung

Vai trò của đường thủy nội địa là tương đối hạn chế tại miền Trung. Vì vậy, chưa có dự báo nhu cầu vận tải nào cho vùng được thực hiện. Tiếp theo chiến lược đề xuất của VITRANSS2, cần đặt trọng tâm vào công tác bảo trì và phòng chống lũ lụt, thay vì nâng cấp để có khả năng khai thác vận tải thông luồng cao hơn và để sử dụng có hiệu quả phương tiện vận tải.

Tuy nhiên dựa trên quy hoạch tổng thể của Cục ĐTNĐ, quy hoạch sẽ bao gồm việc nâng cấp các đoạn được chọn. Các đoạn và được quy hoạch theo tiêu chuẩn như sau:

- (i) Lạch Trào – Hàm Rồng (Sông Mã), Cấp II (Rộng: 50–70, Sâu: >2)
- (ii) Lạch Sung–Cầu Lèn (Sông Lèn), Cấp III (Rộng: 50–70, Sâu: >2)
- (iii) Cửa Hội – Bến Thủy – Đô Lương (Sông Lam), Cấp II đoạn Cửa Hội- Bến Thủy (Rộng: 70–90, Sâu: >2,5) và Cấp III, đoạn Bến Thủy- Đô Lương (Rộng: 50–70, Sâu: >2)
- (iv) Cửa Sót – Cầu Nghèn (Sông Nghèn) Cấp III (Rộng: 50–70, Sâu: >2)
- (v) Cửa Gianh–Quảng Trường (Sông Gianh), Cấp II (Rộng: 70–90, Sâu: >2,5)
- (vi) Cửa sông Nhật Lệ – Cầu Long Đại (Sông Nhật Lệ), Cấp III (Rộng: 50–70, Sâu: >2)
- (vii) Cửa Việt – Đập Tràn (Sông Thạch Hãn), Cấp III (Rộng: 50–70, Sâu: >1,5)
- (viii) Thuận An – ngã ba Tuần (Sông Hương), Cấp III (Rộng: 50–70, Sâu: >1,5)
- (ix) Hội An – Cửa Đại (Sông Thu Bồn – kéo dài), Cấp III đoạn Hội An- Cửa Đại (Rộng: 50–70, Sâu: >2) và Cấp I, đoạn Cửa Đại- Cù lao Chàm (Rộng: >90, Sâu >3)
- (x) Cửa sông Kỳ Hà – Cửa Hàn (Sông Trường Giang, Sông Thu Bồn, Sông Vĩnh Điện, Sông Hàn, ven biển), Cấp III, đoạn Kỳ Hà- Hội An (Rộng: 50–70, Sâu: >2); Cấp III, đoạn Hội An- Ngõ Vĩnh Điện (Rộng: 50–70, Sâu: >1,5); và, Cấp III, đoạn Ngõ 3 Vĩnh Điện- Sông Hàn (Rộng: 50–70, Sâu: >1,5).

5.5. Phát triển cảng sông

Trong tương lai hàng hoá nói chung và hàng hoá vận chuyển trong các lô nhỏ sẽ được chuyển sang vận tải bằng đường bộ khi hệ thống đường bộ được cải thiện. Tuy nhiên VT TND sẽ tiếp tục cạnh tranh về vận tải hàng rời, hàng cồng kênh và hàng công nghiệp. Vì vậy vai trò của các cảng sử dụng chung trong tương lai sẽ không tăng trưởng đáng kể trong khi các cảng công nghiệp lại đóng vai trò lớn hơn. Các cảng công nghiệp sẽ do tư nhân phát triển nên đầu tư của chính phủ vào các cảng công cộng sẽ tập trung nhiều hơn vào nâng cao chất lượng và năng suất, củng cố dịch vụ kho bãi và kết nối liên phương thức, và công tác bảo trì. Vận tải hành khách thậm chí là một thị trường khó khăn hơn đối với VT TND. Vì vậy phát triển các bến khách cũng không được ưu tiên, ngoại trừ việc cải tạo nâng cấp các bến hiện có. Tuy nhiên, Cục ĐTNĐ có kế hoạch phát triển cảng VT TND như sau. Chi tiết xem phụ lục C.

- (i) Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng hàng hoá tại miền Bắc: 41 cảng.
- (ii) Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng hành khách tại miền Bắc: 6 cảng
- (iii) Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng hàng hoá tại miền Nam: 26 cảng.
- (iv) Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng hành khách tại miền Nam: 15 cảng.
- (v) Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng hàng hoá tại miền Trung: 6 cảng
- (vi) Cải tạo nhiều bến khách và bến đò ngang khác.

5.6. Khai thác và bảo trì

Nhìn chung công tác bảo trì vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu do thiếu kinh phí. Tuy nhiên vẫn chưa có ước tính về các hạng mục bảo trì còn tồn đọng. “Quy hoạch Tổng thể Điều

chính, bổ sung ngành ĐTNĐVN đến năm 2020” ước tính chương trình bảo trì khoảng 5700 tỷ đồng (318 triệu đô la Mỹ) cho giai đoạn 2011-2020.

Các tuyến đường thủy chính có tầm quan trọng quốc gia cần đưa vào chương trình bảo trì luồng tàu. Cần theo dõi tình trạng luồng tàu và duy trì các thông số thiết kế. Bảo trì được coi là công tác có ý nghĩa quan trọng và cần được ưu tiên cao nhất. Lợi ích từ việc cải tạo các luồng tuyến xuất phát từ hiệu quả cao hơn cho các phương tiện vận tải đường thủy. Luồng tuyến có tiêu chuẩn cao hơn sẽ khuyến khích các đơn vị VT TNĐ sử dụng phương tiện đường thủy tốt hơn (vd: mớn nước sâu hơn). Tuy nhiên, nếu không duy trì được tiêu chuẩn, thì sẽ tạo ra rủi ro về kỹ thuật đối với các đơn vị khai thác vận tải. Đơn vị khai thác vận tải chỉ đầu tư vào phương tiện đường thủy được thiết kế cho kích bản trường hợp xấu nhất. Mọi đầu tư nhằm cải tạo luồng sẽ không tạo ra lợi ích nếu công tác bảo trì không được thực hiện thường xuyên.

Các đặc điểm chính khác đòi hỏi kinh phí và sự quan tâm như sau:

- (i) Lắp đặt và duy tu, bảo dưỡng công trình báo hiệu, thiết bị hỗ trợ;
- (ii) Nâng cao chức năng tìm kiếm cứu nạn VT TNĐ;
- (iii) Tăng cường thể chế, bao gồm công tác mua sắm thiết bị quản lý cho Cục ĐTNĐ Việt Nam cũng như đẩy mạnh các chế tài và cải thiện hệ thống đăng kiểm phương tiện đường thủy.
- (iv) Chương trình phát triển nguồn nhân lực.
- (v) Nâng cao năng lực ngành sửa chữa và đóng tàu, tuy chính phủ nên giữ vai trò tạo điều kiện thuận lợi cho chuyên ngành thay vì tham gia trực tiếp vào các hoạt động thực tế.

6. DỰ THẢO QUY HOẠCH TỔNG THỂ

Chiến lược phát triển cho ngành VTTNĐ được đề ra trong chương trước. Để thực hiện chiến lược này, cần xác định các dự án sẽ được thực hiện trong giai đoạn 2009-2020.

6.1. Dự án đề xuất

Qua việc rà soát các quy hoạch của chính phủ và thảo luận với CĐTND, một danh sách dài gồm nhiều dự án đề xuất đã được kiểm tra, gồm 16 dự án đã cam kết/đang triển khai (Bảng 6.1.1) và 52 dự án đề xuất (Bảng 6.1.2) và được minh họa trong Hình 6.1.1.

Bảng 6.1.1 Các dự án được cam kết/đang triển khai

Mã	Tên Dự án	Mô tả	Tài chính (triệu USD)		Kế hoạch
			Chi phí	Nguồn	
CW01	Phát triển các Hành lang Vận tải miền Bắc (Cấp III) (25km) *	Nâng lên tiêu chuẩn cấp 3/ III và kết nối mạng lưới sông kênh thêm 253 km. Nạo vét, kê bờ, bảo vệ âu tàu, cải tạo cầu, thiết bị hỗ trợ dẫn luồng để khai thác 24/24 giờ	99,30	NH Thế giới (76,08) + Chính phủ (23,21)	2015
CW02	Phát triển hành lang ven biển miền Nam (Cấp III) (153 km)*	Cải tạo, nâng cấp lên tiêu chuẩn cấp III và kết nối mạng lưới kênh rạch khu vực hành lang ven biển miền Nam (153km): Nạo vét, kê bờ, bảo vệ âu tàu, cải tạo cầu, thiết bị hỗ trợ dẫn luồng để có thể khai thác 24/24 giờ	Như trên		2015
CW03	Cải tạo các kênh nhánh khu vực đồng bằng sông Cửu Long (Cấp IV) (58km)*	Nâng cấp 2 kênh nhánh dài 58km tại An Giang và Cà Mau lên cấp 4 bằng cách mở rộng và nạo vét, kê bờ, nâng cấp cầu và lấp đặt, nâng cấp các thiết bị hỗ trợ dẫn luồng.	8,50	NH Thế giới (5,8) + Úc (2,7)	2015
CW04	Cải tạo hành lang Đông Tây khu vực đồng bằng miền Bắc (Cấp II) (Việt Trì – Quảng Ninh) (280km)**	Nâng cấp lên tiêu chuẩn cấp II và kết nối mạng lưới kênh rạch, hành lang Đông Tây miền Bắc từ Việt Trì đến Quảng Ninh (280km) bằng cách: nạo vét, kê bờ, chỉnh trị các khúc cong, các bãi cát ngầm, nâng cấp thiết bị hỗ trợ dẫn luồng và tĩnh không cầu.	59,77	NH Thế giới (56,99) + Chính phủ (2,78)	2015
CW05	Cải tạo hành lang Nam, Bắc, Tây khu vực miền Bắc (Cấp I) (295 km)**	Nâng cấp lên tiêu chuẩn (cấp I) và kết nối hành lang Bắc- Tây Nam ở đồng bằng Bắc Bộ từ Hà Nội đến sông Ninh Cơ (259km). Nạo vét, chỉnh trị các khúc cong, nâng cấp kê bờ, bãi cát ngầm, nâng cấp thiết bị hỗ trợ dẫn luồng và tĩnh không cầu.	6,48	NH Thế giới (5,68) + Chính phủ (0,80)	2015
CW06	Cải tạo cửa sông Ninh Cơ **	Cải tạo kênh qua tuyến tránh cửa sông Ninh Cơ để có thể cho tàu 3000DWT hoạt động bằng cách nạo vét, kê bến, âu tàu, kê bờ, chỉnh trị dòng sông	63,74	NH Thế giới (61,57) + GoV (2,17)	2015
CW07	Liên kết sông kênh từ sông Đáy đến sông Ninh Cơ **	Cải tạo kênh nối với sông Ninh Cơ và sông Đáy bằng cách nạo vét, kê bến, kê bờ, âu tàu, chỉnh trị dòng sông giữa sông Đáy và sông Ninh Cơ	Bao gồm ở trên	NH Thế giới	2015
CW08	Phát triển tuyến đường thủy Sài Gòn – Đồng Tháp – Long Xuyên*	Cải tạo tuyến đường thủy đoạn Sài Gòn – Đồng Tháp – Long Xuyên	4,40	Chính phủ	
CW09	Phát triển kênh Thị Vải – Nước Mặn*	Cải tạo tuyến đường thủy Thị Vải – Nước Mặn	3,10	Chính phủ	
	Cảng sông				
CW10	Cải tạo cảng Việt Trì **	Xây dựng các công trình mới tại cảng Việt Trì (cầu tàu, khu vực kho, kho hàng, đường dẫn vào cảng, khu vực xử lý rác thải) để liên kết các cảng biển miền Bắc cũng như miền Trung và miền Nam.	4,27	NH Thế giới (4,12) + Chính phủ (0,15)	2015
CW11	Cải tạo cảng Ninh Phúc **	Xây dựng các công trình mới tại cảng Ninh Phúc (cầu tàu, khu vực kho, kho hàng, đường dẫn vào cảng, khu vực xử lý rác thải) để liên	2,75	NH Thế giới (2,60) + Chính	2015

		kết các cảng biển miền Bắc cũng như miền Trung và miền Nam.		phủ (0,15)	
CW12	Đầu tư vào các cảng địa phương khu vực đồng bằng sông Cửu Long*	Thực hiện đầu tư vào các cảng của các tỉnh hay bến thủy nội địa của khu vực nông thôn cũng như đường dẫn vào cảng			2015
	Bến thủy nội địa (bến khách)				
CW13	Đầu tư bến tàu, phà nhỏ **	Hỗ trợ kĩ thuật thực hiện dự án và vận hành cho 15 đến 30 bến tàu, phà	4,57	NH Thế giới (4,32) + Chính phủ (0,25)	2015
	Thế chế				
CW14	Phát triển thế chế về đường thủy nội địa ở đồng bằng sông Cửu Long *	Xây dựng quy hoạch và quản lý và đào tạo	1,60	NH Thế giới	2015
CW15	Thế chế phát triển Đường thủy nội địa khu vực miền Bắc *	Phát triển quy hoạch và quản lý cũng như công tác đào tạo thực hiện.	5,11	NH Thế giới	2015
	Bảo trì				
CW16	Dự án bảo trì thí điểm **	Thực hiện các kế hoạch về bảo trì thí điểm	1,00	NH Thế giới	2015
		TỔNG CHI PHÍ =	264.59		

Bảng 6.1.2 Dự án đề xuất ¹

TT dự án.	Tên Dự án	Mô tả	Chi phí (Triệu USD)	
Cải tạo đường thủy	W01	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh/Hải Phòng – Hà Nội (Cấp II) (166 km)	Nâng cấp 166 km tuyến đường thủy lên tiêu chuẩn cấp II	38,2
	W02	Nâng cấp tuyến Lạch Giang – Hà Nội (Cấp I) (192 km)	Nâng cấp 192 km lên cấp I (45,5 triệu đô); gia cố kênh (125,6 triệu đô), cải tạo luồng biển (17,1 triệu đô); cải tạo cầu Đuống (21,9 triệu đô)	210
	W03	Nâng cấp tuyến Hà Nội – Việt Trì – Lào Cai (Cấp II, III và IV) (362 km)	Nâng cấp 362 km lên cấp II, III và IV (Hà Nội đi Việt Trì: cấp II, Việt Trì đi Yên Bái: cấp III, Yên Bái đi Lào Cai: cấp III hoặc IV)	133,3
	W04	Cải tạo tuyến Quảng Ninh – Ninh Bình (266,5 km)	Nâng cấp luồng tàu phù hợp trên 266,5 km của tuyến đường thủy đạt cấp III	61,2
	W05	Nâng cấp Cửa Đáy – Ninh Bình (Cấp I) (74,0 km)	Nâng cấp 74 km tuyến đường thủy lên cấp I	17,0
	W06	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh – Phả Lại (Cấp II) (128 km)	Nâng cấp 128 km tuyến đường thủy lên cấp II	29,4
	W07	Nâng cấp tuyến Phả Lại – Á Lữ (Cấp III) (33,0 km)	Nâng cấp 33 km lên cấp III	7,6
	W08	Nâng cấp tuyến Phả Lại – Đa Phúc (Cấp III) (87 km)	Nâng cấp 87km lên cấp III	20
	W09	Nâng cấp tuyến Việt Trì – Tuyên Quang – Na Hang (Cấp III và IV/V) (115km)	Nâng cấp 115 km lên cấp III (Việt Trì đi Tuyên Quang) và cấp IV hoặc V (Tuyên Quang đi Na Hang)	36,8
	W10	Cải tạo tuyến Ngã ba Hồng Đà – Cảng Hòa Bình (58,km)	Cải tạo hơn 58 km đạt tiêu chuẩn cấp III	13,3
	W11	Cải tạo tuyến Ninh Bình – Thanh Hóa	Cải tạo đoạn Ninh Bình – Thanh Hóa đạt tiêu chuẩn cấp III-IV	11,5
	W12	Các tuyến nhánh khác	Cải tạo một số tuyến nhánh	50,0
	W13	Nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo (11km)	Cải tạo 28.5km đoạn nối từ miền Bắc đến miền Nam (nạo vét, mở rộng, tôn cao cầu) (đã hoàn thành nghiên cứu khả thi)	138,0

¹ Các dự án này chủ yếu được đề xuất trong “Điều chỉnh, bổ sung quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường thủy nội địa Việt Nam đến 2020” (Số 13/2008/QĐ-BGTVT) ngày 6 tháng 8 năm 2008

TT dự án.	Tên Dự án	Mô tả	Chi phí (Triệu USD)	
	W14	Cải tạo tuyến kênh Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Lấp Vò) (315km)	Cải tạo 315 km đường thủy đồng cấp	72,5
	W15	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Tháp Mười) (334 km)	Cải tạo 334 km đường thủy đồng cấp đạt cấp III	76,8
	W16	Cải tạo tuyến Sài Gòn- Cà Mau (qua kênh Xà No) (336 km)	Cải tạo 336 km đạt cấp III	77,3
	W17	Cải tạo tuyến ven biển Sài Gòn – Cà Mau (367 km)	Thiết lập 337 km đạt cấp III	84,4
	W18	Cải tạo tuyến Sài Gòn - Mộc Hóa (96 km)	Cải tạo 96 km đạt cấp III	22,1
	W19	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Bến Súc (89 km)	Cải tạo tuyến dài 89 km đạt cấp III	20,5
	W20	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Bến Kéo (166km)	Cải tạo 166 km đạt cấp III	38,2
	W21	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Hiếu Liêm (88 km)	Cải tạo 88 km đạt cấp III (Tiến hành 6 năm trước đây và cần phải cải tạo, tu bổ sau 15 năm nữa)	15,0
	W22	Cải tạo tuyến đồng bằng sông Cửu Long – Thị Vải – Vũng Tàu (75km)	Cải tạo 75 km đạt cấp I và cấp III	17,3
	W23	Cải tạo tuyến Cửa Tiểu – Cam Pu Chia (223km)	Cải tạo 223 km đạt cấp I	51,3
	W24	Cải tạo tuyến Cửa Định An – Tân Châu (214km)	Cải tạo 214 km đạt cấp I	49,2
	W25	Cải tạo tuyến Mộc Hóa – Hà Tiên (108 km)	Cải tạo 108 km đường thủy đồng cấp đạt cấp IV	24,8
	W26	Nâng cấp tuyến Phước Xuyên – sông Tiền (kênh 28) (Cấp III, 75km)	Nâng cấp 75 km lên tiêu chuẩn cấp III	17,3
	W27	Nâng cấp tuyến Rạch Giá – Cà Mau (Cấp III) (149 km)	Nâng cấp 149 km lên tiêu chuẩn cấp III	34,3
	W28	Cải tạo tuyến Lạch Trào – Hàm Rồng	Cải tạo đạt tiêu chuẩn đường thủy cấp II	2,0
	W29	Cải tạo tuyến Lạch Sung – cầu Lèn	Cải tạo tuyến theo tiêu chuẩn đường thủy cấp III	2,0
	W30	Cải tạo tuyến Cửa Hội – Bến Thủy – Đô Lương	Cải tạo tuyến đạt tiêu chuẩn đường thủy cấp I và II	4,6
	W31	Cải tạo tuyến Cửa Sốt – cầu Nghèn	Cải tạo tuyến đạt tiêu chuẩn đường thủy cấp III	2,0
	W32	Cải tạo tuyến Cửa Gianh – Quang Trường	Cải tạo tuyến đạt tiêu chuẩn đường thủy cấp II	2,0
	W33	Cải tạo cửa Nhật Lệ - cầu Long Đại	Cải tạo tuyến đạt tiêu chuẩn đường thủy cấp III	2,0
	W34	Cải tạo tuyến Cửa Việt – Đập Tràn	Cải tạo tuyến đạt tiêu chuẩn đường thủy cấp III	2,0
	W35	Cải tạo tuyến Thuận An – ngã ba Tuần	Cải tạo tuyến đạt tiêu chuẩn đường thủy cấp III	2,3
	W36	Cải tạo tuyến Hội An – Cửa Đại	Cải tạo tuyến đạt tiêu chuẩn đường thủy cấp I và III	2,3
	W37	Cải tạo cửa Kỳ Hà – Hội An – Ngã ba Vĩnh Điện – Cửa Hàn	Cải tạo tuyến đạt tiêu chuẩn đường thủy cấp III	13,8
Duy trì	W38	Duy tu nạo vét giảm tồn đọng	Chương trình duy tu nạo vét trong nhiều năm để tái thiết lập và duy trì tiêu chuẩn (2011 – 2020)	120,0
Cải tạo các cảng và bến sông	W39	Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng hàng hóa khu vực miền Bắc	Cải tạo/nâng cấp/phát triển một cảng có thể tiếp nhận tàu 3000 DWT, bảy cảng cho tàu 1000 DWT, 5 cảng cho tàu 600 DWT, một cảng cho tàu 500 DWT, bảy cảng cho tàu 400 DWT, ba cảng cho tàu 300 DWT và 17 cảng cho tàu 200 DWT	130,1
	W40	Cải tạo/nâng cấp cảng hành khách khu vực miền Bắc	Cải tạo/nâng cấp/phát triển bốn cảng cho tàu 150-200 ghế và hai cảng cho tàu 100 ghế	20,0
	W41	Cải tạo/nâng cấp cảng hàng hóa khu vực miền Nam	Cải tạo/nâng cấp/phát triển năm cảng cho tàu 5000DWT, hai cảng cho tàu 3000 DWT, ba cảng cho tàu 2000 DWT, chín cảng cho tàu 1000 DWT, ba cảng cho tàu 500 DWT, một cảng cho tàu 400 DWT và ba cảng cho tàu 300 DWT	20,0
	W42	Cải tạo/nâng cấp cảng hành khách khu vực miền Nam	Cải tạo/nâng cấp/phát triển mười sáu cảng cho tàu 100 chỗ	20,0
	W43	Cải tạo/nâng cấp cảng hàng hóa khu vực miền Trung	Cải tạo/nâng cấp/phát triển bốn cảng cho tàu 1000DWT, một cảng cho tàu 400 DWT, một cảng cho tàu 300 DWT	20,0

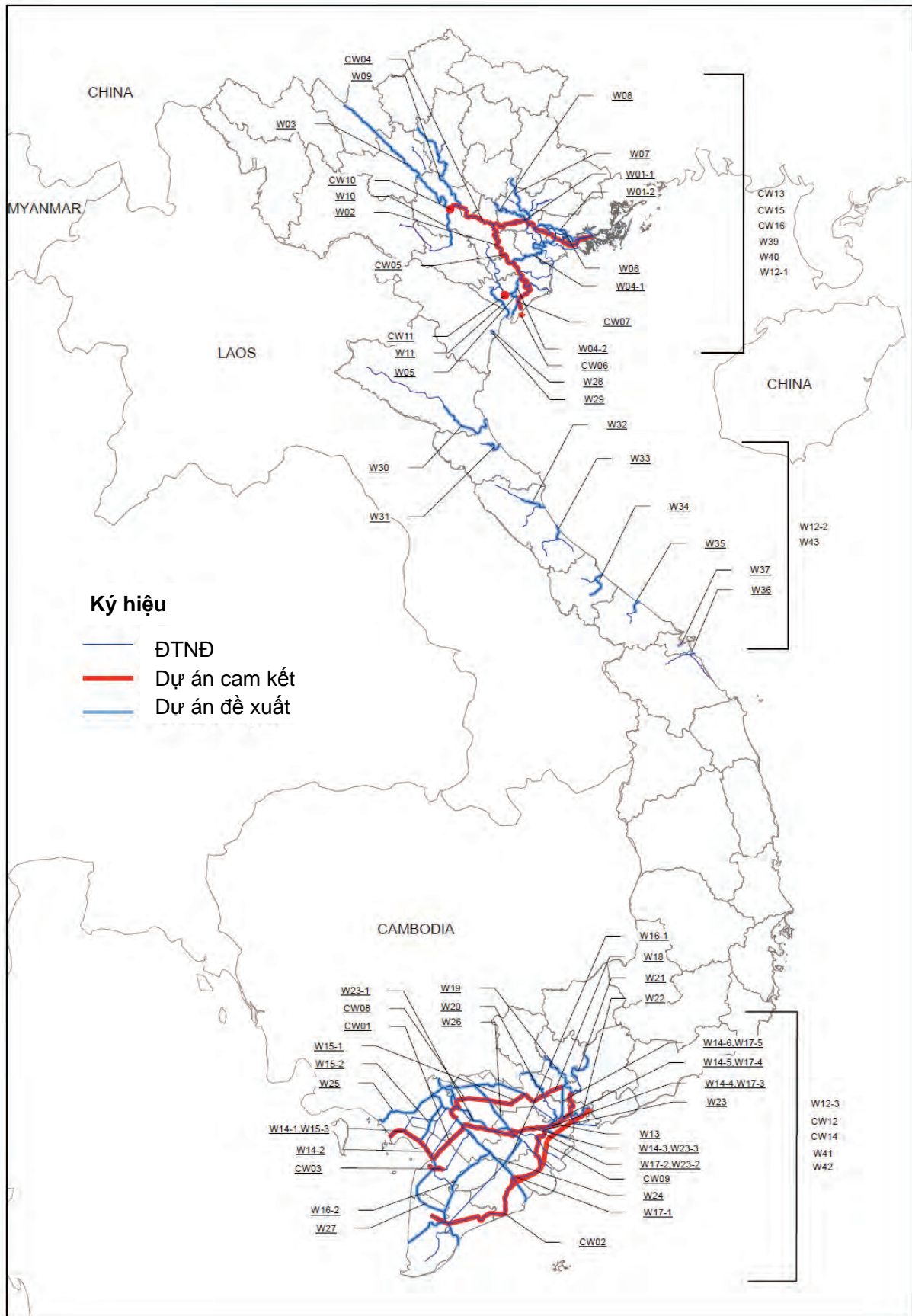
TT dự án.	Tên Dự án	Mô tả	Chi phí (Triệu USD)	
	W44	Các gói đầu tư vào một số cảng lựa chọn	Đầu tư vào một số cảng có tầm quan trọng cấp tỉnh, cấp quốc gia, cũng như hỗ trợ bàn giao cảng	50,0
Cải tạo bến khách	W45	Cải tạo bến khách	Cải tạo các công trình thiết bị hiện tại về chất lượng và an toàn	2,0
Cải thiện an toàn	W46	Lắp đặt và cải tạo các phao tiêu, báo hiệu	Phục hồi, cải tạo và mở rộng các công trình, thiết bị quản lý giao thông đường sông (ví dụ như phao tiêu, báo hiệu hiệu, vv...)	5,0
	W47	Tìm kiếm và cứu hộ	Lắp đặt thêm các trang thiết bị cần thiết và vận hành nhằm cải tạo hệ thống tìm kiếm và cứu hộ ở miền Bắc và miền Nam	5,0
Đóng tàu	W48	Đóng tàu	Đóng tàu đường thủy nội địa	2080,0
	W49	Nhà máy đóng và sửa chữa tàu	Mở rộng công suất đóng và sửa chữa tàu	15,0
Cải tạo thể chế	W50	Cải cách tổ chức	Xóa bỏ sự chồng chéo giữa Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và Cục Hàng hải Việt Nam, tăng cường hợp tác với các chuyên ngành vận tải khác nhằm cải thiện hệ thống thể chế	2,0
	W51	Nâng cao năng lực	Trang bị những hệ thống phù hợp với tiến trình cơ cấu, hỗ trợ không ngừng cho việc đào tạo nhân sự	2,0
	W52	Cơ sở Dữ liệu: Điều tra đường sông và sổ đăng kí tàu thuyền	Phát triển, cải thiện hệ thống đăng kiểm tàu, và điều tra tình trạng luồng tuyến (chiều rộng, độ sâu, khúc cong)	20,0
Tổng			3913,2	

CHÚ Ý:

- 1- Nói chung, VITRANSS2 chấp nhận hầu hết các dự án được đề xuất trong quy hoạch tổng thể. Điểm khác biệt chính là về mặt thời gian đầu tư, nhờ khuyến nghị đặt ưu tiên cao nhất cho các dự án cải tạo đường thủy trên các tuyến chính yếu nơi tăng trưởng nhu cầu có khả năng đạt cao nhất.
- 2- Sử dụng phương pháp tiến cận hạn chế vốn đối với việc quy hoạch và lựa chọn dự án, VITRANSS2 đề xuất giảm đầu tư vào các cảng sông, ngoại trừ một số cảng do CĐTND đề xuất, và giao trách nhiệm quản lý cảng cho tỉnh và chính quyền địa phương.
- 3- Nên giao lại ngành đóng tàu cho cho tư nhân và các doanh nghiệp công nghiệp. Trong ngành đóng tàu các mục tiêu đề ra trong quy hoạch tổng thể có thể bị chệch hướng. Kinh phí đầu tư vào ngành đóng tàu có thể không phải lấy từ ngân sách của BGTVT và CĐTND. Vì đa số các phương tiện đường thủy đều không thuộc sở hữu nhà nước (nếu không thuộc tư nhân), sự can thiệp trực tiếp của chính phủ là không hợp lý.

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

Hình 6.1.1 Vị trí các dự án đề xuất



Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

6.2. Thứ tự ưu tiên dự án

Trở ngại lớn nhất trong việc thực hiện định hướng phát triển của ngành VTTNĐ là vốn. VTTNĐ chỉ nhận được khoảng 2% nguồn vốn trong tổng số vốn đầu tư trong ngành giao thông vận tải hoặc khoảng 20 triệu đô la Mỹ mỗi năm (1999-2007).

Trong giai đoạn 2009-2020, nguồn vốn dự tính được phân bổ cho VTTNĐ là khoảng 850 triệu đô la Mỹ. Những dự án đã cam kết/đang triển khai trong ngành VTTNĐ cần khoảng 250 triệu đô la Mỹ. Vì vậy vào năm 2020 chỉ khoảng 600 triệu đô có thể được chi cho các dự án mới. Các dự án nêu trong chương trước nhằm củng cố mạng lưới VTTNĐ trên cơ sở phân cấp mạng lưới sông theo chức năng có tổng chi phí ước tính là hơn 3,9 tỉ đô la Mỹ. Vì vậy, cần cần thận sàng lọc và xếp hạng ưu tiên các dự án.

Phân tích đa tiêu chí (MCA) được thực hiện để lựa chọn từ danh sách dài gồm các dự án để phát triển trong giai đoạn 2009-2020 như một phần của quy hoạch tổng thể VITRANSS2. Việc sử dụng MCA cho phép đánh giá chính luận các dự án, và bảy mục được cân nhắc như trong Bảng 6.2.1.

- (i) Phương pháp luận cho điểm đánh giá như sau:
- (ii) Nhu cầu: Nhờ so sánh khối lượng nhu cầu, các dự án có 10% nhu cầu cao nhất sẽ được 5 điểm, 4 điểm cho 20% tiếp theo, 3 điểm cho 40% tiếp theo, 2 điểm cho 20% kế tiếp và 1 điểm cho 10% cuối cùng.
- (iii) Tính khả thi về kinh tế: Cũng giống như nhu cầu, mỗi dự án được cho điểm ứng với tỉ lệ nội hoàn kinh tế.
- (iv) Tính khả thi về tài chính: cũng giống như tính khả thi tài chính, mỗi dự án được cho điểm theo tỉ lệ nội hoàn tài chính, hoặc nhu cầu chia theo giá trị như một đơn vị thay thế của TLNHTC.
- (v) Kết cấu mạng lưới: Điểm cho được dựa trên tầm quan trọng của cấu trúc mạng lưới tổng thể.
- (vi) Tác động tới môi trường tự nhiên: Điểm cho được dựa trên tác động tiềm ẩn đối với môi trường.
- (vii) Độ chín/Tiến độ: Thứ tự điểm là (9) cho hoàn tất thiết kế chi tiết, (8) cho đang thiết kế chi tiết, (7) cho hoàn tất nghiên cứu khả thi, (6) cho đang lập khả thi, (5) cho hoàn tất tiền khả thi, (4) cho đang lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, (3) cho đã có trong quy hoạch tổng thể, (2) cho vẫn còn ở mức ý tưởng và (1) cho trường hợp chưa có hành động nào.
- (viii) Đồng bộ với Chính sách Phát triển Quốc gia: (Tham khảo Bảng 6.4.1.)
- (ix) Sau đó điểm tổng được đánh giá dựa trên những ước lượng nêu trên – các dự án có điểm 5 được đánh giá cao nhất và điểm 1 là thấp nhất.

Bảng 6.2.1 MCA để đánh giá dự án

Tiêu chí		Chỉ số	Thang điểm
1	Nhu cầu vận tải	(tấn-km + HK-km)/km	5
2	Tính khả thi về kinh tế	EIRR	5
3	Tính khả thi về tài chính	FIRR hay Nhu cầu/Chi phí	5
4	Vai trò trong mạng lưới	5: Trực chính/Hành lang chính yếu	5
		4-2: Trực/Hành lang thứ yếu	

Tiêu chí		Chỉ số	Thang điểm
		1: Địa phương	
5	Tác động tới môi trường tự nhiên	% độ dài qua khu vực hạn chế	5
6	Độ chín/Tiến độ	9: DD (hoàn thành)	9
		8: DD (đang thực hiện)	
		7: NCKT (hoàn thành)	
		6: NCKT (đang lập)	
		5: NCTKT (hoàn thành)	
		4: NCTKT (đang lập)	
		3: QH	
		2: Ý tưởng	
		1: Chưa có tiến độ	
7	Sự phù hợp với quy hoạch cấp trên hoặc chiến lược phát triển quốc gia	3: Có trong quy hoạch chính thức	3
		2: Có phù hợp	
		1: Không rõ, không phù hợp	

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS2

MCA chỉ được sử dụng trong những dự án chưa được cam kết, trong khi các dự án được cam kết đã được giả định là một phần trong quy hoạch tổng thể. Để biết thêm chi tiết về phương pháp ước lượng, bao gồm những giả định chính về cách tính lợi ích kinh tế, cần tham khảo Chương 5 trong Báo cáo chính của VITRANSS2. Bảng 6.2.2 tổng hợp các kết quả của MCA. Không phải tất cả các dự án đều có đủ thông tin về MCA. Các dự án này được đánh giá theo định tính và kết quả được tổng hợp trong Bảng 6.2.3.

Dựa trên nguồn kinh phí có thể có cho các dự án đường thủy nội địa, chỉ những dự án được đánh giá cao nhất (5 điểm) mới được đưa vào trong giai đoạn 2011-2020 bao gồm các dự án nêu bên dưới, với tổng chi phí 600 triệu đô la Mỹ cho các dự án nâng cao hoạt động và quản lý kết cấu hạ tầng và công tác bảo trì.

Phần lớn sự tăng trưởng lưu lượng vận tải qua cảng được tạo ra từ cảng công nghiệp trong khi tăng trưởng lưu lượng vận tải của các cảng công cộng sẽ không tăng đáng kể và đa phần các cảng VTTNĐ tổng hợp có đủ năng lực dự phòng. Khai thác cảng được đề xuất nên để cho các đơn vị tư nhân hoặc địa phương đảm nhận. Đầu tư nâng cấp cải tạo các cảng này sẽ được các chủ thể khai thác cảng gánh vác, và được xem xét nằm ngoài danh mục đầu tư của chính phủ. Vai trò của chính phủ trong các cảng VTTNĐ cần tập trung vào quy định về kỹ thuật, chuyên môn.

(i) Nâng cấp, cải tạo luồng tuyến thủy

- W01: Nâng cấp tuyến Quảng Ninh/Hải Phòng – Hà Nội (Cấp III) (166km) (32 triệu USD)
- W06: Nâng cấp tuyến Quảng Ninh – Phả Lại (Cấp II) (128 km) (29,4 triệu đô la Mỹ)
- W13: Nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo (11km) (138 triệu USD)
- W14: Cải tạo tuyến Sài Gòn – Kiến Lương/ qua kênh Lấp Vò (315 km) (72,5 triệu triệu đô la Mỹ)
- W16: Cải tạo tuyến Sài Gòn – Cà Mau (qua kênh Xà No (336 km) (77,3 triệu USD)
- W17: Cải tạo tuyến Sài Gòn – Cà Mau/ tuyến ven biển (367 km) (84,4 triệu USD)
- W21: Cải tạo tuyến Sài Gòn – Hiếu Liêm (88km) (15 triệu USD)

(ii) Bảo trì

- W38: Nạo vét bảo trì nhằm giảm tổn động về bảo trì (120,0 triệu USD)
- (iii) Nâng cao khả năng khai thác và quản lý
- W47: Tìm kiếm và cứu hộ (5,0 triệu USD)
 - W52: Cơ sở dữ liệu: khảo sát sông và đăng kiểm phương tiện đường thủy (20,0 triệu USD)

Bảng 6.2.2 MCA về đánh giá dự án

Mã	Dự án	Chi phí (triệu \$)	Tỉ lệ nội hoàn kinh tế	Nhu cầu	Kinh tế	Tài chính	TP Mạng lưới	Môi trường tự nhiên	Độ chín của QH	Chính sách	Đánh giá chung
Cải tạo đường thủy nội địa											
W01	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh/Hải Phòng – Hà Nội (Cấp II) (166 km)	38,2	59,6	5	5	5	5	5	6	3	5
W02	Nâng cấp tuyến Lạch Giang – Hà Nội (Cấp I) (192 km)	210,1	9,2	3	2	1	5	5	6	3	3
W03	Nâng cấp tuyến Hà Nội – Việt Trì – Lào Cai (Cấp II, III và IV) (362 km)	133,3	15,1	4	3	2	4	5	6	3	4
W04	Cải tạo tuyến Quảng Ninh – Ninh Bình (266,5 km)	61,2	6,3	3	2	1	5	5	3	3	5
W05	Nâng cấp Cửa Đáy – Ninh Bình (Cấp I) (74,0 km)	17,0	-	1	1	1	4	5	3	3	3
W06	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh – Phả Lại (Cấp II) (128 km)	29,4	59,6	4	5	4	5	5	6	3	4
W07	Nâng cấp tuyến Phả Lại – Á Lữ (Cấp III) (33,0 km)	7,6	9,2	1	2	1	4	5	3	3	3
W08	Nâng cấp tuyến Phả Lại – Đa Phúc (Cấp III) (87 km)	20,0	15,1	2	3	1	4	5	3	3	1
W09	Nâng cấp tuyến Việt Trì – Tuyên Quang – Na Hang (Cấp III và IV/V) (115km)	36,8	6,3	4	2	3	4	5	9	3	5
W10	Cải tạo tuyến Ngã ba Hồng Đà – Cảng Hòa Bình (58,km)	13,3	-	1	1	1	4	5	3	3	2
W11	Cải tạo tuyến Ninh Bình – Thanh Hóa	11,5	-	1	1	1	5	5	3	3	3
W12	Các tuyến nhánh khác	50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
W13	Nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo (11km)	138,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1*
W14	Cải tạo tuyến kênh Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Lấp Vò) (315km)	72,5	40,9	5	4	5	4	5	3	3	1
W15	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Tháp Mười) (334 km)	76,8	7,5	3	2	1	4	5	3	3	4
W16	Cải tạo tuyến Sài Gòn- Cà Mau (qua kênh Xà No) (336 km)	77,3	37,0	5	4	5	5	5	3	3	5
W17	Cải tạo tuyến ven biển Sài Gòn – Cà	84,4	24,6	5	4	4	5	5	3	3	5

Mã	Dự án	Chi phí (triệu \$)	Tỉ lệ nội hoàn kinh tế	Nhu cầu	Kinh tế	Tài chính	TP Mạng lưới	Môi trường tự nhiên	Độ chín của QH	Chính sách	Đánh giá chung
	Mau (367 km)										
W18	Cải tạo tuyến Sài Gòn - Mộc Hóa (96 km)	22,1	-	1	1	1	4	5	3	3	3
W19	Cải tạo tuyến Sài Gòn - Bến Súc (89 km)	20,5	-	1	1	1	4	5	3	3	5
W20	Cải tạo tuyến Sài Gòn - Bến Kéo (166km)	38,2	-	1	1	1	4	5	3	3	5
W21	Cải tạo tuyến Sài Gòn - Hiếu Liêm (88 km)	15,0	34,2	4	4	4	4	5	3	3	1
W22	Cải tạo tuyến đồng bằng sông Cửu Long - Thị Vải - Vũng Tàu (75km)	17,3	2,9	1	1	1	5	5	3	3	1
W23	Cải tạo tuyến Cửa Tiểu - Cam Pu Chia (223km)	51,3	12,0	4	3	2	5	5	3	3	1
W24	Cải tạo tuyến Cửa Định An - Tân Châu (214km)	49,2	9,8	3	2	2	4	5	3	3	5
W25	Cải tạo tuyến Mộc Hóa - Hà Tiên (108 km)	24,8	-	1	1	1	4	5	3	3	1
W26	Nâng cấp tuyến Phước Xuyên - sông Tiền (kênh 28) (Cấp III, 75km)	17,3	-	1	1	1	4	5	3	3	4
W27	Nâng cấp tuyến Rạch Giá - Cà Mau (Cấp III) (149 km)	34,3	-	1	1	1	4	5	3	3	3
W28	Cải tạo tuyến Lạch Trào - Hàm Rồng	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1*
W29	Cải tạo tuyến Lạch Sung - cầu Lèn	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1*
W30	Cải tạo tuyến Cửa Hội - Bến Thủy - Đô Lương	4,6	-	-	-	-	-	-	-	-	1*
W31	Cải tạo tuyến Cửa Sọt - cầu Nghèn	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4
W32	Cải tạo tuyến Cửa Gianh - Quang Trường	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4
W33	Cải tạo cửa Nhật Lệ - cầu Long Đại	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
W34	Cải tạo tuyến Cửa Việt - Đập Trần	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
W35	Cải tạo tuyến Thuận An - ngã ba Tuần	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
W36	Cải tạo tuyến Hội An - Cửa Đại	2,3	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
W37	Cải tạo cửa Kỳ Hà - Hội An - Ngã ba Vĩnh Điện - Cửa Hàn	13,8	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
Duy tu nạo vét luồng											
W38	Duy tu nạo vét luồng để giảm các bãi bồi	120,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5*
Cải tạo cảng sông và các hạng mục khác											
W39	Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng hàng hóa ở khu vực phía Bắc	130,1	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
W40	Cải tạo/nâng cấp hệ	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2*

Mã	Dự án	Chi phí (triệu \$)	Tỉ lệ nội hoàn kinh tế	Nhu cầu	Kinh tế	Tài chính	TP Mạng lưới	Môi trường tự nhiên	Độ chín của QH	Chính sách	Đánh giá chung
	thống cảng khách ở khu vực phía Bắc										
W41	Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng hàng hóa ở khu vực phía Nam	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
W42	Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng khách ở khu vực phía Nam	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2*
W43	Cải tạo/nâng cấp hệ thống cảng hàng hóa ở khu vực miền Trung	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	2*
W44	Gói đầu tư một số cảng được chọn	50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
Cải tạo bến thủy nội địa											
W45	Cải tạo các bến thủy nội địa	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	3*
Cải thiện an toàn GT											
W46	Lắp đặt và cải tạo hệ thống báo hiệu dẫn luồng	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
W47	Tìm kiếm và cứu nạn	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5*
Đóng tàu											
W48	Đóng tàu	2080,0	-	-	-	-	-	-	-	-	3*
W49	Nhà máy đóng và sửa chữa tàu thuyền	15,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
Tăng cường thể chế											
W50	Đổi mới tổ chức	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
W51	Tăng cường năng lực	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	4*
W52	Cơ sở dữ liệu: Khảo sát các tuyến sông và đăng kiểm tàu thuyền	20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	5*

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

6.3. Chiến lược đầu tư theo vùng/miền

Các dự án đã cam kết/đang triển khai và các dự án đã được xác định từ danh sách dự án sẽ được thực hiện trong giai đoạn 2009-2020. Trong Bảng 6.3.1 là danh sách các dự án phân theo miền và vai trò, với tổng chi phí là 864 triệu đô la Mỹ, trong đó 711 triệu đô la Mỹ dành cho các dự án kết cấu hạ tầng và 153 triệu đô la Mỹ dành cho các dự án khác. Danh mục các dự án trong giai đoạn 2009-2020 nhằm củng cố các tuyến chính yếu, và một số tuyến nội vùng và công nghiệp chủ đạo. Đoàn nghiên cứu là do nguồn vốn hạn hẹp nên đầu tư cảng sẽ do các tỉnh và/hoặc các đơn vị khai thác tư nhân đảm nhiệm. Phát triển kết cấu hạ tầng VTTNĐ trong giai đoạn 2009-2020 cần tổng số 711,6 triệu đô la Mỹ, hoặc tương đương với 59 triệu đô mỗi năm. Mức trung bình trước đây dành cho VTTNĐ là 20 triệu đô la Mỹ trong giai đoạn 1999-2007. Nguồn vốn dành cho các dự án kết cấu hạ tầng sẽ được trích từ ngân sách nhà nước.

Công tác bảo trì được ưu tiên cao tuy nhiên hiện chưa có thông tin rõ ràng về công tác bảo trì sẽ cần bao nhiêu, bao gồm cả phần bảo trì còn tồn đọng. Quy hoạch của CĐTND có đưa ra nguồn vốn dành cho công tác bảo trì trong giai đoạn 2011-2020 là hơn 300 triệu đô la Mỹ nhưng con số VITRANSS2 giả định là 120 triệu đô la Mỹ. Cần rà soát công tác bảo trì đường thủy và lập chương trình bảo trì dài hạn. Nguồn vốn cho công tác bảo trì sẽ được chi từ ngân sách nhà nước, tuy nhiên nên chuyển sang dùng cơ chế thu phí sử dụng để chi cho công tác bảo trì.

Các dự án ngoài phần kết cấu hạ tầng khác bao gồm các dự án về an toàn, vận tải, phát triển thể chế, phát triển cơ sở dữ liệu, đăng kiểm phương tiện đường thủy và xây dựng năng lực đều không mong đủ khối lượng nhưng lại mang lại lợi ích đáng kể. Vì vậy cần đặt ưu tiên cao cho những dự án loại này. Hỗ trợ kỹ thuật từ các cơ quan song phương và đa phương sẽ giúp công tác chuyển giao công nghệ có tính thực tế.

Tại miền Trung không có đề xuất dự án chính nào về VTTNĐ, ngoại trừ các dự án cho công tác bảo trì và cải thiện hoạt động. Vai trò của VTTNĐ tại miền Trung còn hạn chế, nên các dự án có mức ưu tiên thấp. Như vậy trong danh mục đầu tư không có dự án nào về VTTNĐ cho miền Trung được đưa vào cho dù chuyên ngành vẫn đang hoạt động dưới mức khả năng của nguồn vốn.

Bảng 6.3.1 Đầu tư kết cấu hạ tầng đề xuất cho giai đoạn 2009-2020 theo Miền

Khu vực	Vai trò	Mã Dự án	Dự án	Chi phí (triệu đô)
Miền Bắc	Tuyến Hà Nội – Việt Trì	CW04	Cải tạo hành lang đông tây- bắc ở khu vực đồng bằng Bắc bộ (Cấp II) (Việt Trì – Quảng Ninh) (280km)	59,8
		CW10	Cải tạo cảng Việt Trì	4,3
	Tuyến Hà Nội – Lạch Giang	CW05	Cải tạo hành lang đông tây- bắc ở khu vực đồng bằng Bắc bộ (Cấp I) (295km)	6,5
		CW06	Cải tạo cửa sông Ninh Cơ	63,7 (thuộc CW07)
		CW07	Liên kết tuyến giữa sông Ninh Cơ và sông Đáy	63,7 (thuộc CW06)
		CW11	Cải tạo cảng Ninh Phúc	2,8
	Tuyến Hà Nội – Hải Phòng	W01	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh/Hải Phòng – Hà Nội (Cấp III) (166km)	38,2
	Tuyến công nghiệp và vùng	CW13	Đầu tư các bến tàu khách/phà nhỏ	4,6
		W06	Nâng cấp tuyến Quảng Ninh – Phả Lại (Cấp II) (128km)	29,4
	Miền Nam	Tuyến TP. Hồ Chí Minh – đồng bằng sông Cửu Long	CW01	Phát triển hành lang vận tải phía bắc đi đồng bằng sông Cửu Long đi ĐB sông Cửu Long (Cấp III) (253km)
W14			Cải tạo tuyến Sài Gòn – Kiên Lương (qua kênh Lấp Vò) (315km)	72,5
Tuyến TP. Hồ Chí Minh – đồng bằng sông Cửu Long		CW02	Phát triển hành lang ven biển miền Nam (Cấp III) (153km)	99,3 (thuộc CW01)
		W13	Nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo (11km)	138,0
		W16	Phát triển tuyến Sài Gòn – Cà Mau (qua kênh Xà No) (366km)	77,3
		W17	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Cà Mau (tuyến ven biển) (367km)	84,4
Tuyến công nghiệp và vùng		CW03	Cải tạo các kênh nhánh khu vực đồng bằng sông Cửu Long (Cấp IV) (58km)	8,5
		CW08	Phát triển tuyến đường thủy Sài Gòn – Đồng Tháp – Long Xuyên	4,4
		CW09	Phát triển kênh Thị Vải – Nước Mặn	3,1
		W21	Cải tạo tuyến Sài Gòn – Hiếu Liêm (88km)	15
		CW12	Đầu tư vào các công trình cảng của các tỉnh thuộc đồng bằng sông Cửu Long	n/a
Dự án phi kết cấu hạ tầng		CW14	Phát triển thể chế liên quan đến đường thủy nội địa đồng bằng sông Cửu Long	1,6
		CW15	Phát triển thể chế liên quan đến đường thủy nội địa đồng bằng Bắc Bộ	5,1
	CW16	Dự án bảo trì thí điểm	1,0	
	W38	Duy tu nạo vét giảm thiểu tổn động về bảo trì	120,0	
	W47	Tìm kiếm và cứu hộ	5,0	
	W52	Cơ sở dữ liệu: điều tra đường sông và đăng kiểm phương tiện	20,0	
Dự án kết cấu hạ tầng				711,6
- Dự án đã được cam kết				256,9
- Dự án đề xuất				454,7
Dự án phi cơ sở hạ tầng				152,7
- Bảo trì, dự án cần được ưu tiên xem xét, đặc biệt là chi phí dành cho các tuyến trọng điểm, các tuyến vùng và công nghiệp chính				121,0
- Chi phí dự án cần được ưu tiên xem xét đối với phát triển năng lực và tăng cường thể chế				31,7
Tổng				864,3

Nguồn: Đoàn Nghiên cứu VITRANSS 2

6.4. Khuyến nghị chính

Việt Nam được thiên nhiên ban tặng một mạng lưới đường thủy chằng chịt với hơn 200.000km, trong đó 16% có thể khai thác vận tải, và 7%, tương đương với 15.346km do các cơ quan nhà nước quản lý. Chính phủ trung ương quản lý 6.612 km và phần còn lại do chính quyền địa phương quản lý. Do kinh phí hạn hẹp, nên việc quản lý chặt chẽ 6.612km mạng lưới đường thủy quốc gia không thể được đảm bảo.

VTTNĐ hiện chưa nhận được phần đầu tư tương xứng – chỉ đạt trung bình chưa đầy 3% tổng ngân sách dành cho ngành giao thông vận tải trong những năm gần đây hoặc 20 triệu đô la Mỹ mỗi năm, tương đương với 20% của yêu cầu trong. Phần ngân sách này khó có khả năng tăng lên trong tương lai. Nguồn vốn ước tính cho giai đoạn 2009-2020 chỉ có thể đáp ứng khoảng 15% các dự án hiện được đề xuất.

Một yếu tố chính khác nữa cần được xem xét về tương lai của ngành VTTNĐ là vai trò của ngành trong tổng thể hệ thống vận tải. Dù giao thông VTTNĐ được dự đoán sẽ gia tăng, song tỉ lệ đảm nhận vận tải của ngành sẽ sụt giảm. VITRANSS2 hiện đang đề xuất mở rộng và nâng cấp cải tạo mạng lưới đường bộ và rõ ràng VTTNĐ sẽ kém phần cạnh tranh hơn so với đường bộ, ngoại trừ trong việc vận tải các sản phẩm công nghiệp rời. VTTNĐ chỉ có lợi thế cạnh tranh trong vận tải hàng rời trong cơ cấu điểm này điểm khác hoặc từ điểm tới các điểm trong chuỗi logistics. Tính cạnh tranh của VTTNĐ trong vận tải hành khách thậm chí còn bị ảnh hưởng nhiều hơn từ việc phát triển đường bộ. Đầu tư cho VTTNĐ không đủ để có thể đảo ngược xu hướng này. Mặt khác, VTTNĐ hiện đang xếp dỡ 48% tổng khối lượng hàng hoá, tại và quanh các thành phố đông đúc, đặc biệt là Hà Nội và TP HCM. Nếu VTTNĐ không duy trì được khả năng cạnh tranh của mình trong vận tải hàng công nghiệp, thì sẽ xảy ra sự chuyển dịch phương thức từ VTTNĐ sang vận tải bằng đường bộ. Xe tải nặng vận chuyển hàng rời sẽ gây hư hại mặt đường, gây ùn tắc giao thông, giảm an toàn đường bộ, và ảnh hưởng tiêu cực tới môi trường.

Vì thế khả năng cạnh tranh của VTTNĐ cần được duy trì trong vận tải hàng công nghiệp rời, đồng thời nhượng lại các phân khúc thị trường khác cho các phương thức khác. Chiến lược này nhằm tập trung đầu tư vào VTTNĐ ở các lĩnh vực có thể mang lại hiệu quả.

Lợi thế cạnh tranh của VTTNĐ nằm ở một vài hành lang vận tải, và các tuyến đường thủy này có tổng chiều dài ít hơn nhiều con số 6.612km của mạng lưới đường thủy được trung ương quản lý. Vì thế cần chọn lọc nâng cấp cải tạo các hành lang chính hiện có, và không dành ưu tiên cao cho việc mở rộng thêm mạng lưới VTTNĐ. Một khung phân loại đường thủy theo chức năng được đề xuất, gồm có các tuyến chính yếu, các tuyến phục vụ công nghiệp, và các tuyến nội vùng nhằm định hướng đầu tư và xếp hạng ưu tiên.

Đi đôi với viễn cảnh này, phần lớn lưu lượng hàng hoá tại cảng sẽ được xếp dỡ tại các cảng công nghiệp và do cá ngành công nghiệp xây dựng. Vai trò của cảng công cộng sẽ không còn đáng kể và cần chọn lọc phát triển thêm năng lực hoặc phát triển cảng mới. Vì vậy các dự án cảng VTTNĐ công cộng cần tập trung vào cải thiện chức năng bốc xếp hàng hoá và kho bãi, cũng như các tiện ích cho hành khách tại nơi vẫn có lưu lượng vận tải hành khách. Cảng công cộng nên được giao lại cho chính quyền địa phương hoặc nhượng lại cho các đơn vị khai thác tư nhân. Chính quyền địa phương và đơn vị tư nhân sẽ ứng phó nhanh hơn đối với nhu cầu của tàu thuyền, và chi phí đầu tư có thể được bù đắp từ phí sử dụng cảng thay vì chỉ lấy từ ngân sách nhà nước.

Trong giai đoạn 2009-2020, nguồn vốn cho VTTNĐ chỉ vào khoảng 850 triệu đô la Mỹ. Theo như phân cấp bậc đường thủy theo chức năng đề xuất, chiến lược đầu tư cho giai đoạn 2009-2020 đã được lập ra với xếp hạng ưu tiên các dự án từ danh sách dự án dài với tổng số vốn đầu tư là 3,9 tỉ đô la Mỹ. Chiến lược đầu tư kết cấu hạ tầng với chi phí 711,6 triệu đô la Mỹ được đề xuất, trong đó chủ yếu bao gồm đầu tư vào các tuyến đường thủy chính yếu và một vài khoản chi cho các cảng được chọn, tuyến nội vùng và tuyến công nghiệp.

Các dự án khác, gồm bảo trì và biện pháp quản lý, cũng đã được đề xuất. Công tác bảo trì cho giai đoạn 2011-2020 ước tính của đoàn tư vấn cần 121,0 triệu đô la Mỹ, hoặc theo Cục ĐTNĐVN là hơn 300 triệu đô la Mỹ. Bên cạnh đó, 31,7 triệu đô được phân bổ cho công tác phát triển thể chế và năng lực. Các dự án này thường tốn rất nhiều chi phí và theo nhiều phương diện đây được coi là điều kiện tiên quyết để ngành VTTNĐ hoạt động.

Dự án phi hạ tầng chủ chốt là các dự án bảo trì. Từ nguồn vốn hạn hẹp mà ngành được phân từ ngân sách nhà nước, cần đặt ưu tiên cao cho công tác bảo trì các tuyến đường thủy chính yếu. Sông cần được nạo vét thường xuyên và cần bảo vệ những khúc cong theo tiêu chuẩn kỹ thuật của cấp sông đó. Hiện hàng năm có 40% khối lượng bảo trì còn tồn đọng. Vì vậy, ngành cần khắc phục lại các phần còn tồn đọng đó nhờ việc áp dụng một chương trình bảo trì chính trong 10 năm tới. Để thành công, chương trình cần dựa trên kinh nghiệm – từ những lần khảo sát sông thường xuyên và liên lục. Nhằm ổn định nguồn vốn cho công tác bảo trì đường thủy, chuyên ngành cần lập một quỹ bảo trì đường thủy lấy một phần từ nguồn thu phí sử dụng hoặc toàn bộ từ phí người sử dụng.

Bên cạnh việc bảo trì tài sản, ưu tiên tiếp theo cần đặt vào vấn đề an toàn giao thông đường thủy. Vấn đề an toàn có thể được nâng cao thông qua quá trình kiểm tra và đăng kiểm phương tiện đường thủy hàng năm cũng như chương trình cấp phép và đào tạo thí điểm chặt chẽ.

PHỤ LỤC 2A

Danh sách các tuyến đường thủy nội địa quốc gia

PHỤ LỤC 2A – DANH SÁCH CÁC TUYẾN ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA QUỐC GIA

Thứ tự	Tên	Quy mô		Chiều dài (km)
		Điểm đầu	Điểm cuối	
A	Miền Bắc			2.726,9
1	Sông Hồng	Ngã ba Nậm Thi	Phao số 0 Ba Lạt	541
2	Sông Đà	Hạ lưu đập thủy điện Hòa Bình	Ngã ba Hồng Đà	58
3	Hồ Hòa Bình	Thượng lưu đập thủy điện Hòa Bình	Tạ Bú	203
4	Sông Lô	Ngã ba Lô Gâm	Ngã ba Việt Trì	115
5	Sông Gâm	Chiêm Hóa	Ngã ba Lô Gâm	36
6	Hồ Thác Bà	Cắm Nhân	Cảng Hương Lý	42
		Đập Thác Bà	Cảng Hương Lý	8
7	Sông Đuống	Ngã ba Cửa Dâu	Ngã ba Mỹ Lộc	68
8	Sông Luộc	Ngã ba Cửa Luộc	Quý Cao	72
9	Sông Đáy	Cảng Vân Đình	Phao số 0 Cửa Đáy	163
10	Sông Hoàng Long	Cầu Nho Quan	Ngã ba Gián Khẩu	28
11	Sông Đào	Ngã ba Hưng Long	Ngã ba Độc Bộ	33,5
12	Sông Ninh Cơ	Ngã ba Mom Rô	Thượng lưu cảng Hải Thịnh 800m	50
13	Kênh Quần Liêu	Ngã ba sông Đáy	Ngã ba sông Ninh Cơ	3,5
14	Sông Vạc	Ngã ba sông Vân	Ngã ba Kim Đài	28,5
15	Kênh Yên Mô	Ngã ba Chính Đại	Ngã ba Đức Hậu	14
16	Sông Thái Bình	Ngã ba Lác	Ngã ba Mía	64
		Quý Cao	Cửa Thái Bình	36
17	Sông Cầu	Hà Châu	Ngã ba Lạc	104
18	Sông Lục Nam	Chú	Ngã ba Nhân	56
19	Sông Thương	Bồ Hạ	Ngã ba Lác	62
20	Sông Công	Cải Đan	Ngã ba sông Cầu – sông Công	19
21	Sông Kinh Thầy	Ngã ba Nấu Khê	Ngã ba Trại Sơn	44,5
22	Sông Kinh Môn	Ngã ba Kèo	Ngã ba Nồng	45
23	Sông Kênh Khê	Ngã ba Văn Úc	Ngã ba Thái Bình	3
24	Sông Lai Vu	Ngã ba Vũ Xá	Ngã ba Cửa Dừa	26
25	Sông Mạo Khê	Ngã ba Bến Triều	Ngã ba Bến Đụn	18
26	Sông Cầu Xe	Ấu Cầu Xe	Ngã ba Mía	3
27	Sông Gù	Ngã ba Mũi Gươm	Ngã ba Cửa Dừa	4
28	Sông Mía	Ngã ba Thái Bình	Ngã ba Văn Úc	3
29	Sông Hóa	Ngã ba Ninh Giang	Cửa Ba Giai	36,5
30	Sông Trà Lý	Ngã ba Phạm Lễ	Cửa Trà Lý	70
31	Sông Cẩm	Ngã ba Nồng	Thượng lưu cảng Vật Cách 200m	9
32	Sông Đá Bạch	Ngã ba Đụn	Ngã ba sông Giá – sông Bạch Đằng	22,3
33	Kênh Cái Tráp	Đầu kênh, luống Bạch Đằng	Đầu kênh, luống kênh Lạch Huyện	4,5
34	Sông Đào Hạ Lý	Ngã ba Niệm	Ngã ba Xi Măng	3
35	Sông Hàn	Ngã ba Trại Sơn	Ngã ba Nồng	8,5
36	Sông Lạch Tray	Ngã ba kênh Đông	Cửa Lạch Tray	49
37	Sông Phi Liệt	Ngã ba Trại Sơn	Ngã ba Đụn	8
38	Sông Ruột Lợn	Ngã ba Đông Vàng Chấu	Ngã ba Tây Vàng Chấu	7
39	Sông Văn Úc	Ngã ba Cửa Dừa	Cửa Văn Úc	57
40	Sông Uông	Cầu đường bộ 1	Ngã ba Điền Công	14
41	Luống Ba Mom	Đèn Quả Xoài	Hòn Vụng Đại	15
42	Luống Bái Tử Long	Hòn Một	Hòn Đũa	13,5
43	Luống Bài Thơ	Núi Bài Thơ	Hòn Đầu Mối	7
44	Lạch Bãi Bèo	Hòn ngang Cửa Đông	Hòn Vây Rồng	7
45	Vịnh Cát Bà	Cảng Cát Bà	Hòn Vây Rồng	2
46	Lạch Cái Bàu – Cửa Mô Nhánh	Hòn Buồm	Cửa Mô	48
		Vạ Ráy ngoài – Giuộc giữa	Đông Bìa	12
47	Luống Cửa Mô – Sậu Đông	Cửa Mô	Sậu Đông	10
48	Sông Chanh	Ngã ba sông Chanh – Bạch Đằng	Đèn Quả Xoài	20,5

Thứ tự	Tên	Quy mô		Chiều dài (km)
		Điểm đầu	Điểm cuối	
49	Luồng Hòn Đũa – Cửa Đối	Hòn Đũa	Cửa Đối	46,6
50	Luồng Hòn Gai	Hòn Tôm	Hòn Đũa	16
51	Lạch Ngăn	Ghềnh Đầu Phươn	Hòn Một	16
52	Lạch Đầu Xuôi	Hòn Mười Nam	Hòn Sãi Cóc	9
53	Lạch Cửa Vạn	Hòn Sãi Cóc	Cửa Tùng Gấu	4,5
54	Lạch Tùng Gấu – Cửa Đông	Cửa Tùng Gấu	Cửa Đông	8
55	Lạch Giải	Hòn Một	Hòn Sãi Cóc	6
56	Luồng Lạch Sâu	Hòn Vụng Dại	Hòn Một	11,5
57	Luồng Lạch Buôm	Hòn Đũa	Hòn Buôm	11
58	Luồng Móng Cái – Cửa Mô	Cửa Mô	Vạn Tâm	48
59	Sông Móng Cái	Thị xã Móng Cái	Vạn Tâm	17
60	Luồng Vân Đồn – Cửa Đối	Cảng Cái Rồng	Cửa Đối	37
61	Luồng Vịnh Hạ Long	Hòn Vụng Dại	Bến khách Hòn Gai	9,5
62	Sông Tiên Yên	Thị trấn Tiên Yên	Cửa Mô	31
63	Sông Diễn Vọng	Cửa Lục	Khe Tam	17
64	Sông Mông Dương	Tài Xá	Khe Cham	5,5
65	Luồng Vững Đục	Hòn Buôm	Vững Đục	2,5
B	Miền Trung			802,5
1	Kênh Nga Sơn	Ngã ba Chế Thôn	Điện Hộ	27
2	Sông Lèn	Ngã ba Bông	Ngã ba Yên Lương	31
3	Kênh De	Ngã ba Yên Lương	Ngã ba Trường Xá	6,5
4	Sông Trường (Tào)	Ngã ba Trường Xá	Ngã ba Hoảng Hà	6,5
5	Kênh Choán	Ngã ba Hoảng Hà	Ngã ba Hoảng Phụ	15
6	Sông Mã	Ngã ba Vĩnh Ninh	Phao số 0 cửa sông Lạch Trào	57
7	Sông Bưởi	Kim Tân	Ngã ba Vĩnh Ninh	25,5
8	Sông Lam	Đô Lương	Thượng lưu cảng Bến Thủy 200m	96,5
9	Sông Hoàng Mai	Cầu Tây	Cửa Lạch Cờn	18
10	Sông La	Ngã ba Linh Cảm	Ngã ba Núi Thành	13
11	Sông Nghèn	Cầu Nghèn	Cửa Sót	38,5
12	Sông Rào Cái	Thị trấn Cẩm Xuyên	Ngã ba Sơn	37
13	Sông Gianh	Đồng Lào	Thượng lưu cảng xăng dầu sông Gianh 200m	63
14	Sông Sơn	Hang Tối	Ngã ba Văn Phú	36
15	Sông Nhật Lệ	Cầu Long Đại	Thượng lưu cảng Nhật Lệ 200m	19
16	Sông Hiếu	Bến Đuôi	Cách cầu Cửa Việt 200m về phía hạ lưu	27
17	Sông Thạch Hãn	Bà Lòng	Ngã ba Gia Độ	46
18	Sông Hương	Ngã ba Tuần	Thượng lưu cảng xăng dầu Thuận An 200m	34
19	Phá Tam Giang và Đầm Thủy Tú	Vân Trình	Cửa Tư Hiền	74
20	Sông Trường Giang	Ngã ba An Lạc	Cảng Kỳ Hà	67
21	Sông Thu Bồn	Phà Nông Sơn	Cửa Đại	65
C	Miền Nam			3.083,2
1	Hồ Trị An	Cầu La Ngà	Thượng lưu đập Trị An	40
2	Sông Đồng Nai Cù lao Ông Cổn	NGÃ BA sông Bé	Ngã ba sông Sâu	84,5 1
3	Sông Sài Gòn	Hạ lưu đập Dầu Tiếng 2km	Cầu Sài Gòn	129,5
4	Sông Vàm Cỏ Đông	Cảng Bến Kéo	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông – Tây	131
5	Sông Vàm Cỏ Tây	Vĩnh Hưng	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông – Tây	158,5
6	Sông Vàm Cỏ	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông – Tây	Ngã ba sông Soài Rạp	35,5
7	Kênh Tê	Ngã ba sông Sài Gòn	Ngã ba kênh Đồi	4,5
8	Kênh Đồi	Ngã ba kênh Tê	Ngã ba sông Chợ Đệm Bến Lức	8,5
9	Sông Chợ Đệm Bến Lức	Ngã ba kênh Đồi	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông	20
10	Kênh Thủ Thừa	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông	Ngã ba sông Vàm Cỏ Tây	10,5
11	Rạch Ông Lớn	Ngã ba kênh Tê	Ngã ba kênh Cây Khô	5
12	Kênh Cây Khô	Ngã ba sông Cần Giuộc	NGÃ BA rạch Ông Lớn	3,5

Thứ tự	Tên	Quy mô		Chiều dài (km)
		Điểm đầu	Điểm cuối	
13	Sông Cần Giuộc	Ngã ba kênh Cây Khô	NGÃ BA sông Soài Rạp	35,5
14	Kênh Nước Mặn	Ngã ba kênh Nước Mặn - Cần Giuộc	NGÃ BA kênh Nước Mặn – Vàm Cỏ	2
15	Rạch Ông Trúc	Sông Thị Vải	Tắt Nha Phương	1,6
16	Tắt Nha Phương	Rạch Ông Trúc	Sông Đồng Kho	1,7
17	Sông Đồng Kho	Tắt Nha Phương	Tắt Ông Trung	7
18	Tắt Ông Trung	Sông Đồng Kho	Sông Đồng Tranh	3,4
19	Sông Đồng Tranh	Ngã ba sông Lòng Tàu	Ngã ba sông Ngã Bảy	25,3
20	Tắt Ông Cu – Tắt Bài	Ngã ba sông Gò Gia	Ngã ba sông Đồng Tranh	7,5
21	Tắt Ông Nghĩa	Ngã ba sông Lòng Tàu	Kênh Bà Tổng	3,3
22	Kênh Bà Tổng	Ngã ba kênh Tắt Ông Nghĩa	Ngã ba sông Soài Rạp	3,2
23	Sông Dàn Xây	Ngã ba sông Lòng Tàu	Ngã ba sông Dinh Bà	4,4
24	Sông Dinh Bà	Ngã ba sông Dàn Xây	Ngã ba sông Lò Rèn	6,1
25	Sông Lò Rèn	Ngã ba sông Dinh Bà	Ngã ba sông Vàm Sát	4,1
26	Sông Vàm Sát	Ngã ba sông Lò Rèn	Ngã ba sông Soài Rạp	9,7
27	Rạch Lá	Ngã ba sông Vàm Cỏ	Ngã kênh Chợ Gạo	10
28	Kênh Chợ Gạo	Ngã ba Rạch Lá	Ngã ba rạch Kỳ Hôn	11,5
29	Rạch Kỳ Hôn	Ngã ba kênh Chợ Gạo	Ngã ba sông Tiền	7
30	Sông Tiền	Biên giới Việt Nam – Campuchia	Thượng lưu cảng Mỹ Tho 500m	176,7
	Nhánh cù lao Bình Thành	Bình Hàng Trung – Cao Lãnh	Bình Hàng Tây – Cao Lãnh	4
	Nhánh cù lao Ma, cù lao Tây	Phú Thuận B – Hồng Ngự	Tân Long – Huyện Thanh Bình	27
	Nhánh cù lao Long Khánh	Long Khánh A – Hồng Ngự	Long Khánh B – Hồng Ngự	10
31	Kênh Hồng Ngự - Vĩnh Hưng	Vĩnh Hưng	Ngã ba sông Tiền	42
32	Kênh Tháp Mười 1	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Vàm Cỏ Tây	90,5
33	Kênh Tháp Mười 2	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Vàm Cỏ Tây	93,5
34	Kênh Phước Xuyên	Ngã ba kênh Hồng Ngự	Ngã ba kênh 4 bis	28
35	Kênh 4 bis	Ngã ba kênh Đồng Tiến	Ngã ba kênh Nguyễn Văn Tiếp	16,5
36	Kênh Tư Mới	Ngã ba kênh 4 bis	Ngã ba kênh 28	10
37	Kênh 28	Ngã ba kênh Tư Mới	Ngã ba sông Tiền	20
38	Kênh xáng Long Định	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba kênh Tháp Mười 2	18,5
39	Sông Vàm Nao	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Hậu	6,5
40	Kênh Tân Châu	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Hậu	9,5
41	Kênh Lấp Vò Sa Đéc	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Hậu	50
42	Rạch ông Chường	Ngã ba sông Tiền (Chợ Mới)	Ngã ba sông Hậu	23
43	Kênh Chệt Sậy	Ngã ba sông Tiền (Vàm Gia Hòa)	Ngã ba sông Bến Tre	9
44	Sông Bến Tre	Ngã ba sông Bến Tre Hàm Luông	Ngã ba kênh Chệt Sậy	7,5
45	Sông Hàm Luông	Ngã ba sông Tiền	Cửa Hàm Luông	86
46	Rạch và Kênh Mỏ Cày	Ngã ba sông Hàm Luông	Ngã ba sông Cổ Chiên	16
47	Kênh Chợ Lách	Ngã ba Chợ Lách-Sông Tiền	Ngã ba Chợ Lách - Cổ Chiên	10,7
48	Sông Cổ Chiên	Ngã ba Sông Cổ Chiên - Sông Tiền	Cửa Cổ Chiên	109
	Nhánh Cung Hầu	Ngã ba sông Cổ Chiên	Ngã ba kênh Trà Vinh	4
49	Kênh Trà Vinh	Ngã ba sông Cổ Chiên	Cầu Trà Vinh	4,5
50	Sông và Kênh Măng Thít	Ngã ba Măng Thít - Cổ Chiên	Ngã ba rạch Trà Ôn	42
51	Rạch Trà Ôn	Ngã ba sông Măng Thít	Ngã ba sông Hậu	5
52	Sông Hậu	Ngã ba kênh Tân Châu	Thượng lưu cảng Cần Thơ 300m	107,5
	Nhánh cù lao Ông Hồ	Thị trấn An Châu - Châu Thành	Mỹ Hoà Hưng - Thành phố Long Xuyên	7,5
	Nhánh Năng Gù - Thị Hoà	Bình Mỹ - Huyện Châu Phú	An Hoà - Châu Thành	16
53	Sông Châu Đốc	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Vĩnh Tế	1,5
54	Kênh Vĩnh Tế	Ngã ba sông Châu Đốc	Bến Đá	8,5
55	Kênh Tri Tôn Hậu Giang	Ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên	Ngã ba sông Hậu	57,5
56	Kênh Ba Thê	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên	57
57	Kênh Rạch Giá Long Xuyên	Ngã ba sông Hậu	Cửa Rạch Giá	63,5

Thứ tự	Tên	Quy mô		Chiều dài (km)
		Điểm đầu	Điểm cuối	
58	Kênh Rạch Sỏi Hậu Giang	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Ông Hiển Tà Niên	59
59	Kênh Mạc Cần Dưng	Ngã ba kênh Ba Thê	NGÃ BA kênh Tám Ngàn	12,5
60	Kênh Tám Ngàn	Ngã ba kênh Mạc Cần Dưng	NGÃ BA kênh Rạch Giá Hà Tiên	36
61	Kênh Rạch Giá Hà Tiên	Ngã ba kênh Rạch Giá Long Xuyên	Cửa biển	84,5
62	Kênh Ba Hòn	Ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên	Cống Ba Hòn	5
63	Kênh Vành đai - Rạch Giá	Kênh Rạch Sỏi Hậu Giang	Kênh Rạch Giá Hà Tiên	8
64	Kênh Đòn Giông	Kênh Vành Đai	Kênh ông Hiển Tà Niên	5
65	Kênh Ông Hiển Tà Niên	Ngã ba sông Cái Bé	Ngã ba kênh Tắc Ráng	8,5
66	Rạch Cần Thơ	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Xà No	16
67	Kênh Xà No	Ngã ba rạch Cần Thơ	Ngã ba rạch Cái Nhứt	39,5
68	Rạch Cái Nhứt	Ngã ba kênh Xà No	Ngã ba rạch Cái Tư	3
69	Rạch Cái Tư	Ngã ba rạch Cái Nhứt	Ngã ba sông Cái Lớn	12,5
70	Rạch NGÃ BA Đình	Ngã ba rạch Cái Tàu	Ngã ba kênh Sông Trẹm Cảnh Đèn	11,5
71	Kênh Sông Trẹm Cảnh Đèn	Ngã ba rạch Hưng- Ngã ba Đình	Ngã ba kênh sông Trẹm	33,5
72	Kênh Tắt Cây Trâm	Ngã ba sông Cái Lớn	Ngã ba rạch Cái Tàu	5
73	Rạch Cái Tàu	Ngã ba Kênh Tắt Cây Trâm	Ngã ba sông Cái Lớn	18
74	Sông Cái Bé	Ngã ba kênh Thốt Nốt	Rạch Khe Luông	54
75	Rạch Khe Luông	Ngã ba sông Cái Bé	Ngã ba sông Cái Lớn	1,5
76	Sông Cái Lớn	Ngã ba Tắt Cây Trâm	Cửa Cái Lớn	56
77	Kênh Tắt Cậu	Ngã ba sông Cái Lớn	Ngã ba sông Cái Bé	1,5
78	Rạch Cái Côn	Ngã ba sông Hậu	Ngã bảy Phụng Hiệp	16,5
79	Kênh Quản Lộ Phụng Hiệp	Ngã 7 Phụng Hiệp	Cà Mau	105
80	Rạch Ô Môn	Ngã ba Sông Hậu	Ngã ba Kênh Thị Đội	15,2
81	Kênh Thị Đội Ô Môn	Ngã ba Rạch Ô Môn	Ngã ba Kênh Thốt Nốt	27,5
82	Kênh Thốt Nốt	Ngã ba kênh Thị Đội Ô Môn	Ngã ba Sông Cái Bé	4,8
83	Sông Trèm Trẹm	Ngã ba sông Ông Đốc	Ngã ba kênh Tân Bằng Cán Gáo	40
84	Kênh Tân Bằng Cán Gáo	Ngã ba sông Trèm Trẹm	Ngã ba sông Cái Lớn	40
85	Sông Tắt Thủ	Ngã ba sông Ông Đốc	Ngã ba sông Gành Hào	4,5
86	Sông Ông Đốc	Ngã ba sông Trèm Trẹm	Cửa Ông Đốc	49,5
87	Kênh Tắt Cù Lao Mây	Sông Hậu (phía Trà Ôn)	Sông Hậu (phía Cái Côn)	3,5
88	Rạch Đại Ngãi	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Phú Hữu Bãi Xàu	4,5
89	Kênh Phú Hữu Bãi Xàu	Ngã ba rạch Đại Ngãi	Ngã ba rạch Thạnh Lợi	15,5
90	Rạch Thạnh Lợi	Ngã ba kênh Phú Hữu Bãi Xàu	Ngã ba kênh Ba Xuyên Dừa Tho	1,5
91	Rạch Ba Xuyên Dừa Tho	Ngã ba sông Cổ Cò	Ngã ba rạch Thạnh Lợi	20
92	Sông Cổ cò	Ngã ba kênh Ba Xuyên Dừa Tho	Ngã ba kênh Bạc Liêu Vàm Léo	19
93	Kênh Bạc Liêu - Vàm Léo	Ngã ba sông Cổ Cò	Ngã ba kênh Bạc Liêu Cà Mau	18
94	Kênh Bạc Liêu Cà Mau	Ngã ba kênh Bạc Liêu Vàm Léo	Ngã ba sông Gành Hào	67
95	Sông Gành Hào	Ngã ba sông Tắt Thủ	Phao số 0 Gành Hào	62,5
96	Kênh Cái Nhấp	Ngã ba sông Bảy Hạp	Ngã ba sông Cửa Lớn	11
97	Kênh Lương Thế Trân	Ngã ba sông Ông Đốc	Ngã ba sông Gành Hào	10
98	Kênh Hộ Phòng Gành Hào	Hộ Phòng	Ngã ba kênh Gành Hào	18
99	Kênh Bảy Hạp Gành Hào	Ngã ba sông Gành Hào	Ngã ba sông Bảy Hạp	9
100	Sông Bảy Hạp	Ngã ba kênh Bảy Hạp Gành Hào	Ngã ba kênh Năm Căn Bảy Hạp	25
101	Kênh Tắt Năm Căn	Ngã ba sông Bảy Hạp	Năm Căn	11,5
	Tổng cộng			6.612,6

Nguồn: Quyết định số 68/2005/QĐ-BGTVT.

PHỤ LỤC 2B

Danh sách các tuyến đường thủy nội địa

PHỤ LỤC 2B – DANH SÁCH CÁC TUYẾN ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

STT	Sông/Kênh	Đoạn		Chiều dài	Hiện trạng				
		Từ	Đến		Chiều sâu	Chiều rộng	Bán kính	Tình không	Cấp
Miền Bắc				2752,6					
1	Sông Hồng	Ngã ba Nậm Thị	Ngã ba Hồng Lô	288,0	0,7	30	200	2,0	III
2	Sông Hồng	Phường Bạch Hạc	Cảng Hà Nội	75,0	2,0	30	300	2,9	III
3	Sông Hồng	Cảng Hà Nội	Bến đò Phú Khê	45,0	2,5	30	500	-	II
4	Sông Hồng	Bến đò Phú Khê	Phà Tân Đệ (cũ)	59,0	2,0	30	500	10,0	II
5	Sông Hồng	Tân Đệ	Ngã ba Mom Rô	27,0	1,5	30	400	-	I
6	Sông Hồng	Ngã ba Mom Rô	Phao số 0 Ba Lạt	47,0	2,5	40	400	-	III
7	Sông Đà	Hạ lưu đập thủy điện Hòa Bình	Ngã ba Hồng Đà	58,0	1,2	40	300	7,4	II
8	Hồ Hòa Bình	Tạ Bú, Mường La, Sơn La	Vạn Yên, Tân Phong, Phù Yên, Sơn La	108,0	1,3	40	250	6,5	III
9	Hồ Hòa Bình	Vạn Yên, Tân Phong, Phù Yên, Sơn La	Thượng lưu đập thủy điện Hòa Bình	95,0				-	I
10	Sông Lô	Ngã ba Lô Gâm	Ngã ba Hồng Lô Thành phố Việt Trì Phú Thọ	115,0	0,9	30	150	6,0	III
11	Sông Gâm	Chiêm Hóa	Ngã ba Lô Gâm, Tuyên Quang	36,0	1,1	30	250	2,5	IV
12	Hồ Thác Bà	Cắm Nhân	Hương Lý, Yên Bái	42,0	1,5	30	300	-	I
13	Hồ Thác Bà	Cảng Hương Lý	Đập Thác Bà	8,0	1,2	30	350	-	I
14	Sông Đuống	Cửa Dâu	Đông Viên	20,0	2,0	30	350	1,7	III
15	Sông Đuống	Keo	Mỹ Lộc	48,0	2,0	30	300	-	III
16	Sông Luộc	Ngã ba Cua Luộc	Phà Quý Cao (cũ)	72,0	2,0	30	300	7,0	II
17	Sông Đáy	Cảng Vân Đình	Ngã ba Phù Vân	45,5	1,1	30		3,2	III
18	Sông Đáy	Ngã ba Phù Vân	Phao số 0 cửa Đáy	117,5	3,0	40		-	I
19	Sông Hoàng Long	Cầu Nho Quan	Ngã ba Gián Khẩu	28,0	1,5	20	200	3,0	III
20	Sông Nam Định	Ngã ba Hưng Long	Ngã ba Độc Bộ	33,5	1,8	30	400	6,2	I
21	Sông Ninh Cơ	Ngã ba Mom Rô	Thượng lưu cảng Hải Thịnh 200m	50,0	0,8	20		10,7	I
22	Sông Quan Liêu	Ngã ba sông Đáy	Ngã ba sông Ninh Cơ	3,5	1,5	25	300	2,5	II
23	Sông Vạc	Ngã ba sông Vân	Ngã ba Kim Đài	28,5	1,5	20	200	2,0	III
24	Kênh Yên Mô	Ngã ba Chính Đại	Ngã ba Đức Hậu	14,0	1,2	25	300	2,6	III
25	Sông Thái Bình	Ngã ba Lác	Ngã ba Lấu Khê	7,0	2,0	30	500	2,3	III
26	Sông Thái Bình	Ngã ba Nấu Khê	Ngã ba Mía – Thái Bình	57,0	1,5	30	200	3,8	III
27	Sông Thái Bình	Phà Quý Cao	Ngã ba cửa Thái Bình	36,0	1,5	30	300	-	
28	Sông Cầu	Ngã ba Cầu – Công	Phả Lại	83,0	1,5	30	300	3,9	III
29	Sông Cầu	Hà Châu	Ngã ba Cầu – Công	21,0	1,0	30	200	-	IV
30	Sông Lục Nam	Chũ	Ngã ba Nhân	56,0	1,0	30	200	9,4	III
31	Sông Thương	Bồ Hạ	Ngã ba Lạc	62,0	1,2	30	300	-	III
32	Sông Công	Cái Đan	Đa Phúc	14,0	1,0	30	200	-	IV
33	Sông Công	Đa Phúc	Ngã ba Cầu – Công	5,0	1,5	30	200		III

STT	Sông/Kênh	Đoạn		Chiều dài	Hiện trạng				
		Từ	Đến		Chiều sâu	Chiều rộng	Bán kính	Tính không	Cấp
34	Sông Kinh Thầy	Ngã ba Nấu Khê	Ngã ba Trại Sơn, Ngã ba Nông	44,5	2,0	40	200	4,0	III
35	Sông Kinh Môn	Ngã ba Keo	Ngã ba Nông	45,0	2,0	30	200	4,0	III
36	Sông Kênh Khê	Ngã ba Thái Bình – Kênh Khê	Ngã ba sông Mới	3,0	2,0	30	>500	7,2	III
37	Sông Lai Vu	Ngã ba Vũ Xá	Ngã ba Cửa Dừa	26,0	1,5	30	200	3,0	IV
38	Sông Mạo Khê	Ngã ba Bến Triều	Ngã ba bến Đụn	18,0	1,5	30	150	3,2	IV
39	Sông Cầu Xe	Âu Cầu Xe	Ngã ba Mía, Thái Bình	3,0	1,2	30	200	2,8	III
40	Sông Gù	Ngã ba Mũi Gươm	Ngã ba Cửa Dừa	4,0	1,2	30	200	-	III
41	Sông Mía	NGÃ BA Thái Bình	NGÃ BA Văn Úc	3,0	1,2	30	200	-	III
42	Sông Hóa	NGÃ BA Ninh Giang	Cửa Ba Giai	36,5	1,5	30	300	4,0	III
43	Sông Trà Lý	NGÃ BA Phạm Lỗ	Cửa Trà Lý	70,0	1,8	30	300	6,0	III
44	Sông Bạch Đằng	Ngã ba sông Chanh	Ngã ba Đông Vàng Châu	7,0	2,5	30	500	-	I
45	Sông Cấm	Ngã ba Nồng	Cảng Vật Cách	9,0	2,5	40	500	2,5	I
46	Sông Đá Bạch	Ngã ba Đụn	Ngã ba sông Chanh	23,0	2,0	30	500	10,0	I
47	Sông Cái Tráp	Cửa Nam Triều	Cửa Lạch Huyện	4,5	2,2	60			III
48	Sông Đào Hạ Lý	Ngã ba Niệm	Ngã ba Xi Măng	3,0	2,0	30	500	3,2	III
49	Sông Han	Ngã ba Trại Sơn	Ngã ba Nồng	8,5	2,5	40	350	-	III
50	Sông Lạch Tray	Ngã ba kênh Đông	Ngã ba Cửa Lạch Tray	49,0	1,8	30	300	3,2	III,IV
51	Sông Phi Liệt	Ngã ba Trại Sơn	Ngã ba Đụn	8,0	2,0	30	300	-	III
52	Sông Ruột Lợn	Ngã ba Đông Vàng Châu	Ngã ba Tây Vàng Châu	7,0	2,0	30	350	-	III
53	Sông Văn Úc	NGÃ BA Cửa Dừa	Cửa Văn Úc	57,0	2,0	30	500	7,0	III
54	Sông Uông	Cầu đường bộ 1	NGÃ BA Điền Công	14,0	1,5	30	300	3,2	IV
55	Luồng Ba Mom	Đền Quả Xoài	Hòn Vụng Dại	15,0	2,5	90	700		I
56	Luồng Bái Tử Long	Hòn Một	Hòn Đũa	13,5	3,0	90	700		I
57	Luồng Bài Thơ	Núi Bài Thơ	Hòn Đầu Mối	7,0	3,0	90	700		I
58	Lạch Bãi Bèo	Hòn ngang Cửa Đông	Hòn Vây Rồng	7,0	3,0	90	700		I
59	Vịnh Cát Bà	Cảng Cát Bà	Hòn Vây Rồng	2,0	3,0	90	700		I
60	Lạch Cái Bàu – Cửa Mô	Hòn Buộm	Cửa Mô	48,0	3,0	90	700		I
61	Nhánh	Vạ Ráy ngoài – Giuộc giữa	Đông Bìa	12,0	3,0	90	700		I
62	Luồng Cửa Mô – Sậu Đông	Cửa Mô	Sậu Đông	10,0	3,5	90	700		I
63	Sông Chanh	Đền Quả Xoài	Ngã ba sông Chanh – Bạch Đằng	20,5	2,5	70	500	9,0	II
64	Sông Diến Vọng	Cửa Lục	Khe Tam	17,0	0,9	20	300	6,0	III
65	Luồng Hòn Đũa – Cửa Đối	Hòn Đũa	Cửa Đối	46,6	3,0	90	700		I
66	Luồng Hòn Gai	Hòn Tôm	Hòn Đũa	16,0	3,0	90	700		I
67	Lạch Ngăn	Ghềnh Đầu Phươn	Hòn Một	16,0	3,0	90	700		I
68	Lạch Đầu Xuôi	Hòn Mười Nam	Hòn Sãi Cóc	9,0	3,0	90	700		I
69	Lạch Cửa Vạn	Hòn Sãi Cóc	Cửa Tùng Gấu	4,5	3,5	90	700		I

STT	Sông/Kênh	Đoạn		Chiều dài	Hiện trạng				
		Từ	Đến		Chiều sâu	Chiều rộng	Bán kính	Tình không	Cấp
70	Lạch Tùng Gấu – Cửa Đông	Cửa Tùng Gấu	Cửa Đông	8,0	3,5	90	700		I
71	Lạch Giải	Hòn Một	Hòn Sãi Cóc	6,0	3,5	90	700		I
72	Luồng Lạch Sâu	Hòn Vụng Dại	Hòn Một	11,5	3,5	90	700		I
73	Luồng Lạch Buộm	Hòn Đũa	Hòn Buôn	11,0	3,0	90	700		I
74	Luồng Móng Cái – Cửa Mô	Cửa Mô	Vạn Tâm	48,0	3,0	90	700		I
75	Sông Móng Cái	Vạn Tâm	Thị xã Móng Yên	17,0	0,7	10	150		IV
76	Sông Mông Dương	Pha Tai xa	Khe Chàm	5,5	0,9	20	200	10,0	III
77	Sông Tiên Yên	Cửa Mô	Thị trấn Tiên Yên	31,0	0,8	10	200		III
78	Luồng Vân Đồn – Cô Tô	Cảng Cái Rồng	Cô Tô	55,0	3,5	90	700	10,0	I
79	Luồng Vịnh Hạ Long	Hòn Vụng Dại	Bến khách Hòn Gai	9,5	3,0	90	700		I
80	Luồng Vũng Đục	Hòn Buộm	Vũng Đục	2,5					II
81	Sông Bằng Giang	Thị xã Cao Bằng	Thủy Khẩu	56,0	0,8	20	200		V
Miền Trung				804,5					
1	Kênh Nga Sơn	Ngã ba Chế Thôn	Điện Hộ	27,0	1,2			3,5	IV
2	Sông Lèn	Ngã ba Bông	Ngã ba Yên Lương	31,5	1,5	20	600	5,0	III
3	Kênh De	Ngã ba Yên Lương	Ngã ba Trường Xá	6,5	1,2	17	300		V
4	Sông Trường (Tào)	Ngã ba Trường Xá	Ngã ba Hoàng Hà	7,0	1,2	30	300		III
5	Kênh Choán	Ngã ba sông Trường	Ngã ba Hoàng Phụ	15,0	1,2	20	300		V
6	Sông Mã	Ngã ba Vĩnh Ninh	Phao số 0 cửa sông Lạch Trào	42,0	1,2	23	500	6,0	III
7	Sông Bưởi	Kim Tân	Ngã ba Vĩnh Ninh	25,5	1,2	30	300		IV
8	Sông Lam	Đô Lương	Thượng lưu cảng Bến Thủy 200m	96,5	1,2	10	250	6,0	IV,V
9	Sông Hoàng Mai	Cầu Tây	Cửa Lạch Cờn	18,0	1,5	40	250	3,0	IV
10	Sông La	Ngã ba Linh Cảm	Ngã ba Núi Thành	13,0	1,9	50	500	3,0	IV
11	Sông Nghèn	Cầu Nghèn	Cửa Sốt	38,5	1,5	50	400	2,5	IV
12	Sông Rào Cái	Thị trấn Cẩm Xuyên	Ngã ba Sơn	37,0	1,2	30	400	2,5	V
13	Sông Gianh	Đồng Lào	Thượng lưu cảng sông Gianh 200m	45,0	1,5	20	300		III
14	Sông Gianh	Chợ Gát	Đồng Lào	18,0	1,5	20	200	6,0	IV
15	Sông Sơn	Hang Tối	Ngã ba Văn Phú	36,0	1,2	20	200	3,5	IV
16	Sông Nhật Lệ	Cầu Long Đại	Thượng lưu cảng Nhật Lệ 200m	19,0	1,5	40		5,0	IV
17	Sông Hiếu	Bến Đuôi	Cách cầu Cửa Việt 150m về phía hạ lưu	27,0	1,3	40	300	6,8	IV,V
18	Sông Thạch Hãn	Bà Lòng	Ngã ba Gia Độ	46,0	1,1	20	200	7,4	V
19	Sông Hương	Ngã ba Tuần	Thượng lưu cảng xăng dầu Thuận An 200m	34,0	1,5	40	200	4,5	III
20	Phá Tam Giang và Đầm Thủy Tú	Vân Trình	Cửa Tư Hiền	74,0	1,5	40	200	6,0	III
21	Sông Trường Giang	Ngã ba An Lạc	Cảng Kỳ Hà	67,0	1,5	40	200	2,1	IV
22	Sông Thu Bồn	Phà Nông Sơn	Cửa Đại	65,0	1,5	40	200	5,7	IV

STT	Sông/Kênh	Đoạn		Chiều dài	Hiện trạng				
		Từ	Đến		Chiều sâu	Chiều rộng	Bán kính	Tình không	Cấp
23	Tuyến nối Cù Lao Chàm	Cửa Đại	Cù Lao Chàm	16,0	2,0	60			III
South				3106,8					
1	Hồ Trị An	Cầu La Ngà	Thượng lưu đập Trị An	40,0	3,0	30	120	2,4	III
2	Sông Đồng Nai	Ngã ba sông Bé	Ngã ba sông Sâu	85,0	1,5	18	120	5,5	I
3	Cù lao Ông Cò			1,0					
4	Sông Sài Gòn	Hạ lưu đập Dầu Tiếng 2km	Cầu Sài Gòn	126,5	1,5	25	120	8,0	I
5	Sông Vàm Cỏ Đông	Cảng Bến Kéo	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông – Tây	131,0	6,0	80	220	6,5	I
6	Sông Vàm Cỏ Tây	Vĩnh Hưng	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông – Tây	158,5	10,0	150	-	6,5	I
7	Sông Vàm Cỏ	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông – Tây	Ngã ba sông Soài Rạp	35,5	3,5	150	-	25,0	I
8	Kênh Tẻ	Ngã ba sông Sài Gòn	Ngã ba kênh Đồi	4,5	4,8	40	-	5,0	III
9	Kênh Đồi	Ngã ba kênh Tẻ	Ngã ba sông Chợ Đệm Bến Lức	8,5	2,7	20	-	5,0	III
10	Sông Chợ Đệm Bến Lức	Ngã ba kênh Đồi	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông	20,0	1,5	18	150	6,0	III
11	Kênh Thủ Thừa	Ngã ba sông Vàm Cỏ Đông	Ngã ba sông Vàm Cỏ Tây	10,5	1,9	20	-	3,5	III
12	Rạch Ông Lớn	Ngã ba kênh Tẻ	Ngã ba kênh Cây Khô	5,0	4,0	30	-	5,0	III
13	Kênh Cây Khô	Ngã ba sông Cần Giuộc	Ngã ba rạch Ông Lớn	3,5	3,0	22	-	5,0	III
14	Sông Cần Giuộc	Ngã ba kênh Cây Khô	Ngã ba sông Soài Rạp	35,5	6,8	80	250	5,0	I
15	Kênh Nước Mặn	Ngã ba kênh Nước Mặn - Cần Giuộc	NGÃ BA kênh Nước Mặn – Vàm Cỏ	2,0	5,4	100	-	-	I
16	Rạch Ông Trúc	Sông Thị Vải	Tất Nha Phương	1,6	2,0	25	200	-	III
17	Tất Nha Phương	Rạch Ông Trúc	Sông Đồng Kho	1,7	2,2	25	200	-	III
18	Sông Đồng Kho	Tất Nha Phương	Tất Ông Trung	7,0	2,5	30	160	-	III
19	Tất Ông Trung	Sông Đồng Kho	Sông Đồng Tranh	3,4	4,0	40	200	-	III
20	Sông Đồng Tranh	Ngã ba sông Lòng Tàu	Ngã ba sông Ngã Bảy	25,3	4,0	25	250	-	III
21	Sông Gò Gia	Ngã ba sông Thị Vải	Ngã ba sông Tất Bài	6,3	4,0	80	-	-	III
22	Tất Ông Cu – Tất Bài	Ngã ba sông Gò Gia	Ngã ba sông Đồng Tranh	7,5	4,5	40	-	-	III
23	Rạch Tất Rồi	Ngã ba sông Đồng Tranh	Ngã ba sông Lòng Tàu	7,4	2,8	20	-	-	III
24	Tất Ông Nghĩa	Ngã ba sông Lòng Tàu	Kênh Bà Tổng	3,3	3,5	25	-	2,0	III
25	Kênh Bà Tổng	Ngã ba kênh Tất Ông Nghĩa	Ngã ba sông Soài Rạp	3,2	4,0	25	-	2,0	III
26	Sông Dàn Xây	Ngã ba sông Lòng Tàu	Ngã ba sông Dinh Bà	4,4	4,5	35	230	-	III
27	Sông Dinh Bà	Ngã ba sông Dàn Xây	Ngã ba sông Lò Rèn	6,1	4,2	25	200	-	III
28	Sông Lò Rèn	Ngã ba sông Dinh Bà	Ngã ba sông Vàm Sát	4,1	3,0	25	200	-	III

STT	Sông/Kênh	Đoạn		Chiều dài	Hiện trạng				
		Từ	Đến		Chiều sâu	Chiều rộng	Bán kính	Tính không	Cấp
29	Sông Vàm Sắt	Ngã ba sông Lò Rèn	Ngã ba sông Soài Rạp	9,7	3,5	2,5	230	-	III
30	Rạch Lá	Ngã ba sông Vàm Cỏ	Ngã kênh Chợ Gạo	10,0	4,3	24	-	8,0	II
31	Kênh Chợ Gạo	Ngã ba Rạch Lá	Ngã ba rạch Kỳ Hôn	11,5	2,5	25	-	8,0	III
32	Rạch Kỳ Hôn	Ngã ba kênh Chợ Gạo	Ngã ba sông Tiền	7,0	4,5	30	-	8,0	II
33	Sông Tiền	Biên giới Việt Nam – Campuchia	Thượng lưu cảng Mỹ Tho 500m	177,0	5,5	200	-	-	I
34	Nt	Nhánh cù lao Tân Long	-	12,5	5,5	150	-	-	I
35	Nt	Nhánh cù lao Bình Thạnh	-	4,0					III
36	Nt	Nhánh cù lao Tây, cù lao Mã	-	27,0	6,0	80	-	-	I
37	Nt	Nhánh cù lao Long Khánh	-	10,0	4,0	90			I
38	Nt	Nhánh cù lao Con Chai	-	4,0					
39	-	<u>Nhánh cù lao Rong</u>	-	13,0	5,5	150			
40	Kênh Hồng Ngự - Vĩnh Hưng	Vĩnh Hưng	Ngã ba sông Tiền	42,0	2,0	20			III
41	Kênh Tháp Mười 1	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Vàm Cỏ Tây	90,5	2,5	25	-	2,5	III
42	Kênh Tháp Mười 2	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Vàm Cỏ Tây	93,5	1,6	18	-	3,4	III
43	Kênh Phước Xuyên	Ngã ba kênh Hồng Ngự	Ngã ba kênh 4 bis	28,0	2,0	20			III
44	Kênh 4 bis	Ngã ba kênh Đồng Tiến	Ngã ba kênh Nguyễn Văn Tiếp	16,5	2,2	22	-	3,0	III
45	Kênh Tư Mới	Ngã ba kênh 4 bis	Ngã ba kênh 28	10,0	2,0	20			III
46	Kênh 28	Ngã ba kênh Tư Mới	Ngã ba sông Tiền	20,0	2,0	20			III
47	Kênh Xáng Long Định	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba kênh Tháp Mười 2	18,5	3,0	50		3,6	III
48	Sông Vàm Nao	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Hậu	6,5	8,5	80	-	5,0	I
49	Kênh Tân Châu	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Hậu	9,5	5,1	50	-		I
50	Kênh Lấp Vò Sa Đéc	Ngã ba sông Tiền	Ngã ba sông Hậu	50,0	2,2	22	150	5,0	III
51	Rạch ông Chưởng	Ngã ba sông Tiền (Chợ Mới)	Ngã ba sông Hậu	23,0	2,0	18	120	7,0	III
52	Kênh Chệt Sậy	Ngã ba sông Tiền (Vàm Gia Hòa)	Ngã ba sông Bến Tre	9,0	8,0	130	-	5,2	III
53	Sông Bến Tre	Ngã ba sông Bến Tre Hàm Luông	Ngã ba kênh Chệt Sậy	7,5	1,0	62	-	3,0	III
54	Sông Hàm Luông	Ngã ba sông Tiền	Cửa Hàm Luông	86,0	4,0	300	-		I
55	Rạch và Kênh Mỏ Cày	Ngã ba sông Hàm Luông	Ngã ba sông Cổ Chiên	16,0	1,0	22	-	4,5	III
56	Kênh Chợ Lách	Ngã ba Chợ Lách - Sông Tiền	Ngã ba Chợ Lách - Cổ Chiên	10,7	1,8	22	425	7,0	III
57	Sông Cổ Chiên	Ngã ba Sông Cổ Chiên - Sông Tiền	Cửa Cổ Chiên	109,0	3,5	140	-	-	I

STT	Sông/Kênh	Đoạn		Chiều dài	Hiện trạng				
		Từ	Đến		Chiều sâu	Chiều rộng	Bán kính	Tính không	Cấp
58	Nhánh Cung Hàu	Ngã ba sông Cổ Chiên	Ngã ba kênh Trà Vinh	4,0					
59	Kênh Trà Vinh	Ngã ba sông Cổ Chiên	Cầu Trà Vinh	4,5	2,2	22	-	2,2	III
60	Sông và Kênh Măng Thít	Ngã ba Măng Thít - Cổ Chiên	Ngã ba rạch Trà Ôn	42,0	5,0	20	205	7,0	III
61	Rạch Trà Ôn	Ngã ba sông Măng Thít	Ngã ba sông Hậu	5,0	5,0	40	305	7,0	III
62	Sông Hậu	Ngã ba kênh Tân Châu	Thượng lu cảng Cần Thơ 300m	107,5	8,3	150	-	5,5	I
63	Nt	Nhánh cù lao Thốt Nốt	-	18,0	5,0	200			I
64	Nt	Nhánh cù lao ông Hồ	-	7,5	2,4	150			I
65	Nt	Nhánh Năng Gù - Thị Hoà	-	16,0	5,0	200			I
66	-	Nhánh cù lao Mây	-	21,5					
67	Sông Châu Đốc	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Vĩnh Tế	1,5	3,7	50		5,0	II
68	Kênh Vĩnh Tế	Ngã ba sông Châu Đốc	Bến Đá	8,5	2,0	30		5,0	III
69	Kênh Tri Tôn Hậu Giang	Ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên	Ngã ba sông Hậu	57,5	2,2	20	-	4,5	III
70									
71	Kênh Rạch Giá Long Xuyên	Ngã ba sông Hậu	Cửa Rạch Giá	63,5	1,6	20	500	5,5	III
72	Kênh Rạch Sỏi Hậu Giang	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Ông Hiển Tà Niên	59,0	2,8	22	-	5,4	III
73	Kênh Mạc Cần Dưng	Ngã ba kênh Ba Thê	Ngã ba kênh Tám Ngàn	12,5	2,2	20	-	4,5	III
74	Kênh Tám Ngàn	Ngã ba kênh Mạc Cần Dưng	Ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên	36,0	1,5	16	-	3,1	III
75	Kênh Rạch Giá Hà Tiên	Ngã ba kênh Rạch Giá Long Xuyên	Cửa biển	84,5	1,8	20	300	6,0	IV
76	Kênh Ba Hòn	Ngã ba kênh Rạch Giá Hà Tiên	Cống Ba Hòn	5,0	2,8	22	-	5,5	III
77	Kênh Vành đai - Rạch Giá	Kênh Rạch Sỏi Hậu Giang	Kênh Rạch Giá Hà Tiên	8,0	2,6	22	285	5,0	III
78	Kênh Đòn Giồng	Kênh Vành Đai	Kênh ông Hiển Tà Niên	5,0	2,6	22	-	3,8	III
79	Kênh Ông Hiển Tà Niên	Ngã ba sông Cái Bé	Ngã ba kênh Tắc Ráng	8,5	2,8	16	-	6,0	III
80	Rạch Cần Thơ	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Xà No	16,0	7,0	100	300	5,5	III
81	Kênh Xà No	Ngã ba rạch Cần Thơ	Ngã ba rạch Cái Nhứt	39,5	2,4	18	-	3,2	III
82	Rạch Cái Nhứt	Ngã ba kênh Xà No	Ngã ba rạch Cái Tư	3,0	2,4	18	125	5,5	III
83	Rạch Cái Tư	Ngã ba rạch Cái Nhứt	Ngã ba sông Cái Lớn	12,5	3,4	24	280	-	III
84	Rạch NGÃ BA ĐÌNH	Ngã ba rạch Cái Tàu	Ngã ba kênh Sông Trẹm Cạnh Đền	11,5	6,5	70	250	7,0	III
85	Kênh Sông Trẹm Cạnh Đền	Ngã ba rạch NGÃ BA ĐÌNH	Ngã ba kênh sông Trẹm	33,5	2,0	22	-	6,5	III
86	Kênh Tắt Cây Trám	Ngã ba sông Cái Lớn	Ngã ba rạch Cái Tàu	5,0					III

STT	Sông/Kênh	Đoạn		Chiều dài	Hiện trạng				
		Từ	Đến		Chiều sâu	Chiều rộng	Bán kính	Tình không	Cấp
87	Rạch Cái Tàu	Ngã ba Kênh Tắt Cây Trâm	Ngã ba sông Cái Lớn	18,0					
88	Sông Cái Bé	Ngã ba kênh Thốt Nốt	Rạch Khe Luông	54,0	5,1	50	250	3,1	III
89	Rạch Khe Luông	Ngã ba sông Cái Bé	Ngã ba sông Cái Lớn	1,5	3,0	30			III
90	Sông Cái Lớn	Ngã ba Tắt Cây Trâm	Ngã ba kênh Tân Bằng Cán Gáo	56,0	7,3	200			I
91	Kênh Tắt Cậu	Ngã ba sông Cái Lớn	Ngã ba sông Cái Bé	1,5	6,0	35		3,1	III
92	Rạch Cái Côn	Ngã ba sông Hậu	Ngã bảy Phụng Hiệp	16,5	6,2	7	-	3,9	III
93	Kênh Quản Lộ Phụng Hiệp	Ngã 7 Phụng Hiệp	Cà Mau	105,0	1,9	17	-	4,5	III
94	Rạch Ô Môn	Ngã ba Sông Hậu	Ngã ba Kênh Thị Đội	15,2	2,0	27	-	4,0	III
95	Kênh Thị Đội Ô Môn	Ngã ba Rạch Ô Môn	Ngã ba Kênh Thốt Nốt	27,5				3,9	III
96	Kênh Thốt Nốt	Ngã ba kênh Thị Đội Ô Môn	Ngã ba Sông Cái Bé	4,8					
97	Sông Trèm Trèm	Ngã ba sông Ông Đốc	Ngã ba kênh Tân Bằng Cán Gáo	40,0	4,0	32	-	5,0	III
98	Kênh Tân Bằng Cán Gáo	Ngã ba sông Trèm Trèm	Ngã ba sông Cái Lớn	40,0	1,8	22	-	5,0	III
99	Sông Tắt Thủ	Ngã ba sông Ông Đốc	Ngã ba sông Gành Hào	4,5	3,0	50	200	4,7	III
100	Sông Ông Đốc	Ngã ba sông Trèm Trèm	Cửa Ông Đốc	49,5	2,0	100	-	4,7	II
101	Kênh Tắt Cù Lao Mây	Sông Hậu (phía Trà Ôn)	Sông Hậu (phía Cái Côn)	3,5					
102	Rạch Đại Ngải	Ngã ba sông Hậu	Ngã ba kênh Phú Hữu Bãi Xàu	4,5	5,0	40	250	5,2	II
103	Kênh Phú Hữu Bãi Xàu	Ngã ba rạch Đại Ngải	Ngã ba rạch Thạnh Lợi	15,5	1,4	16	-	4,0	III
104	Rạch Thạnh Lợi	Ngã ba kênh Phú Hữu Bãi Xàu	Ngã ba kênh Ba Xuyên Dừa Tho	1,5	1,5	18	-	4,5	IV
105	Rạch Ba Xuyên Dừa Tho	Ngã ba sông Cổ Cò	Ngã ba rạch Thạnh Lợi	20,0	2,8	20	80	5,0	II
106	Sông Cổ cò	Ngã ba kênh Ba Xuyên Dừa Tho	Ngã ba kênh Bạc Liêu Vàm Léo	19,0	4,0	40	150	5,0	II
107	Kênh Bạc Liêu - Vàm Léo	Ngã ba sông Cổ Cò	Ngã ba kênh Bạc Liêu Cà Mau	18,0	2,2	16	-	4,0	III
108	Kênh Bạc Liêu Cà Mau	Ngã ba kênh Bạc Liêu Vàm Léo	Ngã ba sông Gành Hào	67,0	1,2	22	-	5,0	III
109	Sông Gành Hào	Ngã ba sông Tắt Thủ	Phao số 0 Gành Hào	62,5	3,6	22	150	4,7	II
110	Kênh Cái Nháp	Ngã ba sông Bảy Hạp	Ngã ba sông Cửa Lớn	11,0					
111	Kênh Lương Thế Trân	Ngã ba sông Ông Đốc	Ngã ba sông Gành Hào	10,0	3,0	20			III
112	Kênh Hộ Phòng Gành Hào	Hộ Phòng	Ngã ba kênh Gành Hào	18,0	4,0	50	-	4,7	II
113	Kênh Bảy Hạp Gành Hào	Ngã ba sông Gành Hào	Ngã ba sông Bảy Hạp	9,0	4,6	50	-	4,7	II

STT	Sông/Kênh	Đoạn		Chiều dài	Hiện trạng				
		Từ	Đến		Chiều sâu	Chiều rộng	Bán kính	Tính không	Cấp
114	Sông Bảy Hạp	Ngã ba kênh Hạp Gành Hào	Bảy Ngã ba kênh Năm Căn Bảy Hạp	25,0	2,4	22	-	2,9	III
115	Kênh Tắt Năm Căn	Ngã ba sông Hạp	Bảy Năm Căn	11,5	2,9	20	-	2,9	III
	TỔNG CỘNG			6.663,8					

Nguồn: Dựa theo bảng biểu của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam