NHỮNG VẤN ĐỀ ĐẶT RA CHO PHÁT TRIỂN KINH TẾ ĐƯỜNG SÔNG Ở ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG HIỆN NAY

● NGUYỄN ĐỨC NHUẬN - NGUYỄN HOÀNG PHƯƠNG

TÓM TẮT:

Thời gian qua, vận tải đường thủy tại đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) đã đạt được những thành tựu đáng kể, nhưng bên cạnh đó cũng còn nhiều hạn chế khiến vận tải đường thủy nội địa của ĐBSCL phát triển chưa tương xứng với tiềm năng. Vì vậy, Nhà nước cần có những giải pháp kịp thời và hiệu quả để khắc phục những tồn tại. Đồng thời, hệ thống giao thông vận tải tại khu vực này vẫn tiếp tục cần thực hiện nhiều mục tiêu, giải pháp để giao thông là động lực đưa vùng ĐBSCL phát triển bền vững. Bài viết đã nêu rõ thực trạng và đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển kinh tế đường sông ở ĐBSCL hiện nay.

Từ khóa: phát triển kinh tế, đường sông, đồng bằng sông Cửu Long.

1. Đặt vấn đề

So với các nước trên thế giới, Việt Nam được Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hóa của Liên hợp quốc (UNESCO) xếp vào top 10 nước có mạng lưới giao thông - vận tải thủy dày đặc nhất thế giới [2]. Hiện nay, giao thông vận tải đường thủy nội địa được đánh giá là một trong những phương thức vận tải có nhiều ưu điểm vượt trội với chi phí thấp hơn nhiều lần so với các hình thức vận tải khác; vận tải hàng hóa trọng tải lớn; an toàn nhất, ít ô nhiễm môi trường... Vì vậy, trong Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, với quan điểm phát triển "phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước, đặc biệt là tiềm năng trên biển để phát triển hệ thống giao thông vận tải hợp lý, tiết kiệm chi phí xã hội", Đảng và Nhà nước đã xác định, giao thông đường thủy nội địa "là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, cần ưu tiên đầu tư phát triển đi trước một bước với tốc độ nhanh, bền vững nhằm tạo tiền đề cho phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước"[3].

ĐBSCL có hệ thống sông ngòi, kênh, rạch chằng chịt với tổng chiều dài gần 28.000km. Theo Quyết định số 970/QĐ-BGTVT ngày 15/4/2009 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải, mạng lưới tuyến đường thủy nội địa khu vực phía Nam và ĐBSCL có 101 tuyến với tổng chiều dài

3.186,3km, mang tính chất liên tỉnh và quốc tế. Trong số này, có 6 tuyến xuất phát từ biên giới ra hướng biển Đông (cho phép tàu từ 500 - 5.000T hoạt động) và 2 tuyến ngang nối TP. Hồ Chí Minh đi các tỉnh (cho phép tàu 300T hoạt động), gồm: Tuyến Sài Gòn - Kiên Lương (qua kênh Tháp 10 số 2, dài 227,6km), tuyến Sài Gòn - Kiên Lương (qua kênh Lấp Vò, dài 312,8km) và tuyến Sài Gòn - Cà Mau (qua kênh Xà No, dài 386,6km).

Tất cả các dòng sông chính cùng các phụ lưu, hệ thống kênh rạch tại ĐBSCL liên hoàn chảy qua tất cả các khu công nghiệp tập trung, các khu dân cư, các vùng tài nguyên,... tạo nên một sự kết nối, giao lưu vô cùng thuận lợi. Nhiều tuyến, cảng sông tiếp cận trực tiếp với hệ thống đường bộ, với cảng biển quan trọng, tạo nên những điểm nối giao lưu giữa các phương thức vận tải. Với đặc điểm vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên trên, Đảng và Nhà nước chủ trương "phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm ĐBSCL phải gắn liền với đặc điểm kinh tế vùng để đảm bảo giao thông thuận tiện giữa các tỉnh trong vùng, với cả nước và quốc tế", "phát triển hệ thống giao thông theo hướng hiện đại, đảm bảo kết nối đồng bộ giữa các phương thức vận tải, đặc biệt là giao thông đường thủy; đầu tư có trọng điểm các công trình quan trọng, bức thiết mang tính đột phá đóng vai trò là động lực phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an ninh quốc phòng đáp ứng yêu cầu là khu vực đi đầu của cả vùng ĐBSCL với thành phố Cần Thơ là cửa ngõ chiến lược về đường biển và hàng không, thu hút đầu tư nước ngoài và hội nhập quốc tế, củng cố an ninh quốc phòng và phát triển bền vững"[4].

2. Thực trạng phát triển kinh tế đường sông ở đồng bằng sông Cửu Long

2.1. Thế mạnh của hệ thống giao thông đường thủy

Chợ Gạo là tuyến đường thủy huyết mạch và độc đạo cho các phương tiện đường thủy vận chuyển hàng hóa từ ĐBSCL đi TP. Hồ Chí Minh, miền Đông và ngược lại với khoảng cách gần hơn nhiều so với việc di chuyển bằng đường biển. Mỗi ngày khoảng 1.800 phương tiện có trọng tải từ 100 đến 2.000 tấn đi qua kênh Chợ Gạo. Tuy kênh Chợ Gạo có lòng sông hẹp, lúc nước ròng, sà lan chở container trọng tải 2.000 tấn rất khó di chuyển nhưng sà lan từ 1.100 tấn vẫn lưu thông bình thường. Bên cạnh đó, ĐBSCL không chỉ có thế mạnh là mạng lưới sông ngòi dày đặc mà nơi đây còn có khí hậu khá thuận lợi cho vận tải đường thủy.

Đồng Tháp là một trong 13 tỉnh của vùng ĐBSCL có sông Hậu và sông Tiền chảy qua, đặc biệt sông Tiền chia cắt tỉnh Đồng Tháp thành 2 vùng. Chính vì thế, Đồng Tháp là tỉnh có 12 tuyến đường thủy quốc gia đi qua với chiều dài khoảng 418km. Nhờ vậy, tỉnh Đồng Tháp có các tuyến kênh cấp I chạy qua có khả năng khai thác các sà lan trên 4 x 600 tấn và phương tiện thủy nội địa trên 1.000 tấn; các tuyến kênh cấp II chạy qua tỉnh có khả năng khai thác sà lan 2 x 400 tấn và phương tiện thủy nội địa 300 tấn. Bên cạnh đó, Đồng Tháp còn là tỉnh có hệ thống bến cảng Cao Lãnh, Sa Đéc có thế tiếp nhận nhiều phương tiện vận chuyển có trọng tải lớn từ 3.000 - 5.000 tấn, công suất bốc dỡ khoảng 0,6 triệu tấn/năm. Ngoài ra, tỉnh Đồng Tháp còn có nhiều bến thủy nội địa khác được xây dựng dọc theo các bến thủy trung ương, chủ yếu phục vụ cho sản xuất do cá nhân, tổ chức đầu tư xây dựng. Đặc biệt, các bến cảng có tiềm năng như Sa Đéc, IDI Vàm Cống, khu A1 cần được đầu tư để phục vụ cho hệ thống logistics của tỉnh trong thời gian tới.

Ngoài tỉnh Đồng Tháp, Cà Mau cũng là một tỉnh thuộc vùng ĐBSCL có các tuyến sông, kênh rạch nằm trên đường đi của 4 tuyến vận tải thủy quốc gia. Trong 4 tuyến vận tải này có tuyến TP. Hồ Chí Minh - Cà Mau đi qua kênh Xà No và tuyến ven biển. Đối với tuyến đi qua kênh Xà No, chiều dài tuyến là 393km và có lưu lượng phương tiện đi lại nhiều nhất trong vùng. Đối với tuyến ven biển dài 340km là cầu nối giữa TP. Hồ Chí Minh với các tỉnh ven biển Đông của ĐBSCL. Như vậy, tuyến vận tải thủy TP. Hồ Chí Minh - Cà Mau đã tạo điều kiện thuận lợi cho việc giao thương giữa các địa phương trong vùng và giữa Cà Mau với TP. Hồ Chí Minh. Ngoài ra, còn có tuyến Rạch Giá - Cà Mau dài 158km, đây là tuyến đường có vai trò đặc biệt quan trọng trong xóa đói giảm nghèo của vùng khi kết nối với vùng sâu vùng xa.

Bên cạnh đó là tuyến Quản Lộ - Phụng Hiệp có chiều dài 104km có chức năng thủy lợi phục vụ sản xuất nông nghiệp và kết hợp vận tải thủy,...

2.2. Nhu cầu đầu tư nâng cấp hệ thống giao thông đường thủy

Mặc dù vùng ĐBSCL được các chuyên gia đánh giá là vùng có tiềm năng và nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển vận tải đường thủy, nhưng trên thực tế vận tải đường thủy tại đây còn gặp nhiều khó khăn, điển hình là kênh Chợ Gạo. Với nhu cầu hàng hóa tăng cao như hiện nay, lượng ghe tàu đi qua kênh tăng gấp 10 lần, phương tiện di chuyển chủ yếu lại là các sà lan có trọng tải lớn, chính vì thế kênh Chợ Gạo thường xuyên bị ách tắc giao thông do lòng sông hẹp và một số đoạn kênh còn cạn và đặc biệt là sạt lở hai bên bờ sông làm cản trở giao thông đường thủy ở Tiền Giang nói riêng và toàn vùng ĐBSCL nói chung.

Thấy được sự cấp bách của việc nâng cấp kênh Chợ Gạo, Nhà nước đã tiến hành nâng cấp kênh Chợ Gạo giai đoạn 1 vào năm 2015 với tổng vốn đầu tư là 786 tỷ đồng, giai đoạn 2 của dự án nâng cấp bị gián đoạn do khó khăn về nguồn vốn. Đến tháng 12/2021, Bộ Giao thông Vận tải và Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang đã tiến hành thi công nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo giai đoạn 2, với tổng mức đầu tư là 1.335 tỷ đồng và dự kiến hoàn thành vào năm 2023.

Tại vùng bán đảo Cà Mau, giao thông đường thủy bị cản trở chủ yếu do hệ thống cống và đập thủy lợi,... có khẩu độ nhỏ được xây dựng tại các cửa sông để kiểm soát nước mặn vào các vùng ngọt hóa, chính vì thế nhiều tàu, sà lan không thể di chuyển qua lại được. Bên cạnh đó, các tàu, sà lan đi từ Cà Mau đến TP. Hồ Chí Minh gặp khó khăn trong việc di chuyển do mực nước sông thấp, dễ mắc cạn, chính vì thế các tàu, sà lan tải trọng lớn phải đi đường vòng dẫn đến phát sinh nhiều chi phí và thời gian. Đây chính là lý do các doanh nghiệp có nhu cầu vận chuyển hàng hóa tại đây không chọn phương thức vận chuyển đường thủy nội địa, mặc dù chi phí rẻ hơn nhiều, mà lại chọn phương thức vận chuyển đường bộ.

Bên cạnh những khó khăn còn tồn tại của phương thức vận tải đường thủy tại ĐBSCL, vận tải đường thủy nội địa của vùng đã có những bước phát triển lớn, số phương tiện đường thủy nội địa hiện có là 160.000 phương tiện với công suất máy trên 5,5 triệu CV, hàng hóa được vận chuyển bằng đường thủy tại vùng là 51,5 triệu tấn/năm, tỷ trọng khối lượng vận tải hàng hóa trong vùng qua phương thức vận tải thủy nội địa năm 2005 là 30%, đến năm 2012 tăng lên 62%. Như vậy, mặc dù được đánh giá là vùng có tiềm năng phát triển đường thủy nội địa nhưng vùng ĐBSCL chưa phát triển phương thức vận tải thủy tương xứng với tiềm năng hiện có khiến cho hơn 80% số lượng container xuất khẩu của vùng được vận chuyển về TP. Hồ Chí Minh và Vũng Tàu bằng đường bộ, không tiết kiệm được chi phí và tạo thêm áp lực cho giao thông đường bộ.

3. Các vấn đề đặt ra trong phát triển đường sông ở đồng bằng sông Cửu Long

Thực trạng phát triển đường sông ở ĐBSCL trong thời gian qua, đặc biệt là trong bối cảnh hiện nay đặt ra các vấn đề cần phải giải quyết. Cụ thể:

Thứ nhất, tỷ trọng đầu tư cho ngành giao thông vận tải tại ĐBSCL còn thấp, chưa tương xứng với tiềm năng phát triển của ngành. So với các hình thức vận chuyển khác, vận chuyển bằng đường thủy nội địa chiếm 48% tổng tải trọng hàng hóa vận chuyển của cả nước, nhưng hàng năm hơn 80% vốn đầu tư cho giao thông vận tải lại đầu tư cho giao thông đường bộ. Chính vì chưa có sự đầu tư thích đáng nên nhiều công trình cần nâng cấp hoặc xây mới chưa được thực hiện dẫn đến việc trên cùng một tuyến sông nhưng độ sâu lại khác nhau, cầu cống bắt qua sông thấp làm các tàu có trọng tải lớn không đi qua được. Bên cạnh đó, do hệ thống đường thủy nội địa tại vùng chủ yếu là tận dụng điều kiện tự nhiên nên khối lượng nạo vét lớn, thiết bị dẫn luồng và hệ thống phao tiêu báo hiệu còn thiếu.

Thứ hai, nhiều bến bãi tự phát không đảm bảo an toàn, cản trở giao thông, các cảng, bến có công suất xếp dỡ nhỏ và hạ tầng giao thông đường thủy kém không có khả năng tiếp nhận các phương tiện vận tải cỡ lớn dẫn đến hiệu quả kinh tế của ngành Vận tải đường thủy nội địa thấp. Cụ thể, vùng ĐBSCL hiện có tổng 2.510 cảng và bến thủy nội

địa, trong đó có 92 cảng và 2.418 bến thủy nội địa. Bên cạnh đó, có hơn 100 bến nổi tạo thành mạng lưới cảng. Tổng các cảng và bến xếp dỡ Nhà nước đang quản lý là 2.167 cảng và bến. Tuy nhiên trong số 2.167 cảng và bến xếp dỡ có đến 1.400 cảng, bến có công suất xếp dỡ dưới 10.000 tấn/năm, cộng thêm việc xếp dỡ vẫn đang thực hiện thô sơ, chưa áp dụng khoa học công nghệ dẫn đến việc không thể tiếp nhận các phương tiện lớn. Thêm vào đó, các phương tiện vận chuyển tại vùng chỉ mạnh về số lượng còn trọng tải và công suất vận chuyển, độ an toàn thấp nên phạm vi hoạt động bị hạn chế, dẫn đến năng suất chưa được khai thác tối đa. Ngoài ra, việc liên kết với giao thông bên ngoài, có các đường nối cảng là vô cùng cần thiết. Tuy nhiên, hiện tại, các cảng nước sâu của vùng ĐBSCL lại chưa được liên kết với giao thông bên ngoài.

Thứ ba, các quy hoạch về giao thông đường thủy nội địa đã được triển khai, tuy nhiên còn riêng lẻ và chưa đồng nhất, thiếu sự liên kết giao thông giữa các địa phương, giữa giao thông đường thủy nội địa với các hình thức vận tải khác và với thủy lợi. Về lợi thế, vùng ĐBSCL có hơn 700km là bờ biển kéo dài, 28.000 km là hệ thông sông, kênh rạch, chiếm 70% chiều dài đường sông của cả nước, trong số 28.000 km đó có gần một nửa chiều dài có khả năng khai thác vận tải biển. Như vậy, việc không khai thác tối đa hiệu quả tiềm năng đường thủy nội địa của vùng ĐBSCL đã làm cho hiệu quả kinh tế giao thông đường biển giảm xuống, không đạt mục tiêu đã đề ra.

Thứ tư, chất lượng và số lượng nguồn nhân lực phục vụ cho ngành giao thông vận tải đường thủy nội địa tại vùng ĐBSCL chưa đảm bảo, công tác quản lý, đào tạo và các thể chế về nguồn nhân lực thiếu đồng bộ. Thực tế cho thấy, nguồn nhân lực phục vụ và đội ngũ quản lý đảm bảo trật tự an toàn giao thông cho ngành giao thông vận tải đường thủy nội địa tại vùng còn thiếu về số lượng và chưa đáp ứng được các yêu cầu thực tế đề ra, đặc biệt là các yêu cầu ngày càng cao trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Nguyên nhân là do cơ cấu theo ngành nghề tại vùng chưa hợp lý, công tác đào tạo chưa được quan tâm và đầu tư đúng mức, đa số nguồn nhân lực chỉ theo học các khóa ngắn hạn, cấp tốc nên không đảm bảo được trình độ chuyên môn và kỹ năng nghề nghiệp.

Thứ năm, an toàn giao thông đường thủy nội địa tại vùng ĐBSCL chưa được đảm bảo do ý thức kém của người tham gia giao thông. Một số người được đào tạo bài bản, trình độ học vấn cao chấp hành nghiêm túc Luật Giao thông đường thủy nội địa 2004, một số còn lại chưa qua đào tạo, không có trình độ học vấn, làm việc theo sự chỉ dẫn của người đi trước dẫn đến các hành vi vi phạm phát luật, lách luật, đối phó các cơ quan quản lý giao thông đường thủy tại vùng.

4. Một số kiến nghị phát triển

Để vận tải đường thủy tại vùng ĐBSCL phát triển một cách hiệu quả nhất, thời gian tới, cần thực hiện một số biện pháp sau:

Thứ nhất, xây dựng, hoàn thiện các chính sách và văn bản quy phạm pháp luật nhằm tăng năng suất và giảm cước phí vận tải đường thủy để thu hút và tạo thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp khi sử dụng hình thức vận tải này. Hiện nay, hệ thống đường thủy nội địa vùng ĐBSCL có nhiều cảng sông và bến xếp dỡ. Tuy nhiên, đa số các bến đều có công suất xếp dỡ nhỏ, hoạt động xếp dỡ chủ yếu bằng sức người, không tiếp cận được những phương tiện cỡ lớn, công suất và trọng tải của đa số tàu đều nhỏ, tính an toàn thấp, chi phí cao. Chính vì thế, cần hoàn thiện chiến lược quy hoạch, xây dựng chính sách nhằm nâng cao năng suất vận tải đường thủy nội địa; đồng thời giảm cước phí vận tải để mở rộng thị trường vận tải đường thủy nội địa. Bên cạnh đó, cần xây dựng tiêu chuẩn kỹ thuật quản lý an toàn và quản lý môi trường đường thủy nội địa phù hợp với các tiêu chuẩn của thế giới.

Thứ hai, tăng cường liên kết vận tải thủy nội địa vùng ĐBSCL, đặc biệt là liên kết vận tải thủy nội địa giữa các địa phương trong vùng và liên kết vận tải thủy nội địa với các phương thức vận tải khác. Mặc dù các địa phương đã có nhiều sự quan tâm cho quy hoạch và đầu tư giao thông đường thủy nội địa, nhưng nhìn chung các quy hoạch này chưa mang lại hiệu quả cao và thiếu sự liên kết vận tải giữa các địa phương trong vùng, gây sức ép

lên hình thức vận tải khác khi có đến 80% container xuất khẩu của ĐBSCL phải đi đường bộ về TP. Hồ Chí Minh và Vũng Tàu, nếu có thể đi đường thủy, chi phí sẽ giảm rất nhiều. Chính vì thế, sự liên kết vận tải đường thủy giữa các địa phương trong vùng và với các hình thức vận tải khác cần được điều chỉnh và nêu rõ trong các quy hoạch về vận tải nội địa của vùng ĐBSCL, có như vậy mới tận dụng được các lợi thế tiềm năng của vùng.

Thứ ba, tăng cường hoạt động thu hút vốn đầu tư nước ngoài cho những dự án xây dựng, nâng cấp đường thủy nội địa vùng ĐBSCL mang tính cấp thiết, quan trọng, đồng thời đảm bảo an ninh quốc phòng. Vốn đầu tư cho vận tải đường thủy nội địa tại vùng ĐBSCL hiện chưa cao. Thực tế cho thấy, tổng trọng tải hàng hóa vận chuyển bằng đường thủy nội địa chiếm 48% so với tổng trọng tải hàng hóa vận chuyển của cả nước, nhưng vốn đầu tư vào đường bộ lại chiếm 80% tổng vốn đầu tư cho giao thông vận tải. Trong khi đó, hạ tầng vận tải đường thủy đang có rất nhiều bất cập cần xử lý như trên cùng một tuyến sông nhưng độ sâu mỗi đoạn mỗi khác, cống thấp,... làm các tàu lớn không thể đi qua. Hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng cùng những chính sách tạo điều kiện thuận cho hoạt động đầu tư vào nước ta đang tạo cơ hội để Việt Nam đón nhiều cơn sóng đầu tư từ nước ngoài, đặc biệt là vốn FDI. Đây cũng chính là cơ hội để vận tải đường thủy nội địa vùng ĐBSCL thu hút các khoản vốn đầu tư này.

Thứ tư, tăng cường hoạt động tuyên truyền Luật Giao thông đường thủy nội địa và công tác kiểm tra, quản lý trong chấp hành các quy định của pháp luật về Giao thông, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực. Nhiều cá nhân điều khiển và tham gia giao thông đường thủy nội địa tại vùng có ý thức kém, đối phó, chưa chấp hành nghiêm Luật, dẫn đến nhiều hậu quả đáng tiếc. Chính vì thế, mọi người dân và doanh nghiệp khi tham gia giao thông đường thủy cần nắm rõ Luật, các ban ngành, chính quyền quản lý cần tổ chức các buổi đào tạo, cấp phát các tài liệu Luật Giao thông đường thủy nội địa, nhằm nâng cao ý thức chấp hành luật giao thông khi tham gia giao thông đường thủy của người dân và doanh nghiệp. Đồng thời, tăng cường hoạt động quản lý, tuần tra để kịp thời phát hiện sai phạm, giảm thiểu tai nạn giao thông. Ngoài ra, các nguồn lực tham gia vào hoạt động của vận tải thủy nội địa và các cán bộ quản lý cần được đào tạo để nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ.

5. Kết luận

ĐBSCL là vùng có tiềm năng phát triển giao thông đường thủy và có đầy đủ các yếu tố để trở thành đô thị năng động của cả nước. Tuy nhiên, để phát huy và khai thác được tối đa tiềm năng đó, vùng ĐBSCL cần vượt qua những thách thức trong tương lai và phát triển theo hướng tăng trưởng xanh. Mặc dù có mạng lưới sông ngòi dày đặc, nhưng hiện tại vẫn có nhiều con sông, kênh rạch lớn chưa được khai thác lợi nhuận tối đa, vẫn là dòng chảy không tải. Chính vì thế, để phát huy tối đa tiềm lực sẵn có, Nhà nước và các cấp chính quyền cần tháo gỡ các vấn đề còn tồn tại, tạo điều kiện tốt nhất cho giao thông đường thủy phát triển ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Tạp chí Cảnh sát nhân dân (2017), Phát triển giao thông đường thủy nội địa khu vực đồng bằng sông Cửu Long góp phần tăng trưởng kinh tế vùng và bảo đảm trật tự xã hội, Cổng thông tin điện tử Công an Trà Vinh. Truy cập tại: *http://congan.travinh.gov.vn/ch26/265-Phat-trien-giao-thong-duong-thuy-noi-dia-khu-vuc-Dong-bang-song-Cuu-Long-gop-phan-tang-truong-kinh-te-vung-va-bao-dam-trat-tu-xa-hoi.html.*

2. Trung tâm thông tin và dự báo kinh tế - xã hội quốc gia (2017), Vận tải đường thủy nội địa trước những thách thức lớn khi giá nhập WTO, truy cập tại: *http://www.ncseif.gov.vn/sites/en/Pages/vantaiduongthuynoidia-nd-8983.html.*

3. Thủ tướng Chính phủ (2009), *Quyết định số 35/2009/QĐ-TTg ngày 03/3/2009 về việc phê duyệt điều chỉnh Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.*

4. Thủ tướng Chính phủ (2012), *Quyết định số 11/2012/QĐ-TTg ngày 10/02/2012 về việc Phê duyệt Quy hoạch phát triển giao thông vận tải vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.*

Ngày nhận bài: 2/4/2022
Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 24/4/2022
Ngày chấp nhận đăng bài: 15/5/2022

Thông tin tác giả:
1. NGUYỄN ĐỨC NHUẬN[1]
2. NGUYỄN HOÀNG PHƯƠNG[2]
[1]Trường Đại học Thương mại
[2]Học viện Chính trị khu vực 2

SOME ISSUES FACING THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF INLAND WATERWAY TRANSPORT IN THE MEKONG DELTA

● **NGUYEN DUC NHUAN[1]**
● **NGUYEN HOANG PHUONG[2]**
[1]Thuongmai University
[2]Academy of Politics Region II

ABSTRACT:

Over the past time, inland waterway transport in the Mekong Delta has achieved remarkable achievements. However, there are still many shortcomings which affect negatively the development of inland waterway transport in the Mekong Delta. As a result, it is necessary for the state to have timely and effective solutions to overcome these shortcomings. In addition, it is important to keep developing the inland waterway transport in the Mekong Delta to help the this region achieve sustainable development goals. This paper presents the current situation and proposes some solutions to develop the economy of inland waterway transport in the Mekong Delta.

Keywords: economic development, inland waterway, the Mekong Delta.