

HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
TỈNH THÁI BÌNH Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 25/2015/NQ-HĐND

Thái Bình, ngày 09 tháng 12 năm 2015

NGHỊ QUYẾT

**Về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển
kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa tỉnh Thái Bình
đến năm 2020, định hướng đến năm 2030**

HỘI ĐỒNG NHÂN DÂN TỈNH THÁI BÌNH
KHÓA XV, KỲ HỌP THỨ MƯỜI MỘT

Căn cứ Luật Tổ chức Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân ngày 26 tháng 11 năm 2003;

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

Căn cứ Quyết định số 733/QĐ-TTg ngày 17 tháng 5 năm 2011 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội tỉnh Thái Bình đến năm 2020;

Sau khi xem xét Tờ trình số 284/TTr-UBND ngày 25 tháng 11 năm 2015 của Ủy ban nhân dân tỉnh về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa tỉnh Thái Bình đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Báo cáo thẩm tra số 169/BC-KTNS ngày 04 tháng 12 năm 2015 của Ban Kinh tế-Ngân sách Hội đồng nhân dân tỉnh và ý kiến thảo luận của đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh,

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa tỉnh Thái Bình đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, với nội dung chính sau:

1. Mục tiêu của quy hoạch:

- Xây dựng kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy, để từng bước khắc phục tình trạng phát triển các cảng, bến thủy nội địa một cách tự phát, thiếu kết nối với mạng lưới giao thông đường bộ.

- Quản lý các tuyến vận tải đường thủy nội địa.

- Phát triển hệ thống cầu vượt sông và phối hợp khai thác hệ thống sông ngòi, bến bãi, các lĩnh vực dịch vụ thương mại khác.

2. Nội dung quy hoạch:

2.1. Quy hoạch mạng lưới tuyến đường thủy nội địa:

- Hành lang Bắc Nam gồm 2 tuyến

+ Tuyến Cống Kem-Cống Hiệp: Từ cống Kem đi theo sông Kem nối ra sông Kiến Giang, qua đập Ngái vào sông Dục Dương, nối với sông Trà Lý rồi vào sông Hoài, đi vào sông Tiên Hưng, đi lên phía Bắc vào sông Yên Lộng và đi đến Cống Hiệp.

+ Tuyến Cống Kem-cống Nhâm Lang: Từ cống Kem đi theo sông Kem nối ra sông Kiến Giang, qua đập Cô Ninh vào sông Tam Lạc, nối với Sông Trà Lý rồi vào sông Cống Vực tại cửa Đồng Cống, nối vào sông Tiên Hưng và kết thúc ở cửa Nhâm Lang.

Tuyến nhánh: Từ giao cắt giữa sông Hoài và sông Tiên nối vào sông Diêm rồi đi ra sông Hệ, kết thúc tại cống Hệ.

- Hành lang Đông Tây:

+ Tuyến Nhâm Lang-Cảng Diêm Điền: Từ cống Nhâm Lang đi theo sông Tiên Hưng rồi sang sông Diêm Hộ qua cống Trà Linh đến cảng Diêm Điền.

+ Tuyến cầu Sam-Cửa Lân: Từ cầu Sam đi theo sông Kiến Giang kết thúc ở cửa Lân.

- Các tuyến khác:

+ Tuyến sông Cổ Rồng: Ngã ba Mỹ Nguyên đến đập Cổ Rồng I (huyện Tiền Hải).

+ Tuyến cống Hệ – sông Tiên Hưng: Từ cống Hệ vào sông Hệ đến sông Diêm Hộ đến sông Tiên Hưng.

2.2. Quy hoạch hệ thống bến, cảng đường thủy nội địa.

- Giữ nguyên hệ thống bến, cảng đường thủy nội địa hiện có.

- Quy hoạch bổ sung một số bến trung chuyển vật liệu.

2.3. Về phát triển đội tàu:

Xây dựng đội tàu (tự hành, xà lan, tàu kéo đẩy...) có khả năng đảm nhận vận chuyển hàng hóa nội tỉnh và ngoại tỉnh, như: Tàu pha sông biển tới 2000T, 1000T, 500T...; tàu tự hành 100T-300T/95CV-180CV; đoàn sà lan 250T-300T+tàu kéo đẩy 225CV-250CV.

2.4. Nhu cầu sử dụng đất: Nhu cầu quỹ đất phát sinh trong quy hoạch này chủ yếu để xây dựng các bến, bãi trung chuyển hàng hóa:

- Đến năm 2020: 1,95ha.

- Đến năm 2030: 2,60ha.

2.5. Nhu cầu vốn để thực hiện quy hoạch:

- Giai đoạn từ 2015 đến 2020 khoảng 660 tỷ đồng.

- Giai đoạn từ 2020 đến 2030 khoảng 1.540 tỷ đồng

2.6. Nguồn vốn: Chủ yếu huy động nguồn vốn xã hội hóa; vốn ngân sách nhà nước tập trung cho kinh phí bảo đảm giao thông thủy và nạo vét luồng đường thủy, hệ thống phao tiêu, báo hiệu.

3. Các giải pháp chủ yếu thực hiện quy hoạch:

- Giải pháp quản lý thực hiện quy hoạch.
- Giải pháp về huy động vốn thực hiện.
- Giải pháp kỹ thuật công nghệ, phát triển nguồn nhân lực.
- Giải pháp quản lý, điều hành, thanh tra, kiểm tra.

(có Báo cáo tóm tắt kèm theo)

Điều 2. Hội đồng nhân dân tỉnh giao Ủy ban nhân dân tỉnh tổ chức triển khai, thực hiện Nghị quyết.

Điều 3. Thường trực Hội đồng nhân dân, các Ban Hội đồng nhân dân, đại biểu Hội đồng nhân dân tỉnh giám sát việc tổ chức triển khai, thực hiện Nghị quyết.

Nghị quyết này đã được Hội đồng nhân dân tỉnh khóa XV, Kỳ họp thứ Mười một thông qua ngày 09 tháng 12 năm 2015./.

CHỦ TỊCH

Phạm Văn Sinh

ĐỀ ÁN QUY HOẠCH CHI TIẾT PHÁT TRIỂN KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA TỈNH THÁI BÌNH GIAI ĐOẠN ĐẾN NĂM 2020, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030

*(Kèm theo Nghị quyết số 25/NQ-HĐND ngày 09 tháng 12 năm 2015
của Hội đồng nhân dân tỉnh Thái Bình khóa XV)*

PHẦN MỞ ĐẦU

I. SỰ CẦN THIẾT LẬP QUY HOẠCH

Trong những năm qua hệ thống giao thông đường bộ đã được đầu tư phát triển mạnh mẽ với các mạng lưới giao thông từ thành thị trung tâm đến nông thôn. Tuy nhiên đáp ứng được với tốc độ phát triển kinh tế của tỉnh hiện nay thì hệ thống giao thông đường bộ đang đối mặt với nhiều thách thức:

- Hệ thống giao thông đường bộ của tỉnh đã và đang ngày càng bị quá tải không đáp ứng được nhu cầu vận chuyển các loại mặt hàng có khối lượng lớn, đặc biệt là nguyên vật liệu xây dựng.

- Các hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ hiện nay gây ra ô nhiễm môi trường, tiềm ẩn nhiều nguy cơ tai nạn giao thông.

Khác với giao thông đường bộ, hệ thống giao thông đường thủy của Thái Bình đang có nhiều thế mạnh để phát triển.

1. Hệ thống sông ngòi tỉnh Thái Bình khá dày đặc với 4 sông lớn thuộc hệ thống đường thủy nội địa quốc gia chảy qua địa bàn tỉnh là sông Hồng, sông Luộc, sông Hóa và sông Trà Lý với tổng chiều dài 268km chảy qua địa phận tỉnh Thái Bình và 01 tuyến đường biển ven bờ. Nhiều tuyến vận tải đường thủy nội địa có tầm quan trọng quốc gia đi qua địa bàn tỉnh như tuyến vận tải thủy nội địa cấp I: Hà Nội - Lạch Giang (qua hệ thống sông Hồng), tuyến vận tải thủy nội địa cấp II: Hà Nội - Hải Phòng (qua hệ thống sông Hồng, sông Luộc). Bên cạnh đó, nhiều cảng đường sông quan trọng trên địa bàn tỉnh đã được xác định trong Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Bắc, như: cảng Tân Đệ, cảng Thái Bình, cảng Hiệp, cảng Mỹ Lộc, cảng Thái Bình v.v... đã và đang được vận hành, khai thác.

2. Hệ thống mạng lưới các sông nội đồng có mật độ cao với tổng chiều dài 600km bao gồm: sông Diêm Hộ (huyện Thái Thụy), sông Kiến Giang (các huyện Vũ Thư, Kiến Xương, Tiền Hải), và 55 nhánh sông con cũng có thể tham gia vào mạng lưới vận tải đường thủy đặc, biệt là phục vụ cho vận chuyển nội bộ trong tỉnh cũng như trung chuyển từ các cảng lớn hơn. Cùng với hệ thống bờ biển kéo dài và sự phát triển của cảng biển Diêm Điền với vai trò kết nối giữa vận tải đường thủy nội địa và vận tải biển có thể thấy một tiềm năng to lớn trong việc khai thác mạng lưới giao thông đường thủy, đặc biệt là đường thủy nội địa trong

việc đảm nhận một phần lưu lượng vận tải trong và qua địa bàn tỉnh, góp phần đáp ứng quá trình phát triển kinh tế xã hội cũng như giảm áp lực ngày một tăng về nhu cầu giao thông lên mạng lưới đường bộ.

Mặc dù có tiềm năng khai thác lớn, song việc phát triển mạng lưới giao thông đường thủy nội địa tỉnh Thái Bình chưa thực sự được chú trọng. Các công trình kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa do địa phương quản lý hầu như ít được đầu tư. Các hoạt động giao thông đường sông nội tỉnh chủ yếu mang tính tự phát, manh mún, ít được định hướng. Về công tác quy hoạch, hệ thống hạ tầng giao thông vận tải đường thủy trên địa bàn tỉnh Thái Bình mới chỉ dừng lại ở một nội dung quy hoạch trong Đồ án quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Thái Bình đến năm 2020 (phê duyệt năm 2008, điều chỉnh bổ sung năm 2011). Mặc dù đồ án quy hoạch nói trên đã đề ra những định hướng lớn cho phát triển hệ thống hạ tầng giao thông vận tải đường thủy nội địa, tuy nhiên với tính chất là một đồ án quy hoạch tổng thể, nội dung Đồ án chưa đi vào nghiên cứu chi tiết, chuyên sâu về mạng lưới giao thông đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh. Xét đến tiềm năng khai thác và tầm quan trọng của vận tải đường thủy nội địa, cần có một đồ án quy hoạch chuyên ngành làm cơ sở cho việc phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải đường thủy trên địa bàn tỉnh Thái Bình.

II. CĂN CỨ LẬP QUY HOẠCH

1. Các cơ sở pháp lý

- Luật Giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11 ngày 15 tháng 06 năm 2004 của Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam;
- Nghị định số 21/2005/NĐ-CP ngày 01/3/ 2005 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa;
- Thông tư số 23/2011/TT-BGTVT ngày 31/3/2011 của Bộ Giao thông Vận tải quy định về quản lý đường thủy nội địa;
- Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải Đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt tại quyết định số 1071/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2013;
- Quy hoạch chi tiết Hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Bắc đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt tại quyết định số 1120/QĐ-BGTVT ngày 26/4/2013;
- Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải tỉnh Thái Bình đến năm 2020 đã được UBND tỉnh Thái Bình phê duyệt tại quyết định số 2762/QĐ-UBND ngày 07/10/2008;

- Đề án phát triển đội tàu vận tải đường thủy nội địa giai đoạn 2015-2020 và định hướng đến năm 2030 do Cục đường thủy nội địa Việt Nam lập;

- Quyết định số 2266/QĐ-UBND ngày 18/10/2013 của UBND tỉnh Thái Bình về việc phê duyệt Quy hoạch bến bãi trung chuyển, kinh doanh cát và vật liệu xây dựng ven sông trên địa bàn tỉnh Thái Bình đến năm 2020;

- Quyết định số 32/QĐ-UBND ngày 03/01/2014 của UBND tỉnh Thái Bình về việc phê duyệt đề cương, nhiệm vụ quy hoạch chi tiết phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa tỉnh Thái Bình giai đoạn giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030;

- Các Quyết định của UBND tỉnh Thái Bình về các quy hoạch, đề án chuyên ngành có liên quan đến đường thủy nội địa;

- Quy chuẩn, tiêu chuẩn Việt Nam, tiêu chuẩn ngành và các quy định hiện hành khác.

2. Các nguồn tài liệu

- Các tài liệu, số liệu được cung cấp bởi các đơn vị, cơ quan có thẩm quyền.

- Các số liệu, tài liệu được thu tập, khảo sát đơn vị tư vấn. Các ý kiến đóng góp của các chuyên gia, chuyên viên trong ngành và lãnh đạo địa phương.

- Nguồn tài liệu khác: tạp chí, báo chí, internet...

III. RANH GIỚI VÀ PHẠM VI QUY HOẠCH

- Ranh giới không gian quy hoạch: trong địa bàn tỉnh Thái Bình.

- Thời gian quy hoạch: “đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”.

- Nội dung nghiên cứu:

- Đánh giá tiềm năng và thực trạng phát triển giao thông vận tải thủy nội địa trên địa bàn tỉnh Thái Bình.

- Xác định mạng lưới vận tải đường thủy nội địa theo cấp, phù hợp với nhiệm vụ vận tải và điều kiện kỹ thuật sông kênh được hoạch định.

- Xác định hệ thống bến cảng với quy mô khác nhau bao gồm các cảng hàng hóa, cảng khách, các cảng đầu mối, cảng địa phương và các cảng chuyên dùng.

- Đề xuất kế hoạch phân kỳ đầu tư cùng các dự án ưu tiên.

PHẦN MỘT

ĐIỀU TRA - PHÂN TÍCH HIỆN TRẠNG

I. PHÂN TÍCH VÀ ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG MẠNG LƯỚI GIAO THÔNG

1 Hiện trạng giao thông đường bộ

Trên diện tích tự nhiên 1.546,54 Km², tỉnh Thái Bình có hệ thống đường bộ với tổng chiều dài 2736,70 Km (kể cả đường xã). Trong đó:

- Quốc lộ	:	151,08 Km
- Tỉnh lộ	:	281,62Km
- Đường nội thị	:	30,0 Km
- Huyện lộ	:	514,0 Km
- Đường xã	:	1760,0 Km

a. Quốc lộ

Trên địa bàn tỉnh Thái Bình hiện có 04 quốc lộ với tổng chiều dài quốc lộ 151,08 Km và đang tiến hành đầu tư thêm 02 tuyến là đường Thái Hà và đường ven biển.

BẢNG 2.1 Hệ thống quốc lộ trên địa bàn tỉnh Thái Bình

ST T	TÊN QUỐC LỘ	ĐIỂM ĐẦU	ĐIỂM CUỐI	CHIỀU DÀI (km)	CẤP KỸ THUẬT
HIỆN CÓ					
1	QL10	Cầu Ngành	Cầu Tân Đệ	40,78	II, III
2	QL39	Cầu Triều Dương	Thị trấn Diêm Điền	57,3	III, IV
3	QL37	Cầu phao Sông Hóa	Thị trấn Diêm Điền	10	III, IV
4	QL37B	Km41/ĐT.458	Phà Cồn Nhất	43	III, IV
DỰ KIẾN					
1	Đường bộ ven biển	Xã Thụy Tân - Thái Thụy	Xã Nam Hưng Huyện Tiền Hải	43	III
2	Tuyến đường Thái Hà	Xã Tiến Đức - Hưng Hà	Xã Thụy Xuân Huyện Thái Thụy	52,5	II, III
3	Tuyến đường vành đai 5	Bám theo đường Thái Hà	Quỳnh Phụ		II

b. Đường tỉnh

Tổng số đường tỉnh trên địa bàn tỉnh Thái Bình 281,62 km được nêu trong bảng.

BẢNG 2.2 Hệ thống đường tỉnh trên địa bàn tỉnh Thái Bình

STT	Số hiệu đường	Tên đường	Chiều dài	Cấp đường			Ghi chú
				III	IV	V,VI	
I		Đường chính	281,62	11,30	65,92	212,00	
1	396B	Đường tỉnh 217	14,00		14,00		
2	451	Nhánh đường 217	1,12		1,12		
3	452	Đường tỉnh 224	23,50			23,50	

STT	Số hiệu đường	Tên đường	Chiều dài	Cấp đường			Ghi chú
				III	IV	V,VI	
4	453	Đường tỉnh 226	12,60			12,60	
5	454	Đường tỉnh 223	35,00			35,00	
6	454A	Nhánh đường 223	1,00				
7	455	Đường tỉnh 216	40,50			40,50	
8	456	Đường tỉnh trục I	15,00		15,00		
9	457	Đường tỉnh 222	16,90			16,90	
10	458	Đường tỉnh 39B	16,30			16,30	
11	459	Đường tỉnh 219	9,00			9,00	
12	461	Đường tỉnh Đ8	10,00			10,00	
13	462	Đường tỉnh 221A	14,00			14,00	
14		Nam Phú-Cồn Vành	6,00		3,00		
15	463	Đường tỉnh 220B	12,00		12,00		
16	464	Đường tỉnh 221Đ	14,60			14,60	
17	465	Đường tỉnh Đồng Châu	1,50		1,50		
18	465A	Nhánh Đồng Châu	1,40				
II	Đường đô thị		30,00				
1		Đường 10C	5,00				Toàn bộ đường Đô thị đã thẩm bê tông atsphan
2		Phố Lê Quý Đôn	1,65				
3		Phố Trần Hưng Đạo	2,70				
4		Phố Lê Đại Hành	1,45				
5		Phố Lê Lợi	2,00				
6		Phố Nguyễn Thị Minh Khai	0,60				
7		Phố Trần Thủ Độ	1,20				
8		Đường Long Hưng Trần Thái Tông, Hùng Vương	12,38				
9		Đường Võ Nguyên Giáp	3,02				

2. Hiện trạng mạng lưới(luồng, tuyến vận tải) giao thông đường thủy

a) Các trục sông Quốc gia quản lý

Thái Bình là một tỉnh có rất nhiều lợi thế về giao thông thủy mà ít địa phương khác có được. Đó là trên địa bàn tỉnh có hệ thống sông ngòi khá dày đặc với nhiều tuyến sông có tiềm năng phục vụ vận tải thủy rất lớn. Trong đó phải kể đến một số tuyến sông chính như sau:

Sông Hồng: Chạy dọc theo ranh giới giữa tỉnh Thái Bình và Nam Định; đoạn chảy qua địa phận tỉnh dài 67 km, từ ngã ba Phương Trà đến cửa Ba Lạt.

Sông Luộc: Là một trong những sông thuộc hệ thống sông Hồng. Điểm đầu: Ngã ba Cửa Luộc, điểm cuối: Quý Cao, Chiều dài sông: 72km

Chảy qua các vùng hành chính: Sông Luộc chảy qua các xã thuộc huyện Phù Tiên (Hưng Yên), các xã thuộc huyện Ninh Giang (Hải Dương) và các xã thuộc huyện Hưng Hà và Quỳnh Phụ (Thái Bình).

Sông Hoá: là một trong những phụ lưu của sông Thái Bình. Điểm đầu là Ngã ba Ninh Giang (Hải Dương), điểm cuối Cửa Ba Giai (Hải Dương), chiều dài sông: 36,5Km

Chảy qua các vùng hành chính: Sông Hóa chảy qua địa giới giữa 3 tỉnh, thành phố là Hải Dương, Thái Bình và Hải Phòng, qua các xã thuộc các huyện Ninh Giang (Hải Dương), Quỳnh Phụ, Thái Thụy (Thái Bình) và Vĩnh Bảo (Hải Phòng).

Sông Trà Lý: là một trong những sông thuộc hệ thống sông Hồng. Điểm đầu là N3 Phạm Lỗ, điểm cuối: Cửa Trà Lý. Với chiều dài 70km, sông Trà Lý chảy trọn trong địa phận tỉnh Thái Bình, qua hầu hết các xã thuộc huyện Vũ Thư, Đông Hưng, Tiền Hải và thành phố Thái Bình.

b) Đường thủy nội địa ven biển

Đường biển thuộc địa phận tỉnh Thái Bình (từ cửa sông Thái Bình đến cửa Ba Lạt) dài 56 km và có 5 cửa sông, bao gồm: cửa Thái Bình, cửa Diêm Điền, cửa Trà Lý, cửa Lân và cửa sông Hồng. Trong đó, cửa Diêm Điền đã được nạo vét luồng lạch, xây dựng bến cảng, cho phép tàu có trọng tải 600 tấn ra vào, được và được ngăn mặn bởi cống Trà Linh với khẩu độ 8m mỗi cống; cửa Lân hiện chưa được cải tạo, đã được ngăn mặn bởi cống Lân với khẩu độ 8m mỗi cống.

c) Các trục sông tỉnh quản lý

Ngoài 4 sông lớn, Thái Bình còn có 55 sông nhỏ do tỉnh quản lý có chiều dài 600 km, mật độ lưới đường sông $0,39\text{km/km}^2$. Do bị hạn chế bởi các công trình vượt sông đã ngăn cản sự đầu nối thông suốt giữa các tuyến sông nội đồng với nhau cũng như giữa các tuyến sông nội đồng với hệ thống sông Quốc gia bao quanh tỉnh Thái Bình nên thực tế các con sông hiện đang có giao thông thủy là không nhiều. Qua điều tra hiện trạng và thu thập số liệu, có thể tổng hợp các sông hiện đang có giao thông thủy theo Bảng 2.3 dưới đây:

BẢNG 2.3 Hiện trạng các tuyến sông có giao thông thủy

Bắc Thái Bình						
TT	Tên sông	Đoạn tuyến có giao thông thủy		Chiều dài (m)	Lưu lượng (chuyển /ngày)	Tải trọng tàu lớn nhất (T)
		Điểm đầu	Điểm cuối			
1	Sông Tiên Hưng	Cầu Đình Thương	Cống Trà Linh	35520	20 - 40	200
2	Sông Diêm Hộ	Cầu Vật	Đập đò Mom	10000	15 - 20	120
3	Sông Đồng Cống	Cống Đồng Cống	Bán Suý	3230	10 - 15	120
4	Sông Tà Sa	Đập Vĩnh	Sông Tiên Hưng	2800	15 - 20	120
6	Sông Hoài	Cống Thuyền Quan	Cống Tích Thủy	9850	15 - 20	120
7	Sông Hệ	Sông Diêm Hộ	Cống Hệ	6200	10 - 20	80
Nam Thái Bình						
1	Sông Kiến Giang	Cầu Sam	Cống Lân I, II cống Hoàng Môn	28500	20 - 30	200
2	Sông Nguyệt Lâm	Cống Nguyệt Lâm	Ấu Quang Bình	7200	20 - 50	200
3	Sông Dục Dương	Cống Dục Dương	Ấu Ngái	13800	10 - 20	120
4	Sông Cổ Ròng	Ngã Ba Mỹ Nguyên	Đập Cổ Ròng I	10630	10 - 20	120

Bắc Thái Bình						
TT	Tên sông	Đoạn tuyến có giao thông thủy		Chiều dài (m)	Lưu lượng (chuyến /ngày)	Tải trọng tàu lớn nhất (T)
		Điểm đầu	Điểm cuối			
			(sông Kiến Giang)			
5	Sông Tam Lạc	Cổng Tam Lạc	Đập Cổ Ninh	5800	5 - 10	80

Qua tổng hợp tài liệu và khảo sát hiện trường cho thấy, mặc dù mạng lưới sông ngòi tỉnh Thái Bình tuy nhiều nhưng số con sông hiện đang và có thể cải tạo để hình thành những tuyến giao thông thủy là không nhiều. Đường sông nội tỉnh có mật độ cao, nhưng dòng sông hẹp, mặt nước nông, bồi lắng hàng năm lớn, có nhiều chướng ngại vật dọc sông (bèo, rác), đặc biệt là các công trình vượt sông có khổ thông thuyền thấp, chỉ cho phép tàu thuyền có trọng tải dưới 200 tấn lưu thông. Bảng 2.4 dưới đây thể hiện hiện trạng một số tuyến sông chính.

BẢNG 2.4 Hiện trạng một số tuyến sông nội đồng chính

STT	Tên sông	Địa điểm		Chiều dài (m)				Hiện trạng khai thác công trình vượt sông		
		Điểm đầu	Điểm cuối		B đáy (m)	CT đáy	mái dốc	Tốt	Bình Thường	Kém
1	Sông Tiên Hưng	Cổng Nhâm Lang	Sông Diêm Hộ	43620	20,0 ÷ 100,0	-2,0 ÷ -3,0	2.0	8	5	1
2	Sông Diêm Hộ	Đập Thượng Phúc	Cổng Trà Linh	25830	20,0 ÷ 35,0	-2,00 ÷ -3,50	2.0	1	2	1
3	Sông Đồng Cống	Cổng Đồng Cống	Bán Suý	3230	12.0	-1.5	1.5	2	-	-
4	Sông Yên Lộng	Cổng Hiệp	Đập Vĩnh	12700	12,0 ÷ 14,0	-2,7 ÷ -3,3	1.5	2	6	2
5	Sông Sa Lung	Cổng Lão Khê	Sông Hoài	37910	10,0 ÷ 22,0	-1,5 ÷ -2,5	1.5	9	13	3
6	Sông Hoài	Cổng Thuyền Quan	Cổng Tích Thủy	9850	16.0	-2,50 ÷ -3,50	2.0	1	3	1
7	Sông Hệ	Sông Diêm Hộ	Cổng Hệ	6200	16.0	-2.0	1.5	2	-	-
8	Sông Đại Nẫm	Cổng Đại Nẫm	Đập Ba Mỹ	8500	12.0	-2.0	1.5	1	-	1
HỆ THỐNG TRỤC SÔNG CHÍNH NAM THÁI BÌNH										
1	Sông Kiến Giang	Cổng Tân Đệ	Cổng Lân I, II cổng Hoàng Môn	46000	20,0 ÷ 75,0	- 2,50 ÷ - 3,50	2.0	1	2	-
2	Sông Nguyệt Lâm	Cổng Nguyệt Lâm	Âu Quang Bình	7200	14,00	-2.5	2	1	2	-
3	Sông Dục Dương	Cổng Dục Dương	Âu Ngái	13800	16,00	-2.0	2	1	3	1
4	Sông Cổ Ròng	Ngã Ba Mỹ Nguyên	Đập Cổ Ròng I (sông Kiến Giang)	10630	30.0	-3.0	2.0	2	3	1
5	Sông Tam Lạc	Cổng Tam Lạc	Đập Cổ Ninh	5800	12,00	-2.0	2	2	-	1

3. Hiện trạng hệ thống cảng, bến thủy nội địa, bãi vật liệu

Hệ thống cảng và bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh Thái Bình hiện tại đang tập trung trên 04 con sông do Quốc gia quản lý và hành lang vận tải ven biển.

a) Hệ thống bến, cảng trên 04 con sông chính và hành lang vận tải ven biển.

- Hành lang vận tải ven biển: Hiện tại trên địa bàn tỉnh có 01 cảng tổng hợp (cảng Diêm Điền); 02 cảng cá (cảng cá Tân Sơn huyện Thái Thụy, cảng cá Nam Thịnh huyện Tiền Hải); 02 khu neo đậu trú bão (xã Mỹ Lộc và Thái Thượng huyện Thái Thụy).

- Hành lang sông Hồng: Hiện tại trên sông chỉ có cảng Tân Đệ, bến Kem với quy mô đầu tư nhỏ chưa tương xứng với vị trí cũng như vai trò, loại hàng hóa chính của cảng là vật liệu xây dựng và chất đốt.

- Hành lang sông Trà Lý: Hiện tại có một cảng sông và nhiều bến sông, cảng thành phố Thái Bình, cảng Trà Lý trên sông Trà Lý và cảng chuyên dụng phục vụ nhà máy nhiệt điện Thái Bình là cảng hàng hóa, loại tàu thuyền khoảng 300 tấn có thể ra vào được. Năm 2013 đã đầu tư 02 bến: Bến Ngũ Thôn, bến cống Vực trên sông Trà Lý với tổng đầu tư 8,1 tỷ đồng thuộc dự án phát triển GTVT khu vực đồng bằng Bắc Bộ. Ngoài ra còn có một số bến hàng hóa nhỏ lẻ như Vực, Trà Lý, Thái Phúc, Ngũ Thôn, nhìn chung các bến này mang tính chất tự nhiên, chưa có quy hoạch đầu tư xây dựng đầy đủ nên còn nhiều hạn chế.

- Hành lang sông Luộc: Có 02 bến (bến Hiệp, bến Triều Dương) với quy mô nhỏ, hàng hóa chủ yếu là vật liệu xây dựng như cát, đá... Nhìn chung các bến này chưa có quy hoạch đầu tư xây dựng đầy đủ nên còn có những hạn chế.

- Hành lang sông Hóa: Cảng Thụy Tân, chủ yếu phục vụ đánh bắt cá. Bến Cầu Nghìn với quy mô nhỏ, hàng hóa chủ yếu là vật liệu xây dựng như cát, đá...

b) Hệ thống bến, bãi vật liệu

Hầu hết các bến, bãi phục vụ cho việc vận chuyển và tập kết các loại vật liệu xây dựng như cát, đá dăm, xi măng, than ... (xem Bảng 2.5).

Tuy nhiên, các bến bãi hoạt động không tuân thủ quy định về quản lý đất đai; không có thủ tục về lập dự án đầu tư xây dựng công trình; không có đánh giá tác động môi trường; không rõ về chính sách thu tài chính ngân sách khi thuê sử dụng bến bãi; hạ tầng giao thông xuống cấp chưa đáp ứng được yêu cầu; không có nguồn gốc vật liệu tập kết kinh doanh, đặc biệt là nguồn cát sông; quản lý bến bãi hoạt động tự phát.

BẢNG 2.5 Thực trạng hoạt động bến bãi trung chuyển, kinh doanh cát và vật liệu xây dựng tỉnh Thái Bình

TT	Địa phận	Tên sông					Số lượng bến bãi	Diện tích (m ²)
		Sông Hồng	Sông Luộc	Sông Trà Lý	Sông Hóa	Sông Kiến Giang		
1	Vũ Thư	35		13			48	75639.5
2	Thái Thụy			25	22		47	364705.9
3	Đông Hưng			32			32	105605.0
4	Kiến Xương	15		14			29	145587.7
5	Tiền Hải	10		25		2	37	62188.7
6	Quỳnh Phụ		31		19		50	131872.4
7	Hưng Hà	13	18	6			37	145712.9
8	TP. Thái Bình			35			35	163036.0
Tổng		73	49	150	41	2	315	1194348.1

Các bến, bãi được xây dựng phân bố dọc theo các sông chính chảy qua địa bàn tỉnh Thái Bình gồm: sông Hồng, sông Luộc, sông Hóa, sông Trà Lý, sông Kiến Giang. Hiện trạng bến bãi phân bố theo các sông cụ thể như sau:

- Bến bãi kinh doanh cát và vật liệu xây dựng ven sông Hồng: Dọc ven sông Hồng chảy trên địa bàn tỉnh dài 67km, có 73 đơn vị đang kinh doanh hoạt động bến bãi. Vị trí bến bãi xây dựng ven bờ sông, gần diện tích cấp phép khai thác cát lòng sông, thuận lợi giao thông và mặt bằng bốc xúc.

- Bến bãi kinh doanh cát và vật liệu xây dựng ven sông Luộc: dọc ven sông Luộc dài 53km, có 49 đơn vị đang kinh doanh hoạt động bến bãi. Vị trí bến bãi xây dựng ven bờ sông, thuận lợi giao thông.

- Bến bãi kinh doanh cát và vật liệu xây dựng ven sông Hóa: dọc ven sông Hóa dài 35km, có 41 đơn vị đang kinh doanh hoạt động bến bãi. Vị trí bến bãi được xây dựng ven bờ sông, thuận lợi giao thông và mặt bằng bốc xúc.

- Bến bãi kinh doanh cát và vật liệu xây dựng ven sông Trà Lý: dọc ven sông Trà Lý dài 65km, có 150 đơn vị kinh doanh hoạt động bến bãi. Vị trí bến bãi được xây dựng ven bờ sông, thuận lợi giao thông và mặt bằng bốc xúc.

- Bến bãi kinh doanh cát và vật liệu xây dựng ven sông Kiến Giang: dọc ven sông Kiến Giang, có 02 đơn vị kinh doanh hoạt động bến bãi. Vị trí bến bãi được xây dựng ven bờ sông, thuận lợi giao thông và mặt bằng bốc xúc.

4. Đánh giá chung về hiện trạng

Nhìn chung về đầu tư cơ sở hạ tầng còn hạn chế: bến bãi, luồng lạch chủ yếu là bến tạm, chưa phát triển đồng bộ, hiệu quả khai thác thấp. Cảng Diêm Điền đã được đầu tư xây dựng thêm bến, nạo vét luồng nhưng phải tổ chức quản lý khai thác tốt, tạo cơ chế hấp dẫn khách hàng trong và ngoài nước, phải thực

sự trở thành cửa đột phá để đẩy mạnh kinh tế biển, giao lưu với các nước trong khu vực. Ngoài cảng Diêm Điền, hiện đã có nhiều bến đã và đang khai thác với các phương tiện vận tải thủy có trọng tải trên dưới 200 tấn. Tuy nhiên, các bến này chủ yếu là tận dụng điều kiện tự nhiên, chưa có quy hoạch đầu tư xây dựng đầy đủ nên khả năng lưu thông thấp.

Trong những năm gần đây, mặc dù đã nhận được sự quan tâm đầu tư của Trung ương và địa phương để phát triển hạ tầng giao thông nhằm thúc đẩy nền kinh tế của tỉnh nhưng vẫn chưa đáp ứng được sự mong đợi, đó là:

- Sự đầu tư và phát triển không đồng đều giữa các loại hình vận tải: chưa chú trọng đến loại hình vận tải đường thủy và đường sắt.

- Hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, còn manh mún, nhỏ lẻ mang tính chất địa phương.

- Chưa có phương án kết nối các loại hình vận tải giữa đường thủy và đường bộ, chưa có một đầu mối giao thông quy mô hiện đại mang tầm khu vực. Các loại hình phát triển một cách tự phát.

Đặc biệt, hệ thống giao thông đường thủy còn bị bỏ ngỏ, xem là thứ yếu, chưa được chú trọng đầu tư nâng cấp. Các tuyến vận tải vẫn khai thác tự phát phụ thuộc rất nhiều vào điều kiện tự nhiên. Vì vậy, đóng góp của giao thông thủy vào việc giảm tải cho đường bộ chưa được nhiều, chưa tương xứng với tiềm năng mà thiên nhiên đã ưu ái cho tỉnh Thái Bình.

II. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA TỈNH THÁI BÌNH

1 Khối lượng vận tải bằng đường thủy nội địa

Theo niên giám thống kê tỉnh Thái Bình năm 2014, hoạt động vận tải hành khách đường sông (đường thủy nội địa - inland waterway) năm 2012 luân chuyển 1.826 nghìn người.km, chiếm tỷ trọng không đáng kể (khoảng 0,13%) trong tổng số lượng hành khách luân chuyển trên địa bàn tỉnh. Số lượt hành khách luân chuyển bằng phương tiện đường thủy nội địa có xu hướng giảm mạnh, số lượng ước tính năm 2013 chỉ bằng khoảng 1/4 số lượng hành khách luân chuyển bằng đường thủy năm 2012.

2. Hệ thống phương tiện vận tải đường thủy nội địa

Số lượng phương tiện vận tải đường thủy được đăng kiểm trên địa bàn tỉnh tính đến tháng 8/2014 là khoảng 866 phương tiện (xem Bảng 2.6). Tuy nhiên, số phương tiện thực tế lưu thông có thể lớn hơn do nhiều trường hợp chủ phương tiện không tiến hành công tác đăng kiểm.

BẢNG 2.6. Thống kê số phương tiện vận tải đường thủy nội địa được đăng kiểm

STT	Địa chỉ đăng ký	Loại hình kinh tế			Tổng
		Nhà nước	Tập thể	Tư nhân	
1	Vũ Thư	44	6	0	50
2	Thái Thụy	58	4	3	65
3	Đông Hưng	65	31	4	100

4	Kiến Xương	86	5	2	93
5	Tiền Hải	21	10	5	36
6	Quỳnh Phụ	51	11	0	62
7	Hưng Hà	73	31	2	106
8	TP. Thái Bình	104	141	109	354
Tổng		502	239	125	866

Nguồn: Thống kê từ Sổ đăng kiểm phương tiện giao thông đường thủy - Sở Giao thông vận tải tỉnh Thái Bình

BẢNG 2.7. Thống kê tải trọng của phương tiện vận tải đường thủy nội địa tỉnh Thái Bình

STT	Tải trọng (T)	Số lượng	Tỷ lệ (%)
1	601-1050	56	6.71
2	301-600	96	11.50
3	101-300	211	25.27
4	51-100	140	16.77
5	10-50	267	31.98
6	<10	39	4.67
7	Vận chuyển hành khách	26	3.11
Tổng		835	100
Ghi chú: Các phương tiện không xác định tải trọng trong sổ đăng kiểm không đưa vào thống kê			

Phương tiện giao thông đường thủy nội địa thời gian gần đây phát triển mạnh, đa dạng về kiểu dáng, phong phú về chủng loại. Theo báo cáo tổng hợp năm 2013, toàn tỉnh có số đăng ký đăng kiểm như sau:

* Phương tiện vận tải hành khách và hàng hóa đường sông:

Phương tiện thuộc diện phải đăng ký khoảng 1.016 chiếc, phương tiện đã đăng ký 803 phương tiện, phương tiện đã đăng kiểm là 750 phương tiện, nhiều phương tiện thuộc diện phải đăng ký nhưng chuyển sang khai thác cát đen đã không đăng ký (phương tiện không động cơ trên 5 tấn, phương tiện chở khách không động cơ trên 12 người thuộc diện không phải đăng kiểm theo quy định tại Nghị định số 40/CP ngày 05/7/1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường thủy nội địa);

Ngoài ra số phương tiện chưa thực hiện đăng ký còn nhiều, trong đó chủ yếu là các phương tiện loại nhỏ có trọng tải toàn phần từ trên 01 tấn đến dưới 15 tấn.

* Phương tiện là tàu cá:

Tổng số phương tiện tàu thuyền hoạt động nghề cá của Thái Bình là 1.202 tàu, số tàu thuộc diện đăng kiểm là 341 tàu. Hiện số lượng tàu được đăng kiểm chỉ đạt 80% số lượng thuộc diện đăng kiểm.

3. Phối hợp giữa vận tải đường thủy nội địa với các phương thức vận tải khác

Hiện tại ở Tỉnh Thái Bình có các hình thức vận tải sau: Đường bộ, đường thủy, đường ống (không có đường sắt, đường không). Tuy nhiên chưa có quy hoạch cụ thể về sự phối hợp giữa các hình thức vận tải.

Hệ thống vận tải đường thủy chia ra hai hình thức:

Hệ thống vận tải đối ngoại:

Tuyến đường thủy thông qua sông Hồng, sông Luộc; sông Hóa, sông Thái Bình; cửa sông Trà Lý; tuyến đường biển qua cảng Diêm Điền hình thành hành lang đối ngoại tiềm năng về giao thông đường thủy.

- Tuyến đường thủy Quốc gia số 1: Quảng Ninh - sông Đào (Hải Phòng) - sông Luộc - sông Hồng.

- Tuyến đường thủy số 2: Hà Nội - sông Hồng - sông Ninh Cơ - cửa Đáy về Ninh Bình.

- Tuyến vận tải đặc biệt ven biển số 3: Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình. Qua đây có thể nhận thấy sông Hóa đóng một vai trò lớn trong việc kết nối tuyến đường thủy số 1 và số 2 với tuyến ven biển số 3. Trong khi sông Trà Lý lại đóng vai trò kết nối tuyến số 2 và số 3. Do đó, nếu phát huy ưu thế này nhằm rút ngắn khoảng cách giữa các tuyến vận tải Quốc gia cũng như tận dụng các ưu thế nhằm phát triển hệ thống giao thông đường thủy nội địa phục vụ phát triển kinh tế - Xã hội thì hai thuyền sông Trà Lý và sông Luộc đóng một vai trò vô cùng quan trọng.

Hệ thống vận tải đối nội, nội đồng:

Hệ thống sông đối nội chủ yếu hoạt động trên tuyến sông Trà Lý, sông Hóa, một phần trên sông Hồng, sông Luộc. Mặc dù sông Trà Lý đi qua hầu hết các huyện và Thành phố (trừ Quỳnh Phụ), tuy nhiên hàng hóa vận chuyển giữa các huyện không nhiều, chủ yếu tập trung từ các huyện đến Thành phố, cảng Trà Lý và ngược lại. Điều này cũng làm giảm đáng kể khả năng kết nối giữa giao thông đường bộ và giao thông đường sông trong tỉnh.

Hiện tại, hệ thống bến cảng tuy chỉ dừng lại ở quy mô nhỏ, đầu tư chưa tương xứng với tiềm năng nhưng cơ bản đã có kết nối với hệ thống đường bộ từ đường cấp huyện trở lên góp phần giải quyết những vướng mắc trước mắt còn tồn tại trong mạng lưới giao thông thủy.

BẢNG 2.8 Hiện trạng kết nối bến, cảng với giao thông đường bộ

TT	Tên bến cảng	Địa phận	Sông	Kết nối	
				Đường bộ	Đường thủy
1	Cảng Diêm Điền	Diêm Điền – Thái Thụy	Cửa sông Diêm Hộ	QL37, QL37B	Cửa biển
2	Cảng Thành phố	Hoàng Diệu – Tp. Thái Bình	Sông Trà Lý	Đê Trà Lý, QL10	-
3	Cảng Tân Đề	Bách Thuận - Vũ Thư	Sông Hồng	QL10	-
4	Cảng Trà Lý	Đông Quý - Tiền Hải	Sông Trà Lý	QL37B	-
5	Bến Hiệp	Quỳnh Giao – Quỳnh Phụ	Sông Luộc	ĐT396B	-
6	Bến Triều Dương	Tân Lễ - Hưng Hà	Sông Luộc	QL39	-

TT	Tên bến cảng	Địa phận	Sông	Kết nối	
				Đường bộ	Đường thủy
7	Bến Cầu Ngին	An Bài - Quỳnh Phụ	Sông Hóa	QL10	-
8	Bến Vực	Hoa Nam – Đông Hưng	Sông Trà Lý	ĐH56	Sông Đồng Cống
9	Bến Ngũ Thôn	Lê Lợi - Kiến Xương	Sông Trà Lý	Đê sông Trà Lý, ĐH 20	Sông Ngũ Thôn
10	Bến Cống Kem	Vũ Bình – Kiến Xương	Sông Hồng	ĐH19	Sông Nguyệt Lâm
11	Cảng cá Tân Sơn	Diêm Điền – Thái Thụy	Cửa sông Diêm Hộ	ĐT461	Cửa biển
12	Cảng cá Nam Thịnh	Nam Thịnh - Tiền Hải	Biển Nam Thịnh	Đê biển, ĐH33	-

4. Tình hình quản lý, khai thác, vận hành mạng lưới giao thông vận tải đường thủy nội địa

Phân cấp quản lý hệ thống giao thông đường thủy ở Thái Bình hiện đang được thực hiện như sau:

Về đường sông:

- Sông do Trung ương quản lý (Cục Đường thủy nội địa Việt Nam - Bộ Giao thông Vận tải): có 04 con sông lớn, trong đó sông Hồng dài 90 km, sông Trà Lý dài 70 km, sông Luộc dài 72 km, sông Hóa dài 36,5 km.

- Sông do địa phương quản lý: Bao gồm các tuyến sông nội đồng, chủ yếu phục vụ tưới tiêu nông nghiệp. Có tổng cộng 55 sông với tổng chiều dài 600 km, cho phép các tàu có tải trọng từ 200 tấn trở xuống hoạt động theo mùa.

Về đường thủy nội địa ven biển:

Bờ biển Thái Bình dài 56 km từ cửa Thái Bình đến cửa Ba Lạt, có 3 cảng gồm: cảng Diêm Điền, cảng cá Tân Sơn (Thái Thụy), cảng cá Nam Thịnh (Tiền Hải).

Theo quy định tại Luật Giao thông đường thủy nội địa, cơ quan chuyên môn cấp tỉnh về GTVT thực hiện quản lý, bảo trì hệ thống đường thủy nội địa địa phương, thực hiện công tác đăng ký, đăng kiểm phương tiện trên địa bàn quản lý theo phân cấp. Công tác quản lý các cảng đã được UBND tỉnh giao, cụ thể như sau: Cảng Diêm Điền hiện do Công ty đóng tàu Bạch Đằng Hải Phòng (thuộc VINASHIN) quản lý, 02 cảng cá và 02 bến cá do huyện Thái Thụy và huyện Tiền Hải quản lý, cảng sông Thái Bình do Sở GTVT quản lý, bến khác ngang sông và bến thủy vận chuyển do các huyện và thành phố quản lý (hầu hết giao cho các xã quản lý).

PHẦN HAI

DỰ BÁO NHU CẦU VÀ LUẬN CHỨNG PHƯƠNG ÁN QUY HOẠCH

I. QUAN ĐIỂM & MỤC TIÊU LẬP QUY HOẠCH

1. Quan điểm lập quy hoạch

- Phù hợp với đường lối, chính sách phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh qua báo cáo chính trị về phát triển kinh tế - xã hội đã được thông qua tại Đại hội Đảng bộ tỉnh; phù hợp với Chiến lược, quy hoạch và chính sách phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020, 2030; phù hợp với Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; trên cơ sở Quy hoạch GTVT tỉnh Thái Bình đến năm 2020 định hướng đến năm 2030.

- Phát triển hệ thống giao thông vận tải đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh theo hướng hiện đại, đồng bộ về phương tiện vận tải; về luồng, tuyến, cảng bến; công nghệ quản lý, xếp dỡ; hệ thống công nghiệp phụ trợ.

- Phát triển giao thông vận tải đường thủy theo hướng bền vững trên cơ sở ứng dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật; quan tâm đến đào tạo nguồn nhân lực; nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước; chú trọng công tác quản lý, bảo trì hệ thống phương tiện và kết cấu hạ tầng; tạo hành lang pháp lý để huy động tối đa mọi nguồn lực theo luật định để phát triển giao thông vận tải nội địa trên địa bàn tỉnh Thái Bình.

- Phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh đảm bảo kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác đặc biệt là vận tải đường bộ và vận tải biển để phát huy tối đa hiệu quả của toàn hệ thống giao thông.

- Tận dụng mạng lưới hiện có, tập trung nâng cấp luồng lạch vào chuẩn và liên thông.

- Bảo đảm tính khả thi phù hợp với từng giai đoạn phát triển.

2. Mục tiêu

Mục tiêu tổng quát: Giảm gánh nặng cho giao thông đường bộ, giảm chi phí vận tải cho xã hội và tăng cường an toàn giao thông.

Mục tiêu cụ thể:

- Xây dựng căn cứ để quản lý các tuyến vận tải đường thủy nội địa.

- Xây dựng căn cứ để phát triển hệ thống cầu vượt sông và phối hợp khai thác hệ thống sông ngòi, bến bãi cùng các ngành khác.

- Xây dựng kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy. Chú trọng các giải pháp, từng bước khắc phục tình trạng phát triển các cảng, bến thủy nội địa một cách tự phát, thiếu kết nối với mạng lưới giao thông đường bộ.

- Phân kỳ đầu tư và phương thức huy động các nguồn vốn đầu tư phù hợp cho việc phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy.

II. DỰ BÁO NHU CẦU GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

Theo chủ trương chung của Trung ương về chiến lược phát triển kinh tế biển, việc phát triển vận tải đường thủy nội địa cũng là một phần trong chiến lược. Vì vậy

phương hướng phát triển giao thông vận tải trong thời gian sắp tới là đẩy nhanh sự phát triển cơ sở hạ tầng giao thông dựa trên thế mạnh của địa phương.

1. Dự báo lượng hàng

Dự báo lượng hàng, số lượng hành khách và số phương tiện vận tải thủy phục vụ lập quy hoạch dựa trên số liệu của Tổng cục thống kê và số liệu của Sở Giao thông vận tải tỉnh Thái Bình.

Phương pháp mô hình đàn hồi (phương pháp ngoại suy): Bản chất của phương pháp này là xác lập được hàm tương quan của khối lượng vận tải qua các năm, từ đó dự báo cho năm 2020 và 2030 theo 02 phương án.

Kịch bản 1: Không thực hiện quy hoạch, chỉ duy tu thường xuyên luồng lạch hàng năm.

Kịch bản 2: Dự báo lượng hàng khi có phương án quy hoạch được triển khai.

BẢNG 3.1 Số lượng hành khách vận chuyển trên địa bàn

Phương án	Kịch bản 1		Kịch bản 2	
Năm	Năm 2020	Năm 2030	Năm 2020	Năm 2030
Lượng khách	3500	6500	5200	8600
Đơn vị: Nghìn người				

BẢNG 3.2 Khối lượng hàng hóa vận chuyển qua địa bàn

Phương án	Kịch bản 1		Kịch bản 2	
Năm	Năm 2020	Năm 2030	Năm 2020	Năm 2030
Lượng hàng	5000	6500	9000	11700
Đơn vị: Nghìn tấn				

PHẦN BA

KẾT QUẢ QUY HOẠCH

I. QUY HOẠCH MẠNG LƯỚI TUYẾN ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA

1. Hành lang đối ngoại

- Tuyến đường sông:

+ Sông Hồng: với Nam Định, Hà Nam, Hà Nội, Việt Trì ...

+ Sông Luộc: với Hưng Yên, Hải Dương ...

+ Sông Hoá: Hải Dương, Hải Phòng ...

- Tuyến đường biển: Cảng Diêm Điền, Quảng Ninh, Hải Phòng, Nam Định, Thanh Hoá... Thành phố Hồ Chí Minh, Trung Quốc.

BẢNG 3.3 Quy hoạch tuyến vận tải đường thủy nội địa quốc gia quan hệ với tỉnh Thái Bình

Số TT	Tên sông	Phạm vi		Đặc điểm	
		Điểm đầu	Điểm cuối	Cấp	Chiều dài (km)
1	Sông Hồng	Hà Nội	Lạch Giang	1	
2	Sông Hồng	Hà Nội	Hải Phòng (qua sông Luộc)	2	
3	Sông Luộc	Ngã ba Cửa Luộc	Quý Cao	2	72
4	Sông Thái Bình	Ngã ba Lác	Ngã ba Mía	2	64
5	Sông Thái Bình	Quý Cao	Cửa Thái Bình	2	36
6	Sông Hoá	Ngã ba Ninh Giang	Ngã Ba Giai	2	36,5
7	Sông Trà Lý	Ngã ba Phạm Lễ	Cửa Trà Lý	2	70

2. Hành lang đối nội

+ Chủ yếu là tuyến sông Trà Lý chảy qua hầu hết các huyện nối sông Hồng ra biển.

+ Sông Diêm Hộ: cảng Diêm Điền.

+ Sông Kiến Giang

+ Các sông nội đồng: 17 con sông chính.

Cụ thể theo bảng tổng hợp sau:

BẢNG 3.4 Quy hoạch các tuyến sông nội đồng chính

TT	Tên sông	Địa điểm		Chiều dài (m)	Kích thước quy hoạch tối thiểu			Kích thước âu thuyền nhỏ nhất			Cầu		Cấp đường thủy quy hoạch	
		Đầu	Cuối		B đáy (m)	CT đáy	ms	Chiều dài	Chiều rộng	Độ sâu ngưỡng	Khẩu độ khoang thông thuyền	Chiều cao tĩnh không	Giai đoạn 2020	Giai đoạn 2030
1	Sông Tiên Hưng	Cầu Đình Thượng	Sông Diêm Hộ	43620	20,0 - 100,0	-2,0 ÷ -3,0	2.0	26.0	6.0	1.8	>20	4.0	VI	V
2	Sông Diêm Hộ	Đập Thượng Phúc	Cổng Trà Linh	25830	20,0 ÷ 35,0	-2,00 ÷ -3,50	2.0	13.0	4.0	1.3	10.0	3.0	VI	VI
3	Sông Đồng Cống	Cổng Đồng Cống	Sông Tiên Hưng	4040	12.00	-1.50	2.0	13.0	4.0	1.3	10.0	3.0	VI	VI
4	Sông Tà Sa	Đập Vĩnh	Sông Tiên Hưng	2800	12,0 ÷ 20,0	-1,5 ÷ -3,2	2.0	13.0	4.0	1.3	10.0	3.0	VI	VI
5	Sông Hệ	Sông Diêm Hộ	Cổng Hệ	6200	16.00	-2.00	2.0	13.0	4.0	1.3	10.0	3.0	VI	VI
6	Sông Tiên Hưng	Cổng Nhâm Lang	Cầu Nguyễn cũ	34720	20,0 - 100,0	-2,0 ÷ -3,0	2.0	26.0	6.0	1.8	>20	4.0	-	V
7	Sông Diêm Điền	Cổng Trà Linh	Cảng Diêm Điền	9200	20,0 - 100,0	-2,0 ÷ -3,0	2.0	26.0	6.0	1.8	>20	4.0	-	V
8	Sông Yên Lộng	Cổng Hiệp	Đập Vĩnh	12700	12,0 ÷ 14,0	-2,7 ÷ -3,3	1.5	13.0	4.0	1.3	10.0	3.0	-	VI
9	Sông Hoài	Cổng Thuyền Quan	Cổng Tích Thủy	9850	16.00	-2,50 ÷ -3,50	2.0	13.0	4.0	1.3	10.0	3.0	-	VI
10	Sông Kiến	Cầu Sam	Cổng Lân I, II	28500	20,0 ÷ 75,0	-2,50 ÷ -	2.0	26.0	6.0	1.8	>20	4.0	VI	V

TT	Tên sông	Địa điểm		Chiều dài (m)	Kích thước quy hoạch tối thiểu			Kích thước âu thuyền nhỏ nhất			Cầu		Cấp đường thủy quy hoạch	
		Đầu	Cuối		B đáy (m)	CT đáy	ms	Chiều dài	Chiều rộng	Độ sâu ngưỡng	Khẩu độ khoang thông thuyền	Chiều cao tính không	Giai đoạn 2020	Giai đoạn 2030
	Giang					3,50								
11	Dục Dương	Cổng Dục Dương	Đập Ngái	13800	16,00	-2,0	2.0	13.0	4.0	1.3	10.0	3.0	VI	VI
12	Nguyệt Lâm	Cổng Nguyệt Lâm	Âu Quang Bình	7200	14,00	-2,5	2.0	13.0	4.0	1.3	10.0	3.0	VI	VI
13	Ba ri	Cổng Tân Đệ	Sông Kiến Giang	10750	20,0 ÷ 75,0	- 2,50 ÷ - 3,50	2.0	13.0	4.0	1.3	10.0	3.0	-	<i>Trực cảnh quan</i>
14	Cổ Rồng	Ngã Ba Mỹ Nguyên	Đập Cổ Rồng I (sông Kiến Giang)	10630	30.0	-3.00	2.0	13.0	4.0	1.3	10.0	3.0	-	VI
15	Tam Lạc	Sông Kiến Giang	Cổng Tam Lạc	5800	12,00	(- 2,00)	1.5	13.0	4.0	1.3	10.0	3.0	-	VI

Như vậy: Với quy hoạch này, đến năm 2020 dự kiến sẽ có 113.32km đường sông được đưa vào khai thác với cấp VI, tương ứng với mật độ 0.07km/km².

Giai đoạn 2020 đến 2030 sẽ nâng cấp 64.02km và bổ sung 29.20km đường sông lên khai thác đạt cấp V. Bổ sung thêm 49.73km đường sông khai thác với cấp VI, đưa mật độ các tuyến đường sông hoạt động giao thông thủy vào cấp hạng lên 0.12km/km².

* Hành lang Bắc Nam: Gồm 02 tuyến

Tuyến cống Kem - cống Hiệp

Hành trình: Từ Cống Kem (Kiến Xương) đi theo sông Kem nối ra sông Kiến Giang (tại âu Quang Bình), qua đập Ngái vào sông Dục Dương, nối với sông Trà Lý tại cống Dục Dương rồi vào sông Hoài cống Thuyền Quan, đi vào sông Tiên Hưng, đi lên phía Bắc vào sông Yên Lộng, rồi đi đến cống Hiệp (Quỳnh Phụ).

Tuyến cống Kem - cống Nhâm Lang

Hành trình: Từ cống Kem (Kiến Xương) đi theo sông Kem nối ra sông Kiến Giang (tại âu Quang Bình), qua đập Cổ Ninh vào sông Tam Lạc, nối với Sông Trà Lý tại cửa Tam Lạc rồi vào sông Cống Vực tại cửa Đồng Cống, nối vào sông Tiên Hưng và kết thúc ở cửa Nhâm Lam.

Tuyến nhánh: Từ giao cắt giữa sông Hoài và sông Tiên Hưng (xã Đông Phương, huyện Đông Hưng) nối vào sông Diêm rồi đi ra sông Hệ, kết thúc tại cống Hệ (xã Thụy Minh, huyện Thái Thụy).

* Hành lang Đông Tây gồm các tuyến sau:

Tuyến cống Nhâm Lang - cảng Diêm Điền

Hành trình: Từ Cống Nhâm Lang (Hưng Hà) đi theo sông Tiên Hưng rồi sang sông Diêm Hộ, qua cống Trà Linh rồi đến cảng Diêm Điền.

Tuyến cầu Sam - Cửa Lân

Hành trình: Cầu Sam (Vũ Phúc - Tp. Thái Bình) đi theo sông Kiến Giang kết thúc ở cửa Lân (Tiền Hải).

* Các tuyến khác:

Tuyến sông Cổ Ròng: ngã ba Mỹ Nguyên đến đập Cổ rồng I (Tiền Hải).

Tuyến cống Hệ - sông Tiên Hưng: từ cống Hệ vào sông Hệ đến sông Diêm Hộ đến sông Tiên Hưng.

II. QUY HOẠCH HỆ THỐNG BẾN, CẢNG

Sau khi thực hiện xong bước quy hoạch ở trên thì tất cả các bến bãi, cảng và phương tiện vận tải sẽ được đưa vào quản lý, chịu sự điều hành chung của các cơ quan quản lý, hoạt động theo kỷ cương tạo sự an toàn, hiệu quả.

BẢNG 3.5 Kết quả quy hoạch hệ thống bến, cảng

TT	Tên bến cảng	Sông	Địa Phận	Chức năng	Đến năm 2020		Đến năm 2030	
					Tàu hàng (tấn)	Tàu khách (chỗ)	Tàu hàng (tấn)	Tàu khách (chỗ)
1	Cảng Diêm Điền	Cửa Diêm Điền	Tt. Diêm Điền, Thái Thụy	Cảng tổng hợp	5,000		10,000	1000
2	Cảng Thành phố	S. Trà Lý	Tp. Thái Bình	Cảng tổng hợp	400	-	600	350
3	Cảng Trà Lý	S. Trà Lý	Đông Quý, Tiền Hải	Cảng tổng hợp	500	-	1000	200
4	Cảng Mỹ Lộc	S. Trà Lý (PSB)	Mỹ Lộc, Thái Thụy	Phục vụ TTĐL Thái Bình	500	-	1000	200
5	Cảng Thái Thọ	S. Trà Lý (PSB)	Thái Thọ, Thái Thụy	Phục vụ nhà máy Amonitrat	400		600	
6	Cảng Tân Đệ	S. Hồng	Tân Lập, Vũ Thư	Cảng tổng hợp	1000	-	1,000	350
7	Cảng Hòa Bình	S. Hồng	Hòa Bình, Vũ Thư	Phục vụ Tổng kho XD	-		1000	
8	Cảng TM Tân Sơn	Cửa Diêm Điền	Tt. Diêm Điền, Thái Thụy	Cảng hàng hóa	400		500	
9	Cảng cá Thụy Tân	Cửa Thái Bình	Thụy Tân, Thái Thụy	Cảng hàng hóa (cá)	200		200	
10	Cảng cá Nam Thịnh	Biển Tiền Hải	Nam Thịnh, Tiền Hải	Cảng hàng hóa (cá)	200		300	
11	Bến Vực	S. Trà Lý	Đông Phú, Đông Hưng	Bến hàng hóa	300		300	
12	Bến Cầu Nguyễn	S. Tiên Hưng	Đông La, Đông Hưng	Bến hàng hóa	100		200	
13	Bến Ngũ Thôn	S. Trà Lý	Lê Lợi, Kiến Xương	Bến hàng hóa	-		200	
14	Bến Thái Phúc	S. Trà Lý	Thái Phúc, Thái Thụy	Bến hàng hóa	-		200	
15	Bến Lân	S. Hồng	Hồng Tiến, Kiến Xương	Bến hàng hóa	-		300	
16	Bến Cổng Kem	S. Hồng	Mình Tân, Kiến Xương	Bến hàng hóa	200		400	
17	Bến Triều Dương	S. Luộc	Tân Lễ, Hưng Hà	Bến hàng hóa	200		300	
18	Bến Hiệp	S. Luộc	Quỳnh Giao, Quỳnh Phụ	Bến hàng hóa	-		300	
19	Bến Cầu Nghìn	S. Hóa	An Bài, Quỳnh Phụ	Bến hàng hóa	200		200	

BẢNG 3.6 Quy hoạch hệ thống bến trung chuyển nội đồng

TT	Tên bến	Sông	Địa phận	Loại tàu lớn nhất	Giai đoạn quy hoạch	
					2020	2030
1	Bến Hệ 1	S. Hệ	Thụy Ninh, Thái Thụy	200T	x	
2	Bến Hệ 2	S. Hóa	Thụy Ninh, Thái Thụy	200T	x	
3	Bến Nhâm Lang	S. Tiên Hưng	Tân Tiến, Hưng Hà	200T		x
4	Bến Yên Lộng	S. Yên Lộng	Quỳnh Hoàng, Quỳnh Phụ	200T		x
5	Bến Thuyền Quan	S. Hoài	Thái Hà, Thái Thụy	200T		x
6	Bến Nguyệt Lâm	S. Nguyệt Lâm	Vũ Bình, Kiến Xương	200T	x	
7	Bến Sam	S. Kiến Giang	Vũ Phúc, Tp. Thái Bình	200T	x	

Quy hoạch các bãi vật liệu trên 4 tuyến sông chính được thực hiện theo Quyết định số 2266/QĐ-UBND ngày 18/10/2013 của UBND tỉnh Thái Bình (chi tiết xem báo cáo tổng hợp).

III. QUY HOẠCH KẾT NỐI

Sau khi có được sự bố trí sắp xếp theo quy hoạch của hệ thống vận tải đường thủy nội địa, mạng lưới bến bãi thì chúng ta sẽ có được cái nhìn toàn cảnh về sự phân bố giao thông, từ đó có phương án cụ thể về việc kết nối giữa các loại hình vận tải với nhau, giữa các vùng, các miền với nhau. Cụ thể theo bảng sau:

BẢNG 3.7 Kết nối hệ thống cảng với các loại hình giao thông

TT	Tên bến cảng	Sông	Địa phận	Kết nối	
				Đường bộ	Đường thủy
1	Cảng Diêm Điền	Cửa Diêm Điền	Tt. Diêm Điền, Thái Thụy	QL37, QL37B	Cửa biển
2	Cảng Thành phố	S. Trà Lý	Tp. Thái Bình	Đê Trà Lý, QL10	-
3	Cảng Trà Lý	S. Trà Lý	Đông Quý, Tiền Hải	QL37B	-
4	Cảng Mỹ Lộc	S. Trà Lý (PSB)	Mỹ Lộc, Thái Thụy	Đường chuyên dụng	-
5	Cảng Thái Thọ	S. Trà Lý (PSB)	Thái Thọ, Thái Thụy	Đê Trà Lý, Đường xã	-
6	Cảng Tân Đệ	S. Hồng	Tân Lập, Vũ Thư	QL10	-
7	Cảng Hòa Bình	S. Hồng	Hòa Bình, Vũ Thư	Đê sông Hồng, ĐH02	-
8	Cảng TM Tân Sơn	Cửa Diêm Điền	Tt. Diêm Điền, Thái Thụy	ĐT461	Cửa biển
9	Cảng cá Thụy Tân	Cửa Thái Bình	Thụy Tân, Thái Thụy	Trục xã Thụy Trường	Cửa biển

TT	Tên bến cảng	Sông	Địa phận	Kết nối	
				Đường bộ	Đường thủy
10	Cảng cá Nam Thịnh	Biển Tiền Hải	Nam Thịnh, Tiền Hải	Đê biển	Cửa biển
11	Bến Vực	S. Trà Lý	Đông Phú, Đông Hưng	ĐH56	Sông Đồng Cống
12	Bến Ngũ Thôn	S. Trà Lý	Lê Lợi, Kiến Xương	Đê Trà Lý, ĐH20	-
13	Bến Thái Phúc	S. Trà Lý	Thái Phúc, Thái Thụy	Đê Trà Lý, ĐH91	Sông Hoàng Nguyên
14	Bến Lân	S. Hồng	Hồng Tiến, Kiến Xương	Đê Sông Hồng	Sông Lân
15	Bến Cống Kem	S. Hồng	Minh Tân, Kiến Xương	ĐH19	Sông Nguyệt Lâm
16	Bến Triều Dương	S. Luộc	Tân Lễ, Hưng Hà	QL39	-
17	Bến Hiệp	S. Luộc	Quỳnh Giao, Quỳnh Phụ	ĐT396B	-
18	Bến Cầu Ngին	S. Hóa	An Bài, Quỳnh Phụ	QL10	-

BẢNG 3.8 Tổng hợp công trình kết nối cần thực hiện trong các giai đoạn QH

STT	Tên bến	Sông	Địa phận	Giai đoạn quy hoạch
BẮC THÁI BÌNH				
1	Bến Hệ 1	S. Hệ	Thụy Ninh, Thái Thụy	2020
2	Bến Hệ 2	S. Hóa	Thụy Ninh, Thái Thụy	2020
3	Bến Nhâm Lang	S. Tiên Hưng	Tân Tiến, Hưng Hà	2030
4	Bến Yên Lộng	S. Yên Lộng	Quỳnh Hoàng, Quỳnh Phụ	2030
5	Bến Thuyền Quan	S. Hoài	Thái Hà, Thái Thụy	2030
6	Cầu xóm 2	S. Tiên Hưng	Tân Tiến, Hưng Hà	2030
7	Cầu Tiên La	S. Tiên Hưng	Đoan Hùng, Hưng Hà	2030
8	Cầu Dầu	S. Yên Lộng	Quỳnh Giao, Quỳnh Phụ	2030
9	Cầu Tân Dân	S. Yên Lộng	Quỳnh Hưng, Quỳnh Phụ	2030
10	Cầu Quỳnh Trang	S. Yên Lộng	Quỳnh Trang, Quỳnh Phụ	2030
NAM THÁI BÌNH				
11	Bến Nguyệt Lâm	S. Nguyệt Lâm	Vũ Bình, Kiến Xương	2020
12	Bến Sam	S. Kiến Giang	Vũ Phúc, Tp. Thái Bình	2020

STT	Tên bến	Sông	Địa phận	Tải trọng tàu	Diện tích tối thiểu (m ²)	Giai đoạn quy hoạch
6	Bến Nguyệt Lâm	S. Nguyệt Lâm	Vũ Bình, Kiến Xương	200T	6500	2020
7	Bến Sam	S. Kiến Giang	Vũ Phúc, Tp. Thái Bình	200T	6500	2020

Diện tích xây dựng bến trung chuyển đến năm 2020: 19500 m²

Diện tích xây dựng bến trung chuyển đến năm 2030: 26000 m²

2. Nhu cầu vốn

BẢNG 3.10 Bảng tổng hợp kinh phí đầu tư theo giai đoạn

Giai đoạn	Cấp đường thủy	Chiều dài (m)	Kinh phí nạo vét	Kinh phí xây dựng	Tổng
Giai đoạn đến năm 2020	V	49160,00	68,82	100	168,82
	VI	43100,00	46,55	435	481,55
		92260,00	115,37	535	650,37
Giai đoạn đến năm 2030	V	29700,00	83,16	290	373,16
	VI	102090,00	110,26	1065	1175,26
		131790,00	193,42	1355	1548,42
TỔNG		224050,00	308,79	1890	2198,79

Ngoài ra còn nhu cầu kinh phí gồm có:

- Kinh phí bảo đảm giao thông đường thủy: 30 tỷ (giai đoạn I - 10 tỷ, giai đoạn II - 20 tỷ).

- Kinh phí hỗ trợ phát triển đội tàu: Theo quy hoạch phát triển hậu cần nghề cá,...

- Kinh phí đầu tư cảng: Theo quy hoạch TW

- Kinh phí đầu tư bến bãi: Theo quy hoạch ngành xây dựng

- Kinh phí nâng cấp kết nối với đường bộ, nâng cấp hệ thống cầu vượt sông: theo quy hoạch đường bộ

Nhu cầu vốn thực hiện quy hoạch:

☐ Giai đoạn từ 2015 đến 2020 khoảng 660 tỷ đồng.

☐ Giai đoạn từ 2020 đến 2030 khoảng 1540 tỷ đồng.

☐ Tổng nhu cầu vốn thực hiện quy hoạch khoảng 2200 tỷ đồng (không tính các hạng mục chi phí thuộc các quy hoạch có liên quan).

Trong đó chủ yếu huy động nguồn vốn xã hội hóa; vốn ngân sách nhà nước chủ yếu sử dụng vào kinh phí bảo đảm giao thông thủy và nạo vét luồng đường thủy, hệ thống phao tiêu, báo hiệu.

VI. NHỮNG GIẢI PHÁP THỰC HIỆN QUY HOẠCH

1. Giải pháp quản lý thực hiện quy hoạch

Để hoàn thành các mục tiêu của Quy hoạch này, phải có hệ thống giải pháp đồng bộ nhằm phát huy tối đa các nguồn lực trong tỉnh, thu hút các nguồn lực trong nước và nước ngoài.

- Gắn kết đồng bộ Quy hoạch đường thủy nội địa với Quy hoạch phát triển KTXH của tỉnh & địa phương, Quy hoạch xây dựng đô thị & nông thôn, Quy hoạch và kế hoạch sử dụng đất, Quy hoạch phát triển các ngành, lĩnh vực.

- Nghiên cứu xây dựng cơ chế chính sách nhằm thu hút, huy động các nguồn lực thực hiện Quy hoạch phù hợp với yêu cầu phát triển của tỉnh trong từng giai đoạn.

- Lập kế hoạch dài hạn, trung hạn, ngắn hạn, chương trình phát triển trọng điểm, các dự án cụ thể để đầu tư tập trung hoặc từng bước bố trí ưu tiên hợp lý.

- Đơn vị quản lý đường thủy chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp huyện, cấp xã xây dựng phương án cấm mốc giới hạn xác định hành lang an toàn giao thông đường thủy.

- Tăng cường đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật cho các đội thanh tra giao thông đường thủy nội địa giúp hoàn thành tốt nhiệm vụ. Đơn vị trực tiếp quản lý đường thủy có trách nhiệm thường xuyên kiểm tra, phát hiện kịp thời các hành vi lấn, chiếm và sử dụng trái phép hành lang an toàn đường thủy.

2. Giải pháp về huy động vốn thực hiện

- Huy động nguồn vốn xã hội hóa: Nguồn vốn tự có trực tiếp của các doanh nghiệp, vốn góp dài hạn dưới hình thức mua cổ phiếu của các cổ đông ở các Công ty cổ phần, vốn đầu tư dưới các dạng BOT, BTO, BT...

- Vốn ngân sách Nhà nước: Đầu tư bằng vốn ngân sách cho việc xây dựng cơ sở hạ tầng cảng bao gồm: cầu tàu, bãi và kho hàng, hệ thống cấp thoát nước, hệ thống điện, đường ra vào và đường nội bộ cảng, nhà điều hành sản xuất...

- Vốn vay ưu đãi trong nước: Nhà nước cần có chính sách ưu đãi cho các doanh nghiệp vay vốn đầu tư xây dựng, cải tạo các tuyến luồng hiện tại, các bến bãi, trang thiết bị, dây chuyền công nghệ bốc xếp với lãi suất 3-3,5%/năm, thời gian hoàn vốn 15 - 20 năm.

3. Giải pháp kỹ thuật công nghệ, phát triển nguồn nhân lực

Áp dụng các tiên bộ khoa học kỹ thuật, các giải pháp mới tiết kiệm chi phí thân thiện với môi trường, hiệu quả kinh tế cao.

Tăng cường năng lực cán bộ quản lý giao thông cấp tỉnh để thực hiện tốt hơn nhiệm vụ quản lý GTVT trên địa bàn toàn tỉnh.

Nâng cao năng lực quản lý cho đội ngũ cán bộ cấp huyện cả về kiến thức quản lý và kỹ thuật theo nhu cầu của từng huyện. Về lâu dài, kiến nghị Chính phủ, Bộ Nội vụ cho thành lập Phòng quản lý giao thông cấp huyện.

Có cơ chế khuyến khích (chế độ về lương, thưởng) để cán bộ an tâm thực hiện nhiệm vụ được giao. Có chế độ đào tạo, xây dựng các lớp cán bộ kế cận có đủ phẩm chất đạo đức và trình độ khoa học kỹ thuật, trình độ quản lý tốt.

4. Giải pháp quản lý, điều hành, thanh tra, kiểm tra

Đơn vị quản lý đường thủy chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp huyện, cấp xã xây dựng phương án cấm mốc giới hạn xác định hành lang an toàn giao thông đường thủy.

Tăng cường đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật cho các đội thanh tra giao thông đường thủy nội địa giúp hoàn thành tốt nhiệm vụ. Đơn vị trực tiếp quản lý đường thủy có trách nhiệm thường xuyên kiểm tra, phát hiện kịp thời các hành vi lấn, chiếm và sử dụng trái phép hành lang an toàn đường thủy. Ngay khi phát hiện vi phạm phải yêu cầu đình chỉ hành vi vi phạm và thông báo ngay cho Ủy ban nhân dân cấp xã hoặc Thanh tra đường thủy để phối hợp lập biên bản vi phạm hành chính và xử lý theo thẩm quyền.

Phối hợp với các ban ngành liên quan như Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn để có giải pháp kết hợp hài hòa giữa lợi ích về giao thông và thuận lợi cho sản xuất nông nghiệp.

Có kế hoạch khai thác, đầu tư duy tu, bảo dưỡng để đạt hiệu quả cao nhất.

Quản lý, cấp phép việc xây dựng bến, cảng, phạm vi đầu nối đường giao thông...các vị trí phải tuân thủ theo quy hoạch nhằm đảm bảo các công trình phù hợp theo định hướng./.