

KỈ YẾU HỘI THẢO
PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG Ở VIỆT NAM
ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP

CỤC DU LỊCH QUỐC GIA VIỆT NAM
VIỆN NGHIÊN CỨU PHÁT TRIỂN DU LỊCH

KỈ YẾU HỘI THẢO

**PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG Ở VIỆT NAM
ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP**

HÀ NỘI - 2024

MỤC LỤC



BÁO CÁO ĐỀ DẪN PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG Ở VIỆT NAM ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP	7
<i>Viện Nghiên cứu Phát triển Du lịch</i>	
MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG	13
<i>PGS.TS. Phạm Hồng Long, Khoa Du lịch học, Trường Đại học KHXH&NV, ĐHQGHN</i> <i>ThS. Đào Vũ Hương Giang, Khoa KHXH&NV, Trường Đại học Cần Thơ</i>	
PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG BỀN VỮNG Ở VIỆT NAM - NHÌN TỪ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ	27
<i>TS. Vũ Nam, Khoa Du lịch & Khách sạn, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân</i> <i>Lê Thu Trang, Tổ chức HELVETAS Swiss Intercooperation tại Việt Nam</i>	
HÒA BÌNH - SƠN LA LIÊN KẾT PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG THỦY TRÊN SÔNG ĐÀ	39
<i>Đặng Tuấn Hùng, Trường phòng Quản lý du lịch, Sở Văn hóa, Thể thao và du lịch Hòa Bình</i>	
KHAI THÁC GIÁ TRỊ CẢNH QUAN SÔNG NHO QUẾ ĐỂ PHÁT TRIỂN DU LỊCH HÀ GIANG	47
<i>Lại Quốc Tĩnh, Chủ tịch Hiệp hội Du lịch Hà Giang</i>	
KẾT NỐI CÁC DI TÍCH VEN SÔNG HỒNG ĐỂ KHAI THÁC PHÁT TRIỂN TUYẾN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG HÀ NỘI - HƯNG YÊN	50
<i>Sở Du lịch Hà Nội</i>	
PHÁT TRIỂN SẢN PHẨM DU LỊCH DỌC SÔNG HỒNG KẾT NỐI CÁC GIÁ TRỊ VĂN HÓA GIỮA 3 TỈNH PHÚ THỌ - YÊN BÁI - LÀO CAI	54
<i>ThS. Vũ Thị Hoài Phương, Phó Giám đốc Sở VHTTDL tỉnh Phú Thọ</i>	
PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG TẠI THỪA THIÊN HUẾ	58
<i>Sở Du lịch Thừa Thiên Huế</i>	
DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG - SẢN PHẨM DU LỊCH ĐẶC THÙ CỦA THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH	62
<i>Sở Du lịch TP. Hồ Chí Minh</i>	

TIỀM NĂNG PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG Ở THÀNH PHỐ CẦN THƠ	67
<i>ThS. Nguyễn Thị Tú Trinh, Trường Đại học Cần Thơ</i>	
KHAI THÁC TUYẾN DU LỊCH SÔNG NƯỚC GẮN VỚI MIỆT VƯỜN VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG	78
<i>Sở VH TTDL Cà Mau</i>	
KHAI THÁC TOUR DU LỊCH SÔNG NƯỚC GẮN VỚI MIỆT VƯỜN VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG	82
<i>TS. Vũ Văn Tuyên, Giám đốc Công ty Lữ hành Travelogy</i> <i>ThS. Phan Anh Vũ, Văn phòng Bộ VH TTDL</i>	
MỘT SỐ GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI KHÁCH DU LỊCH BẰNG ĐƯỜNG THỦY TẠI VIỆT NAM	92
<i>TS. Phạm Hoài Chung, Phó Viện trưởng Viện Chiến lược và Phát triển GTVT - Bộ GTVT</i>	
MỘT SỐ VẤN ĐỀ VỀ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG VIỆT NAM	101
<i>GS.TS.NGND. Nguyễn Văn Đính</i>	
PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG Ở VIỆT NAM - ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP	125
<i>Phòng Quản lý Lữ hành, Cục Du lịch quốc gia Việt Nam</i>	
GIẢI PHÁP XÚC TIẾN QUẢNG BÁ PHÁT TRIỂN THỊ TRƯỜNG KHÁCH DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG TẠI VIỆT NAM	135
<i>Phòng Quản lý xúc tiến du lịch, Cục Du lịch quốc gia Việt Nam</i>	
TĂNG CƯỜNG SỰ THAM GIA CỦA CỘNG ĐỒNG TRONG PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG	139
<i>ThS. Vũ An Dân, Khoa Du lịch, Trường Đại học Mở Hà Nội</i>	
BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG, CẢNH QUAN PHỤC VỤ PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG TẠI VIỆT NAM	144
<i>TS. Nguyễn Trung Thắng - ThS. Dương Thị Phương Anh, Viện Chiến lược, Chính sách tài nguyên và môi trường</i> <i>ThS. Nguyễn Thùy Vân, Viện Nghiên cứu Phát triển Du lịch</i>	
GIẢI PHÁP ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG Ở VIỆT NAM	164
<i>TS. Trần Diễm Hằng - ThS. Trương Thị Vân Anh, Khoa Du lịch, Trường Đại học Hòa Bình</i>	
MỘT SỐ GIẢI PHÁP VỀ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH VÀ QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG TẠI VIỆT NAM	178
<i>TS.KTS. Dương Đình Hiền, Nguyên Phó Trưởng phòng, phụ trách Phòng Quy hoạch Du lịch, Viện Nghiên cứu Phát triển Du lịch</i>	

BÁO CÁO ĐỀ DẪN PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG Ở VIỆT NAM

ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP

Viện Nghiên cứu Phát triển Du lịch

Các dòng sông đóng vai trò rất quan trọng đối với con người. Các nền văn minh lâu đời và những vùng văn hóa lớn đều khởi nguồn từ những dòng sông như: văn minh Ai Cập đi cùng sông Nile; văn minh Lưỡng Hà từ sông Tigris và Euphrates; văn minh lục địa Ấn Độ từ sông Hằng và sông Ấn, tương tự là Hoàng Hà và Dương Tử làm nên văn minh Trung Hoa; và ở Việt Nam có nền văn minh sông Hồng. Bên cạnh việc cung cấp nước và các đồng bằng phù sa màu mỡ, các dòng sông còn là nguồn tài nguyên du lịch quan trọng, bởi giá trị cảnh quan, văn hóa và hạ tầng phục vụ các hoạt động tham quan, giải trí.

Hiện nay, du lịch đường sông đã nổi lên như một trong các loại hình du lịch quan trọng của ngành du lịch toàn cầu. Du lịch đường sông góp phần đa dạng hóa các sản phẩm du lịch, làm phong phú thêm các loại hình du lịch, từ du lịch sinh thái, du lịch mạo hiểm đến du lịch lịch sử và văn hóa thông qua trải nghiệm vẻ đẹp của thiên nhiên, hệ sinh thái và hệ thống di sản văn hóa ven sông. Việc phát triển du lịch đường sông cũng có thể thúc đẩy đầu tư vào cơ sở hạ tầng, như cảng du lịch, bến tàu, và các khu vực xung quanh. Ngoài ra, khai thác du lịch đường sông có thể góp phần giảm áp lực lên các điểm du lịch và hệ thống giao thông đường bộ, đặc biệt tại các thành phố lớn. Bên cạnh những đóng góp về kinh tế và văn hóa, bằng cách thúc đẩy các hoạt động du lịch có trách nhiệm, du lịch đường sông có thể góp phần bảo tồn các hệ sinh thái quan trọng dưới nước và quản lý bền vững các nguồn tài nguyên thiên nhiên¹.

Trên thế giới đã có rất nhiều quốc gia đã xây dựng các sản phẩm và khai thác thành công loại hình du lịch đường sông. Tại Pháp, kênh đào Canal du Midi đã được UNESCO công nhận là một trong những tuyến đường sông lâu đời nhất và đẹp nhất tại Pháp, khách du lịch có thể thuê thuyền tự lái để khám phá, tận hưởng

¹ Everard, M. and Kataria, G. (2010). Recreational angling markets to advance the conservation of a reach of the western ramganga river, india. *Aquatic Conservation: Marine and Freshwater Ecosystems*, 21(1), 101-108. <https://doi.org/10.1002/aqc.1159>.

phong cảnh nông thôn thanh bình, và dừng chân tại các ngôi làng nhỏ dọc đường; hay sông Seine với sản phẩm du thuyền cao cấp, khách du lịch có chiêm ngưỡng những cảnh đẹp nổi tiếng như Tháp Eiffel, Nhà thờ Đức Bà và Bảo tàng Louvre. Sông Hoàng Hà ở Trung Quốc đã chứng minh sự gia tăng liên tục của khách du lịch đến tham quan bởi các sản phẩm du lịch độc đáo gắn với nhiều điểm di tích lịch sử dọc bờ sông như Bình Mã Dững ở Tây An, Bạch Mã Tự ở Lạc Dương và di tích từ thời kỳ nhà Tống ở Khải Phong. Thái Lan cũng đã khai thác thành công sản phẩm du thuyền ban đêm gắn với ngắm cảnh và thưởng thức ẩm thực trên sông Chao Phraya tại Bangkok.

Việt Nam có mạng lưới sông ngòi phong phú, trải dài từ miền Bắc đến miền Nam, tạo nên những tuyến du lịch đường sông đa dạng và độc đáo. Với hơn 2.360 con sông lớn nhỏ, tổng chiều dài khoảng 41.900 km là điều kiện thuận lợi để phát triển du lịch đường sông. Ở miền Bắc, hệ thống sông Hồng không chỉ đóng vai trò là tuyến giao thông quan trọng mà còn là điểm đến hấp dẫn với nhiều di tích lịch sử và danh lam thắng cảnh, làng cổ ven sông như làng gốm Bát Tràng, Bút Tháp, Đền Đô. Sông Hương ở Huế lại nổi tiếng với vẻ đẹp thơ mộng và sự gắn kết với di sản văn hóa thế giới Cố đô Huế. Ở miền Nam, Đồng bằng sông Cửu Long nổi bật với hệ thống kênh rạch dày đặc, là nơi lý tưởng để phát triển du lịch sinh thái và khám phá văn hóa sông nước, chợ nổi như Cái Răng, Phong Điền. Ngoài ra, nhiều khu vực sông nước tại Việt Nam có hệ sinh thái đa dạng, là nơi cư trú của nhiều loài động, thực vật quý hiếm như vườn quốc gia Tràm Chim (Đồng Tháp), U Minh Thượng (Kiên Giang), Cát Tiên (Đồng Nai) không chỉ là những điểm đến du lịch sinh thái nổi tiếng mà còn góp phần bảo tồn đa dạng sinh học và môi trường tự nhiên.

Với tiềm năng như vậy, những năm qua, nhiều địa phương đã bước đầu chú trọng phát triển du lịch đường sông và đã đạt được những thành công nhất định, điển hình như du lịch trên dòng sông Nho Quế (Hà Giang), sông Hương (Huế), sông Sài Gòn (TP. Hồ Chí Minh)... Đặc biệt tại TP. Hồ Chí Minh hiện khai thác tới 17 tuyến du lịch đường thủy, trong đó 4 tuyến du lịch đường thủy tầm trung xuất phát từ TP.HCM đến Bình Dương, Đồng Nai có lộ trình qua sân golf với mục tiêu phục vụ du lịch golf.

Mặc dù có nhiều tiềm năng, nhưng đến nay, du lịch đường sông ở Việt Nam được đánh giá là phát triển chậm, chưa tương xứng với tiềm năng. Hiện chưa có nhiều tour du lịch đường sông được khai thác và nhiều tour hiện có rất ít khách du lịch, thậm chí có thể phải dừng khai thác. Một số nguyên nhân chính cản trở sự phát triển du lịch đường sông có thể được nhận định là:

Hạ tầng giao thông đường thủy còn kém: Đây là một trong những rào cản lớn nhất đối với phát triển du lịch đường sông. Nhiều tuyến đường sông chưa được đầu tư đúng mức, gây khó khăn cho việc di chuyển và khai thác du lịch. Tại Đồng bằng sông Cửu Long, mặc dù là khu vực có mạng lưới sông ngòi dày đặc nhất cả nước, nhưng nhiều đoạn sông vẫn chưa được nạo vét, dẫn đến tình trạng bồi lắng, ảnh hưởng đến việc lưu thông của các phương tiện du lịch.

Hạ tầng du lịch còn nhiều hạn chế: Du lịch đường sông không chỉ là “trên sông” mà cần có liên kết với các điểm du lịch trên toàn tuyến. Tuy nhiên, việc thiếu bến tàu du lịch, giao thông kết nối từ bến sông đến điểm tham quan chưa được đầu tư, điểm tham quan du lịch chưa nhiều dịch vụ, cảnh quan hai bên bờ sông ở phần lớn các tuyến du lịch chưa được chỉnh trang làm cho việc khai thác du lịch đường sông gặp nhiều bất lợi.

Ô nhiễm môi trường: Theo Bộ Tài nguyên và Môi trường, tình trạng ô nhiễm tại nhiều con sông lớn như sông Tô Lịch, sông Nhuệ (Hà Nội), và sông Sài Gòn (TP. HCM) đã đạt mức báo động. Điều này không chỉ làm suy giảm giá trị cảnh quan mà còn gây khó khăn cho việc phát triển du lịch.

Chưa có chiến lược và quy hoạch phát triển du lịch đường sông một cách đồng bộ: Hiện nay, du lịch đường sông ở Việt Nam vẫn chưa có một chiến lược hay phát triển tổng thể và dài hạn. Các hoạt động du lịch thường mang tính tự phát, manh mún, thiếu sự liên kết giữa các địa phương, dẫn đến việc khai thác không hiệu quả, dịch vụ nghèo nàn và giảm sức hút đối với du khách.

Thiếu sự liên kết giữa các địa phương trong phát triển du lịch đường sông: Các tuyến du lịch đường sông như dọc sông Mekong, sông Hồng, và hệ thống kênh rạch ở Đồng bằng sông Cửu Long đều có thể trở thành những điểm đến hấp dẫn đối với du khách trong và ngoài nước. Tuy nhiên, do mỗi địa phương lại có chiến lược phát triển riêng, việc thiếu sự hợp tác và chia sẻ thông tin giữa các tỉnh/thành đã dẫn đến nhiều hạn chế trong việc xây dựng các sản phẩm du lịch liên vùng hấp dẫn. Các tour du lịch hiện nay thường chỉ dừng lại ở việc khám phá một địa phương, mà chưa khai thác hết tiềm năng của cả một vùng rộng lớn. Điều này làm giảm sức hấp dẫn của du lịch đường sông đối với những du khách mong muốn trải nghiệm đa dạng văn hóa và cảnh quan thiên nhiên.

Công tác xúc tiến, quảng bá và xây dựng thương hiệu còn hạn chế: Hiện nay, du lịch đường sông ở Việt Nam vẫn chưa phát triển mạnh mẽ, một phần do công tác xúc tiến và quảng bá còn yếu làm hạn chế khả năng thu hút du khách và khó cạnh tranh so với các loại hình du lịch khác. Bên cạnh đó, du lịch đường sông Việt Nam chưa

xây dựng được thương hiệu và sự nhận diện rộng rãi trên thị trường quốc tế, làm giảm năng lực cạnh tranh với các điểm đến du lịch đường sông nổi tiếng khác trong khu vực như ở Thái Lan, Campuchia.

Bên cạnh đó, công tác bảo tồn các giá trị tài nguyên du lịch còn nhiều bất cập, nhiều khu vực sông nước có giá trị văn hóa, lịch sử và sinh thái nhưng chưa được bảo tồn và quản lý đúng mức. Việc khai thác quá mức các tài nguyên du lịch mà không chú trọng đến bảo vệ môi trường đã dẫn đến tình trạng suy thoái tài nguyên, ảnh hưởng đến tiềm năng phát triển bền vững.

Trong những năm tới, du lịch Việt Nam được định hướng phát triển thực sự thành ngành kinh tế mũi nhọn. Phát triển du lịch đường sông gắn với các sản phẩm du lịch văn hóa, sinh thái vẫn là một trong những hướng ưu tiên trong Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2030. Để có thể khai thác tốt hơn du lịch đường sông, một số giải pháp cần tập trung:

Đầu tư hạ tầng và quy hoạch đồng bộ: Việc đầu tư nâng cấp hạ tầng giao thông đường thủy là yêu cầu cấp thiết. Các tuyến đường sông cần được nạo vét, mở rộng để đảm bảo an toàn và thuận tiện cho các hoạt động du lịch. Cần xây dựng các bến tàu, cầu cảng phù hợp, đồng thời phát triển các dịch vụ hỗ trợ như nhà hàng, khách sạn ven sông để nâng cao trải nghiệm cho du khách.

Phát triển sản phẩm du lịch đặc thù: Mỗi dòng sông ở Việt Nam đều có những câu chuyện lịch sử, giá trị văn hóa và hệ sinh thái riêng biệt. Việc phát triển các sản phẩm du lịch đặc thù dựa trên những giá trị này sẽ tạo ra sự khác biệt và thu hút du khách. Các tour du lịch có thể kết hợp tham quan các di tích lịch sử, văn hóa ven sông, trải nghiệm các lễ hội truyền thống như lễ hội đua thuyền, đua ghe... hay tham gia vào các hoạt động nông nghiệp truyền thống tại các làng ven sông.

Tăng cường liên kết giữa các địa phương: Việc phát triển du lịch đường sông cần có sự liên kết chặt chẽ giữa các địa phương thông qua các chương trình du lịch liên vùng, kết hợp tham quan nhiều địa điểm trên cùng một tuyến đường sông sẽ giúp du khách có trải nghiệm phong phú hơn.

Tăng cường quản lý môi trường: Bảo vệ môi trường sông nước là yếu tố then chốt trong phát triển du lịch đường sông. Cần áp dụng các biện pháp kiểm soát ô nhiễm, xử lý nước thải, rác thải hiệu quả. Có thể xây dựng và hình thành các khu bảo tồn thiên nhiên ven sông như mô hình khu bảo tồn rừng ngập mặn Cần Giò, nơi các hoạt động du lịch và bảo vệ môi trường được kết hợp hài hòa.

Hội thảo “**Phát triển du lịch đường sông ở Việt Nam - Định hướng và giải pháp**” nhằm mục đích tạo ra diễn đàn dành cho các bên liên quan bao gồm các cơ quan tham mưu quản lý nhà nước về du lịch, giao thông, môi trường; các cơ sở đào tạo, chuyên gia trong các lĩnh vực có liên quan, doanh nghiệp... trao đổi và thảo luận các vấn đề liên quan đến phát triển du lịch đường sông ở Việt Nam.

Trong quá trình chuẩn bị Hội thảo, Ban Tổ chức đã nhận được hơn 20 bài tham luận của các chuyên gia, các nhà quản lý đại diện cho các cơ quan QLNN về du lịch, giao thông, môi trường ở TW và địa phương; các nhà nghiên cứu từ các Viện nghiên cứu, trường đại học trên toàn quốc. Ban Tổ chức thật sự cảm kích trước sự quan tâm đồng đạo và nhiệt tình của các nhà khoa học, nhà quản lý, các doanh nghiệp, và cơ sở đào tạo về du lịch... về chủ đề của Hội thảo. Các tham luận cho thấy có nhiều vấn đề đặt ra đối với việc phát triển du lịch đường sông ở Việt Nam hiện nay, từ các vấn đề về lý luận đến thực tiễn về phát triển du lịch đường sông; về các yếu tố tác động đến hoạt động du lịch đường sông như công tác quy hoạch, quản lý hoạt động vận tải khách du lịch bằng đường thủy, bảo vệ môi trường, xây dựng dựng sản phẩm... đến các giải pháp về cơ chế chính sách, đầu tư, xúc tiến quảng bá.... Hầu hết các tham luận cũng đều nhấn mạnh đến phát triển du lịch đường sông đòi hỏi sự cân bằng tinh tế giữa bảo tồn các giá trị văn hóa truyền thống, bảo vệ môi trường và tính bền vững về kinh tế.

Phát triển du lịch đường sông ở Việt Nam nói riêng là vấn đề phức tạp, liên quan đến nhiều ngành, nhiều lĩnh vực, phạm vi một Hội thảo khó có thể giải quyết được hết các vấn đề đặt ra. Trong Hội thảo này, Ban Tổ chức mong muốn quý vị đại biểu tập trung trao đổi, thảo luận vào hai nội dung chính sau:

Một là, Đánh giá hiện trạng, nhận diện các yếu tố, các rào cản ảnh hưởng đến phát triển du lịch đường sông tại Việt Nam hiện nay.

Hai là, Những vấn đề chủ yếu cần giải quyết và gợi mở những chính sách, giải pháp để phát triển du lịch đường sông tại Việt Nam.

Ban Tổ chức hy vọng quý vị đại biểu tham dự hội thảo hôm nay, bằng kiến thức, kinh nghiệm và nhiệt huyết của mình, tích cực tham gia thảo luận, đóng góp ý kiến và gợi ý cho những nội dung và vấn đề đề cập trên, góp công sức vào việc giải quyết các vấn đề liên quan đến du lịch đường sông ở Việt Nam, hướng tới trong tương lai các dòng sông của Việt Nam sẽ là những điểm đến du lịch hấp dẫn, với các sản phẩm du lịch đa dạng nhưng không kém phần độc đáo.

Ban Tổ chức xin trân trọng cảm ơn các nhà khoa học, nhà quản lý, các doanh nghiệp đã gửi bài cho Hội thảo; trân trọng cảm ơn các đại biểu đã đến tham dự hội thảo. Xin chúc Quý vị đại biểu sức khỏe, hạnh phúc và thành công.

Xin trân trọng cảm ơn./.

MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG

PGS.TS. Phạm Hồng Long

Khoa Du lịch học, Trường Đại học KHXH&NV, ĐHQGHN

ThS. Đào Vũ Hương Giang

Khoa KHXH&NV, Trường Đại học Cần Thơ

Tóm tắt

Bài viết này tổng hợp và phân tích một số khái niệm và cơ sở lý thuyết liên quan đến phát triển DLĐS, bao gồm các khái niệm, điều kiện phát triển DLĐS và các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển DLĐS. Kết quả nghiên cứu là cơ sở để nghiên cứu và đề xuất các biện pháp nhằm khai thác hiệu quả các tiềm năng phát triển DLĐS hiện nay.

Từ khóa: du lịch đường sông, phát triển du lịch, lý thuyết

1. Đặt vấn đề

Du lịch đường sông (DLĐS) đã sớm được khai thác ở nhiều quốc gia và ngày càng được phát triển mạnh trên thế giới. Đặc biệt tại Châu Âu, du lịch trên sông được rất nhiều thành phố lớn khai thác đáng kể như Paris, London, Venice, Amsterdam... Ở châu Á, nhiều thành phố cũng rất thành công trong phát triển DLĐS như Seoul, Thượng Hải, Quảng Châu, Bangkok, Singapore, Kuala Lumpur, v.v...

Việt Nam sở hữu hệ thống sông ngòi dày đặc và cảnh quan đa dạng theo từng vùng miền. Các dòng sông cùng với cảnh quan hai bên bờ sông và đời sống dân cư khu vực ven sông đã được coi là nguồn tài nguyên quý giá để phát triển du lịch. Vì vậy, DLĐS cũng được nhiều địa phương quan tâm phát triển, ở miền Bắc có các chương trình DLĐS gắn với sông Hồng, ở miền Trung có các chương trình du lịch gắn với sông Hương, sông Hàn, sông Thu Bồn,... ở miền Nam có các tuyến du lịch trên sông Hậu, sông Tiền.

Để góp phần làm phong phú lý luận khoa học về DLĐS, bài viết này tổng hợp và phân tích một số khái niệm và cơ sở lý thuyết liên quan đến phát triển DLĐS, là cơ sở để nghiên cứu và đề xuất các biện pháp nhằm khai thác hiệu quả các tiềm năng phát triển DLĐS hiện nay.

2. Tổng quan nghiên cứu trong và ngoài nước

Nghiên cứu về tiềm năng, tài nguyên và hoạt động DLĐS đã nhận được sự quan tâm của nhiều nhà nghiên cứu trên thế giới. Các công trình nghiên cứu đã xây dựng tiêu chí đánh giá giá trị của con sông phục vụ cho mục đích phát triển du lịch, giải trí.

Có thể thấy rằng, DLĐS đã nhận được sự quan tâm của nhiều nhà khoa học trong và ngoài nước với các góc độ tiếp cận khác nhau như các nghiên cứu tổng quan và các đặc điểm của loại hình DLĐS (Steinbach, 1995; Prideaux & Cooper, 2009), các tiềm năng, tài nguyên và đặc điểm dòng sông để phát triển du lịch và giải trí (Leopold & O'Brien Marchand, 1968; Leopold, 1969; Chubb & Bauman, 1976; Zuhairi et al., 2021; Nasarudin & Bahar; 2013), hoạt động DLĐS (Bosnic, 2012; Amnuay-ngerntra & Hideki, 2013; Van Balen et al, 2014),...

Ở Việt Nam, nghiên cứu về DLĐS hiện còn khá mới mẻ, có thể kể đến các công trình nghiên cứu của Châu Văn Bình (2015) nghiên cứu tiềm năng, thực trạng khai thác sản phẩm DLĐS TPHCM, từ đó đánh giá về khả năng phát triển của sản phẩm du lịch này và đề xuất một số giải pháp phát triển sản phẩm DLĐS tại TP. Hồ Chí Minh. Dương Thị Hữu Hiền & Nguyễn Trung Hiệp (2016) nghiên cứu thiết kế và đa dạng hóa sản phẩm DLĐS địa phương bằng việc phân tích bài học kinh nghiệm của quốc gia Hàn Quốc trong việc tổ chức các sự kiện nhằm khai thác du lịch trên những dòng sông điển hình để đưa ra một số gợi ý để phát triển DLĐS cho TP. Biên Hòa, Đồng Nai. Ngoài ra còn có nghiên cứu của Nguyễn Thị Hồng & Nguyễn Kim Hồng (2019); Nguyễn Thị Hồng (2020); Nguyễn Thị Hồng và cộng sự (2022) nghiên cứu về các vấn đề phát triển DLĐS ở TP. Đà Nẵng; Lưu Thanh Đức Hải và cộng sự (2019) nghiên cứu đề án phát triển DLĐS tại TP. Cần Thơ;...

Nhìn chung, các công trình nêu trên đã đề cập đến khái niệm DLĐS và các vấn đề liên quan đến phát triển DLĐS nói chung và DLĐS ở Việt Nam nói riêng.

3. Tổng quan các vấn đề lý luận về phát triển du lịch đường sông

3.1. Một số khái niệm

• Du lịch đường sông (DLĐS)

Thuật ngữ DLĐS còn gọi là du lịch đường thủy hoặc du lịch sông nước, trong tiếng Anh là river tourism hay river-based tourism hoặc river-oriented tourism, được hiểu một cách khái quát là các hoạt động du lịch gắn với các điểm đến trên sông và ven sông. Ở mỗi góc độ tiếp cận, các công trình nghiên cứu đã đưa ra định nghĩa khác nhau về DLĐS như sau:

Bảng 1. Bảng tổng hợp các khái niệm và định nghĩa về DLĐS

Tác giả	Định nghĩa
Inskeep (1994)	"DLĐS là việc đi lại bằng thuyền, chèo thuyền trên các dòng sông, kênh đào và du thuyền". Theo đó DLĐS được tiếp cận ở khía cạnh là một phần của du lịch đường thủy và hoạt động giải trí đường sông chỉ đơn thuần là việc đi lại trên sông như chèo thuyền và du thuyền để ngắm cảnh.
Steinbach (1995)	DLĐS là loại hình du lịch được khai thác và tổ chức dựa trên nguồn tài nguyên các dòng chảy nước ngọt tự nhiên (sông ngòi, kênh rạch). Sức hấp dẫn của loại hình này không chỉ đến từ cảnh sắc thiên nhiên mà còn kết hợp với cảnh sắc văn hóa và bao gồm các hoạt động du thuyền, tham quan, vui chơi, giải trí, nghỉ dưỡng, sự kiện được diễn ra trên và hai bên các dòng chảy.
Prideaux & Cooper (2009)	"Hoạt động du lịch theo đường sông (River oriented - tourism) là loại hình du lịch dựa trên dòng chảy (đường thủy) cũng như các cơ hội du lịch được đưa đến bởi cảnh quan xung quanh bao gồm cả tự nhiên và nhân tạo".
Bosnic (2012)	"DLĐS là các hoạt động du lịch trên các con sông và khu vực dọc bờ sông, các hoạt động riêng hoặc thuyền khác cho sự giải trí, nghỉ dưỡng, thể thao trong khi các tàu nhỏ neo hay đi lại trên sông".
Van Balen và cộng sự (2014)	"DLĐS là loại hình du lịch gắn liền với sự di chuyển trên sông, kết hợp với khai thác tài nguyên hoặc khai thác giá trị tài nguyên vùng phụ cận dọc hai bên bờ sông nhằm thỏa mãn cho nhu cầu giải trí, nghỉ dưỡng và thể thao".
UNWTO (2016)	DLĐS là loại hình du lịch mà trong đó chủ thể khách du lịch có những hoạt động du lịch đa dạng bao gồm du ngoạn, thể thao giải trí dưới nước, tham quan, tìm hiểu đời sống, môi trường sống và văn hóa lịch sử. Những hoạt động này được tạo thành một cách trực tiếp và gián tiếp thông qua của môi trường sinh thái, cảnh quan và các khách thể khác.
Đỗ Quốc Thông (2009)	"DLĐS là một loại hình du lịch mà trong đó người ta dùng thuyền, cano để di chuyển trên những con sông tự nhiên, sông đào, những con kênh, con rạch nhỏ; thưởng thức những phong cảnh đẹp trên sông, gặp gỡ những người dân sống ở đây, trò chuyện với họ để có thể cảm nhận được cuộc sống của họ; tìm hiểu nền kinh tế xã hội của những quốc gia và những vấn đề về môi trường sinh thái mà hằng ngày vẫn liên quan đến cuộc sống của người dân địa phương".
Châu Văn Bình (2015)	DLĐS là hình thức tổ chức các chuyến du lịch dọc theo dòng chảy của các con sông, kết hợp các hoạt động vui chơi giải trí ăn uống, nghỉ ngơi cùng với việc tìm hiểu đời sống văn hóa của cư dân các địa phương mà tuyến DLĐS đi qua. Trong đó, việc phát triển kinh tế và bảo vệ môi trường sinh thái được quan tâm hàng đầu.
Dương Thị Hữu Hiền (2016)	DLĐS là một hình thức của loại hình du lịch đường thủy được khai thác và tổ chức dựa trên nguồn tài nguyên các dòng chảy nước ngọt tự nhiên (sông ngòi, kênh rạch), có thể phát triển ở vùng nông thôn lẫn đô thị. Sức hấp dẫn của nó không chỉ đến từ cảnh sắc thiên nhiên mà còn kết hợp với cảnh sắc văn hóa và bao gồm các hoạt động du thuyền, tham quan, vui chơi, giải trí, nghỉ dưỡng, sự kiện được diễn ra trên và hai bên các dòng chảy.

Các định nghĩa trên đã đưa ra những cách tiếp cận khác nhau về DLĐS nhưng nội dung đều phản ánh DLĐS là hoạt động du lịch gắn liền với sự di chuyển trên sông, kết hợp với khai thác tài nguyên và các giá trị vùng phụ cận dọc hai bên bờ sông phục vụ cho sự giải trí, nghỉ dưỡng và thể thao, nhằm đáp ứng nhu cầu của khách du lịch thông qua các dịch vụ tham quan cảnh quan, tìm hiểu đời sống văn hóa của cư dân các địa phương ven sông cùng với các hoạt động du lịch khác.

DLĐS không đơn thuần là các hoạt động trên sông mà còn là các hoạt động du lịch hai bên bờ sông, gắn với các điểm du lịch liên quan để tạo thành các sản phẩm DLĐS. Theo Eslamian (2014), có thể chia DLĐS thành:

- *Du lịch dọc theo dòng sông*: Tài nguyên du lịch được khai thác là khung cảnh ven sông. Dòng sông chỉ được sử dụng gián tiếp, về các khía cạnh như hình dạng vật lý của con sông, cảnh quan đẹp, lịch sử dòng sông, hoạt động thương mại trên sông, v.v. Du khách tạo ra nhiều hiệu quả kinh tế mà lại ít tác động trực tiếp đến tính chất dòng chảy.

- *Du lịch trên sông*: có các hoạt động chính dựa trên dòng sông bao gồm chèo thuyền và vượt thác, lướt sóng, vận chuyển, dùng nước sinh hoạt, v.v. Khách du lịch và sông tương tác trực tiếp và qua lại với nhau.

• Điểm DLĐS

Theo Luật Du lịch (2017), “Điểm du lịch là nơi có tài nguyên du lịch được đầu tư, khai thác, phục vụ khách du lịch”.

Điểm tham quan (Tourist attraction) “là một điểm thu hút khách du lịch, nơi khách du lịch tham quan, thường có các giá trị vốn có của nó, hoặc trưng bày các giá trị văn hóa, ý nghĩa lịch sử hoặc được xây dựng, cung cấp các dịch vụ về vui chơi giải trí hoặc mạo hiểm, khám phá, trải nghiệm những điều mới lạ” (Nguyễn Minh Tuệ & Vũ Đình Hòa, 2017).

Dựa trên khái niệm cơ bản về điểm du lịch, có thể xem điểm DLĐS, bao gồm các điểm đến du lịch trên sông và ven sông, là các điểm du lịch có thể tiếp cận bằng đường sông và có những giá trị hấp dẫn du khách. Điểm DLĐS phải gồm những yếu tố sơ cấp đặc thù làm nền tảng thu hút du khách như tài nguyên du lịch (môi trường tự nhiên, sinh thái, truyền thống, văn hóa, v.v...) và gắn với những yếu tố thứ cấp như cơ sở hạ tầng, kỹ thuật, trung tâm vui chơi giải trí được đầu tư hoàn chỉnh.

• Tuyển DLĐS

Tuyển du lịch là phần quan trọng trong phát triển du lịch, có nhiều quan điểm khác nhau về tuyển du lịch.

Theo Nguyễn Minh Tuệ, Vũ Đình Hòa và các cộng sự (2017): “Tuyến du lịch là lộ trình liên kết các điểm du lịch, cơ sở cung cấp dịch vụ du lịch gắn với các tuyến giao thông”.

Như vậy có thể xem tuyến du lịch là sự kết hợp các thành tố cơ bản, gồm điểm du lịch, cơ sở cung cấp dịch vụ du lịch và mạng lưới giao thông. Tuyến du lịch là cơ sở quan trọng để xây dựng các tour du lịch. Tuyến DLĐS có thể được hiểu là lộ trình du lịch kết nối các điểm DLĐS theo đường sông bằng các phương tiện giao thông đường thủy, hoặc kết hợp phương tiện giao thông đường thủy và đường bộ để tiếp cận các tài nguyên DLĐS.

• Sản phẩm DLĐS

Theo Châu Văn Bình (2015), sản phẩm DLĐS là sản phẩm du lịch tổng hợp mà các hoạt động vui chơi giải trí, tham quan, ăn uống, nghỉ dưỡng, vận chuyển gắn liền với thiên nhiên sông nước. Các dịch vụ du lịch được phục vụ ngay trên sông hoặc ven bờ sông. Đặc biệt phát triển sản phẩm DLĐS phải đi đôi với phát triển đời sống kinh tế người dân trong vùng và bảo vệ môi trường sinh thái sông nước.

Như vậy, sản phẩm DLĐS là tập hợp dịch vụ thỏa mãn nhu cầu của khách du lịch dựa trên sự kết hợp của tài nguyên du lịch và các phương tiện phục vụ DLĐS. Sản phẩm DLĐS rất đa dạng và được tồn tại ở nhiều dạng khác nhau, và chỉ được tạo thành khi có dịch vụ du lịch cụ thể và phải có sự phối hợp của nhiều yếu tố khác nhau tạo nên.

Theo Lưu Thanh Đức Hải và Nguyễn Quốc Nghi (2019), sản phẩm DLĐS có thể được chia thành 3 nhóm sản phẩm:

- *Nhóm sản phẩm du lịch tham quan đường sông*: bao gồm các hoạt động tham quan cảnh quan chợ nổi, tham quan vườn trái cây, tham quan thành phố về đêm, tham quan làng nghề và tham quan tìm hiểu di tích lịch sử - văn hóa địa phương.

- *Nhóm sản phẩm du lịch nghỉ dưỡng trên sông*: Du lịch nghỉ dưỡng là loại hình du lịch giúp con người hồi phục sức khỏe, lấy lại tinh thần sau khoảng thời gian dài làm việc mệt mỏi và căng thẳng. Đối tượng của loại hình du lịch này đa phần là những người lớn tuổi có nhu cầu chăm sóc sức khỏe và có khả năng tài chính. Sản phẩm du lịch nghỉ dưỡng trên sông bao gồm các hoạt động cung cấp dịch vụ lưu trú, ăn uống, các dịch vụ bổ sung khác được diễn ra ngay trên sông.

- *Nhóm sản phẩm du lịch mạo hiểm trên sông*: ở nhóm này thì có sự pha trộn, kết hợp giữa ngắm cảnh và tham gia các hoạt động mạo hiểm trên sông sẽ tạo cho du khách sự trải nghiệm đáng nhớ.

3.2. Các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển du lịch đường sông

3.2.1. Các yếu tố tự nhiên và môi trường

Có thể thấy rằng DLĐS trước hết phụ thuộc vào các yếu tố tự nhiên và môi trường của dòng sông với các yếu tố như sau:

Vị trí địa lý của sông là yếu tố tạo điều kiện thuận lợi hoặc khó khăn trong việc thu hút khách du lịch. Vị trí địa lý của sông dễ tiếp cận cảng tạo điều kiện thuận lợi cho khai thác DLĐS. Bên cạnh đó, vị trí của sông nằm ở gần trung tâm du lịch có nhiều thuận lợi trong thu hút khách du lịch hơn so với những sông nằm xa trung tâm.

Tính chất sông và chế độ thủy văn: Đặc điểm địa lý tự nhiên của con sông như chiều dài, chiều rộng, chế độ thủy văn là những yếu tố ảnh hưởng rất lớn đến việc thiết kế sản phẩm và tổ chức các tuyến điểm DLĐS. Dòng sông có chế độ thủy văn ổn định, lượng nước điều hòa quanh năm, nguồn nước sạch sẽ là điều kiện thuận lợi cho phát triển DLĐS. Ngược lại, dòng sông có chế độ thủy văn phức tạp, sự chênh lệch tổng lượng dòng chảy năm lớn sẽ gây khó khăn, thậm chí sẽ có nhiều hậu quả tiêu cực cho việc phát triển DLĐS. Các yếu tố tự nhiên để xác định liệu con sông có đảm bảo đủ điều kiện khai thác DLĐS bao gồm độ sâu, độ rộng, triều cường, cường độ và tốc độ dòng chảy,... Một con sông quá hẹp hoặc quá nông thì khó có thể mang lại trải nghiệm cho du khách về một không gian thoáng đãng, êm đềm của DLĐS. Sông quá hẹp cũng khiến cho việc lưu thông của các chuyến tàu, thuyền du ngoạn trở nên khó khăn hơn khi số lượng thuyền tăng đột biến (Nguyễn Thị Hồng Diệu & Vũ Diệu Ngân, 2014). Tuyến sông khai thác phải đảm bảo cho các loại phương tiện giao thông phục vụ DLĐS có thể hoạt động; độ sâu của mực nước phải đảm bảo đủ để loại tàu có bánh lái thấp vẫn có thể hoạt động được; cường độ dòng chảy phải tương đối ổn định, ít có các dòng xoáy nước nguy hiểm. Ngoài ra, chế độ thủy văn với các mùa nước ngập và nước cạn làm cảnh quan thay đổi vào các thời điểm khác nhau trong năm, tạo ra yếu tố mùa vụ trong DLĐS. Ở một số nơi, mùa nước ngập tạo ra cảnh sắc trù phú với thảm thực vật phát triển và nhiều sản vật, nhưng vào mùa nước cạn thì tàu bè di chuyển cũng bị hạn chế hoặc không thể di chuyển để tham quan (ví dụ như trong các đoạn kênh, rạch nhỏ); còn ở một số nơi ở miền Trung, lũ lụt gây ra nhiều khó khăn và nguy cơ tai nạn trong hoạt động du lịch vào mùa mưa thì khai thác DLĐS sẽ thuận lợi hơn vào mùa khô.

Môi trường nước: Nguồn nước sông để khai thác du lịch phải sạch, không bị ô nhiễm, không bốc mùi hôi thối, không có rác thải gây tắc nghẽn giao thông đường thủy.

Khí hậu và thời tiết: Khí hậu là nhân tố ảnh hưởng trực tiếp tới chế độ nước sông, vì vậy, ảnh hưởng trực tiếp đến việc khai thác các hoạt động DLĐS. Lượng

mưa phong phú thì lượng nước sông sẽ lớn, ngược lại khu vực có lượng mưa nghèo nàn thì lượng nước sông cũng giảm đi, nơi nào có lượng mưa điều hòa thì chế độ nước sông cũng điều hòa. Vào thời gian mùa hè hoặc ở những khu vực khí hậu nóng thì con sông chính là điểm nhấn thu hút khách du lịch vì sông ngòi tạo nên không khí mát mẻ, dễ chịu, mà theo Saeid (2014), thì đặc điểm chính của du lịch sông là gắn liền với nguồn nước mang đặc tính điều hòa không khí và là một trong những môi trường tự nhiên phổ biến nhất để nghỉ dưỡng và giải trí. Cũng như các loại hình du lịch sinh thái khác, DLĐS giúp cho du khách gần gũi với thiên nhiên khi xuôi theo dòng nước cùng với sóng, gió và cảnh quan tự nhiên. Các yếu tố khác như sự bốc hơi làm giảm chế độ nước sông, nhiệt độ không khí làm giảm độ ẩm tương đối và tăng quá trình bốc hơi của con sông, do đó ảnh hưởng đến DLĐS. Các yếu tố khí hậu nguy hiểm như bão, áp thấp nhiệt đới, lũ lụt, hạn hán ảnh hưởng đến con sông và hoạt động DLĐS. Bão lũ, mưa quá nhiều, nắng quá nóng sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến các hoạt động vận chuyển hành khách trên sông. Hạn hán làm cạn kiệt nguồn nước, suy thoái đa dạng sinh học và cản trở tàu thuyền lưu thông. Biến đổi khí hậu gây ra các ảnh hưởng xấu đến phát triển DLĐS như việc gia tăng các hiện tượng thời tiết cực đoan làm ảnh hưởng đến sự an toàn và sức khỏe của du khách, gây thiên tai làm ảnh hưởng đến an toàn giao thông đường thủy; nước biển dâng gây ngập lụt và xâm nhập mặn, từ đó làm giảm chất lượng nguồn nước, mất đa dạng sinh học và giảm thẩm mỹ cảnh quan. Đây là những yếu tố tác động đến môi trường sông nước - một trong những nhân tố chính trong phát triển DLĐS.

Hệ sinh thái ven sông và trên sông: Hệ thống sông ngòi tạo ra các vùng đất ngập trù phú, hệ sinh thái đa dạng. Một số hệ thống sông rất giàu di sản thiên nhiên, đặc biệt là di cư của chim, chim cánh cụt và nhiều cảnh quan thiên nhiên tuyệt đẹp khác nhau. Sinh thái ven sông cũng là mối quan tâm đặc biệt đối với các nhà du lịch sinh thái và du lịch địa lý. Vào các mùa khác nhau, vùng đất ngập nước ngập dọc theo nhiều con sông có phong cảnh đẹp và hệ động thực vật quý hiếm.

3.2.2. Các yếu tố văn hóa xã hội

Tuyến hành trình DLĐS thường kéo dài và đi qua các vùng văn hóa dọc theo dòng sông và những công trình kiến trúc, công trình văn hóa đặc sắc xuất hiện trong lộ trình. Sông ngòi cung cấp nguồn nước bền vững và là trung tâm diễn ra các hoạt động sinh hoạt cộng đồng của con người được xem là “các tuyến giao thông, nguồn thực phẩm và nhiều thời điểm là các địa điểm để tham quan và vui chơi” (Prideaux & Cooper, 2009). Do đó, dọc lưu vực sông thường có khu dân cư đông đúc với nhiều giá trị văn hóa, hoạt động giải trí gắn liền với sông nước.

Sự tham gia của cộng đồng địa phương là một nhân tố quan trọng đối với phát triển du lịch. Theo Luật Du lịch Việt Nam (2017) “Cộng đồng dân cư có trách nhiệm bảo vệ tài nguyên du lịch, bản sắc văn hóa địa phương; giữ gìn an ninh, trật tự, an toàn xã hội, bảo vệ môi trường”. Như vậy có thể thấy cộng đồng dân cư dọc theo dòng sông và các giá trị văn hóa của họ là nguồn tài nguyên cho DLĐS, đồng thời đây cũng là lực lượng lao động trực tiếp cho việc phát triển DLĐS. Do đó, phát triển DLĐS không thể tách rời với sự phát triển của cộng đồng dân cư sinh sống ven sông. Theo Inskeep (1991), DLĐS cũng có thể được sử dụng như là “một giải pháp để phát triển du lịch ở những vùng xa xôi, vùng không phát triển”, hay “mang đến khả năng mở ra cơ hội phát triển du lịch cho các khu vực xa xôi với sức lôi cuốn để thám hiểm và thỏa mãn những nhu cầu đặc biệt của du khách”. Đồng thời, DLĐS cũng trao cơ hội bảo tồn các giá trị tự nhiên, văn hóa - lịch sử đặc trưng dọc con sông.

Việc khuyến khích và đào tạo cho người dân địa phương tham gia trải nghiệm cùng du khách để tăng cảm xúc và bổ sung những thông tin thực tế, mới lạ bên cạnh những thông tin chính thống. Hơn hết, việc chia sẻ lợi ích với cộng đồng địa phương từ hoạt động DLĐS sẽ góp phần hạn chế đáng kể sức ép của cộng đồng lên tài nguyên DLĐS, bảo vệ tài nguyên DLĐS, giữ gìn bản sắc văn hóa địa phương, an ninh, trật tự, an toàn xã hội, môi trường và góp phần nâng cao đời sống vật chất và tinh thần của người dân địa phương.

3.3. Điều kiện phát triển DLĐS

3.3.1. Tài nguyên DLĐS

Tài nguyên du lịch là cơ sở để hình thành hoạt động du lịch, từ đó tạo ra các sản phẩm du lịch. Mỗi con sông chảy qua những khu vực cảnh quan khác nhau, vì vậy DLĐS khai thác đa dạng các nguồn tài nguyên tự nhiên và văn hóa, như dòng chảy sông ngòi, cảnh quan thiên nhiên, cảnh quan văn hóa, các giá trị lịch sử - văn hóa độc đáo của cộng đồng địa phương. Do đó, phát triển DLĐS phải gắn liền với việc tối đa hóa sử dụng tài nguyên du lịch ven sông (Fachrudin & Lubis, 2016).

DLĐS kết hợp nhiều nguồn lực khác nhau từ nguồn nước, cảnh quan thiên nhiên cho tới các giá trị lịch sử và văn hóa độc đáo của cộng đồng địa phương hay thậm chí là những hoạt động nghệ thuật hiện đại (Rahman và cộng sự, 2020), do đó tài nguyên DLĐS cũng được hiểu là tài nguyên du lịch tự nhiên và văn hóa ở cả trên sông ven sông hoặc vùng phụ cận sông mà có khả năng khai thác trực tiếp hoặc gián tiếp cho các hoạt động DLĐS để hình thành sản phẩm DLĐS. Trong đó:

- *Tài nguyên DLĐS tự nhiên* bao gồm cảnh quan thiên nhiên, địa chất, địa mạo, hệ sinh thái ven sông và các yếu tố tự nhiên khác. Hệ thống sông ngòi tạo ra các vùng đất ngập trù phú, hệ sinh thái đa dạng. Một số hệ thống sông rất giàu di sản

thiên nhiên, đặc biệt là di cư của các loài chim và nhiều cảnh quan thiên nhiên đặc sắc. Sinh thái ven sông cũng là mối quan tâm đặc biệt đối với các nhà du lịch sinh thái và du lịch địa lý. Vào các mùa khác nhau, vùng đất ngập nước ngập dọc theo nhiều con sông có phong cảnh đẹp và hệ động thực vật quý hiếm.

- *Tài nguyên DLĐS văn hóa* bao gồm cảnh quan văn hóa ven sông, di tích lịch sử - văn hóa, cách mạng, khảo cổ, kiến trúc, giá trị văn hóa truyền thống, lễ hội, văn nghệ dân gian, giá trị văn hóa, công trình lao động sáng tạo của con người cho mục đích du lịch. Yếu tố địa văn hóa như sông ngòi, kênh rạch nội đô đóng vai trò quan trọng trong lịch sử, gắn bó với đời sống văn hóa của người dân, đặc biệt là các vùng dân cư có truyền thống lâu đời làm nghề nông, tiểu thủ công, chăn nuôi, đánh bắt thủy sản, trồng rừng,..., hình thành nên các làng nghề truyền thống tập trung ven các con sông. Đây là yếu tố tài nguyên du lịch văn hóa quan trọng cấu thành nên sản phẩm DLĐS, là nơi du khách có thể tham gia các hoạt động gắn với đời sống sông nước để có thêm nhiều trải nghiệm văn hóa. Các con sông cung cấp nguồn sản vật dồi dào trực tiếp như cá và thủy sản, vừa là nguồn thực phẩm, lương thực cho con người, vừa mang phong vị đặc trưng cho mỗi con sông, tạo nên đa dạng về ẩm thực và sinh thái nông nghiệp phục vụ cho du lịch, và là tài nguyên du lịch văn hóa hấp dẫn trong mắt khách du lịch trong và ngoài nước. Ngoài ra, những không gian kiến trúc xưa như nhà cổ dọc bến sông, những cây cầu cổ, các bến tàu, di tích, v.v có thể được chuyển chức năng và gắn kết chúng với sản phẩm du lịch. Các lễ hội truyền thống hoặc các hoạt động festival trên sông, giao lưu văn hóa và trình diễn nghệ thuật cũng có rất nhiều tiềm năng thu hút du khách đến tìm hiểu. Đây là những nhân tố cần được chú ý để có thể khai thác được hiệu quả các tài nguyên văn hóa vật thể và phi vật thể. Ví dụ, nhiều cộng đồng dân cư ven sông và một số nền văn hóa có các lễ hội độc đáo gắn với những dòng sông, có tiềm năng để thu hút khách du lịch như lễ Tống gió (Tống phong) ở Nam Bộ, lễ hội đua ghe ngo của người Khmer ở Sóc Trăng, lễ hội sông nước Cửa Lò ở Nghệ An, lễ hội Bà Thu Bồn ở Quảng Nam, lễ hội sông Hương ở Huế, lễ hội thuyền rồng ở Trung Quốc, lễ hội thả đèn hoa đăng Loy Krathong trên sông Mae Nam và sông Chao Phraya hay lễ hội đua thuyền Phichit và lễ Lanna trên sông Nan (Thái Lan),...

3.3.2. Hệ thống kết nối tuyến điểm DLĐS

Hệ thống sông ngòi và kênh rạch đóng vai trò giao thông đường thủy huyết mạch nối liền các địa phương, các tỉnh thành và cả các quốc gia nằm trong cùng lưu vực sông và là điều kiện tiên quyết để hình thành tuyến điểm DLĐS. Các hệ thống sông, kênh rạch dày đặc có giá trị giao thông thủy rất lớn, là tiềm năng để phát triển giao thông vận tải, giao thông công cộng và du lịch. Việc lưu thông đường sông tạo điều kiện cho việc khai thác du lịch trên các tuyến sông này,

giúp vận chuyển hành khách và kết nối các điểm du lịch nổi tiếng trong khu vực. Vai trò này đặc biệt được chú ý trong thời điểm hiện nay do xu hướng phát triển DLĐS liên vùng, tức liên kết các tỉnh, thành phố tiêu điểm du lịch của một quốc gia, thậm chí của nhiều quốc gia liền kề cũng ngày càng thu hút du khách.

Một tuyến DLĐS luôn có sự kết nối với các hoạt động tham quan danh lam thắng cảnh, di tích lịch sử, đền chùa miếu, hoặc tham gia vào các hoạt động du lịch cộng đồng với cư dân địa phương dọc theo sông, hay trải nghiệm các hoạt động giải trí gắn với con sông,... Để làm được điều này, đòi hỏi phải thiết lập:

- Hệ thống các điểm DLĐS được sắp xếp hợp lý dựa trên vị trí địa lý và ý tưởng chủ đạo;

- Hệ thống các trạm dừng chân trên bờ nhằm tạo nên sự phong phú và hấp dẫn cho hành trình DLĐS;

- Hệ thống các cầu tàu, nhà chờ dọc theo bờ sông nhằm kết nối giao thông đường thủy với giao thông đường bộ; Độ tĩnh không của cầu, cống,... cũng phải đạt yêu cầu phù hợp trong khai thác DLĐS để tàu thuyền lưu thông thuận lợi;

- Cảng, bến phục vụ tàu du lịch có điều kiện theo quy định dùng để đón, trả khách du lịch và thực hiện các dịch vụ khác, bao gồm cảng, bến trong đất liền, tại các điểm tham quan du lịch.

3.3.3. Cơ sở hạ tầng và cơ sở vật chất - kỹ thuật

Các yếu tố cơ sở hạ tầng (CSHT) và cơ sở vật chất kỹ thuật (CSVCKT) tạo điều kiện để khai thác những tiềm năng của tài nguyên DLĐS trở thành sản phẩm DLĐS. Sự phát triển DLĐS phụ thuộc rất lớn vào hệ thống CSHT và CSVCKT bởi vì khác với các hoạt động trên bờ, DLĐS phải có các phương tiện kỹ thuật đảm bảo an toàn và thoải mái cho du khách. Nhìn chung, DLĐS cần có:

- Hệ thống điện, nước, thông tin liên lạc phục vụ du lịch;
- Các cơ sở phục vụ ăn uống và lưu trú;
- Các cơ sở thể thao, y tế, nhà vệ sinh, các cơ sở dịch vụ bổ sung khác,...
- Mạng lưới vận tải đường sông;
- Hệ thống bến tàu du lịch;
- Các phương tiện vận chuyển đường sông phục vụ du lịch

Trong đó, các phương tiện vận chuyển phục vụ DLĐS bao gồm nhiều loại hình tàu, thuyền khác nhau phục vụ cho nhiều loại nhu cầu của du khách như:

- Các phương tiện truyền thống như thuyền độc mộc, ghe, xuồng, thuyền thúng,...;
- Các phương tiện cao cấp có giá dịch vụ cao như tàu du lịch (tàu nhà hàng hay tàu khách sạn) hoặc du thuyền, thuyền cánh buồm cao cấp,...;
- Các loại thuyền nhỏ cho những lộ trình ngắn như bè, thuyền kayak, ca-nô hay mô-tô nước,...;
- Các phương tiện vận chuyển đường thủy công cộng khác như phà du lịch, tàu cánh ngầm, tàu cao tốc hay buýt sông (Waterbus hoặc Boat bus),... để phục vụ mục đích di chuyển cơ bản của du khách với giá thành thấp.

Sự đảm bảo về an toàn trên tàu và tại các điểm DLĐS là yếu tố quan trọng cho việc khai thác DLĐS. Tùy theo đặc điểm của từng dòng sông và từng loại hình du lịch mà lựa chọn kiểu phương tiện vận chuyển phù hợp hoặc kết hợp luân phiên giữa những chặng đi bằng thuyền ở những đoạn có độ sâu nước phù hợp và những chặng đi bằng xe ô tô, xe máy trên đường bộ tại những đoạn nước cạn không thuận tiện cho đi thuyền.

3.3.4. Dịch vụ DLĐS

Những loại hình dịch vụ phục vụ DLĐS có thể là dịch vụ vận tải, dịch vụ ăn uống, dịch vụ lưu trú, dịch vụ vui chơi giải trí, dịch vụ tổ chức các hoạt động theo yêu cầu của khách hàng và các dịch vụ bổ sung khác.

- *Dịch vụ vận tải*: Là dịch vụ quan trọng nhất bởi tàu thuyền là phương tiện di chuyển chính khi tham gia vào DLĐS. Tùy thuộc vào địa lý, mà mỗi vùng, mỗi miền hay khu vực có các loại phương tiện giao thông đường thủy khác nhau như xuồng ba lá, thuyền độc mộc, kayak, boatbus (taxi sông ở Thái Lan), gondola (Venice),...

- *Dịch vụ ăn uống*: Dịch vụ ăn uống phục vụ DLĐS phổ biến nhất là các du thuyền nhà hàng nổi, cung cấp trải nghiệm thưởng thức những món ăn đặc sản kết hợp thưởng ngoạn, thư giãn trên thuyền. Ngoài ra, dịch vụ ăn uống cũng có thể được cung cấp dưới hình thức các hàng quán ven sông, hoặc nhà hàng nổi trên sông.

- *Dịch vụ lưu trú*: Dịch vụ lưu trú phục vụ DLĐS có thể được cung cấp bởi hệ thống khách sạn ven sông hoặc những địa điểm dễ tiếp cận DLĐS như bến tàu, cảng,... Đặc biệt, dịch vụ lưu trú đặc trưng nhất của DLĐS là nghỉ dưỡng trên du thuyền được trang bị đầy đủ cơ sở vật chất kỹ thuật như phòng ngủ, quầy bar, nhà hàng, spa trị liệu... Tùy theo mỗi loại tàu và hãng tàu, du khách sẽ được cung cấp các dịch vụ ăn uống, phòng ngủ, tham quan các điểm trong hành trình và có thể được

tham gia các trải nghiệm như: chèo thuyền kayak, chèo đò tham quan mô hình làng chài, câu cá/thủy hải sản, hát karaoke hoặc nằm trên boong tàu thư giãn và ngắm cảnh, ngắm ánh bình minh hay tập dưỡng sinh vào mỗi buổi sáng thức dậy...

- *Dịch vụ vui chơi giải trí*: Ngoài việc cho du khách hòa mình vào những khoảnh khắc yên bình, tĩnh lặng ngắm những cảnh vật thiên nhiên ở hai bên bờ sông, DLĐS chắc chắn sẽ phong phú và đa dạng hơn khi có những hoạt động mang tính giải trí như văn nghệ trên thuyền, câu cá, những điểm dừng chân trên tuyến đường sông như mua sắm quà lưu niệm, tham quan vườn tược, thôn làng, nông trại, cánh đồng,...

- *Dịch vụ bổ sung và tổ chức các hoạt động theo yêu cầu*: Bên cạnh các hoạt động tham quan được các đơn vị lữ hành chủ động tổ chức, cần linh động đáp ứng thêm những hoạt động du khách yêu cầu để làm phong phú hơn sản phẩm cung ứng.

3.3.5. Nguồn nhân lực

Con người là nhân tố quan trọng trong việc phát triển du lịch, quyết định cho sự tăng trưởng kinh tế của một khu vực hay một quốc gia. Trong ngành du lịch nói chung và DLĐS nói riêng, đội ngũ nhân sự phục vụ du lịch bao gồm điều hành du lịch, hướng dẫn viên du lịch, nhân viên phục vụ du lịch và đội ngũ tài công (lái tàu), hướng dẫn viên du lịch tại điểm,...

Trên chuyến hành trình DLĐS, hướng dẫn viên là cầu nối giữa du khách với những giá trị văn hóa, tinh thần tại điểm đến, quảng bá đến du khách những vẻ đẹp cảnh quan, những nếp sống của cư dân vùng sông nước, nhân viên phục vụ du lịch phải vui vẻ, hòa đồng, niềm nở với khách tạo cho họ cảm giác thoải mái, và người dân địa phương là nhân tố hết sức quan trọng để tạo cho khách những ấn tượng đặc biệt về cảm giác yên bình về vùng đất và con người mộc mạc, bình dị, gần gũi, thật thà, chất phác.

4. Kết luận

Bài viết đã tổng quan và hệ thống các khái niệm và một số vấn đề liên quan đến DLĐS và phát triển DLĐS. Để phát triển DLĐS, cần phải có những định hướng và giải pháp khai thác các điều kiện tự nhiên và xã hội phục vụ phát triển DLĐS, cũng như quan tâm phát triển và cải thiện các yếu tố ảnh hưởng đến DLĐS như tài nguyên DLĐS, hệ thống tuyến điểm DLĐS, CSHT và CSVCKT phục vụ DLĐS, dịch vụ DLĐS và nguồn nhân lực phục vụ DLĐS. Những nội dung mang tính lí luận trên đây sẽ là cơ sở để các nhà quản lí nghiên cứu thực tiễn và đề xuất các cơ chế chính sách và giải pháp phát triển DLĐS, góp phần làm phong phú hệ thống sản phẩm du lịch tại Việt Nam.

Tài liệu tham khảo

1. Amnuay-ngerntra, S., & Hideki, S. (2013). Developing river tourism on the upper Mekong: Challenges and opportunities. *European Journal of Business and Social Sciences*, 1(10), 36-51.
2. Bosnic, I. (2012). River tourism in eastern Croatia: Perspectives for development. *Economy of Eastern Croatia Yesterday, Today, Tomorrow*, 1, 216-222.
3. Châu Văn Bình. (2015). Phát triển sản phẩm du lịch đường sông tại Thành Phố Hồ Chí Minh. *Khoa Du Lịch. Hà Nội: Đại Học Khoa Học Xã Hội và Nhân Văn, ĐHQG HN.*
4. Dương Thị Hữu Hiền (2016). *Đề xuất mô hình khai thác tuyến du lịch sông Đồng Nai, tỉnh Đồng Nai.* Luận văn thạc sĩ, ĐH KHXH & NV TP. HCM.
5. Dương Thị Hữu Hiền, Nguyễn Trung Thiệp. (2016). *Đa dạng hóa sản phẩm du lịch đường sông từ các sự kiện du lịch (bài học kinh nghiệm của Hàn Quốc áp dụng cho du lịch đường sông tại thành phố Biên Hòa, Đồng Nai.*
6. Eslamian, S. (2014). *Handbook of engineering hydrology: environmental hydrology and water management.* CRC press.
7. Fachrudin, H. T., & Lubis, M. D. (2016). Planning for the riverside area as water tourism destination to improve quality of life for local residents, case study: Batuan-Sikambang River, Medan, Indonesia. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 234, 434-441.
8. Inskip, E. (1994). *National and regional tourism planning: methodologies and case studies.* Routledge.
9. Leopold, Luna B, & O'Brien Marchand, M. (1968). On the quantitative inventory of the riverscape. *Water Resources Research*, 4(4), 709-717.
10. Leopold, Luna Bergere. (1969). Quantitative comparison of some aesthetic factors among rivers (Vol. 620). US Geological Survey.
11. Luật Du lịch, (2017).
12. Lưu Thanh Đức Hải (2019). *Báo cáo tổng hợp kết quả khoa học công nghệ đề án: Phát triển du lịch đường sông TP Cần Thơ.* Viện KTXH TP Cần Thơ.
13. Lưu Thanh Đức Hải, Nguyễn Quốc Nghi (2019). *Định hướng phát triển sản phẩm du lịch đường sông Thành phố Cần Thơ - tiếp cận từ nhu cầu du lịch.* Tạp chí Khoa học Trường Đại học Cần Thơ. Số 04 70/2019, p.44 - p.49.

14. Nasarudin, M. H. M., & Bahar, A. M. A. (2013). River Tourism: A Potential in Pergau River, Jeli, Kelantan. *Journal of Tourism, Hospitality and Sports-An Open Access International Journal*, 1.
15. Nguyễn Minh Tuệ, Vũ Đình Hòa (2017). Địa lý du lịch Việt Nam
16. Nguyễn Quốc Nghi, Lê Thị Diệu Hiền (2015). *Giải pháp phát triển du lịch sông nước ở ĐBSCL*, Tạp chí Khoa học & Công nghệ An Giang, số 2/2015.
17. Nguyễn Thị Hồng Diệu, & Vũ Diệu Ngân. (2014). Xu hướng phát triển du lịch sông nước, cơ hội phát triển du lịch trên sông Cổ Cò. *Tạp Chí Phát Triển Kinh Tế - Xã Hội Đà Nẵng*, 50, 11-16.
18. Nguyễn Thị Hồng, & Nguyễn Kim Hồng. (2019). Đánh giá điểm tài nguyên du lịch theo định hướng khai thác du lịch đường sông trên sông Hàn, Cổ Cò và Cẩm Lệ ở thành phố Đà Nẵng. *Tạp Chí Khoa Học*, 16(5), 108.
19. Nguyễn Thị Hồng, Nguyễn Kim Hồng, & Trương Phước Minh. (2022). Sự hài lòng của khách du lịch với hoạt động du lịch đường sông ở tuyến Sông Hàn, Thành phố Đà Nẵng. *Tạp Chí Khoa Học*, 19(1), 159.
20. Nguyễn Thị Hồng. (2020). Đánh giá khả năng phát triển du lịch đường sông của hệ thống sông ngòi ở Thành phố Đà Nẵng. *Tạp Chí Khoa Học*, 17(6), 1100.
21. Prideaux, B., & Cooper, M. (2009). *River tourism*. Cabi.
22. Saeid E. et al (2014). *Handbook of Engineering Hydrology: Environmental Hydrology and Water Management*. CRC Press. p.401 - p.418
23. Steinbach, J. (1995). River related tourism in Europe—an overview. *GeoJournal*, 35(4), 443-458.
24. Van Balen, M., Dooms, M., & Haezendonck, E. (2014). River tourism development: The case of the port of Brussels. *Research in Transportation Business & Management*, 13, 71-79.
25. World Tourism Organization. (2016). *Mekong River-based Tourism Product Development*. UNWTO. <https://doi.org/https://doi.org/10.18111/9789284418015>
26. Zuhairi, S. N. A., Rahman, N. H. A., Abas, S. A., Sawari, S. S. M., Latif, S. A. A., & Wirakusuma, R. M. (2021). Readiness and participation of local community for river-based tourism development in Sabak Awor, Muar, Johor. In *Promoting Creative Tourism: Current Issues in Tourism Research* (pp. 48-55). Routledge.

PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG BỀN VỮNG Ở VIỆT NAM

- NHÌN TỪ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ

TS. Vũ Nam

*Khoa Du lịch & Khách sạn,
Trường Đại học Kinh tế Quốc dân*

Lê Thu Trang

Tổ chức HELVETAS Swiss Intercooperation tại Việt Nam

Mở đầu: Việt Nam sở hữu hệ thống sông ngòi và kênh rạch dày đặc, nguồn tài nguyên du lịch tự nhiên gắn liền với cảnh quan, hệ sinh thái sông, hồ khá đa dạng, rất thuận lợi để phát triển du lịch đường sông. Việc khai thác, phát triển hiệu quả các sản phẩm du lịch gắn với hệ thống đường sông sẽ góp phần đa dạng hóa sản phẩm du lịch, giúp ngành du lịch Việt Nam trở nên năng động và mạnh mẽ hơn. Tuy nhiên, du lịch đường sông tại Việt Nam phát triển còn chưa tương xứng với tiềm năng sẵn có, mặc dù thời gian gần đây nhiều địa phương đã chú trọng khai thác tiềm năng du lịch đường sông. Bài viết này sẽ khái quát khái niệm và vai trò của du lịch đường sông, trình bày kinh nghiệm phát triển du lịch đường sông trên thế giới trước khi đưa ra một số giải pháp thúc đẩy phát triển sản phẩm du lịch còn khá mới này tại Việt Nam.

Từ khóa: Du lịch đường sông, du lịch Venice, Italy, sông Chao Phraya, Thái Lan

Abstract: Vietnam possesses a dense system of rivers and canals, along with natural tourism resources linked to diverse river and lake ecosystems, which are favorable for the development of river-based tourism. Effectively exploiting and developing tourism products associated with the river system will contribute to diversifying tourism products, making Vietnam's tourism industry more dynamic and robust. However, river-based tourism in Vietnam has not yet developed commensurately with its potential, despite the recent focus of numerous provinces on exploiting river-based tourism. This article will outline the concept and role of river-based tourism, present the insights and experiences of river-based tourism development worldwide, and propose several solutions to promote the development of this relatively new tourism product in Vietnam.

Keywords: River-based tourism, Venice tourism, Italy, Chao Phraya River, Thailand

1. Đặt vấn đề

Du lịch đường sông xuất phát từ khái niệm trong tiếng Anh là river tourism hay river-based tourism. Hình thức du lịch này đã được khai thác từ lâu trên thế giới, nhưng việc nghiên cứu về loại hình du lịch này còn rất hạn chế. Một số công trình nghiên cứu đã bước đầu đưa ra định nghĩa về du lịch đường sông. E. Inskeep (2012) dựa trên quan điểm truyền thống cho rằng: “Du lịch đường sông là việc đi lại bằng thuyền, chèo thuyền trên các dòng sông, các kênh đào và du thuyền”. Theo định nghĩa này, du lịch đường sông được tiếp cận ở phương diện hẹp, tức là chỉ bao gồm các hoạt động giải trí đi lại trên sông như là chèo thuyền và du thuyền. Theo Irena Bosnić (2012): “Du lịch đường sông hàm ý các hoạt động du lịch trên các con sông và khu vực dọc bờ sông, các hoạt động riêng hoặc thuyền khác cho sự giải trí, nghỉ dưỡng, thể thao trong khi các tàu nhỏ neo hay đi lại trên sông”. Định nghĩa khác theo quan điểm châu Âu cho rằng: “Du lịch đường sông là một loại hình du lịch mà trong đó chúng ta dùng thuyền, cano để di chuyển trên những con sông, những con kênh, con rạch nhỏ; thưởng thức những phong cảnh đẹp trên sông, gặp gỡ những người dân sống ở đây, trò chuyện với họ để có thể cảm nhận được cuộc sống của họ; tìm hiểu nền kinh tế xã hội của những quốc gia và những vấn đề về môi trường sinh thái mà hằng ngày vẫn liên quan đến cuộc sống của ta”. Theo quan điểm của nhóm tác giả ở trường đại học Nicolaus Copernicus, viện nghiên cứu sinh thái và địa chất Phần Lan (2007): “Du lịch đường sông là một phần của du lịch sinh thái và liên kết với liên khu kinh tế của vùng đó. Du lịch kết hợp với bảo vệ môi trường sinh thái trên các con sông, kênh rạch, điều chỉnh tốc độ dòng chảy, đồng thời phát triển kinh tế dọc bờ sông. Đầu tư phát triển cung cấp những dịch vụ du lịch xuất phát từ đời sống xã hội, thắng cảnh từ văn hóa của địa phương”.

Từ các khái niệm trên, có thể hiểu sản phẩm du lịch đường sông là sản phẩm du lịch tổng hợp mà các hoạt động vui chơi giải trí, tham quan, ăn uống, nghỉ dưỡng, vận chuyển gắn liền với thiên nhiên sông nước. Các dịch vụ du lịch được phục vụ ngay trên sông hoặc ven bờ sông. Đặc biệt phát triển sản phẩm du lịch đường sông phải đi đôi với phát triển đời sống kinh tế người dân trong vùng và bảo vệ môi trường sinh thái sông nước. Cũng phải nhấn mạnh rằng sản phẩm du lịch đường sông trước hết là sản phẩm du lịch tổng hợp, bởi nó là sự kết hợp của nhiều yếu tố du lịch cấu tạo nên như: cơ sở hạ tầng, vật chất kỹ thuật, các điểm du lịch, các dịch vụ du lịch.

Du lịch đường sông đóng vai trò tích cực, quan trọng. Trước hết, sản phẩm du lịch đường sông mang lại cho du khách nhiều điều thú vị, nhất là đối với những du

khách thích khám phá nét văn hóa của dân cư hai bên bờ sông hay cũng như những loại hình nghệ thuật đặc trưng của vùng sông nước. Các sản phẩm của loại hình du lịch này còn mang lại cảm giác gần gũi quê hương, thư giãn cùng với những món ăn được phục vụ trên những du thuyền sang trọng. Thêm vào đó, chúng mang lại lợi ích kinh tế khá cao cho những đơn vị tham gia tổ chức và cả người dân hai bên bờ sông. Sản phẩm du lịch đường sông không những mang lợi ích cho nền kinh tế đất nước mà còn quảng bá thu hút du khách trong và ngoài nước, góp phần đa dạng hóa sản phẩm du lịch và giải quyết được bài toán quá tải cho du lịch đường bộ.

Trên thế giới đã có nhiều nghiên cứu hoặc hướng dẫn về phát triển du lịch đường sông, có thể kể đến như: Phát triển sản phẩm du lịch sông Mê Công (Mekong River-based Tourism Product Development) (2015) của UNWTO; Phát triển tài nguyên nước và du lịch trên lãnh thổ Công viên địa chất Estrela: Ý nghĩa và đóng góp của bãi bồi trong việc đánh giá điểm đến của Gonçalo Fernandes, Emanuel de Castro và Hugo Gomes (2020), Du lịch trên những dòng sông châu Âu và tính bền vững của Peter Jones và Daphne Comfort (2016), Trải nghiệm du lịch, thể thao, thư giãn và giải trí dưới nước của Gayle Jennings (2007), Du lịch hồ: một cách tiếp cận tổng hợp với hệ thống du lịch hồ nước của Colin Michael Hall (2006),...

Tại Việt Nam, tuy không nhiều nhưng đã có một số công trình nghiên cứu về du lịch đường sông như Phát triển sản phẩm du lịch đường sông tại Thành phố Hồ Chí Minh của Châu Văn Bình (2015), Đánh giá cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật phục vụ phát triển du lịch đường sông ở thành phố Đà Nẵng của Nguyễn Thị Hồng (2018), Tiềm năng và thực trạng phát triển loại hình du lịch đường sông tại Thành phố Hồ Chí Minh của Nguyễn Thị Mỹ Xuyên (2012).

2. Kinh nghiệm phát triển du lịch đường sông một số quốc gia trên thế giới

Trên thế giới, nhiều nước đã và đang phát triển du lịch đường sông thành công như Thụy Sĩ, Pháp, Úc, Thụy Điển, Italy, Trung Quốc, Thái Lan... Nổi bật trong đó là du lịch đường sông tại thành phố Venice, Italy và Bangkok, Thái Lan.

2.1. Kinh nghiệm tại Venice, Italy

Thành phố Venice hay còn được mệnh danh là thủ phủ của vùng Veneto và Venezia thuộc Đông Bắc Italy. Venice được hình thành từ hơn 100 đảo nhỏ, chia cắt nhau bởi hệ thống kênh đào và kết nối với nhau bằng những cây cầu bắc ngang. Đây còn được biết đến với nhiều cái tên đầy thân thuộc như *Thành phố kênh đào*, *Thành phố nổi*, *Serenissima*, *Nữ hoàng của biển Adriatic*, *Thành phố nước*, *Thành phố của những cây cầu*,... Hàng năm, vẻ lãng mạn của những cây cầu, con kênh tại đây đã thu hút hàng triệu du khách khắp nơi trên thế giới.

Du lịch sông nước tại Venice là một sản phẩm du lịch độc đáo, tận dụng hệ thống kênh và sông nước của thành phố. Tại đây, hệ thống cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật của du lịch đường sông được xây dựng hoàn thiện, mang phong cách đặc trưng sông nước và văn hóa địa phương tạo nên sự hấp dẫn đối với du khách. Hệ thống kênh đào của Venice không chỉ là phương tiện giao thông, nó còn là trung tâm đời sống xã hội và văn hóa, phản ánh rõ nét lịch sử và truyền thống của thành phố.

Sản phẩm chính là trải nghiệm du thuyền trên gondola hoặc Vaporettos khám phá các kênh trong khu vực Venice. Thuyền gondola là phương tiện truyền thống của thành phố song vẫn giữ được vẻ đẹp thanh lịch, giúp du khách chiêm ngưỡng thành phố từ một góc độ độc đáo và có trải nghiệm lãng mạn khi đi qua các kênh đào. Bên cạnh đó, Vaporettos hay taxi nước là phương tiện phổ biến khác giúp người dân địa phương và du khách dễ dàng di chuyển giữa các địa điểm trên sông mà vẫn có thể tận hưởng quang cảnh tuyệt đẹp của thành phố.

Đây có thể coi là một viên ngọc độc đáo nơi lịch sử và văn hóa hàng nghìn năm đan xen với nhau. Bằng các con thuyền *gondola*, du khách có thể tham quan những địa danh đặc biệt tại Venice như Nhà thờ Chiesa del Santissimo Redentore, Vương cung thánh đường Santa Maria della Salute, Bảo tàng Nghệ thuật đương đại Punta della Dogana, Cung điện Doge - một kiệt tác của kiến trúc Gothic Venice. Ở mỗi khúc của cửa kênh, du khách có thể chiêm ngưỡng những cung điện lộng lẫy và những cây cầu lịch sử như Cầu Rialto.

Thông qua du lịch trên sông, du khách còn được tham quan kho báu nghệ thuật của thành phố, điển hình là Bảo tàng Peggy Guggenheim - một trong những bảo tàng hàng đầu của châu Âu dành cho nghệ thuật hiện đại. Ngoài ra, du khách yêu thích điện ảnh cũng có thể tham quan rạp chiếu phim Palazzo del lịch sử tại đảo Lido - nơi tổ chức Liên hoan phim quốc tế Venice. Những điểm đến kể trên khiến Venice có thêm sức hút văn hóa đối với du khách khắp nơi trên thế giới.

Các tour du lịch được thiết kế để đưa du khách đến nhiều nơi bày bán sản phẩm du lịch nổi tiếng, truyền thống của địa phương như xưởng thổi thủy tinh - nơi du khách có thể xem các nghệ nhân tạo ra tác phẩm độc đáo. *Sản phẩm tại đây thường là các sản phẩm thủ công, lâu đời như ren Burano và thủy tinh Murano.* Thêm vào đó, du lịch sông nước ở thành phố này còn được gắn với một số lễ hội thú vị, đa dạng mang đậm nét truyền thống văn hóa của Italy và màu sắc quý tộc, tiêu biểu là lễ hội đua thuyền quý tộc Regata Storica. Trong lễ hội Regata Storica, những người tham gia sẽ mặc các bộ trang phục cổ xưa của thế kỷ 16, ngồi trên những chiếc thuyền thuyền đua rực rỡ màu sắc với cờ hoa, và nhiều phụ kiện trang trí khác như tượng

Đức mẹ, tượng rồng... chèo qua cây cầu Rialto tại Grand Canal đến tu viện Santa Chiara và cán đích tại Ca' Foscari.

Nhờ vào sự độc đáo của các con kênh ở Venice cùng với nhu cầu du lịch cao của du khách, giá cả nơi đây cao hơn so với các điểm đến du lịch khác. Trung bình, một chuyến gondola tối đa cho 5 người trong 30 phút có giá là 90 euro vào ban ngày, trong khi vào buổi tối con số sẽ tăng lên 110 euro. Giá vé gondola ở Venice được quản lý và điều chỉnh bởi các cơ quan chức năng như Ủy Ban Đô thị Venice (Comune di Venezia) để đảm bảo công bằng và ngăn chặn việc tăng giá không hợp lý. Các thông tin này cũng được cập nhật hàng năm. Ngoài ra, các yếu tố như thời gian di chuyển, số lượng hành khách, dịch vụ kèm theo và mùa du lịch và thời gian trong ngày cũng sẽ ảnh hưởng đến giá cả.

Du khách có thể mua Thẻ Venezia Unica để có được giá cả hợp lý hơn. Thẻ Venezia Unica được cơ quan du lịch Venice phát hành, cho phép du khách vào cửa miễn phí các điểm tham quan khác nhau, chẳng hạn như Cung điện Doge, TCa'Pesaro, Ca'Rezzonico và tất cả các bảo tàng hoặc các điểm tham quan do Fondazione Musei Civici di Venezia (cơ quan quản lý và phát triển di sản văn hóa và nghệ thuật của Venice) quản lý nói chung. Chiếu thẻ này còn giúp du khách tận hưởng những lợi ích giảm giá lớn khác khi tham gia vào sự kiện, lễ hội lớn hay các hoạt động mua sắm, vui chơi và ăn uống. Du khách có thể dễ dàng mua thẻ tại các Văn phòng thông tin du lịch trải dài khắp Venice.

Thành phố sử dụng các kênh quảng bá khác nhau, chủ yếu là trang web du lịch chính thức của Ủy Ban Đô thị Venice và Văn phòng Du lịch Thành phố Venice cùng với thông qua các đại lý du lịch lớn để tiếp cận được với nhiều du khách cũng như cung cấp thông tin cập nhật, chính xác cho những người tham quan với thành phố xinh đẹp này.

Ngoài ra, để thuận tiện hơn trong việc định hướng và quản lý, các dịch vụ vận chuyển ở đây bao gồm di chuyển sân bay, di chuyển giữa các vùng hay di chuyển du lịch trên sông sẽ được cung cấp bởi các công ty lớn như ACTV, AVM hay Alilaguna. Một số công ty du lịch lớn khác, như Hellovenezia, sẽ cung cấp trọn gói dịch vụ từ di chuyển đến ngắm cảnh, ăn uống,... thuận tiện hơn cho du khách.

Venice đã và đang đưa yếu tố bền vững vào trong quy hoạch du lịch của thành phố. Từ cuối tháng 4/2024, Venice áp dụng chính sách thu phí tham quan trong ngày đối với du khách, một giải pháp nhằm giảm bớt áp lực vì quá đông du khách ghé thăm điểm đến đã quá nổi tiếng trên thế giới. Trước đó, vào năm 2021, thành phố Venice cũng đã áp đặt lệnh cấm đối với các tàu du lịch lớn thường thu hút hàng nghìn người đi lại trong ngày, định tuyến lại các chuyến tàu. Venice cũng áp dụng

nhieu sáng kiến du lịch bền vững mới như “Dòng chảy chậm Veneto” - “Slow Flow Veneto Waterways Experience”, “Fishing tourism” - Du lịch câu cá hay đưa ra cách chiến dịch như #EnjoyRespectVenezia để khuyến khích du khách khám phá, tận hưởng Venice chậm hơn và hòa hợp với cuộc sống bản địa nơi đây.

2.2. Kinh nghiệm tại Bangkok, Thái Lan

Sông Chao Phraya đóng vai trò quan trọng trong lịch sử, văn hóa và đời sống của người dân Thái Lan. Từ thời cổ đại, con sông này đã là tuyến đường giao thông quan trọng, kết nối các khu vực khác nhau và thúc đẩy giao thương buôn bán. Sông Chao Phraya gắn liền với nhiều lễ hội và nghi lễ truyền thống của Thái Lan.

Dòng sông Chao Phraya uốn lượn qua nhiều tỉnh thành tại Thái Lan như: Bangkok, Uthai Thani, Ang Thong, Singburi, Sawan, Nonthaburi, Chainat,... Trong số đó thì nổi tiếng nhất là khúc sông chảy qua Bangkok, vì nơi đây ngoài sông Chao Phraya còn có hệ thống kênh rạch dày đặc, tạo nên một mạng lưới giao thông thủy độc đáo. Vì vậy, có thể nói rằng du lịch trên sông Chao Phraya ở Bangkok là một trải nghiệm hấp dẫn của mỗi du khách khi đến với xứ sở Chùa Vàng.

Du khách có thể tham gia nhiều hoạt động thú vị như đi thuyền dọc sông, trải nghiệm du thuyền trên sông, tham quan các địa điểm lịch sử, văn hóa, mua sắm tại các khu chợ ven sông, thưởng thức ẩm thực Thái Lan đặc sắc, cho cá ăn khi dạo sông Chao Phraya, hòa mình vào các điệu múa truyền thống Thái Lan... Ngồi trên thuyền du khách sẽ được các hướng dẫn viên giải thích, thông tin về lịch sử, văn hóa và kiến trúc nơi đây. Cùng với đó là chiêm ngưỡng và ghé thăm nhiều công trình kiến trúc ở hai bên bờ sông là Đền Wat Arun, Wat Phra Kaew, cung điện Hoàng gia, pháo đài Phra Sumen, cầu Rama VIII hay Asiatique the Riverfront - một khu vực tổ hợp giải trí với đầy đủ các dịch vụ mua sắm, nhà hàng, quán bar và rạp chiếu phim.

Thời điểm lý tưởng nhất để du ngoạn trên dòng sông huyền thoại này là từ tháng 11 đến tháng 2. Lúc này là mùa khô ở Thái Lan nên đến bầu không khí mát mẻ và khô ráo, thuận lợi cho việc tham quan và trải nghiệm các hoạt động ngoài trời. Du khách sẽ được chiêm ngưỡng cảnh đẹp sông nước thơ mộng, các công trình kiến trúc tráng lệ và hòa mình vào không khí náo nhiệt của các lễ hội đặc sắc. Đặc biệt, đây là mùa diễn ra nhiều lễ hội lớn như Loy Krathong và Tết Nguyên Đán. Do đó, du khách được khám phá văn hóa Thái Lan, hòa mình vào không khí lễ hội sôi động và thưởng thức những màn trình diễn đặc sắc.

Các phương tiện phổ biến để du ngoạn tại sông Chao Phraya khá đa dạng bao gồm tàu du lịch, thuyền công cộng, phà và taxi sông. Tàu du lịch có nhiều loại, từ

sang trọng đến bình dân. Trong khi thuyền công cộng, phà phổ biến và rẻ hơn, taxi sông đắt đỏ hơn, đồng thời, loại phương tiện này cũng nhanh và thoải mái hơn.

Cũng như những sản phẩm du lịch đường sông khác, giá cả của du lịch sông Chao Phraya sẽ phụ thuộc vào loại hình tour và dịch vụ đi kèm. Ngoài ra, chi phí vận hành du thuyền, hướng dẫn viên, tiện nghi và thời gian tour,.. cũng là những yếu tố ảnh hưởng đến giá sản phẩm du lịch nơi đây.

Đầu tiên có thể kể đến thuyền công cộng, bao gồm 5 tuyến chính là thuyền bản địa, thuyền vàng, thuyền xanh dương, thuyền cam, thuyền xanh chuối, rất thuận tiện phục vụ cho việc đi lại của người dân. Giá cho một lần đi thuyền công cộng kéo dài 21km này là khoảng 10.000 VNĐ.

Một loại hình khác là đi thuyền “hop on hop off” không giới hạn suốt cả ngày lẫn đêm. Ngoài việc có thể tận hưởng cảnh quan tuyệt vời dọc theo con sông huyết mạch của Bangkok, khách du lịch còn có thể lên, xuống thuyền tại bất kỳ bến tàu nào theo lịch trình cá nhân mà không lãng phí thời gian. Ngoài ra, với loại hình này, du khách có thể chọn ngồi ở boong trên cùng ngoài trời hoặc ngồi ở tầng một để ngắm nhìn khung cảnh trên con sông chính của Thái Lan. Chuyến đi này có giá khá hợp lý, khoảng 110.000 VNĐ cho vé một ngày.

Với những du thuyền sang trọng, cấp cao hơn như Chao Phraya Princess, White Orchid, The Chao Phraya Cruise, Saffron Cruise, River Star Princess,.. sẽ có giá đắt đỏ hơn, khoảng 600.000 - 1.200.000 VNĐ cho một chuyến đi 2 tiếng đã bao gồm bữa tối theo hình thức tự chọn. Nhìn chung, những du thuyền này cũng mang đến nhiều dịch vụ đi kèm như ẩm thực chất lượng, đa dạng với các món ăn từ Á tới Âu, giao lưu âm nhạc truyền thống cũng như tổ chức các bữa tiệc disco hiện đại sôi động. Sang trọng, đẳng cấp nhất trong du lịch trên sông Chao Phraya là hình thức đi du thuyền riêng. Hình thức này sẽ có giá cao nhất trong các loại, khoảng hơn 40.000.000 VNĐ cho nhóm từ 1-20 người và sẽ tăng lên phụ thuộc vào số lượng thực tế.

Về quản lý du lịch bền vững, các công ty lữ hành đảm bảo du lịch bền vững không chỉ ở khía cạnh môi trường mà còn trên lĩnh vực văn hóa và xã hội. Đề ra những chính sách giới hạn du khách trên tàu dựa trên sức chứa, cung cấp thông tin chính xác, cập nhật nhất cho du khách. Quan trọng hơn cả là các công ty lữ hành xem xét kỹ lưỡng các hoạt động kinh doanh của mình, không làm ảnh hưởng xấu đến môi trường và xã hội. Cuối cùng, đảm bảo sự tham gia của người dân địa phương vào các hoạt động du lịch để tăng doanh thu cho cộng đồng.

Cơ quan quản lý sử dụng nhiều trang web du lịch, nền tảng mạng xã hội, sự kiện xúc tiến du lịch và liên kết với các đại lý du lịch để tiếp thị, quảng bá du lịch sông Chao Phraya. Tổng cục Du lịch Thái Lan là trang web chính thức của cơ quan

Du lịch Thái Lan, thường xuyên cập nhật và cung cấp các thông tin chung đến du lịch sông Chao Phraya. Cơ quan này cũng tích cực sử dụng mạng xã hội - kết hợp với sự quảng bá của người nổi tiếng, để đưa hình ảnh của dòng sông này đến với nhiều du khách hơn. Đặc biệt, các công ty du lịch quốc tế lớn và địa phương như Traveloka, Bangkok River Cruise, Viator, Thai River Cruise và Asia World Enterprise rất tích cực trong việc cung cấp thông tin chi tiết về các tour, hoạt động, điểm đến và giá cả và trải nghiệm của du lịch sông Chao Phraya, giúp du khách dễ dàng tiếp cận thông tin và xử lý tình huống khi phát sinh.

3. Một số kinh nghiệm cho phát triển du lịch đường sông ở Việt Nam

Như đã đề cập ở trên, Việt Nam có nhiều tiềm năng để phát triển du lịch đường sông. Những năm gần đây, nhiều địa phương trên khắp cả nước đã tập trung khai thác và xây dựng các sản phẩm du lịch đường sông như Thành phố Hồ Chí Minh, Huế, Thanh Hóa, Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Quảng Bình,... Nhiều địa phương đã ban hành “Quy hoạch phát triển các điểm, tuyến du lịch đường sông” hay tích cực tổ chức các lễ hội sông nước, phát triển thêm nhiều sản phẩm chất lượng, đa dạng khác. Tuy nhiên, giá trị sông nước trong thời gian qua vẫn chưa được phát huy hiệu quả, chưa được quy hoạch, khai thác đúng tầm. Căn cứ trên trên một số kinh nghiệm của quốc tế trong việc phát triển du lịch bền vững và du lịch đường sông, một số gợi ý cho phát triển du lịch đường sông ở Việt Nam được đề xuất như sau:

Trước hết, cần xây dựng đề án phát triển du lịch đường sông Việt Nam. Việc triển khai đề án này cần có sự chỉ đạo và vào cuộc từ các cơ quan quản lý nhà nước ở Trung ương như Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch, Cục Du lịch Quốc gia Việt Nam, Bộ Giao thông Vận tải cùng các doanh nghiệp và các chuyên gia du lịch có kinh nghiệm trong việc phát triển du lịch đường sông. Đề án cần xác định rõ định hướng cho việc phát triển dịch vụ đường sông; có cơ chế chính sách nhằm khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư phát triển loại hình dịch vụ này. Đặc biệt phải quan tâm đến các yếu tố: môi trường sinh thái, cảnh quan hai bên bờ sông, hiệu quả kinh tế của người dân địa phương, khả năng tiếp nhận của cơ sở hạ tầng và phương tiện vận chuyển. Ngoài ra, việc bố trí khu đất đủ rộng và hợp lý để làm bến bãi, cầu tàu, quầy bán vé và điểm đón tiếp khách, bởi đây là nơi tạo cảm giác đầu tiên của du khách khi đến với vùng sông nước này cho nên cần phải được chú trọng đầu tư. Bên cạnh đó, cần phải bố trí hài hòa khuôn viên cây xanh tại nơi đón khách nhằm tạo cảm giác thân thiện trước khi xuất bến hành trình tour.

Thứ hai, cần nâng cao chất lượng dịch vụ du lịch để hoàn thiện sản phẩm du lịch đường sông. Phát triển sản phẩm du lịch đường sông hiện nay không nên chỉ chú trọng đến phát triển về quy mô, số lượng các doanh nghiệp kinh doanh

du lịch, dịch vụ du lịch đường sông, số lượng khách du lịch trong nước và quốc tế, mà chuyển trọng tâm sang chất lượng của loại hình du lịch này. Khi phát triển sản phẩm du lịch đường sông cần có những nghiên cứu cơ bản về những tuyến sông, kênh khi đưa vào khai thác phục vụ khách du lịch. Ngoài ra, cần khai thác tốt du lịch nghỉ dưỡng, du lịch văn hóa, du lịch sinh thái và nhiều sản phẩm du lịch khác nhau cho nhiều đối tượng du khách.

Thứ ba, đẩy mạnh công tác đào tạo nhân lực đặc biệt là các cấp quản lý, đây là đầu tàu để định hướng và đưa sản phẩm du lịch đường sông phát triển. Thường xuyên mở các lớp tập huấn và nâng cao nhận thức đối với nhân viên phục vụ trực tiếp trên các tàu du lịch. Đồng thời có những biện pháp tuyên truyền trong việc bảo vệ môi trường sinh thái cho du khách và người dân địa phương. Bên cạnh đó, khả năng ngoại ngữ cũng cần phải chú trọng vì du khách có cả người nước ngoài.

Thứ tư, cần tăng cường công tác xúc tiến và quảng bá sản phẩm du lịch đường sông trên các phương tiện thông tin đại chúng, bao gồm báo chí, truyền hình, mạng xã hội và các trang web chuyên về du lịch. Đồng thời, cần tham gia và tổ chức các hội chợ du lịch quốc tế để giới thiệu và quảng bá sản phẩm du lịch đường sông đến với du khách quốc tế, từ đó mở rộng thị trường và nâng cao nhận thức về tiềm năng du lịch của địa phương.

Thứ năm, thực hiện nghiêm chỉnh các công tác bảo đảm an toàn cho du khách khi tham gia hoạt động du lịch đường sông vì du lịch đường sông là loại hình du lịch có độ nguy hiểm cao, vì thế để đảm bảo an toàn cho du khách cần phải có những biện pháp hết sức khẩn trương. Điều đầu tiên là phương tiện vận chuyển phải tốt, đáp ứng được những yêu cầu kỹ thuật khi vận chuyển hành khách trên sông. Nhân viên phục vụ trên tàu phải có bằng cấp, nghiệp vụ chuyên môn với chức danh tương đương; phải tham gia các lớp tập huấn về phòng cháy chữa cháy, nghiệp vụ cứu nạn cứu hộ, có giấy chứng nhận của cơ quan tập huấn.

Cuối cùng, cần chú trọng yếu tố bền vững xuyên suốt trong quá trình phát triển sản phẩm du lịch đường sông để thỏa mãn các nhu cầu du lịch của thị trường, đem lại hiệu quả kinh tế, xã hội lớn cho điểm đến mà không làm suy giảm quá nhiều chất lượng của tài nguyên và môi trường trong tương lai. Về quản lý nước thải, có thể áp dụng hệ thống xử lý và tiêu hủy chất thải tiên tiến mà không làm ô nhiễm kênh rạch, như sử dụng vi sinh vật mà hiện đang áp dụng tại thành phố Venice. Thêm vào đó, các doanh nghiệp cần tập trung vào một hoạt động cụ thể như cải thiện dịch vụ giải trí và an toàn trên tàu, đưa ra mức giá đa dạng - phù hợp với nhiều phân khúc khách, cung cấp nhiều hình thức thanh toán và đặt chỗ, đảm bảo thuận tiện, đúng giờ và duy trì chất lượng dịch vụ cao.

Ngoài ra, sự hợp tác giữa các bên liên quan như nhà nước, doanh nghiệp, và cộng đồng địa phương đóng vai trò vô cùng quan trọng trong việc bảo vệ môi trường và quảng bá, giới thiệu giá trị văn hóa và lịch sử của các điểm đến. Để bảo đảm được yêu cầu này, phát triển sản phẩm du lịch đường sông phải tuân thủ các nguyên tắc bao gồm (i) Nguyên tắc phát triển hệ thống, (ii) Nguyên tắc kinh tế thị trường và (iii) Nguyên tắc bền vững môi trường (bao gồm cả môi trường tự nhiên và xã hội).

4. Kết luận

Du lịch đường sông đóng vai trò ngày càng quan trọng trong việc phát triển kinh tế và văn hóa. Với các giá trị về hệ thống sông ngòi phong phú, du lịch đường sông Việt Nam đã và đang mang lại cho du khách nhiều trải nghiệm thú vị và cảm giác thoải mái, song vẫn chưa phát huy hết tiềm năng của loại hình du lịch này. Trên thế giới, có nhiều ví dụ điển hình để học hỏi, trong đó thành phố Venice, Italy hay Bangkok, Thái Lan là những tấm gương sáng về việc khai thác du lịch đường sông hiệu quả. Để phát triển du lịch đường sông một cách bền vững và hiệu quả hơn, dựa trên kinh nghiệm quốc tế, có thể tham khảo một số gợi ý như hoàn thiện quy hoạch và tăng cường đầu tư đồng bộ, nâng cao chất lượng sản phẩm du lịch đường sông, đẩy mạnh công tác đào tạo nhân lực, tăng cường công tác xúc tiến, quảng bá và thực hiện nghiêm chỉnh các công tác bảo đảm an toàn. Quan trọng hơn cả là trong quá trình xây dựng du lịch đường sông, cần lồng ghép yếu tố bền vững vào du lịch đường sông. Phát triển du lịch đường sông không chỉ tập trung vào lợi ích kinh tế mà còn phải bảo vệ môi trường và giữ gìn bản sắc văn hóa địa phương. Chỉ khi phát triển bền vững, du lịch đường sông mới có thể mang lại lợi ích lâu dài cho cộng đồng và đất nước. Đa dạng hóa các loại hình du lịch, nhằm mang đến cho du khách nhiều sự lựa chọn, nhiều trải nghiệm thú vị; đồng thời, từng bước khai thác tốt nguồn tài nguyên du lịch sẵn có, sẽ là xu thế tất yếu trong du lịch để thúc đẩy hơn nữa ngành du lịch Việt Nam.

Tài liệu tham khảo

1. Báo nông nghiệp thực phẩm và khoa học môi trường, Phần Lan (2007). Đường thủy chi phối du lịch sinh thái và liên khu kinh tế, số ra tháng 1.
2. Bộ Du Lịch Italia. All the most exclusive spots from which to see the Venice Historical Regatta www.italia.it/en/veneto/venice/things-to-do/best-spots-to-see-regata-storica-di-venezia
3. Bộ Du Lịch Italia. Venice and Its Lagoon www.italia.it/en/veneto/venice/things-to-do/venice-and-its-lagoon
4. Hồng Nhung (2024). Cổng Thông tin Bộ Văn hóa Thể thao và Du lịch. Venice (Italy) bắt đầu thu phí tham quan trong ngày: Cách tiếp cận để giảm tình trạng quá tải du lịch. <https://s.net.vn/R2Lq>
5. Tổng cục Du lịch Thái Lan (2022). The Beginning Of Chao Phraya River. www.tourismthailand.org/Attraction/the-beginning-of-chao-phraya-river
6. Trang web chính thức của Ủy Ban Đô thị Venice - Comune di Venezia www.comune.venezia.it/
7. Trang web chính thức Văn phòng Du lịch Thành phố Venice (Văn phòng Du lịch Venice) - The Ufficio Comunale del Turismo di Venezia www.veneziaunica.it/en
8. Bosnić I. (2012). River Tourism in Eastern Croatia: Perspectives for Development. *International Scientific: The Economy of Eastern Croatia - yesterday, today, tomorrow*, 216-222.
9. Inskeep. E (2012). *National and Regional Tourism Planning: Methodologies and Case Studies*, Routledge, London and New York.
10. Sirikudta, Supada & Archarungroj, Paiboon & Serirat, Sirivan & Gulid, Nuk. (2010). Development Of Sustainable Tourism Industry Along Chaophraya River. *International Business & Economics Research Journal (IBER)*. 9. 10.19030/iber.v9i10.640
11. Waterway tourism around Europe, www.keesay.com

HÒA BÌNH - SƠN LA LIÊN KẾT PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG THỦY TRÊN SÔNG ĐÀ

Đặng Tuấn Hùng

Trưởng phòng Quản lý du lịch, Sở Văn hóa, Thể thao và du lịch Hòa Bình

Sông Đà có chiều dài trên 900 km bắt nguồn từ tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) chảy theo hướng Tây Bắc - Đông Nam để rồi nhập với sông Hồng ở Phú Thọ. Sông chảy qua các tỉnh Lai Châu, Điện Biên, Sơn La, Hòa Bình và Phú Thọ. Dòng sông đã được ngăn để xây dựng nhà máy Thủy điện Hòa Bình, một tổ hợp công trình ngầm lớn nhất Đông Nam Á và Nhà máy Thủy điện Sơn La, lớn nhất Đông Nam Á hiện nay. Hồ sông Đà Hòa Bình (Hồ Hòa Bình) và Hồ Thủy điện Sơn La được hình thành và tạo ra nhiều tiềm năng cho phát triển du lịch dọc theo dòng sông này.

Hồ Hòa Bình có chiều dài khoảng 200 km kéo dài đến Tạ Bú, Sơn La. Trên địa phận tỉnh Hòa Bình, hồ có chiều dài khoảng 70km nằm trải rộng trên địa bàn 17 xã thuộc 04 huyện Cao Phong, Tân Lạc, Mai Châu, Đà Bắc và thành phố Hòa Bình, cách trung tâm thủ đô Hà Nội 74 km về phía Tây. Trên Hồ chỗ rộng nhất 1 - 2 km, sâu từ 80 - 110m. Hồ có dung tích trên 9 tỷ m³ nước. Tổng diện tích vùng Hồ 2.249km², trong đó diện tích rừng là 13.292ha (rừng nguyên thủy, tái sinh, trồng mới); diện tích mặt nước chiếm hơn 8.000ha; tổng diện tích Khu du lịch Hồ Hòa Bình là 522km² (52.200ha). Hồ Hòa Bình có hàng chục đảo lớn nhỏ với phong cảnh sơn thủy hữu tình, hai bên bờ hồ là những cánh rừng núi ngút ngàn, thơ mộng, hấp dẫn du khách. Với những lợi thế thiên nhiên phong phú, cảnh quan đa dạng, người ta thường ví hồ Hòa Bình giống như một Vịnh Hạ Long trên núi. Trong Quy hoạch tổng thể phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030 đã được chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 201/QĐ-TTg ngày 22 tháng 01 năm 2013, Khu du lịch Hồ Hòa Bình được quy hoạch thành Khu du

lịch quốc gia và nằm trong các chương trình, dự án đầu tư phát triển đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 1528/QĐ-TTg ngày 01/8/2018 phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển Khu du lịch quốc gia hồ Hòa Bình, tỉnh Hòa Bình đến năm 2030; Quyết định số 439/QĐ-TTg ngày 25/3/2022 phê duyệt quy hoạch chung xây dựng Khu du lịch quốc gia hồ Hòa Bình, tỉnh Hòa Bình đến năm 2035.

Một số điểm đến tham quan hấp dẫn đang được khai thác đón tiếp phục vụ du khách Công trình nhà máy thủy điện Hòa Bình, đây là một trong những nhà máy thủy điện lớn nhất Đông Nam Á có Tượng đài bác Hồ cao 18m trên đồi ông Tượng là một trong những tượng đài bác lớn nhất cả nước, Bức thư thế kỷ được viết bởi những kỹ sư, chuyên gia Việt Nam và Liên Xô, Đài tưởng niệm nơi ghi danh những người đã hy sinh trong quá trình xây dựng đập thủy điện Hòa Bình và Các tổ máy đặt ngầm trong lòng một quả đồi là nơi lắp đặt toàn bộ thiết bị chính với 8 tổ máy phát điện. Thăm điểm du lịch tâm linh như: Chùa Phật Quang Hòa Bình, đền Thác Bờ, động Thác Bờ, đền Đồi Cô...

Đọc theo hai bên hồ trên Khu du lịch hồ Hòa Bình là các cụm nhà nghỉ cộng đồng thuộc thành phố Hòa Bình, huyện Đà Bắc, Cao Phong và Mai Châu. Chỉ cách đập thủy điện chưa đầy nửa giờ đồng hồ, bản Mường Bích Trụ là điểm đến lý tưởng cho du khách muốn tận hưởng thiên nhiên, ngắm cảnh đẹp hoàng hôn rực rỡ trên hồ Hòa Bình. Xa thêm chút nữa, xóm Ké, Mố Hém (xóm Đá Bia cũ) là điểm du lịch cộng đồng dân tộc Mường và xóm Sưng là điểm du lịch cộng đồng của người dân tộc Dao... tại huyện Đà Bắc. Đây là các điểm du lịch cộng đồng nằm trong các vịnh nhỏ thơ mộng trên hồ. Du khách sẽ có cơ hội đạp xe, đi bộ thăm bản, tắm thác, leo núi, chèo thuyền, nghỉ tại nhà dân, xem biểu diễn văn nghệ, tắm lá thuốc dân tộc và mua các sản phẩm địa phương. Đặc biệt, cụm bản làng du lịch cộng đồng của huyện Đà Bắc có điểm du lịch cộng đồng Đá Bia đã vinh dự được nhận giải thưởng du lịch cộng đồng Asean năm 2018, trở thành một điểm đến yêu thích của nhiều du khách trong nước và quốc tế. Tạm biệt Đà Bắc, du khách tiếp tục hành trình đến vịnh Ngòi Hoa, nơi sinh sống của hơn 80 hộ dân ở Điểm văn hóa du lịch cộng đồng dân tộc Mường xóm Ngòi, xã suối Hoa, huyện Tân Lạc. Tại đây, du khách được tận hưởng cảm giác thật bình yên, ung dung tản bộ trên những con đường nhỏ trong thung lũng giữa bạt ngàn cây trái. Xóm Ngòi trên Khu du lịch Hồ Hòa Bình chính là điểm đến lý tưởng cho những kỳ nghỉ cuối tuần.

Trên Khu du lịch hồ Hòa Bình có nhiều khu nghỉ dưỡng hấp dẫn đang thu hút du khách gồm Mai Châu Hideaway, Ba Khan Village Resort, Xoan Retreat, Mơ Village, Vây Ang retreat, đảo Dừa... Các khu này có view nhìn ra hồ, thiết kế hài hòa, trang bị đầy đủ tiện nghi hiện đại mang đến không gian thư giãn yên tĩnh, gần gũi với thiên nhiên. Hiện nay, Khu du lịch hồ Hòa Bình có một số dự án du lịch sinh thái chất lượng cao đang được đầu tư và chuẩn bị đi hoạt động như: Khu du lịch thiên nhiên Robinson (đảo Sung), Khu du lịch sinh thái Ngòi Hoa, Khu nghỉ dưỡng và du lịch sinh thái hồ Hòa Bình, Lakeside Village ... Các dự án đang đầu tư đều có mặt nước phẳng lặng, trong xanh quanh năm được xây dựng kết hợp giữa nghỉ dưỡng và vui chơi nước. Trong thời gian tới Hồ Hòa Bình sẽ có thêm các sản phẩm du lịch mạo hiểm leo núi, khám phá hang động, lặn, nhảy dù, lướt ván, mô tô nước, thuyền cao tốc...

Hệ thống giao thông hiện trong khu vực Hồ Hòa Bình là một hệ thống đa dạng có cả đường bộ, đường thủy. Về đường bộ, những quốc lộ gần khu vực Hồ Hòa Bình gồm: Quốc lộ 6, 12a, 15 và 21. Quan trọng nhất là quốc lộ 6 đã được nâng cấp cải tạo thành đường cấp 3 miền núi từ Hà Nội lên Sơn La. Trên đường quốc lộ 6 có thể đến Hồ Hòa Bình qua Cảng Bích Hạ ở thành phố Hòa Bình; bến thuyền Bãi Sang, huyện Mai Châu để kết nối ra Khu du lịch hồ Hòa Bình.

Hồ Hòa Bình có đường thủy dài khoảng 200 km, giao thông đường thủy là hệ thống giao thông quan trọng trong tuyến du lịch Hồ Hòa Bình. Những điểm du lịch và bản làng dân cư ven hồ đều có những bến thuyền. Để phục vụ cho du lịch trên hồ nhiều cảng, bến thuyền có thể sử dụng được. Hiện nay có một số bến cảng chính là cảng Thung Nai, xã Thung Nai, huyện Cao Phong; cảng Ngòi Hoa, xã Suối Hoa và bến Hạng, xã Trung Hòa huyện Tân Lạc; bến thuyền Hiền Lương, huyện Đà Bắc và cảng Bích Hạ thành phố Hòa Bình được đầu tư có thể chứa được hàng trăm tàu chở khách tham quan du lịch.

Hồ Hòa Bình có khoảng gần 300 tàu, thuyền chuyên chở có sức chứa từ 20 đến 100 người. Tuy nhiên đây mới là những tàu được đóng tại địa phương còn đơn giản, chủ yếu chở khách đi tham quan. Trên tàu chưa có dịch vụ lưu trú, vui chơi giải trí chất lượng cao phục vụ khách du lịch.

Có thể nói Hồ Hòa Bình có tài nguyên du lịch khá phong phú và đa dạng, với nhiều cảnh quan thiên nhiên, yếu tố tự nhiên, di tích lịch sử, văn hóa và nhiều giá trị nhân văn khác sẽ tạo nhiều sản phẩm du lịch phong phú. Đây sẽ là nơi có sức thu

hút lớn đối với du khách trong nước và quốc tế đến tham quan du lịch và thúc đẩy du lịch Hòa Bình ngày càng phát triển.

Vùng lòng hồ Thủy điện Sơn La có diện tích mặt nước trên 4.000 ha, thuộc địa phận 3 huyện Quỳnh Nhai, Thuận Châu và Mường La. Vùng hồ được hình thành từ khi xây dựng Nhà máy thủy điện Sơn La nằm trên địa phận các huyện Quỳnh Nhai, Mường La, Thuận Châu thuộc tỉnh Sơn La và trên quốc lộ 279, kết nối với quốc lộ 6, quốc lộ 32 thông qua các tuyến đường tỉnh lộ 107, đường tỉnh lộ 106.

Thiên nhiên ưu ái ban tặng cho vùng hồ những cảnh quan kỳ thú, hang động hấp dẫn với nhiều đảo lớn nhỏ cùng vùng nước mênh mông rộng lớn. Nơi đây có các loài thực vật, động vật quý hiếm tập trung ở Khu bảo tồn thiên nhiên Mường La. Ngoài ra vùng lòng hồ có các loài thủy sinh phong phú với hàng trăm loài cá sinh sống tạo nên giá trị ẩm thực đặc trưng của địa phương cùng với đó là những phong tục tập quán truyền thống được các dân tộc bản địa gìn giữ qua nhiều thế hệ... Đây là tài nguyên quan trọng khai thác xây dựng các sản phẩm du lịch đặc trưng: Du lịch tham quan, du lịch sinh thái nghỉ dưỡng, du lịch thể thao dưới nước, du lịch mạo hiểm, du lịch trải nghiệm khám phá, du lịch cộng đồng...

Nhằm khai thác những lợi thế của Vùng lòng hồ thủy điện Sơn La để phát triển các loại hình sản phẩm dịch vụ du lịch đa dạng, đặc thù, hấp dẫn khách du lịch; đồng thời có mối liên kết với các khu vực trọng điểm du lịch của tỉnh để tạo ra các tour, tuyến liên hoàn hỗ trợ cho khu du lịch quốc gia Mộc Châu cũng như mở rộng phát triển tuyến du lịch với các tỉnh. Ngày 28/12/2022 Ủy ban nhân tỉnh Sơn La đã ban hành Quyết định số 2742/QĐ-UBND về việc phê duyệt Đề án định hướng phát triển du lịch vùng lòng hồ thủy điện Sơn La trở thành Khu du lịch Quốc gia. Hiện nay Hồ Sơn La được phê duyệt nằm trong danh mục các địa điểm tiềm năng phát triển thành Khu du lịch quốc gia tại Quyết định số 509/QĐ-TTg ngày 13/6/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch hệ thống du lịch thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045 để đưa ra các quan điểm, mục tiêu, tính chất, định hướng phát triển và lộ trình thực hiện để hướng tới phát triển hồ Sơn La trở thành Khu du lịch quốc gia.

Trên vùng lòng hồ có nhiều những điểm đến như: Nhà máy thủy điện Sơn La, công trình thủy điện lớn nhất Đông Nam Á. Đây là công trình thủy điện lớn, minh chứng cho tài năng của con người trong việc chinh phục, cải tạo tự nhiên làm nên một nhà máy thủy điện hoành tráng giữa vùng Tây Bắc. Có cầu Pá Uôn - cây cầu được xác lập kỷ lục Guinness là cây cầu có trụ cầu cao nhất Việt

Nam. Có đền Nàng Han và Linh Sơn Thủy Từ đều này nằm tọa lạc trên đồi Pú Nghịu thuộc xã Mường Giàng, huyện Quỳnh Nhai; đền Hang Miếng, huyện Mộc Châu...; có các điểm du lịch cộng đồng bản Bon xã Mường Chiên, huyện Quỳnh Nhai; bản Lướt, bản Pom Mìn xã Ngọc Chiến, huyện Mường La... cùng với một số điểm du lịch sinh thái nghỉ dưỡng đã và đang thu hút được nhiều du khách trong nước và quốc tế.

Để triển khai có hiệu quả công tác liên kết phát triển du lịch trên sông Đà, cụ thể là liên kết phát triển du lịch giữa Khu du lịch hồ Hòa Bình và Vùng hồ Thủy điện Sơn La (Hồ Sơn La) cần phải thực hiện một số giải pháp cụ thể như sau:

*** Về công tác quy hoạch**

Hiện nay đối với Khu du lịch hồ Hòa Bình đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tổng thể phát triển Khu du lịch quốc gia tỉnh Hòa Bình đến năm 2030 và Quy hoạch xây dựng chung của Khu du lịch quốc gia hồ Hòa Bình tỉnh Hòa Bình đến năm 2035. Tỉnh Hòa Bình đang lập các Quy hoạch phân khu trên Khu du lịch hồ Hòa Bình để triển khai và thu hút các dự án đầu tư du lịch để nâng cao hiệu quả công tác quản lý và phát triển du lịch.

Đối với hồ Sơn La thì cần phải sớm lập Quy hoạch xây dựng chung của Khu du lịch quốc gia hồ Sơn La để xác định: Phạm vi, ranh giới, quy mô lập quy hoạch, tính chất, dự báo, định hướng phát triển không gian, quy hoạch sử dụng đất, định hướng phát triển kiến trúc cảnh quan, định hướng phát triển hạ tầng du lịch, định hướng bảo vệ môi trường và ứng phó biến đổi khí hậu và các chương trình dự án ưu tiên đầu tư để làm căn cứ triển khai, quản lý, đầu tư phát triển du lịch.

Việc thực hiện triển khai công tác lập quy hoạch là rất cần thiết. Đây là những định hướng quan trọng để kết nối cơ sở hạ tầng, đặc biệt là tuyến đường đường thủy và đường bộ trên sông Đà từ hồ Hòa Bình lên hồ Sơn La và hướng tới hoàn thiện các điều kiện công nhận trở thành Khu du lịch quốc gia hồ Hòa Bình và Khu du lịch quốc gia hồ Sơn La trong giai đoạn tới.

*** Về đầu tư cơ sở hạ tầng du lịch**

Hiện nay trên Khu du lịch hồ Hòa Bình và hồ Sơn La cơ bản mới có một số tuyến đường giao thông kết nối ra bến cảng để đến các điểm du lịch trên hồ. Tuy nhiên trong thời gian tới thì cần phải khảo sát, mở thêm các tuyến đường dọc bên ven hồ và các cảng du lịch của Khu du lịch hồ Hòa Bình cũng như hồ Sơn La để kết

nối cả đường bộ và đường thủy giữa hai vùng hồ, tạo điều kiện cho du khách có thể dễ tiếp cận, đến tham quan du lịch.

*** Về công tác xây dựng sản phẩm du lịch**

Tỉnh Hòa Bình và tỉnh Sơn La cần phải liên kết với nhau trong việc xây dựng sản phẩm du lịch trên Khu du lịch hồ Hòa Bình và Vùng hồ Thủy điện Sơn La. Trên Khu du lịch hồ Hòa Bình đã có nhiều loại hình du lịch tâm linh, văn hóa, cộng đồng, sinh thái nghỉ dưỡng, vui chơi giải trí dưới nước... Tuy nhiên trên hồ Hòa Bình địa phận Sơn La cũng như hồ Sơn La thì các sản phẩm du lịch chưa có nhiều, chủ yếu khai thác cảnh quan tự nhiên và đền Hang Miếng thuộc huyện Vân Hồ, Sơn La; Tỉnh Sơn La cần phải khai thác các thế mạnh của vùng hồ như tạo ra các sản phẩm du lịch nghỉ dưỡng, khám phá, thể thao, boi thuyền, thăm hang động; tổ chức các hoạt động câu cá, thưởng thức món ăn dân tộc chế biến từ sản phẩm thủy sản tại lòng hồ; trải nghiệm các hoạt động tại các lễ hội truyền thống để thu hút du khách ... Cần lưu ý, sản phẩm du lịch trên hồ của từng tỉnh phải có nét đặc sắc hấp dẫn riêng, dễ nhận biết, không trùng lặp tránh gây nhầm chán cho du khách, đặc biệt là xây dựng các sản phẩm du lịch cộng đồng.

Hiện nay trên hồ Hòa Bình và hồ Sơn La đã có tàu chở khách thông thường, chất lượng chưa cao, một số tàu thuyền được đóng lại và cải hoán thành tàu chở khách, chưa có tàu lưu trú. Trong thời gian tới cần có nhiều loại tàu, thuyền mới với kích cỡ khác nhau để thuận tiện cho việc đón các đoàn khách; cần phải có các tàu lưu trú du lịch chất lượng cao để cung cấp dịch vụ lưu trú, ăn uống, giải trí đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của du khách.

*** Kết nối các tuyến đường để xây dựng chương trình du lịch**

Cần phải xây dựng được một số chương trình du lịch của vùng hồ hai tỉnh, kết nối đường thủy gắn với đường bộ đưa vào khai thác phục vụ du khách, hiện tại có thể khai thác một số chương trình như sau:

- Trên khu du lịch hồ Hòa Bình có một số cảng, bến thuyền chính như: cảng Bích Hạ, thành phố Hòa Bình; cảng Thung Nai, huyện Cao Phong; cảng Ngòi Hoa, huyện Tân Lạc; bến thuyền Hiền Lương, huyện Đà Bắc; bến thuyền Bãi Sang, huyện Mai Châu... Từ các cảng, bến thuyền du lịch này xây dựng các Tour du lịch tâm linh, du lịch cộng đồng, du lịch nghỉ dưỡng, thăm quan vui chơi giải trí kết nối qua di chuyển bằng tàu lên đền Hang Miếng, huyện Mộc Châu và tiếp tục di chuyển bằng tàu lên cảng Tà Hộc, huyện Mai Sơn, tỉnh Sơn La. Từ cảng Tà Hộc di chuyển bằng xe ô tô lên huyện Quỳnh Nhai và di chuyển trên tàu ngắm cảnh vùng hồ Quỳnh

Nhai tham quan, nghỉ dưỡng tại các điểm đến trên vùng hồ huyện Quỳnh Nhai, tỉnh Sơn La.

- Cũng xuất phát bằng tàu từ cảng Bích Hạ, thành phố Hòa Bình hay từ cảng Thung Nai, huyện Cao Phong di chuyển bằng tàu thăm Điểm du lịch văn hóa, tâm linh, cộng đồng, các điểm nghỉ dưỡng trên hồ tại: Thành phố Hòa Bình, Đà Bắc và Cao Phong di chuyển bằng tàu lên bến thuyền Bãi Sang, huyện Mai Châu vào thăm Khu du lịch Mai Châu, tỉnh Hòa Bình. Từ đây di chuyển theo quốc lộ 6 lên Khu du lịch quốc gia Mộc Châu tỉnh Sơn La để thăm các khu nghỉ dưỡng, vui chơi giải trí, điểm du lịch cộng đồng, trang trại nông nghiệp... sau đó di chuyển bằng xe ô tô lên huyện Quỳnh Nhai và di chuyển trên tàu ngắm cảnh vùng hồ Quỳnh Nhai tham quan, nghỉ dưỡng tại các điểm đến trên vùng hồ huyện Quỳnh Nhai, tỉnh Sơn La.

- Hiện nay Khu du lịch hồ Hòa Bình và hồ Sơn La đang có nhiều dự án đầu tư du lịch có các dịch vụ nghỉ dưỡng, vui chơi giải trí, thể thao mạo hiểm dưới nước và trên núi... Bên ven hồ còn nhiều các hang động, cảnh quan thiên nhiên hùng vĩ cùng với nhiều tuyến đường có cảnh quan đẹp... cần được khảo sát xây dựng thành các chương trình du lịch leo núi, đi bộ, đạp xe... để đưa vào khai thác phục vụ du khách.

*** Về công tác tuyên truyền quảng bá**

Để đẩy mạnh công tác tuyên truyền quảng cho Khu du lịch hồ Hòa Bình và Hồ Sơn La thì cần phải xây dựng thương hiệu cho Khu du lịch hồ Hòa Bình và Hồ Sơn La.

Tập trung đẩy mạnh công tác số hóa các điểm đến để tạo điều kiện thuận lợi cho du khách dễ tiếp cận truy cập bằng hình ảnh; xây dựng công thông tin du lịch thông minh, các trang mạng xã hội; xây dựng các clip, ấn phẩm du lịch; tổ chức các sự kiện văn hóa, thể thao và du lịch để quảng bá thu hút khách.

Xây dựng Đề án tuyên truyền quảng bá cho Khu du lịch hồ Hòa Bình và Hồ Sơn La để xác định mục tiêu, nhiệm vụ, giải pháp và nguồn lực thực hiện đề án để nâng cao hiệu quả công tác giới thiệu tuyên truyền quảng bá thu hút khách du lịch.

*** Về công tác liên kết hợp tác phát triển du lịch**

Tỉnh Hòa Bình và Tỉnh Sơn La đang tham gia Chương trình hợp tác phát triển du lịch 8 tỉnh Tây Bắc mở rộng. Tuy nhiên trong thời gian tới nên cần phải có Chương trình hợp tác riêng về công tác Hợp tác phát giữa Khu du lịch hồ Hòa Bình và Khu du lịch hồ Sơn La để đẩy mạnh công liên kết phát triển du lịch của hai vùng hồ.

Hiệp hội du lịch và các doanh nghiệp du lịch của hai tỉnh cũng phải có Chương trình ký kết hợp tác phát triển du lịch để khảo sát, xây dựng sản phẩm, xây dựng các chương trình du lịch liên hồ. Đặc biệt là cần phải tổ chức các đoàn Famtrip và Press trip mời các công ty lữ hành quốc tế và nội địa đi khảo sát, xây dựng các chương trình cũng như giới thiệu các điểm đến để đưa vào khai thác đón tiếp phục vụ khách du lịch.

*** Đẩy mạnh công tác phối hợp Công - Tư**

Hai tỉnh cần phải quan tâm chỉ đạo các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan tham mưu đề xuất cơ chế chính sách hỗ trợ cho Khu du lịch quốc gia có kết nối với nhau như đầu tư về cơ sở hạ tầng, đặc biệt là ưu tiên kết nối các tuyến đường giao thông; hỗ trợ thu hút các dự án đầu tư, giải quyết tháo gỡ những khó khăn cho nhà đầu tư như: Cắt giảm thời gian về giải quyết thủ tục hành chính, hỗ trợ công tác giải chuyển đổi mục đích sử dụng đất, giải phóng mặt bằng... để các dự án sớm trên vùng hồ sông Đà sớm được triển khai tạo sản phẩm mới, đưa vào khai thác phục vụ khách du lịch.

KHAI THÁC GIÁ TRỊ CẢNH QUAN SÔNG NHO QUẾ ĐỂ PHÁT TRIỂN DU LỊCH HÀ GIANG

Lại Quốc Tinh

Chủ tịch Hiệp hội Du lịch Hà Giang

Du lịch đường sông ở Việt Nam nhìn chung còn chưa được chú trọng đầu tư phát triển tương xứng với tiềm năng, dư địa để phát triển loại hình sản phẩm này còn nhiều, ở tỉnh Hà Giang cũng trong tình trạng đó.

Hà Giang được tạo hóa ưu ái ban tặng nhiều cảnh quan thiên nhiên hùng vĩ mà hiếm nơi nào có được đó là danh thắng quốc gia ruộng bậc thang Hoàng Su Phì, là một thảo nguyên Suối Thầu huyện Xín Mần được ví như một Thụy Sĩ thu nhỏ, đặc biệt là có một công viên địa chất toàn cầu cao nguyên đá Đồng Văn hùng vĩ trải dài 4 huyện vùng cao núi đá, với kiến tạo địa chất đặc thù ngoài giá trị về mặt khoa học thì công viên địa chất toàn cầu cao nguyên đá Đồng Văn còn cho ta nhiều giá trị về mặt cảnh quan, đa dạng sinh học, giá trị lịch sử văn hóa của con người trên vùng đất này và nhiều giá trị hữu hình và vô hình khác...

Đi trên các cung đường bộ để ngắm nhìn cao nguyên đá Đồng Văn đã là lẽ thường tình khi đến với Hà Giang, nhưng đi thuyền trên dòng sông Nho Quế thơ mộng ở độ cao trên 1000m so với mực nước biển để ngắm nhìn cao nguyên hùng vĩ thì quả là độc đáo, rất độc đáo mà mọi du khách đều muốn khám phá trải nghiệm.

Như chúng ta thường thấy và thường nghĩ xuống thuyền di chuyển trên sông về cơ bản chỉ là một loại hình giao thông vận tải để vận chuyển hành khách và hàng hóa từ điểm này đến điểm khác, nhưng ở bến thuyền sông Nho Quế thì hoàn toàn không phải vậy. Hà Giang đã cho ra mắt sản phẩm du lịch đi thuyền trên sông Nho Quế để ngắm cảnh hùng vĩ của công viên địa chất toàn cầu cao nguyên đá Đồng Văn. Đây là một thành công ngoài mong đợi của ngành du lịch tỉnh Hà Giang.

- Ngồi trên thuyền lướt nhẹ trên dòng sông ở độ cao hơn 1000m so mực nước biển giữa vùng cao núi đá thật là một cảm giác khác lạ thú vị

- Du khách được ngắm sự hùng vĩ của cao nguyên đá từ dưới lên như một trải nghiệm mới được ngắm cao nguyên đá qua một góc nhìn khác của một lăng kính mang tên “Kỳ bí”

- Du khách được ngắm hệ đa dạng sinh học, rừng nguyên sinh trên đá và nhiều loại động thực vật gắn liền với nó như khi vàng và nhiều loại chim thú khác

- Ngồi dưới thuyền du khách còn được ngắm một số làng bản xã ẩn hiện soi mình xuống dòng sông xanh mát màu ngọc bích mà ít nơi nào có được do đặc thù dòng sông trên núi đá...

- Và còn nhiều cảm xúc thú vị khác.

Hà Giang đã nhìn thấy tiềm năng phát triển du lịch từ khai thác giá trị của dòng sông Nho Quế và đã cho triển khai thí điểm sản phẩm đầu tiên là đoạn sông Nho Quế khu vực dưới đèo Mã Pì Lèng.

Kết quả về mặt kinh tế và xã hội đều vượt xa sự mong đợi của chính quyền và người dân nơi đây. Cụ thể với 51 thuyền hoạt động chở khách thăm quan năm 2023 đã thu về 33 tỷ đồng. Năm 2023 Hà Giang đón hơn 3 triệu lượt khách du lịch thì có lẽ có đến hơn 2 triệu du khách muốn trải nghiệm và một phần đã được đi thuyền trên sông Nho Quế, đó là một thắng lợi lớn của ngành du lịch Hà Giang.

Có được kết quả này do:

Thứ nhất Hà Giang có nhiều dư địa để phát triển loại hình lịch đường sông nội địa mà cảnh quan ven sông của Hà Giang có một vẻ đẹp, sự thu hút khác thường đây là mấu chốt vấn đề.

Thứ hai là do lãnh đạo tỉnh Hà Giang các cấp, các đơn vị hoạt động du lịch Hà Giang đều khao khát phát triển du lịch bền vững để góp phần làm thay đổi bộ mặt nông thôn miền núi Hà Giang và trực tiếp là nâng cao đời sống cho bà con các dân tộc thiểu số sống bám đá nhiều năm gìn giữ di sản công viên địa chất và bảo vệ biên cương Tổ quốc.

Có dư địa phát triển, nhìn thấy tiềm năng phát triển du lịch đường sông để thường ngoạn cảnh quan ven sông, khát khao phát triển du lịch nhanh nhưng bền vững... tất cả những cái đó tạo tiền đề cho ngành du lịch phát triển mà cụ thể là du lịch đường sông của Hà Giang phát triển, khai thác tối đa lợi thế cảnh

quan ven sông đem lại nhiều trải nghiệm thú vị cho du khách và mang lại nguồn lợi kinh tế giúp xóa đói giảm nghèo, nâng cao đời sống cho người dân đồng thời góp phần gìn giữ bảo tồn văn hóa dân tộc, giữ vững an ninh trật tự giữ vững biên cương Tổ quốc.

Tuy nhiên đây mới chỉ là bước thử nghiệm ban đầu, về lâu dài Hà Giang còn nhiều dòng sông đẹp ở nhiều địa phương, ngay sông Nho Quế cũng còn nhiều đoạn rất đẹp có thể phát triển được loại hình du lịch đường sông nhưng cần nghiên cứu cách thức triển khai, quy mô hoạt động, các thủ tục pháp lý cần thiết chưa được thông suốt cần được bàn bạc tìm cách tháo gỡ khơi thông, tạo điều kiện thuận lợi nhất để loại hình sản phẩm du lịch này được phát triển xứng với tiềm năng thế mạnh của nó, góp phần cho sự đa dạng hóa sản phẩm du lịch của Hà Giang, thêm nguồn thu cho ngành du lịch và bà con nhân dân các dân tộc thiểu số trên vùng biên cương cực bắc của Tổ quốc.

KẾT NỐI CÁC DI TÍCH VEN SÔNG HỒNG ĐỂ KHAI THÁC PHÁT TRIỂN TUYẾN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG HÀ NỘI - HƯNG YÊN

Sở Du lịch Hà Nội

Trong những năm qua, với vị trí đặc biệt cùng nguồn tài nguyên thiên nhiên và văn hóa đặc sắc, Hà Nội luôn khẳng định vai trò là một trung tâm du lịch lớn của cả nước. Hà Nội phấn đấu đến năm 2030, là điểm đến du lịch xanh và thông minh, là lựa chọn hàng đầu của khách du lịch quốc tế, sẽ đón và phục vụ trên 46 triệu lượt khách du lịch (trong đó có trên 12 triệu lượt khách du lịch quốc tế); tốc độ tăng trung bình từ 12-13%/năm. Để đạt được những mục tiêu trên, ngành Du lịch Thành phố xác định phải triển khai đồng bộ, quyết liệt các nhóm nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm, trong đó đặc biệt quan tâm đến công tác quy hoạch các tuyến du lịch mới đặc sắc, hấp dẫn, tạo động lực đột phá. Hiện nay Thành phố đang rất tích cực triển khai và hoàn thiện Quy hoạch Thủ đô thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; điều chỉnh tổng thể Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô, trong đó xác định quy hoạch và phát triển trục cảnh quan sông Hồng là trục cảnh quan chính, đặc biệt quan trọng của Thành phố. Định hướng chủ đạo về phát triển khu vực sông Hồng trong thời gian tới thành một khu vực công viên văn hóa đa chức, với các phân khu, cảnh quan đặc sắc, kết nối các di tích ven sông Hồng để khai thác phát triển du lịch theo hướng xanh, bền vững.

Sông Hồng có tổng chiều dài 556 km, trong đó đoạn chảy qua Hà Nội dài khoảng 160km, đi qua địa bàn 15 quận, huyện, với gần 30 di tích lịch sử, văn hóa, nổi bật trong đó là di tích thờ Tản Viên Sơn Thánh (Ba Vì); đền Hát Môn (Phúc Thọ); đền Dầm, đền Đại Lộ (huyện Thường Tín), Chùa Mẫu (Hưng Yên); đình Chèm (quận Bắc Từ Liêm); đền Ghềnh, đền Rừng (quận Long Biên); đền Gióng (Gia Lâm)... Ngoài ra, dọc bờ sông Hồng còn xuất hiện nhiều làng nghề truyền thống từ hàng trăm năm nay như: làng giấy Yên Thái, làng đào Nhật Tân (Tây Hồ), làng gốm Bát Tràng (Gia Lâm), làng nghề mây tre đan (Thường Tín)...

Hà Nội có lợi thế nhiều tài nguyên thiên nhiên, tuy nhiên đến nay phát triển tuyến du lịch sông Hồng còn hạn chế, chưa thực sự đáp ứng đúng với kỳ vọng cũng như tiềm năng sẵn có. Hiện nay đang có công ty Cổ phần Thăng Long - GTC là đơn vị được phép vận hành khai thác bến Chương Dương, tuyến du lịch sông Hồng từ Hà Nội - Hưng Yên. Công ty GTC vẫn chưa khai khai hết và kết nối được hết các điểm di tích lịch sử, văn hóa đã nêu ở trên, do hệ thống giao thông kết nối; hạ tầng kỹ thuật, dịch vụ du lịch đường sông (bao gồm các bến cảng, khu dịch vụ đón khách, bãi đỗ xe,...) còn chưa được đầu tư, phát triển chưa đáp ứng được yêu cầu đón khách, đặc biệt là du khách quốc tế. Nhiều năm trước, một bến thủy nội địa đã được thành phố đầu tư xây dựng gần khu vực đình Bát Tràng nhưng bao năm qua vẫn không hoạt động được do các yếu tố kỹ thuật, cầu cảng gây khó cho tàu thuyền cập bến và việc di chuyển của du khách.

Theo chúng tôi nhưng hạn chế trên xuất phát từ nhiều nguyên nhân, cả chủ quan lẫn khách quan, cụ thể:

- *Thứ nhất*, là công tác xây dựng quy hoạch, Đề án phát triển khu vực bãi giữa và 02 bên bờ sông còn chậm triển khai, do vướng nhiều quy định liên quan đến công tác quy hoạch, quản lý đô thị, phòng chống thiên tai, bão lũ. Bên cạnh đó, công tác quản lý còn chưa được quan tâm, đặc biệt là công tác quản lý, bảo vệ môi trường. Dẫn đến môi trường vực ven sông Hồng còn hiện tượng ô nhiễm, cảnh quan nhếch nhác, kém thu hút, không có các điểm đến, công trình đặc sắc hấp dẫn du khách.

- *Thứ hai*, hệ thống giao thông kết nối; hạ tầng kỹ thuật, dịch vụ du lịch đường sông (bao gồm các bến cảng, khu dịch vụ đón khách, bãi đỗ xe,...) còn chưa được quan tâm đầu tư, phát triển chưa đáp ứng được yêu cầu đón khách, đặc biệt là du khách quốc tế với. Do hạ tầng phục vụ hạn chế, thiếu chuyên nghiệp dẫn đến việc các doanh nghiệp du lịch không mặn mà, quan tâm trong việc đầu tư, phát triển các sản phẩm du lịch dọc tuyến sông Hồng.

- *Thứ ba*, Hiện nay thiếu cơ chế, chính sách trong việc thu hút nguồn lực xã hội trong đầu tư, khai thác bến bãi, cơ sở hạ tầng du lịch đường thủy (chính sách về khai thác tài sản công, chính sách đầu tư công - quản trị tư, chính sách đấu thầu dự án xây dựng và phát triển cảng đường sông...).

- *Thứ tư*, các sản phẩm, điểm đến du lịch hai bên bờ sông Hồng còn đơn điệu, chưa hấp dẫn. Chủ yếu hiện nay là các điểm đến di tích, di sản, thiếu các điểm đến, sản phẩm du lịch đặc sắc, bổ trợ như: vui chơi, giải trí, du lịch sinh thái, nông nghiệp, nông thôn, du lịch đêm; dẫn đến chưa tạo thành tuyến du lịch sông Hồng hoàn chỉnh, khép kín, kéo dài thời gian lưu trú và mức chi tiêu của du khách.

Để giải quyết những khó khăn, hạn chế trên, cần sự chung tay vào cuộc quyết liệt của các cấp, ngành cũng như phải có các giải pháp thực sự căn cơ, hiệu quả. Trong Quy hoạch Thủ đô thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã định hướng quy hoạch phát triển sông Hồng là trục xanh, cảnh quan trung tâm, phát triển đô thị hài hòa hai bên sông. Điều này sẽ tạo bước đà mạnh mẽ cho phát triển du lịch sông Hồng trong tương lai.

Nhận thức rõ được vai trò, vị trí của du lịch sông Hồng trong tổng thể phát triển du lịch Thủ đô, ngày 04/6/2024 Sở Du lịch đã tham mưu UBND Thành phố ban hành Kế hoạch số 169/KH-UBND về tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 06-NQ/TU ngày 26/6/2016 của Ban Thường vụ Thành ủy Hà Nội, giai đoạn 2024-2025. Trong đó, xác định nhiệm vụ “Hoàn thiện tuyến du lịch đường sông từ bến Chương Dương Độ - Bát Tràng - Ninh Sở (huyện Thường Tín) - Hưng Yên và tiếp tục mở rộng các sản phẩm du lịch đường sông” là một nội dung đặc biệt quan trọng, chiến lược nằm trong công tác phát triển sản phẩm du lịch mới, đặc sắc, hấp dẫn, chất lượng cao nhằm đa dạng hóa sản phẩm du lịch của Thành phố, góp phần thu hút khách du lịch trong nước và quốc tế. Để tuyến du lịch sông Hồng trở thành một sản phẩm du lịch hấp dẫn mang thương hiệu du lịch Thủ đô, Sở Du lịch Hà Nội đề xuất một số giải pháp:

- *Thứ nhất*, tập trung xây dựng và hoàn thiện các Quy hoạch, đề án 02 bên bờ sông Hồng và bãi giữa. Từ đó, xác định rõ, cụ thể các vị trí, quy mô, công suất,...các bến cảng, bến bãi, hệ thống giao thông kết nối. Từ đó, tập trung nguồn lực để đầu tư, hiện đại hóa các cơ sở vật chất này, tạo điều kiện đón và phục vụ các tàu du lịch lớn, hiện đại.

- *Thứ hai*, Đẩy mạnh thu hút, huy động các nguồn lực xã hội hóa. Trong bối cảnh nguồn lực đầu tư công đang phải đầu tư với nhiều lĩnh vực, rất cần thiết việc đẩy mạnh xã hội hóa, kêu gọi đầu tư phát triển các cảng du lịch theo hướng hiện đại, chuyên nghiệp. Bên cạnh đó, cần có cơ chế gỡ vướng mắc trong quản lý tài sản công, để có thể kêu gọi các nhà đầu tư chuyên nghiệp tham gia vận hành, khai thác hiệu quả các cảng du lịch sẵn có như Cảng Chương Dương Độ (Hoàn Kiếm), Cảng Bát Tràng (Gia Lâm),...

- *Thứ ba*, Đẩy mạnh cải cách hành chính, hỗ trợ các doanh nghiệp lữ hành, vận chuyển trong việc đăng ký phương tiện tàu thủy vận chuyển khách, kết nối với các điểm đến du lịch,... Bên cạnh đó, nghiên cứu các cơ chế, chính sách đột phá hỗ trợ doanh nghiệp trong đầu tư phát triển hạ tầng cảng, đầu tư đóng mới và vận hành tàu thủy du lịch chất lượng cao, công suất lớn,...

- *Thứ tư*, Sở Du lịch định hướng phát triển một số sản phẩm du lịch trọng tâm du lịch thể thao, du lịch sinh thái, du lịch vui chơi giải trí ven sông cụ thể: *Đối với nhóm sản phẩm du lịch thể thao*: tổ chức các chương trình, hoạt động du lịch gắn với thể thao tại khu vực bãi giữa và 02 bên bờ sông Hồng như: bay khinh khí cầu, dù lượn, đua thuyền,... *Đối với nhóm sản phẩm du lịch sinh thái, vui chơi giải trí*: triển khai xây dựng và hoàn thiện các quy hoạch khu vực bãi giữa và 02 bên bờ sông Hồng theo hướng phát triển các điểm đến phục vụ hoạt động du lịch, trải nghiệm.

- *Thứ năm*, Nâng cao chất lượng sản phẩm bằng cách gia tăng trải nghiệm cho du khách, nâng cao chất lượng dịch vụ và đội ngũ phục vụ tàu, đội ngũ hướng dẫn viên, lắp đặt hệ thống audio guide (thuyết minh tự động) và hệ thống màn hình chiếu trên tàu để tăng cường thông tin về các điểm đến cho du khách...

Chúng tôi tin tưởng rằng trong tương lai tuyến du lịch sông Hồng sẽ thực sự phát triển, trở thành một sản phẩm du lịch biểu tượng của Thủ đô Hà Nội, qua đó tạo xung lực mới, dư địa mới cho sự phát triển của ngành du lịch Thủ đô giai đoạn tới đây./.

PHÁT TRIỂN SẢN PHẨM DU LỊCH DỌC SÔNG HỒNG KẾT NỐI CÁC GIÁ TRỊ VĂN HÓA GIỮA 3 TỈNH PHÚ THỌ - YÊN BÁI - LÀO CAI

ThS. Vũ Thị Hoài Phương

Phó Giám đốc Sở VH-TT-DL tỉnh Phú Thọ

Phú Thọ, Yên Bái, Lào Cai là ba tỉnh miền Núi phía Bắc, có nhiều nét văn hóa tương đồng, với các danh lam thắng cảnh, di tích lịch sử văn hóa, các điều kiện về địa hình, địa mạo, thiên nhiên, khí hậu, vị trí địa lý thuận lợi, cùng nằm trên tuyến hành lang kinh tế Hải Phòng - Hà Nội - Côn Minh, tuyến hành lang kinh tế quan trọng nối liền giữa vùng Đông và Tây của miền Bắc Việt Nam với tỉnh Vân Nam - Trung Quốc là những điều kiện và tiềm năng rất lớn để phát triển du lịch.

Ba tỉnh Phú Thọ, Yên Bái, Lào Cai có chung dòng sông Hồng chảy qua. Có thể nói, sông Hồng không chỉ là biểu tượng của một nền văn minh lúa nước vùng đồng bằng Bắc Bộ, mà còn mang lại nhiều giá trị văn hóa tiêu biểu và đáng trân trọng của người Việt; mỗi nơi sông Hồng chảy qua, đều để lại những giá trị văn hóa truyền thống đặc sắc của cư dân ven sông Hồng từ phong tục, tập quán, các làng nghề truyền thống, nét sinh hoạt, sản xuất thường ngày, đến ẩm thực... Nhiều năm trở lại đây, việc khai thác các giá trị văn hóa truyền thống các địa phương vùng ven sông Hồng dọc tuyến du lịch ba tỉnh Phú Thọ - Yên Bái - Lào Cai đã được các tỉnh quan tâm xây dựng và khai thác phát triển với loại hình du lịch văn hóa tâm linh. Tháng 8 năm 2014 ba tỉnh đã tổ chức lễ ký kết hợp tác phát triển tuyến du lịch tâm linh dọc sông Hồng ba tỉnh Phú Thọ - Yên Bái - Lào Cai tại Lễ hội đền Bảo Hà (tỉnh Lào Cai), nhằm khai thác hợp lý lợi thế du lịch địa phương, tạo ra sản phẩm du lịch mới hấp dẫn phục vụ nhu cầu tham quan du lịch của du khách, góp phần thu hút khách đến với các địa phương. Chương trình hợp tác được thực hiện theo theo nguyên tắc tự nguyện, kết hợp hài hòa giữa các lợi ích chung và lợi ích riêng của mỗi bên tham gia, hợp tác trong công tác quản lý di tích, phát triển sản phẩm du lịch tâm linh và công tác tuyên truyền quảng

bá, xúc tiến du lịch. Tuyến du lịch tâm linh dọc sông Hồng bắt đầu từ Đền Tam Giang, Đền Du Yển, Đền Mẫu Âu (tỉnh Phú Thọ) - Đền Tuần Quán, Đền Đông Công, Đền Nhượng Sơn (tỉnh Yên Bái) - Đền Bảo Hà, Đền Đồi Cô, Đền Mẫu (tỉnh Lào Cai). Qua 10 năm khai thác phát triển tuyến du lịch văn hóa tâm linh dọc sông Hồng, các di tích lịch sử văn hóa trong chương trình đều có những bước tăng trưởng khá về lượng khách thăm quan, thực hành tín ngưỡng; thu hút được nguồn lực lớn cho công tác đầu tư tu bổ tôn tạo di tích, mở rộng và phát triển các cơ sở dịch vụ du lịch, đầu tư cơ sở hạ tầng kỹ thuật du lịch như bãi đỗ xe, nhà vệ sinh công cộng, các dịch vụ hỗ trợ đáp ứng yêu cầu phục vụ khách tham quan du lịch, một số điểm đạt tiêu chí được công nhận là điểm du lịch cấp tỉnh... góp phần tăng doanh thu từ khách du lịch, tạo công ăn việc làm thu nhập cho người dân, thu hút ngày càng nhiều du khách đến địa phương, góp phần đa dạng hóa các loại hình du lịch dịch vụ phục vụ khách.

Có thể nhận định, với các giá trị văn hóa truyền thống đặc sắc, dọc sông Hồng có nhiều điểm đến trong hành trình du lịch tâm linh, du lịch văn hóa của du khách, việc kết nối thành tour du lịch sẽ phát huy tiềm năng của các điểm đến du lịch văn hóa, phát triển thành sản phẩm du lịch mới, đem đến trải nghiệm hấp dẫn cho du khách. Các điểm đến du lịch văn hóa tâm linh, gắn với trải nghiệm hoạt động du lịch nông nghiệp, tham quan làng nghề cùng với cảnh quan thiên nhiên sinh thái yên bình hai bên bờ sông và đời sống dân cư ven sông Hồng tại các tỉnh Phú Thọ, Yên Bái, Lào Cai khá phong phú, hấp dẫn du khách, là nguồn tài nguyên du lịch thuận lợi để phát triển sản phẩm du lịch đường sông. Tuy nhiên, hiện nay việc khai thác, phát triển các sản phẩm du lịch dọc sông Hồng chủ yếu tập trung khai thác các sản phẩm theo tuyến đường bộ, đường sắt, các điểm đến của tuyến du lịch chưa được mở rộng kết nối các điểm du lịch khác tăng hoạt động trải nghiệm, tính hấp dẫn du khách; việc khai thác các sản phẩm du lịch đường sông dọc sông Hồng để phát triển kinh tế sông tại ba tỉnh còn nhiều khó khăn, hạn chế, chưa tương xứng với tiềm năng vốn có.

Kinh nghiệm của một số địa phương đã phát triển du lịch đường sông đã cho thấy, để du lịch đường sông phát triển, điều cốt lõi là phải nâng cấp hệ thống hạ tầng; phát triển có chọn lọc các sản phẩm, dịch vụ tùy theo điều kiện của mỗi vùng mà con sông đi qua; củng cố những tập quán sinh hoạt truyền thống; nắm bắt xu hướng phát triển du lịch nhằm phát triển sản phẩm mới một cách phù hợp. Bên cạnh đó, phải tính toán để giải quyết những thách thức mà du lịch đường sông phải đối mặt, đó là vấn đề ô nhiễm nước thải từ hoạt động dịch vụ du lịch, ô nhiễm tiếng ồn do động cơ của tàu thuyền, sự thay đổi chu trình thủy

vấn, tác động của các yếu tố thiên nhiên, hiện tượng lở đất và lũ quét, vấn đề an toàn cho du khách khi tham gia... hiện nay hệ thống hạ tầng cho du lịch đường sông phát triển phụ thuộc khá nhiều vào điều kiện tự nhiên, đối với sông Hồng, dòng chảy bị biến đổi và nguồn nước cạn kiệt theo mùa khiến việc di chuyển theo tuyến dài dọc theo sông khá khó khăn; hệ thống cảng, bến phục vụ vận tải hành khách, khách du lịch còn thiếu, quá sơ sài; sản phẩm du lịch đường sông vẫn chưa được các nhà đầu tư, các doanh nghiệp lớn hành quan tâm phát triển; du lịch đường sông chưa thực sự hấp dẫn được đông đảo du khách... Trong thời gian tới để phát triển sản phẩm du lịch dọc sông Hồng, kết nối các giá trị văn hóa giữa ba tỉnh Phú Thọ, Yên Bái, Lào Cai, cần quan tâm thực hiện một số giải pháp như:

1. Điều tra đánh giá tác động của thiên nhiên, dòng chảy, xác định tính mùa vụ của tuyến du lịch theo tuyến đường sông, đưa ra các khuyến cáo, dự báo cụ thể tác động ảnh hưởng đến xây dựng và khai thác sản phẩm du lịch đường sông.

2. Đánh giá thực trạng hệ thống bến thuyền, nghiên cứu quy hoạch xây dựng địa điểm bến thuyền phù hợp với điều kiện địa phương, khoảng cách điểm đến du lịch từng địa phương. Huy động nguồn lực đầu tư phát triển hạ tầng du lịch đường sông đồng bộ, xây dựng các bến tàu du lịch, nâng cấp các tuyến giao thông kết nối từ bến sông đến điểm tham quan. Cải tạo, xây dựng cảnh quan môi trường sinh thái bến thuyền và dọc hai bên bờ ven sông tạo điểm nhấn không gian du lịch.

3. Khảo sát, bổ sung các điểm đến mới trong chương trình là các di tích, làng nghề truyền thống, các điểm thăm quan, check-in, các dịch vụ phụ cận nhằm tạo ra các sản phẩm dịch vụ mới, đem lại những trải nghiệm mới hấp dẫn cho khách du lịch, như trải nghiệm sản phẩm làng nghề, sản phẩm du lịch nông nghiệp nông thôn các điểm đến dọc sông hấp dẫn ấn tượng đặc trưng từng địa phương, lựa chọn theo tuyến tránh trùng lặp giữa các địa phương. Chú trọng khai thác sản phẩm ẩm thực, sản phẩm OCOP, đặc sản địa phương vùng Tây Bắc phục vụ nhu cầu mua sắm cho khách du lịch. Nghiên cứu phát triển sản phẩm dịch vụ du lịch độc đáo, các hoạt động nghệ thuật, văn nghệ dân gian được tổ chức ngay trên tàu du lịch để hấp dẫn thu hút du khách.

4. Liên kết chặt chẽ du lịch đường sông với các hình thức du lịch khác; xây dựng và vận hành thí điểm các tuyến du lịch đường sông qua những khúc sông có điều kiện phù hợp cho tàu du lịch di chuyển kết nối với các điểm thăm quan trên bờ. Đồng thời nên thu hút đầu tư tàu vận chuyển khách vừa an toàn, vừa

êm ái để du khách vừa ngắm cảnh vừa có thể nghỉ ngơi thư thái. Thúc đẩy thực hiện mô hình hợp tác công tư trong đầu tư khai thác.

5. Tiến hành khảo sát xây dựng khai thác tour du lịch đường thủy kết nối các điểm du lịch dọc khu vực sông Hồng thuộc địa phận 3 tỉnh. Tăng cường thu hút các đơn vị đầu tư xây dựng phát triển sản phẩm du lịch đường sông, các đơn vị lữ hành xây dựng chương trình tour, gói, sản phẩm du lịch đường thủy. Xây dựng và triển khai chiến lược quảng bá tiềm năng du lịch đường sông đến du khách, các nhà đầu tư, doanh nghiệp lữ hành trong nước và quốc tế trong.

Phát triển sản phẩm du lịch dọc sông Hồng kết nối các giá trị văn hóa giữa ba tỉnh Phú Thọ - Yên Bái - Lào Cai, nhằm đa dạng hóa sản phẩm du lịch của mỗi địa phương, góp phần thúc đẩy hoạt động du lịch phát triển. Để xây dựng và phát triển sản phẩm du lịch đường sông cần có sự nghiên cứu, đánh giá, đề ra các định hướng, giải pháp, lộ trình đầu tư, thực hiện, quản lý, khai thác một cách khoa học, hợp lý và sự chung tay vào cuộc của các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp, chính quyền và người dân địa phương cùng hợp lực xây dựng, khai thác, phát triển sản phẩm du lịch một cách hiệu quả và bền vững./.

PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG TẠI THỪA THIÊN HUẾ

Sở Du lịch Thừa Thiên Huế

Thừa Thiên Huế đang sở hữu 8 di sản vật thể, phi vật thể và di sản tư liệu được UNESCO công nhận; có hệ thống lăng tẩm, chùa chiền, kiến trúc nhà vườn độc đáo, đa dạng; có cảng biển nước sâu Chân Mây, sân bay quốc tế Phú Bài mới mở rộng rất thuận lợi để thu hút khách du lịch. Song song với hệ thống tài nguyên nhân văn, thiên nhiên ưu đãi cho Thừa Thiên Huế hệ thống tài nguyên du lịch tự nhiên phong phú, đa dạng đó là hệ thống sông ngòi phân bố khá dày đặc với tổng chiều dài 563km của 6 tuyến sông chính: Sông Hương, sông Tả Trạch, sông Hữu Trạch, sông Bồ, sông Lợi Nông (hay còn gọi sông An Cựu), sông Ô Lâu. Những con sông này không chỉ cung cấp nước uống và sinh hoạt, cung cấp nguồn thực phẩm, tạo nên những cánh đồng phù sa, màu mỡ, giúp lưu thông hàng hóa, mà còn là nguồn cảm hứng bất tận của nhiều tác phẩm thi ca, nhạc, họa xứ Huế và đặc biệt là nguồn tài nguyên quan trọng cho phát triển du lịch dịch vụ. Các điểm đến trên tuyến đường sông Thừa Thiên Huế có cảnh quan đẹp và có sự gắn kết với các điểm di tích lịch sử - văn hóa, các điểm tham quan du lịch, các làng quê, làng nghề tại các khu vực ven đô của tỉnh.

Thời gian qua, hoạt động du lịch đường sông tại Thừa Thiên Huế chủ yếu vẫn dựa vào khai thác các tuyến du lịch dọc theo sông Hương (trên bờ và hai bên bờ sông), đoạn từ bến Tòa Khâm đến điện Hòn Chén và chủ yếu là hoạt động vận chuyển du khách đi lễ hội, tham quan các danh thắng và di tích, đêm về nghe ca Huế trên sông, ngắm cảnh thành phố huyền ảo khi màn đêm buông xuống và thưởng thức các món ăn nổi tiếng,... Ngoài ra, có các dịch vụ nhỏ lẻ đang được khai thác phục vụ du khách và người dân địa phương vui chơi vào dịp cuối tuần, lễ, hè: chèo thuyền sup, đạp vịt trên sông Hương. Hàng năm, tổng lượt khách tham quan trên sông ước đạt 40-45% tổng số lượt khách đến Huế, bình quân mỗi năm tăng 10-20%.

Hiện tại bến thủy nội địa của thành phố Huế có 69 bến, trong đó chỉ có 14 bến hành khách và rất ít trong số đó là bến du lịch. Để nhằm mở rộng và nâng cao

chất lượng các sản phẩm du lịch trên sông Hương và vùng đầm phá Tam Giang, tỉnh Thừa Thiên Huế đã đầu tư nâng cấp hệ thống bến thuyền du lịch gồm 7 bến thuyền kết nối với các điểm du lịch cộng đồng (5 bến trên sông Hương và 2 bến tại huyện Quảng Điền) nhằm phục vụ tốt việc vận chuyển khách du lịch bằng đường thủy trên sông Hương và khu vực Cồn Tộc, phá Tam Giang, huyện Quảng Điền. Thông qua hệ thống bến thuyền này thì ngành du lịch, ngành giao thông vận tải sẽ mở thêm một số luồng vận chuyển du khách để cập thuyền du lịch. Từ đó, các đơn vị lữ hành cũng có điều kiện mở thêm các tour, tuyến trải nghiệm và khám phá dòng sông Hương cũng như khám phá khu vực phá Tam Giang.

Hiện nay, có 10 đơn vị khai thác dịch vụ thuyền rồng chở khách du lịch trên sông Hương với 133 chiếc, gồm 9 doanh nghiệp và một hợp tác xã (HTX). HTX Vận tải Đường sông thành phố Huế có 127 thuyền rồng, đến cuối năm 2023, 48 chiếc phải dừng hoạt động, đến cuối năm 2024 thêm 31 chiếc, đến năm 2026 thì 127 thuyền rồng hoàn toàn hết niên hạn sử dụng (*Theo Nghị định 111/2014/NĐ-CP, ngày 20/11/2014 của Thủ tướng Chính phủ quy định niên hạn sử dụng phương tiện thủy nội địa và phương tiện thủy nội địa được phép nhập khẩu*)

Sản phẩm du lịch đường sông tại tỉnh Thừa Thiên Huế được đánh giá có nhiều thuận lợi để khai thác, thúc đẩy phát triển du lịch tỉnh. Ngành Du lịch tỉnh Thừa Thiên Huế cũng đã thực hiện việc đầu tư, xây dựng và thiết kế nhiều tuyến, tour du lịch đường sông mới. Song hiện nay loại hình du lịch này vẫn chưa đáp ứng nhu cầu của du khách cũng như góp phần phát triển du lịch tỉnh. Các doanh nghiệp tham gia khai thác du lịch đường sông còn hạn chế, hầu hết các đơn vị lữ hành không xây dựng sản phẩm du lịch đường sông hoàn toàn mà kết hợp cả đường bộ do các điểm đến, sản phẩm và dịch vụ trên các tuyến đường sông còn quá ít và đơn điệu; hạ tầng du lịch phục vụ du lịch đường sông chưa đầy đủ nên khó phát triển các dịch vụ. Bên cạnh đó, du lịch đường sông và đầm phá đều đang có những vướng mắc về kiểm định, đăng kiểm phương tiện giao thông đường thủy.

Ngoài một số hoạt động, dịch vụ phục vụ khách du lịch trên sông Hương, Thừa Thiên Huế còn những con sông khác, như An Cựu, Ngự Hà, Đông Ba... sẽ được đưa vào khai thác du lịch trong thời gian tới. Sở Du lịch vừa giới thiệu một doanh nghiệp liên doanh với Hàn Quốc nghiên cứu tổ chức tour sử dụng thuyền chạy bằng điện kết hợp với chèo tay từ sông Hương vào sông Đông Ba, sau đó vào sông Ngự Hà. Ngoài ra, cũng có hai doanh nghiệp ở Huế đang nghiên cứu tổ chức tour bằng thuyền kayak tại sông Ngự Hà kết hợp lập một số điểm dừng chụp ảnh, giải khát.

Để phát huy giá trị các tuyến giao thông đường thủy của đô thị Huế, phát huy hiệu quả các giá trị cảnh quan hai bên bờ sông đồng thời kết nối các khu vực quan trọng từ Tây sang Đông hướng đến phát triển du lịch và văn hóa của địa phương, tỉnh Thừa Thiên Huế đã xây dựng quy hoạch chi tiết hai bên bờ sông Hương và thí điểm cầu đi bộ trên sông Hương với sự hỗ trợ của tổ chức hợp tác quốc tế KOICA.

Hiện nay, địa phương đang nỗ lực triển khai thực hiện Đề án phát triển các sản phẩm du lịch, dịch vụ về đêm của thành phố Huế giai đoạn 2021-2025, định hướng đến năm 2030 theo Đề án phát triển kinh tế đêm ở Việt Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, đồng thời cụ thể hóa đề án Quy hoạch chi tiết hai bên bờ sông Hương (đã phê duyệt) với mục tiêu “Phát triển ngành du lịch tỉnh Thừa Thiên Huế thành ngành kinh tế mũi nhọn” mà tỉnh đề ra. Việc phát triển du lịch đường thủy là hết sức cấp bách và không thể tách rời mục tiêu chung của tỉnh. Ngoài ra việc chuyển đổi năng lượng xanh cho phương tiện đường thủy cũng cấp thiết triển khai theo Kế hoạch của tỉnh Thừa Thiên Huế về việc triển khai thực hiện Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế theo Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Với thực trạng du lịch đường sông tại Thừa Thiên Huế như hiện nay là do:

- Thiếu quy hoạch cụ thể về bến bãi;
- Môi trường ô nhiễm;
- Thiết kế, quảng bá sản phẩm du lịch đường sông còn hạn chế;

Để du lịch đường sông tại tỉnh Thừa Thiên Huế thực sự phát triển trong thời gian tới, ngành Du lịch sẽ cùng với UBND thành phố Huế, Sở Giao thông Vận tải và các doanh nghiệp nghiên cứu để có sản phẩm thuyền du lịch thay thế thuyền rồng cũ, mở các tuyến trải nghiệm từ sông Hương vào sông Ngự Hà; nghiên cứu quy hoạch kết nối hạ tầng, dịch vụ để từ đó dễ dàng hơn trong việc khai thác các dịch vụ du lịch từ đường sông. Hiện nay, bên cạnh việc kêu gọi đầu tư từ các cơ chế thu hút đầu tư của tỉnh, ngành du lịch cũng hỗ trợ, cùng các doanh nghiệp về du lịch nghiên cứu xây dựng thêm các sản phẩm du lịch đường thủy để đa dạng sản phẩm, dịch vụ du lịch. Điều quan trọng là phải tạo được những điểm nhấn của tour du lịch đường sông: điểm dừng chân và dịch vụ mua sắm, ăn uống, chụp ảnh...

Bên cạnh đó, các sở ngành đơn vị liên quan tích cực triển khai các dự án, đề án, kế hoạch mà tỉnh đã đề ra; xây dựng bến tàu du lịch mới ở những con sông khác (An Cựu, Ngự Hà, Đông Ba...) sẽ được đưa vào khai thác du lịch trong thời gian tới; tổ chức và thực hiện việc khai thác và phát huy hiệu quả sản phẩm du lịch đường sông có sự kết hợp giữa các dòng sông khác trên địa bàn tỉnh và thật sự thu hút, hấp dẫn du khách.

Ngành Du lịch hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp khai thác nhằm hình thành các sản phẩm du lịch mang dấu ấn đặc trưng “trên bến dưới thuyền”, phát triển có chọn lọc các sản phẩm, dịch vụ, các tuyến du lịch tùy theo điều kiện yếu tố môi trường, thời tiết trong năm (thể thao, phiêu lưu, du lịch câu cá, du lịch sinh thái, du thuyền, ...). Song song đó, sẽ đẩy mạnh hoạt động xúc tiến quảng bá du lịch đường sông của Thừa Thiên Huế đến người dân và du khách mạnh mẽ hơn, giúp du khách có thêm góc nhìn khám phá vẻ đẹp khi đến Huế.

Việc phát triển du lịch đường sông là trọng tâm, là sản phẩm chiến lược trong định hướng phát triển du lịch giai đoạn 2021 - 2030 của tỉnh Thừa Thiên Huế nhằm góp phần phát triển du lịch xanh, bền vững dựa vào sinh thái, bảo tồn di sản của Huế, mang lại một ấn tượng mới cho du khách khi đến Huế. Tuy nhiên, trên thực tế sự phát triển của loại hình du lịch này vẫn chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế sẵn có. Ngành Du lịch tỉnh đang tập trung khai thác và phát triển, tiếp tục từng bước đánh thức loại hình du lịch giàu tiềm năng này./.

DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG - SẢN PHẨM DU LỊCH ĐẶC THÙ CỦA THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Sở Du lịch TP. Hồ Chí Minh

Trong Hội thảo “Phát triển du lịch đường sông ở Việt Nam - Định hướng và giải pháp”; Sở Du lịch xin được trình bày một số nội dung liên quan đến việc phát triển sản phẩm du lịch đường thủy trong thời gian qua và định hướng, giải pháp trong thời gian tới.

Trong bối cảnh và xu hướng phát triển mới với những cơ hội, thuận lợi, khó khăn và cả những thách thức mới hiện hữu, cùng với yêu cầu đặt ra phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn (Nghị quyết số 08-NQ/TW ngày 16 tháng 1 năm 2017 của Bộ Chính trị về phát triển du lịch và Chỉ thị số 07-CT/TU ngày 16 tháng 9 năm 2016 của Ban Thường vụ Thành ủy Thành phố Hồ Chí Minh về nhiệm vụ phát triển ngành du lịch Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020), để gia tăng lượng khách du lịch quốc tế và nội địa đến Thành phố cũng như phát triển và đa dạng hóa sản phẩm du lịch của Thành phố, góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế và tạo ra nhiều lợi ích kinh tế - xã hội; Hiện nay Sở Du lịch đã tham mưu trình UBND Thành phố ban hành Kế hoạch số 3793/KH-UBND ngày 05 tháng 8 năm 2024 của Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh về phát triển sản phẩm du lịch đường thủy Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2023 - 2025. Ngoài ra, trong Chiến lược phát triển du lịch Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, sẽ phát triển đồng bộ theo định hướng, giải pháp trong đó phần đầu phát triển các sản phẩm du lịch đường thủy trở thành một trong các sản phẩm du lịch tạo sự khác biệt của Thành phố, nhằm thỏa mãn nhu cầu nghỉ ngơi giải trí, thưởng thức các giá trị văn hóa nhân văn của khách du lịch quốc tế và nội địa.

Với những kết quả đạt được trong công tác phát triển sản phẩm du lịch đường thủy Thành phố Hồ Chí Minh trong thời gian qua. Mạng lưới giao thông đường thủy Thành phố Hồ Chí Minh khá phát triển, có 135 tài nguyên phục vụ

du lịch đường thủy. Với lợi thế 04 tuyến sông chính là Sài Gòn, Đồng Nai, Lòng Tàu và Soài Rạp chảy qua tạo ra mạng lưới đường thủy liên kết nối với các tỉnh lân cận: Bình Dương, Tây Ninh, Đồng Nai, Long An, Tiền Giang, Bà Rịa - Vũng Tàu và đặc biệt là Đồng bằng sông Cửu Long. Do đó, Thành phố Hồ Chí Minh vừa có thể khai thác giao thông vận tải đường thủy vừa có nhiều tiềm năng để phát triển nhiều loại hình du lịch đường thủy nội địa, mạng lưới giao thông đường thủy khá phát triển, với tổng chiều dài có khả năng khai thác giao thông vận tải đường thủy bao gồm 101 tuyến với tổng chiều dài là 913km, gồm:

Tuyến hàng hải: 11 tuyến với tổng chiều dài 229,2km;

Tuyến đường thủy nội địa Quốc gia: 05 tuyến với tổng chiều dài 126,1km;

Tuyến đường thủy nội địa địa phương: 83 tuyến với tổng chiều dài 555km;

Tuyến đường thủy nội địa chuyên dùng: 02 tuyến với tổng chiều dài 2,6km.

Thành phố đã triển khai nhiều tuyến đường thủy tập trung ở trung tâm thành phố, thuận lợi trong việc vận chuyển hành khách kết hợp du lịch đường thủy, góp phần giảm tải cho vận tải hành khách bằng đường bộ (do không phải sử dụng xe trung chuyển vào trung tâm thành phố). Theo thống kê sơ bộ của Sở Du lịch thì hiện có 123 phương tiện thủy đang hoạt động, gồm: 43 tàu nhà hàng, tàu lưu trú, du thuyền và 80 cano, tàu gỗ nhỏ; trong đó có 73 cảng, bến phục vụ vận tải hành khách, khách du lịch trong tổng số 251 cảng, bến thủy nội địa đang hoạt động. Lượng khách du lịch bằng đường thủy đóng vai trò quan trọng trong việc tăng trưởng của du lịch Thành phố.

Số lượng khách đường thủy: Lượng khách du lịch bằng đường thủy đến Thành phố Hồ Chí Minh tăng từ 10-20% so với cùng kỳ. Đến nay, Thành phố Hồ Chí Minh có trên 60 chương trình tour du lịch đường thủy trong đó đặc biệt có 7 chương trình tour du lịch đường thủy thường kỳ và có trên 15 chương trình tour du lịch đường thủy mới được giới thiệu đến đông đảo du khách trong nước và quốc tế. Đã ra mắt sản phẩm “*Saigon River Sightseeing*” với loại hình Buýt đường sông đưa du khách thưởng ngoạn thành phố ven sông bằng tàu hai tầng.

Cụ thể, năm 2018, thành phố đón 845.400 lượt khách (gồm 805.400 lượt khách du lịch bằng đường sông, 40.000 lượt khách du lịch bằng đường biển); năm 2019 đón 786.700 lượt khách (gồm 745.500 lượt khách du lịch bằng đường sông, 41.828 lượt khách du lịch bằng đường biển)... Năm 2023-2024, Thành phố Hồ Chí Minh từng bước xúc tiến các sản phẩm du lịch đường thủy để thu hút khách tham quan

đạt khoảng 500 ngàn lượt khách/năm và tăng khoảng 10% trong những năm tiếp theo. Doanh thu du lịch đường thủy năm 2023 và 2024 đạt 300 tỷ đồng/năm và tăng khoảng 10% trong những năm tiếp theo.

Số lượng khách Quốc tế đến Thành phố Hồ Chí Minh bằng tàu biển trong những năm 2019 đến tháng 6 năm 2024 như sau:

Chỉ tiêu	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Năm 2024 (06 tháng)
Khách Quốc tế đến bằng tàu biển (ngàn lượt)	41.828	11.358 -73%	707 -94%	1.828 +258,56%	31.474 +1.721,77%	23.471

Số lượng khách quốc tế đến bằng đường tàu biển đến thành phố trong năm 2023 và 2024 đạt khoảng 100 ngàn lượt khách và tăng khoảng 12% - 15% trong những năm tiếp theo. Doanh thu du lịch từ tàu biển năm 2023 và 2024 đạt 500 tỷ đồng/năm và tăng khoảng 12% trong những năm tiếp theo.

Sản phẩm du lịch đường thủy ngày càng được đa dạng, từ các tuyến du lịch tầm ngắn, tầm trung, tầm xa, liên vận quốc tế và đa dạng các dịch vụ như tàu tham quan, tàu nhà hàng, tàu lưu trú qua đêm đến các du thuyền cao cấp...

Qua buổi Hội thảo “Phát triển du lịch đường sông ở Việt Nam - Định hướng và giải pháp”, về phía Sở Du lịch có đề xuất một số giải pháp triển khai thực hiện trong giai đoạn tới nhằm hoàn thiện, phát triển thêm nhiều sản phẩm du lịch đường thủy trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh như sau:

1. Nhanh chóng triển khai hiệu quả các nội dung của Chiến lược phát triển du lịch Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 sau khi UBND thành phố phê duyệt, khi đó các sản phẩm du lịch đường thủy đã được định hướng một cách bài bản sẽ là cơ sở nền tảng để triển khai thực hiện trong thực tế; Tiếp tục phối hợp với các sở, ngành, quận, huyện giải quyết các vấn đề còn tồn tại, tạo điều kiện cho doanh nghiệp hoạt động hiệu quả; Đôn đốc các Sở, ngành chuyên môn hoàn chỉnh quy hoạch hệ thống bờ sông, kênh, rạch và hệ thống cảng, bến thủy nội địa phục vụ du lịch đường thủy trên địa bàn Thành phố, đồng bộ kết hợp thống nhất về tổ chức và không gian cảnh quan trên toàn bộ tuyến; Khai thông một số luồng, tuyến và công trình cầu chụa đảm bảo cấp kỹ thuật của đường thủy nội địa.

2. Định hướng phát triển sản phẩm du lịch đường sông trong thời gian tới

Tuyến kết nối các tỉnh Đông Nam bộ và Đồng bằng sông Cửu Long

Đã phối hợp Sở Du lịch, Sở Văn hóa thể thao và Du lịch các tỉnh Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long triển khai khảo sát các tuyến vận chuyển khách du lịch đường thủy từ Thành phố Hồ Chí Minh đến các tỉnh Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long và ngược lại, thông tin chủ yếu:

- Hướng hành trình: Từ Bến tàu Bạch Đằng - Quận 1 (hoặc cảng Sài Gòn, Nhà Rồng - Quận 4), Thành phố Hồ Chí Minh → sông Sài Gòn → Sông Đồng Nai → Bến tàu Golf Đại Phước Nhơn Trạch/Swanby city- Cù Lao Bạch Đằng (Bình Dương)...

- Hướng hành trình: Từ Bến tàu Bạch Đằng - Quận 1 (hoặc cảng Sài Gòn, Nhà Rồng - Quận 4), Thành phố Hồ Chí Minh → sông Sài Gòn → đến bến tàu Tiamo tỉnh Bình Dương → đến Địa đạo Củ Chi (Bến Đình, bến Dục) Thành phố Hồ Chí Minh

- Hướng hành trình: Từ Bến Bạch Đằng - Quận 1 (hoặc cảng Sài Gòn, Nhà Rồng - Quận 4), Thành phố Hồ Chí Minh → sông Sài Gòn → sông Nhà Bè → sông Soài Rạp → sông Vàm Cỏ (hoặc theo hướng kênh Nước Mặn → sông Cần Giuộc) → kênh Chợ Gạo → sông Tiền → đến cảng, bến thủy nội địa thuộc tỉnh Tiền Giang, tỉnh Bến Tre, Vĩnh Long và ngược lại.

- Các vị trí bến dự kiến đưa vào khai thác:

+ Khu vực Thành phố Hồ Chí Minh: Khu bến Bạch Đằng - Quận 1 hoặc Cảng Sài Gòn, cảng Nhà Rồng Khánh Hội - Quận 4).

+ Tỉnh Tiền Giang: Cảng du thuyền Mỹ Tho; Bến thủy nội địa Trung tâm Phát triển Du lịch (bờ trái của sông Tiền, thành phố Mỹ Tho); Bến thủy nội địa Bến tàu Du lịch Cái Bè (bên bờ phải của kênh 28, huyện Cái Bè).

+ Tỉnh Bến Tre: Bến phà Rạch Miễu cũ, xã Tân Thạch, huyện Châu Thành; bến tàu khách du lịch Bến Tre.

+ Tỉnh Vĩnh Long: Bến cảng hành khách Vĩnh Long (bờ phải sông Cổ Chiên thuộc địa phận Phường 9, thành phố Vĩnh Long).

Trong thời gian tới, Sở Du lịch sẽ kết nối với các tỉnh ĐBSCL để hoàn thiện, đa dạng các loại hình sản phẩm du lịch đường thủy tầm ngắn, tầm trung và tầm xa liên vận kết nối với Campuchia.

Ngoài ra, Sở Du lịch sẽ tiếp tục phối hợp với các chuyên gia, doanh nghiệp trong lĩnh vực, các Sở, ngành có liên quan tiếp tục nghiên cứu hệ thống cơ sở hạ tầng, tài nguyên du lịch, đánh giá mức độ khả thi của từng tuyến theo từng giai đoạn từ đó xây dựng, thiết kế sản phẩm du lịch phù hợp để tham mưu đề xuất Ủy ban nhân dân Thành phố trong công tác xây dựng phát triển sản phẩm đường thủy nói riêng và sản phẩm du lịch nói chung. Với định hướng phát triển du lịch đường thủy là một trong những sản phẩm du lịch đặc trưng của thành phố trong giai đoạn tới, nhằm đa dạng hóa sản phẩm du lịch tại thành phố, góp phần vào thu hút khách du lịch trong nước và quốc tế, kéo dài thời gian lưu trú, gia tăng chi tiêu của du khách và đóng góp vào sự nghiệp phát triển kinh tế xã hội chung của Thành phố.

TIỀM NĂNG PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG Ở THÀNH PHỐ CẦN THƠ

ThS. Nguyễn Thị Tú Trinh

Trường Đại học Cần Thơ

Giới thiệu

Theo Nghị quyết số 08-NQ/TW ngày 16/1/2017 của Bộ Chính trị khóa XII đã xác định phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn, từ đó, có thể thấy vai trò quan trọng của du lịch trong việc đóng góp vào nền kinh tế và xã hội. Trong những năm gần đây, ngành du lịch Việt Nam đã có sự phát triển đáng kể, với số lượng khách quốc tế cũng như du khách trong nước không ngừng gia tăng, và hình ảnh du lịch Việt Nam ngày càng được công nhận trên thế giới. Hòa cùng xu thế phát triển chung của cả nước, thành phố Cần Thơ đã được biết đến như một điểm đến hấp dẫn ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL), thu hút sự quan tâm của nhiều du khách quốc tế và nội địa. Theo báo cáo từ Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch TP. Cần Thơ, trong 6 tháng đầu năm 2024, tổng số khách tham quan, du lịch đến thành phố đạt hơn 3,7 triệu lượt, tăng 5% so với cùng kỳ, đạt 61% kế hoạch năm. Khách du lịch lưu trú ước đạt hơn 1,6 triệu lượt, tăng 7% so với cùng kỳ. Tổng doanh thu từ du lịch trong 6 tháng đầu năm 2024 ước đạt hơn 3.300 tỉ đồng, tăng 11% so với cùng kỳ, đạt 55% kế hoạch năm. Một số khu du lịch, điểm vườn có đầu tư mở rộng và phát triển sản phẩm du lịch mới, đa dạng dịch vụ, như Làng du lịch Mỹ Khánh, Hợp tác xã Du lịch Nông nghiệp cồn Sơn, Cần Thơ Eco Resort, Mekong Silt Ecolodge... thu hút nhiều du khách. (Báo Cần Thơ, 2024).

Cần Thơ sở hữu nhiều tiềm năng để phát triển du lịch, nổi bật là những vườn cây ăn trái bạt ngàn, cánh đồng lúa mênh mông, hệ thống sông ngòi chằng chịt, cùng nền văn hóa đậm chất Nam Bộ. Đây là những điều kiện thuận lợi để thành phố phát triển các loại hình du lịch sinh thái miệt vườn, du lịch sông nước, du lịch cộng đồng, du lịch văn hóa, và các loại hình du lịch khác. Nhìn chung, các tài nguyên du lịch ở ĐBSCL có nhiều điểm tương đồng, do đó để tạo nét đặc trưng

riêng, Cần Thơ cần tận dụng và khai thác hiệu quả các tài nguyên sẵn có, đặc biệt là các yếu tố liên quan đến sông nước. Điều này đặt nền tảng cho sự phát triển du lịch đường sông (DLĐS), biến loại hình này trở thành thế mạnh của thành phố. Với vị trí địa lý thuận lợi, nằm ở trung tâm khu vực ĐBSCL, hệ thống kênh rạch dày đặc cùng với các cù lao, chợ nổi,... Cần Thơ có nhiều điều kiện để phát triển DLĐS. Đây là một loại hình du lịch vẫn chưa được khai thác một cách bài bản ở các tỉnh Tây Nam Bộ. Mặc dù đã tồn tại từ lâu, du lịch sông nước vẫn còn nhiều hạn chế, đặc biệt là về cơ sở hạ tầng kỹ thuật, các hoạt động vui chơi giải trí và sự liên kết giữa các tỉnh, thành. Phát triển du lịch sông nước không chỉ tạo nên điểm nhấn cho du lịch Cần Thơ mà còn đóng vai trò cầu nối liên kết giữa các tỉnh trong khu vực. Vì vậy, việc nghiên cứu tiềm năng phát triển DLĐS ở Cần Thơ hiện tại và trong tương lai là rất cần thiết.

1. Tiềm năng phát triển DLĐS của thành phố Cần Thơ

Các yếu tố hình thành chuyến DLĐS có thể kể đến như: Điểm đến và tuyến điểm, phương tiện vận chuyển, cơ sở hạ tầng, dịch vụ du lịch, các hoạt động và trải nghiệm. Theo Prideaux và Cooper (2009), “Sông ngòi đóng vai trò quan trọng trong việc tạo nên trải nghiệm du lịch, cung cấp cả phương tiện vận chuyển và cảnh quan hấp dẫn”. Điều này nhấn mạnh tầm quan trọng của việc lựa chọn tuyến điểm hấp dẫn dọc theo sông. Hiện trạng tài nguyên du lịch trên sông bao gồm cả tài nguyên ven sông và tài nguyên thuộc khu vực lân cận, các yếu tố thuộc về điều kiện tự nhiên và sự kết nối của các hoạt động trên sông và trên đất liền. Có thể nói rằng, không phải cứ có sông là có thể hình thành được các tuyến DLĐS. Để có thể đưa vào khai thác du lịch, đầu tiên con sông đó phải có những đặc điểm thẩm mỹ, hấp dẫn được du khách như cảnh quan bên sông thanh tú, dọc dòng sông có nhiều di sản, di tích, công trình văn hóa hoặc giả con sông đó phải gắn liền với một biến cố lịch sử hay đã từng xuất hiện trong một tác phẩm văn học, thơ ca, điện ảnh nổi tiếng nào đó. Ngoài các đặc điểm về địa lý tự nhiên của con sông như chiều dài, chiều rộng thì chế độ thủy văn cũng ảnh hưởng rất lớn đến việc thiết kế tuyến du lịch trên sông. Một con sông quá hẹp hoặc quá nông thì khó có thể mang lại trải nghiệm về một không gian thoáng đãng, nhẹ nhàng của DLĐS cho du khách. Môi trường nước cũng nên được chú ý vì chẳng có du khách nào lại muốn du ngoạn trên một dòng sông có rác thải, mất mỹ quan. Bên cạnh đó, tuyến DLĐS sẽ kém hấp dẫn nếu thiếu vắng các hoạt động trên đất liền. Một tuyến DLĐS hoàn hảo phải có sự kết nối với các hoạt động tham quan danh lam thắng cảnh, di tích lịch sử, đền chùa miếu mạo, hoặc tham gia vào các hoạt động du lịch cộng đồng với cư dân địa phương ở hai bên dòng sông, hay du khách có thể dùng chân tham gia câu cá bên bờ sông... Để làm được điều này, đòi hỏi phải

thiết lập một hệ thống các trạm dừng chân trên bờ nhằm tạo nên sự phong phú và hấp dẫn cho hành trình DLĐS. Ngoài ra còn phải xây dựng một hệ thống các cầu tàu, nhà chờ dọc theo bờ sông nhằm kết nối giao thông đường thủy với giao thông đường bộ.

1.1. Phân tích điều kiện tự nhiên của thành phố Cần Thơ trong việc phát triển loại hình DLĐS

Vị trí địa lý: Thành phố Cần Thơ, với vị trí địa lý đặc địa nằm ở trung tâm vùng ĐBSCL, sở hữu tiềm năng to lớn để phát triển DLĐS. Tọa lạc tại tọa độ từ 9°55'08" đến 10°19'38" vĩ độ Bắc và 105°13'38" đến 105°50'35" kinh độ Đông, Cần Thơ không chỉ là cửa ngõ giao thương quan trọng mà còn là điểm kết nối lý tưởng cho các tour du lịch đường sông trong khu vực. Với diện tích 1.439,2km², chiếm 3,6% diện tích toàn vùng ĐBSCL, thành phố cách TPHCM 169km về phía Tây Nam, tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển đa dạng các loại hình du lịch, từ ngắn ngày đến dài ngày, kết hợp giữa đường sông và đường bộ. Phía Bắc giáp tỉnh An Giang; phía Đông giáp tỉnh Đồng Tháp và tỉnh Vĩnh Long; phía Tây giáp tỉnh Kiên Giang; phía Nam giáp tỉnh Hậu Giang. Địa mạo, địa hình, địa chất của thành phố bao gồm 3 dạng: đê tự nhiên ven sông Hậu, đồng lũ nửa mở và đồng bằng châu thổ. Thành phố Cần Thơ có các điểm cực sau: Cực Bắc là phường Thới Thuận, quận Thốt Nốt; Cực Tây là xã Thạnh Lợi, huyện Vĩnh Thạnh; Cực Nam là xã Trường Xuân A, huyện Thới Lai; Cực Đông là phường Tân Phú, quận Cái Răng.

Vị trí địa lý thuận lợi nằm dọc theo các sông lớn, là điều kiện thuận lợi để Cần Thơ phát triển loại hình DLĐS. Thành phố nằm ở hạ lưu của sông Mekong, là nơi khách du lịch có thể đi qua và ghé lại tham quan văn hóa sông nước của vùng đất Tây Đô. Sông Hậu là một trong hai nhánh sông Mekong, nơi sông Mekong tách ra thành sông Tiền, sông Hậu tại lãnh thổ Campuchia. Sông Hậu chảy qua các tỉnh An Giang, Vĩnh Long, Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng và TP.Cần Thơ nằm ở hữu ngạn sông Hậu là điều kiện thuận lợi để phát triển DLĐS. Ngoài ra còn có sông Cần Thơ chảy qua thành phố ra cửa Ninh Kiều trên sông Hậu. Bắt nguồn từ khu vực nội đồng tây sông Hậu, sông Cần Thơ đi qua các quận Ô Môn, huyện Phong Điền, quận Cái Răng, quận Ninh Kiều và đổ ra sông Hậu tại Bến Ninh Kiều. Đây là con sông đi qua các quận huyện của thành phố, nơi tập trung các vườn trái cây tươi ngon cùng nét sinh hoạt chợ nổi độc đáo trên sông.

Về địa hình: tương đối bằng phẳng, phù hợp cho sản xuất nông, ngư nghiệp với độ cao trung bình khoảng 1-2m dốc từ đất giồng ven sông Hậu và sông Cần Thơ thấp dần về phía nội đồng tức là từ phía đông bắc sang phía tây nam. Bên cạnh đó, tỉnh còn có các cồn, cù lao trên sông Hậu như cồn Ấu, cồn Khương, cồn Sơn, cù lao Tân Lộc. Địa hình Cần Thơ là dạng địa hình đồng bằng châu thổ với

đặc điểm chung là thấp và bằng phẳng. Độ cao trung bình khoảng 1 m so với mặt nước biển, 90% diện tích có độ cao phổ biến từ 0,2-1m, 10% diện tích có độ cao từ 1,5-1,8m. Địa hình có dạng lòng chảo, thấp dần từ Bắc xuống Nam và từ Đông sang Tây. Vùng phía Bắc là vùng trũng nên thường bị ngập úng vào mùa mưa lũ tháng 9 hàng năm. Vùng ven sông khá thuận lợi cho việc lợi dụng thủy triều tưới tiêu tự chảy, vùng xa sông tưới tiêu và cải tạo đất khó khăn hơn. Địa hình có các dạng như sau: Đồng bằng bãi bồi - nằm dọc theo sông Hậu, gồm địa phận các quận Ninh Kiều, Bình Thủy, Ô Môn, Cái Răng và huyện Thốt Nốt, nhờ có phù sa bồi đắp nên đây là khu vực cao nhất thành phố, nhất là ở các gò đất ven sông; Bùn trũng xa sông - nằm cách xa sông Hậu, do không được bồi đắp phù sa nên có địa hình trũng thấp, chủ yếu ở huyện Cờ Đỏ, huyện Vĩnh Thạnh và một phần huyện Phong Điền. Do địa hình trũng thấp, khó thoát nước nên thường xuyên bị ngập lâu trong suốt mùa mưa và đầu mùa khô.

Khí hậu: Cần Thơ nằm trong vùng khí hậu nhiệt đới gió mùa, ít bão, quanh năm nóng ẩm, không có mùa lạnh. Mùa mưa kéo dài từ tháng 5 đến tháng 11, mùa khô từ tháng 12 tới tháng 4 năm sau. Nhiệt độ trung bình là 27°C. Số giờ nắng trung bình cả năm khoảng 2.249h, lượng mưa trung bình năm đạt 1.600mm. Độ ẩm trung bình năm dao động từ 82% - 87%. Do chịu ảnh hưởng khí hậu nhiệt đới gió mùa, có lợi thế về nền nhiệt độ, chế độ bức xạ nhiệt, chế độ nắng cao và ổn định theo hai mùa trong năm. Nhìn chung, khí hậu Cần Thơ khá ổn định, ít có thiên tai, nhưng sự phân hóa rõ rệt của khí hậu thường xuyên gây ra khó khăn cho sản xuất và đời sống. Mùa khô lượng mưa quá ít và thời gian kéo dài dẫn đến tình trạng thiếu nước nghiêm trọng cho sản xuất và đời sống; mưa ít, độ ẩm không khí thấp cũng là nguyên nhân dẫn đến hiện tượng dậy phèn trong đất. Mùa mưa cung cấp nguồn nước ngọt dồi dào cho sản xuất và đời sống, góp phần cải tạo đất phèn mặn; tuy nhiên mùa mưa lại trùng với mùa lũ trên sông Hậu nên dễ gây ngập úng ở các vùng trũng.

Đối với DLĐS, khí hậu đóng một vai trò rất quan trọng, nó chi phối các hoạt động trong du lịch và có thể hình thành một số dạng du lịch theo mùa. Đối với TP. Cần Thơ khí hậu tương đối mát mẻ, ôn hòa phù hợp cho DLĐS phát triển, những hiện tượng khí hậu xấu có thể xảy ra nhưng rất hiếm.

Hệ thống sông ngòi và kênh rạch: Thành phố Cần Thơ có hệ thống sông ngòi và kênh rạch dày đặc là một trong những ưu thế nổi bật của Cần Thơ. Sông Hậu, nhánh lớn thứ hai của sông Mekong, chảy qua thành phố với chiều dài 65km, rộng 1,5-2km và sâu trung bình 20-30m, cho phép tàu trọng tải lớn đến 10.000 tấn lưu thông. Sông Cần Thơ, phụ lưu của sông Hậu, dài 18km với chiều rộng trung bình 200-300m và độ sâu 7-10m, đóng vai trò quan trọng trong giao thông thủy nội đô.

Bên cạnh đó, hệ thống kênh rạch như Kênh Xà No (dài 47km, rộng 60m), Kênh Thị Đội (dài 7km, rộng 30-40m) và Kênh Ô Môn (dài 51,5km, rộng 80m) tạo nên mạng lưới giao thông thủy phong phú, mở ra cơ hội phát triển đa dạng các loại hình DLĐS.

Các tuyến đường thủy chính như Cần Thơ - Cà Mau (180km), Cần Thơ - Kiên Giang (120km đến Rạch Giá) và Cần Thơ - An Giang (100km đến Châu Đốc) không chỉ kết nối Cần Thơ với các tỉnh lân cận mà còn mở ra cơ hội phát triển các tour du lịch đa dạng. Từ tour sinh thái khám phá rừng U Minh và đất mũi Cà Mau, tour kết hợp sông - biển đến Phú Quốc, đến tour tâm linh và sinh thái ở Châu Đốc và rừng tràm Trà Sư, du khách có thể trải nghiệm đa dạng văn hóa và cảnh quan ĐBSCL thông qua các tuyến đường thủy này.

Cảnh quan: Cảnh quan tự nhiên dọc các tuyến sông Cần Thơ vô cùng đa dạng và phong phú. Rừng ngập mặn với diện tích còn lại khoảng 100 ha, chủ yếu ở các cù lao, kết hợp với vườn cây ăn trái chiếm 20% diện tích đất nông nghiệp và cánh đồng lúa bạt ngàn chiếm 60% diện tích, tạo nên bức tranh sinh thái đặc trưng của vùng ĐBSCL. Đa dạng sinh học phong phú với khoảng 400 loài thực vật bậc cao, 130 loài cá nước ngọt và 70 loài chim, trong đó có các loài đặc hữu như cá thát lát cườm và cò quắm đỏ, mở ra cơ hội phát triển du lịch sinh thái và quan sát động vật hoang dã.

Cảnh quan miệt vườn với diện tích vườn cây ăn trái khoảng 20.000ha là một điểm nhấn đặc biệt của du lịch Cần Thơ. Các loại trái cây đặc trưng như sầu riêng, chôm chôm, nhãn, vú sữa, măng cầu không chỉ tạo nên cảnh quan độc đáo mà còn là cơ sở để phát triển các tour du lịch trải nghiệm vườn cây, thu hoạch trái cây theo mùa, đặc biệt từ tháng 5 đến tháng 8 hàng năm.

1.2. Phân tích tài nguyên sông nước trong việc phát triển DLĐS ở thành phố Cần Thơ

Yếu tố sông nước cũng là một trong những yếu tố thuộc về điều kiện tự nhiên, tuy nhiên ở đây tác giả muốn phân tích rõ hơn về yếu tố này trong việc phát triển DLĐS ở thành phố Cần Thơ. Theo thông tin của Bộ Tài nguyên và Môi trường (2020) thì Cần Thơ nằm ở vùng đất có sự bồi tụ phù sa của sông Cửu Long, có địa hình đặc trưng của đồng bằng. Thành phố có hệ thống sông ngòi, kênh, rạch khá dày, trong đó sông Hậu là con sông lớn nhất với tổng chiều dài chảy qua thành phố là 65km, đoạn qua Cần Thơ, sông có chiều rộng khoảng 1,6km, lưu lượng nước bình quân chảy qua địa phận Cần Thơ là 14.800m³/giờ. Sông Hậu là nguồn cung cấp nước ngọt chính cho thành phố Cần Thơ. Sông Cần Thơ bắt nguồn từ khu vực nội đồng tây sông Hậu, có chiều dài khoảng 18km, chiều rộng từ 200 - 300m, đi qua các quận Ô Môn, huyện Phong Điền, quận Cái Răng,

quận Ninh Kiều và đổ ra sông Hậu tại Bến Ninh Kiều. Sông Cần Thơ có nước ngọt quanh năm, vừa có tác dụng tưới nước trong mùa cạn, vừa có tác dụng tiêu úng trong mùa lũ và có ý nghĩa lớn về giao thông. Sông Cái Lớn dài 20km, chiều rộng cửa sông 600 - 700m, độ sâu 10 - 12m nên có khả năng tiêu, thoát nước rất tốt. Bên cạnh đó, Cần Thơ có hơn 158 sông, rạch lớn nhỏ là phụ lưu của 2 sông lớn là Sông Hậu và sông Cần Thơ đi qua thành phố và nối thành mạng đường thủy. Các sông rạch lớn khác là rạch Bình Thủy, Trà Nóc, Ô Môn, Thốt Nốt, kênh Tham Rôn và nhiều kênh lớn khác tại các huyện ngoại thành là Thốt Nốt, Vĩnh Thạnh, Cờ Đỏ và Phong Điền, cung cấp nước ngọt suốt hai mùa mưa và mùa khô.

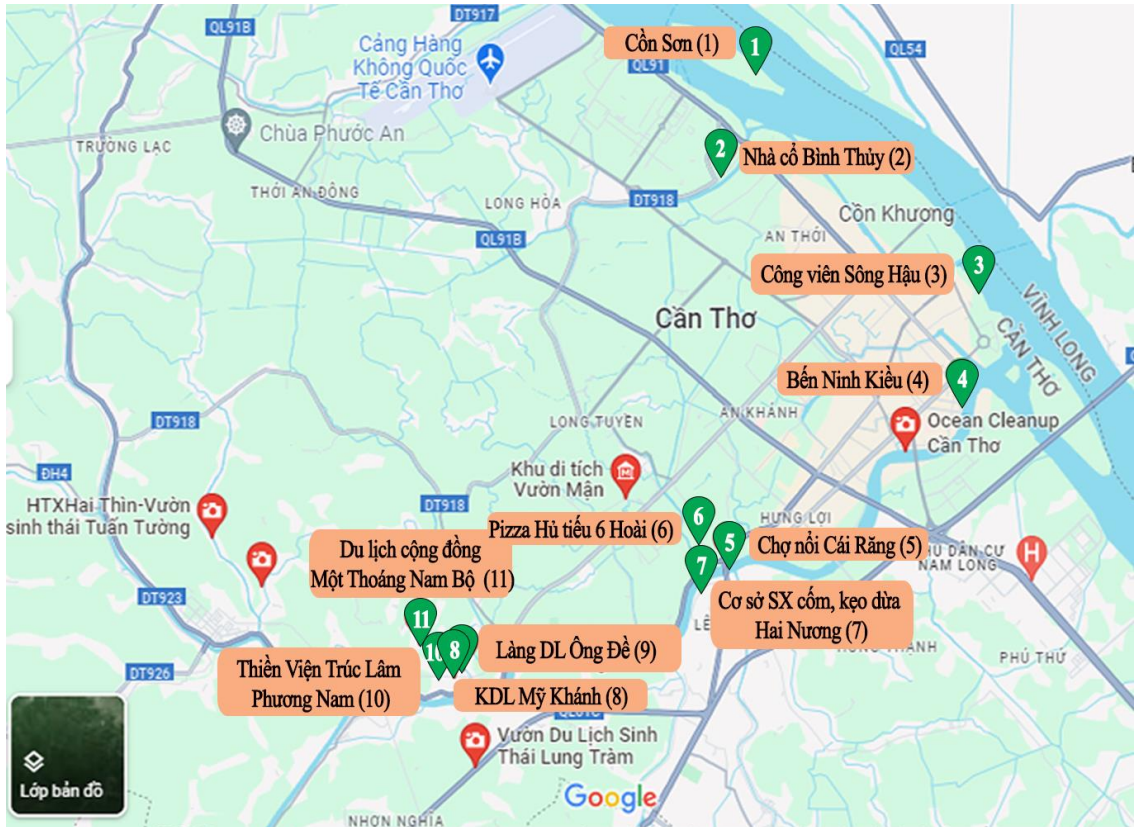
Với hệ thống sông ngòi, kênh rạch chằng chịt bao phủ xung quanh, hình thành nên các cồn, cù lao trên sông: Cồn Ấu, Cồn Khương, Cồn Sơn, Cù lao Tân Lộc và những vườn cây ăn trái sum suê. Đây sẽ là nơi phát triển các dự án đô thị du lịch sinh thái cù lao Tân Lộc, khu nghỉ dưỡng Azerai Cần Thơ thuộc Cồn Ấu... Những địa điểm du lịch này sẽ thu hút nhiều du khách trong và ngoài nước đến tham quan và nghỉ dưỡng.

Bên cạnh đó, văn hóa sông nước đã được xem như một trong những nét văn hóa đặc thù của Cần Thơ nói riêng và miền Tây nói chung. Đặc biệt, khi nhắc đến văn hóa miền sông nước không thể không nhắc đến văn hóa chợ nổi (chợ nổi Cái Răng, chợ nổi Phong Điền), một trong những nền văn hóa chợ nổi độc đáo và đặc trưng của thành phố miền sông nước. So với chợ nổi Phong Điền thì chợ nổi Cái Răng nhộn nhịp hơn và thu hút nhiều du khách trong và ngoài nước đến tham quan. Nét độc đáo và đặc điểm chính của chợ nổi Cái Răng là chuyên buôn bán các loại trái cây, đặc sản của vùng ĐBSCL. Thuở xưa, chợ nổi hình thành là vì đường bộ và phương tiện lưu thông đường bộ chưa phát triển, trong khi đó nhu cầu mua bán, trao đổi hàng hóa, người ta tụ tập trên sông và bằng các phương tiện như xuồng, ghe, tắc ráng.... Ngày nay, dù mạng lưới giao thông đường bộ đã phát triển rộng khắp nhưng chợ nổi vẫn tồn tại và phát triển ngày một sầm uất hơn.

1.3. Các địa điểm du lịch có thể kết nối với loại hình DLĐS ở thành phố Cần Thơ

Các địa điểm du lịch kết nối với tuyến đường sông có thể kể đến như Cồn Sơn, Nhà cổ Bình Thủy, Công viên Sông Hậu, Bến Ninh Kiều, Cầu Cần Thơ, Chợ nổi Cái Răng, Pizza Hủ tiếu Sáu Hoài, Cơ sở sản xuất cốm, kẹo dừa Hai Nương, Khu du lịch sinh thái Mỹ Khánh, Làng Du lịch sinh thái Ông Đề, Thiền Viện Trúc Lâm Phương Nam, Du lịch cộng đồng Một Thoáng Nam Bộ, Khu sinh thái ẩm thực Vó Sông Farm, Khu du lịch sinh thái Wonderland Cần Thơ, Cần Thơ Eco Resort, Mekong Silt Ecolodge... Đây là những địa điểm du lịch có vị trí nằm ven

sông hoặc cách sông không quá xa, có thể xem xét kết hợp với các hoạt động trong chuyến du lịch nhằm tạo sự đa dạng và hấp dẫn cho du khách.



Hình 1. Bản đồ các địa điểm du lịch ven hoặc gần sông

Nguồn: Google Map

Nhìn chung, các hoạt động trên sông đang được khai thác để đưa vào du lịch, tuy nhiên hiện tại những hoạt động này còn khá đơn điệu và chưa khai thác được hết tiềm năng vốn có của nó. Chủ yếu hoạt động du lịch trên sông dựa vào những điểm đến nổi bật của Cần Thơ như Chợ nổi Cái Răng, Pizza Hủ tiếu 6 Hoài, Bến Ninh Kiều, Cầu Cần Thơ và những điểm vườn cây ăn trái. Những hoạt động về đêm cũng như những hoạt động vui chơi giải trí vào ban ngày đang dần được cải thiện, tuy nhiên vẫn chưa thật sự thu hút du khách. Như vậy, để phát triển loại hình DLĐS, thành phố cần khai thác các hoạt động phục vụ du khách vào ban ngày lẫn ban đêm, kết nối với các điểm đến trên đất liền. Cần Thơ sở hữu nhiều tài nguyên du lịch tự nhiên và tài nguyên du lịch nhân văn trên đất liền, để thúc đẩy DLĐS phát triển, cần đẩy mạnh sự kết nối giữa các hoạt động trên sông và các hoạt động trên đất liền. Những tour du lịch bằng đường bộ đến các địa điểm du lịch trên đất liền dường như khá quen thuộc đối với du khách, để tạo một sự khác biệt mới, chúng ta có thể kết hợp

những tour du lịch bằng đường sông đến các địa điểm trên đất liền, đồng thời bổ sung những hoạt động gắn liền với sông nước để làm tour du lịch ngày càng đa dạng và hấp dẫn hơn.

2. Sự kết nối giữa Cần Thơ và các tỉnh khác trong khu vực

Với thế mạnh là trung tâm ĐBSCL, giao thông thuận lợi, Cần Thơ trở thành cửa ngõ, trung tâm trung chuyển khách gắn với liên kết. Để phát triển loại hình DLĐS, thành phố cần có sự liên kết giữa các tỉnh trong khu vực, bởi mỗi tỉnh có những đặc trưng riêng, do vậy muốn đa dạng và tạo được sự hấp dẫn cho du khách cần có sự liên kết trong quá trình xây dựng loại hình du lịch này.



Hình 2. Bản đồ hành chính vùng ĐBSCL

Nguồn: Website Viện Kinh tế và quản lý thủy lợi

ĐBSCL là vùng đồng bằng trù phú và có thế mạnh về cảnh quan sông nước tự nhiên phù hợp với phát triển DLĐS. Nhiều tỉnh trong khu vực đã tập trung phát triển loại hình du lịch này, tuy nhiên vẫn có những thuận lợi và khó khăn tồn tại trong việc liên kết phát triển DLĐS ở các tỉnh thành trong khu vực.

❖ Thuận lợi

Hầu hết các tỉnh ĐBSCL đều có hệ thống sông ngòi, kênh rạch chằng chịt, bên cạnh đó, một số tỉnh còn có nhiều cồn cát, cù lao, ao hồ lớn như: Cần Thơ, Bến Tre, Đồng Tháp, Trà Vinh, Tiền Giang, Sóc Trăng. Đây sẽ là điều kiện thuận lợi để phát triển DLĐS giữa các tỉnh, thành trong khu vực. Điểm nổi bật tiếp theo

về tài nguyên du lịch của các tỉnh ở ĐBSCL là vườn cây ăn trái, mỗi mùa mỗi loại với các loại đặc trưng như chôm chôm, sầu riêng, nhãn, măng cụt, mận, cam, quýt, bưởi, vú sữa, thanh long,... tập trung nhiều ở các tỉnh như Tiền Giang, Bến Tre, Vĩnh Long, Hậu Giang,... từ đây, hình thành nhiều khu du lịch sinh thái, điểm vườn cây ăn trái hấp dẫn du khách. Đây có thể là một trong những điểm nhấn quan trọng trong các tour du lịch đường sông liên kết giữa các tỉnh thành trong khu vực. Tuy nhiên, việc hình thành các điểm vườn cây ăn trái phải theo quy hoạch, hạn chế sự trùng lặp giữa các tỉnh.

Điểm thuận lợi tiếp theo để phát triển DLĐS kết nối giữa các tỉnh thành là cảnh quan sông nước với hai bờ sông xanh, mát, thiên nhiên hoang sơ và có các cánh đồng lúa thơ mộng, bức họa này được hiện diện hầu hết ở các tỉnh ĐBSCL.

Ngoài ra, hệ sinh thái thực vật và động vật phong phú như rừng tràm, rừng đước, lau sậy, đầm sen, bông súng và các loại động vật như cá, rắn, rùa, chim cò... ở Long An, Đồng Tháp, Cà Mau.

Văn hóa dân tộc phong phú, đa dạng thể hiện qua các lễ hội văn hóa dân tộc, các làng nghề thủ công truyền thống, các công trình kiến trúc văn hóa độc đáo, các di tích lịch sử văn hóa và danh thắng như Trà Vinh, An Giang, Hậu Giang, Sóc Trăng,...

Giao thông ở các tỉnh khá thuận tiện với hệ thống giao thông đường bộ và đường thủy thuận lợi cho việc liên kết với các tỉnh thành trong khu vực ĐBSCL.

Những điều kiện thuận lợi trên tạo tiền đề cho sự kết nối DLĐS với các tỉnh trong khu vực. Từ Cần Thơ có thể tạo những tour kết nối với các tỉnh lân cận như:

Tuyến Cần Thơ - Cà Mau: Với chiều dài khoảng 180km, điểm dừng chân ở Sóc Trăng, Bạc Liêu. Có thể thiết kế tour kết hợp tham quan rừng U Minh, đất Mũi Cà Mau.

Tuyến Cần Thơ - Kiên Giang: Với chiều dài khoảng 120km đến Rạch Giá, điểm nhấn của tour là kết nối với đảo Phú Quốc qua cảng Rạch Giá, có thể kết hợp tour sông - biển.

Tuyến Cần Thơ - An Giang: Với chiều dài khoảng 100 km đến Châu Đốc, các điểm đến có thể khám phá là Châu Đốc, Núi Sam, Rừng tràm Trà Sư. Có thể thiết kế tour tâm linh kết hợp du lịch sinh thái.

Ngoài khu vực ĐBSCL thì Cần Thơ cũng có thể kết nối với TPHCM hoặc ngược lại. Kết hợp du lịch đường sông giữa TPHCM và Cần Thơ là một trải nghiệm thú vị, mang lại cho du khách cơ hội khám phá vẻ đẹp của vùng ĐBSCL từ một góc nhìn độc đáo. Đây là lộ trình phổ biến, không chỉ thu hút du khách trong nước mà

còn hấp dẫn cả du khách quốc tế. Tuyến Cần Thơ - TPHCM: Du khách có thể bắt đầu hành trình từ Cần Thơ, nơi có Chợ Nổi Cái Răng nổi tiếng, Bến Ninh Kiều và nhiều di tích văn hóa khác. Đây là cơ hội để khám phá đời sống sinh hoạt sông nước đặc trưng của miền Tây Nam Bộ trước khi bắt đầu chuyến hành trình trên sông. Từ Cần Thơ, du khách sẽ xuôi theo dòng sông Hậu, một trong những nhánh chính của sông Mekong, đi qua các làng quê yên bình, các cánh đồng lúa mênh mông và những khu vườn cây ăn trái xanh mướt. Tour có thể dừng lại ở Mỹ Tho, thuộc tỉnh Tiền Giang, nơi du khách có thể tham quan các khu vườn trái cây, tham gia vào các hoạt động như chèo xuồng ba lá trên các con rạch nhỏ, thăm các làng nghề truyền thống như làm kẹo dừa hay nuôi ong lấy mật. Trên hành trình đến TPHCM, du khách có thể ghé thăm Cần Giò, nơi nổi tiếng với khu dự trữ sinh quyển rừng ngập mặn và Đảo Khỉ. Ngoài tuyến Cần Thơ - TPHCM, chúng ta cũng có thể thiết kế tour ngược lại từ TPHCM - Cần Thơ.

❖ Khó khăn

Đa số các hoạt động du lịch đường sông ở các tỉnh chỉ mới khai thác được tuyến du lịch nội tỉnh, các tuyến du lịch liên tỉnh chưa được khai thác một cách phổ biến. Do đó, cần tạo cầu nối liên kết giữa các tỉnh cho loại hình du lịch này. Để làm được điều đó, cần có một nhạc trưởng xúc tác cho sự liên kết này, và Cần Thơ là một tỉnh có đủ điều kiện và khả năng để thực hiện điều này.

Một số tỉnh, các kênh chưa được nạo vét, nên tàu thuyền đi lại khó khăn vào lúc thủy triều xuống, ảnh hưởng đến phát triển du lịch của địa phương.

Phương tiện di chuyển bằng đường thủy với đầy đủ tiện nghi cho du khách trải nghiệm vẫn còn là một thách thức.

Sản phẩm du lịch khá đơn điệu, không có gì mới lạ, chưa có bước đột phá, còn trầm lắng, thiếu sức hút đối với du khách, thiếu sáng tạo trong khai thác mô hình du lịch đặc thù vùng sông nước.

Các cơ sở lưu trú vẫn còn chưa đa dạng, các cơ sở xếp hạng sao vẫn còn quá ít. Lượng khách đến đông, nhưng thời gian lưu trú không nhiều, chỉ là điểm đến, chưa phải là điểm dừng chân; dịch vụ chưa thật sự hấp dẫn. Một số cơ sở lưu trú không bảo đảm điều kiện tối thiểu để phục vụ du khách về vệ sinh và các trang thiết bị chuyên dụng.

Cơ sở vật chất kỹ thuật du lịch tại hầu hết các điểm du lịch chưa bảo đảm chất lượng phục vụ du khách, chưa đảm bảo an toàn vệ sinh. Các cơ sở ăn uống tại địa phương chưa tập trung nhiều món ăn đặc sản gây thất vọng đối với du khách đặc biệt là khách nước ngoài.

Các sản phẩm quà lưu niệm và tiêu dùng phục vụ nhu cầu mua sắm của du khách đơn điệu, chưa được đầu tư đúng mức.

Đặc biệt nguồn nhân lực còn thiếu và chưa chuyên nghiệp, đội ngũ hướng dẫn viên, thuyết minh viên chưa mang tính chuyên nghiệp, đội ngũ nhân viên phục vụ nhà hàng, khách sạn chưa đủ trình độ chuyên môn nghiệp vụ...

Số lượng doanh nghiệp lữ hành ở các địa phương còn khiêm tốn, đầu tư chưa cao. Công tác xúc tiến, quảng bá du lịch tại các địa phương chưa đạt hiệu quả. Nhiều điểm du lịch tiềm năng nhưng chưa có chính sách quảng bá hợp lý dẫn đến ít du khách biết đến các điểm du lịch tại địa phương.

Để phát triển du lịch nói chung và du lịch đường sông nói riêng, các tỉnh trong khu vực cần xem xét cải thiện những điểm khó khăn nêu trên.

Tài liệu tham khảo

1. Báo Cần Thơ (2024). Hơn 3,7 triệu lượt du khách đến Cần Thơ trong 6 tháng đầu năm 2024. Cổng thông tin điện tử thành phố Cần Thơ. <https://www.cantho.gov.vn/wps/portal/home/du-khach/chi-tiet/tin-tuc-du-lich/hon+3+7+trieu+luot+du+khach+den+can+tho+trong+6+thang+dau+nam+2024>. [Ngày truy cập 1/8/2024]
2. Bộ tài nguyên và môi trường (2020). Điều kiện tự nhiên và tài nguyên thiên nhiên thành phố Cần Thơ. Cổng thông tin điện tử Bộ tài nguyên và môi trường. <https://www.monre.gov.vn/Pages/dieu-kien-tu-nhien-va-tai-nguyen-thien-nhien-thanh-pho-can-tho.aspx>. [Ngày truy cập: 2/8/2024]
3. Nghị quyết số 08-NQ/TW, ngày 16/01/2017 của Bộ Chính trị về phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn.
4. Prideaux, B., & Cooper, M. (2009). River tourism. CABI.
5. Viện kinh tế và quản lý thủy lợi (2015). Quy hoạch thủy lợi đồng bằng sông Cửu Long trong điều kiện biến đổi khí hậu và nước biển dâng. Cổng thông tin điện tử Viện kinh tế và quản lý thủy lợi. https://www.iwem.gov.vn/vn/quy-hoach-thuy-loi-dong-bang-song-cuu-long-trong-dieu-kien-bien-doi-khi-hau-va-nuoc-bien-dang_447.html. [Ngày truy cập 1/8/2024]

KHAI THÁC TUYẾN DU LỊCH SÔNG NƯỚC GẮN VỚI MIỆT VƯỜN VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

Sở VH TTDL Cà Mau

1. Đồng bằng sông Cửu Long và thực trạng khai thác du lịch sông nước gắn với miệt vườn

Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) từ lâu đã được biết đến với hình ảnh là vùng có hệ thống thủy văn độc đáo và hiếm có với các dòng sông có hệ thống kênh rạch nối liền; ngoài các dòng sông thiên nhiên như sông Tiền, sông Hậu,... còn có hệ thống sông đào thẳng góc với sông chính hợp thành mạng lưới đường thủy dày đặc, có ý nghĩa cao về mặt kinh tế và giá trị du lịch. Tận dụng được sự độc đáo đó, du lịch sinh thái sông nước trở thành loại hình du lịch đặc trưng của vùng với các cảnh quan sinh thái hết sức riêng biệt như đồng bằng và biển, sông nước hữu tình, cây trái bốn mùa trĩu quả, ruộng lúa tốt tươi.

Quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 cũng nêu rõ phương hướng phát triển du lịch của vùng, hướng đến trở thành thương hiệu quốc tế về du lịch nông nghiệp - nông thôn, du lịch sinh thái (miệt vườn sông nước, đất ngập nước) và du lịch biển trên cơ sở phát triển sản phẩm và xúc tiến chung cho thương hiệu. Hiện, một số sản phẩm của loại hình du lịch sinh thái sông nước, du lịch sinh thái miệt vườn đang được các tỉnh trong vùng tập trung khai thác như: bơi xuồng trên sông, ăn trái cây, tát mương, câu cá, xem đờn ca tài tử,... Nhắc đến vùng ĐBSCL người ta nghĩ ngay đến các tour du thuyền như bến Ninh Kiều, sông Mê Kông; chợ nổi Cái Răng, chợ nổi Ngã Bảy, những vườn trái cây trĩu quả quanh cù lao Thới Sơn, Cồn Phụng... Điểm chung của sản phẩm du lịch này là khai thác nguồn tài nguyên tự nhiên với cảnh quan thiên nhiên đẹp và tài nguyên nhân văn với các công trình kiến trúc, công trình văn hóa tín ngưỡng, các phong tục tập quán như lễ hội, ca múa, chợ nổi... Các sản phẩm này có sự kết hợp, đan xen và kết nối giữa các hoạt động trên sông nước và trên đất liền, nhờ đó, chất lượng sản phẩm được nâng lên và giá trị nó mang lại cho du khách là rất lớn.

Tuy vậy, sự tương đồng về đặc thù sinh thái, cảnh quan thiên nhiên đã dẫn đến việc du lịch của vùng chưa thể phát triển mạnh so với các vùng khác trên bản đồ du lịch Việt Nam. Những sản phẩm du lịch đặc thù của vùng như lễ hội, chợ nổi, chèo ghe trên sông rạch, thăm vườn trái cây, thưởng thức ẩm thực thời kỳ khẩn hoang,... còn giống nhau, gây nhàm chán cho du khách. Tính chất độc đáo, giá trị nguyên bản và ý tưởng của sản phẩm du lịch còn nghèo nàn, đơn điệu, liên kết chắp vá, trùng lặp, chưa có chiều sâu giữa các địa phương. Chủ yếu là do các địa phương còn lúng túng, chưa tìm ra được bản sắc riêng cho mình, cũng như xác lập để đầu tư cho sản phẩm du lịch đặc trưng.

Bên cạnh đó, quá trình phát triển du lịch, đô thị hóa,... đã làm môi trường, tài nguyên bị ảnh hưởng. Theo đó, chất lượng nước của một số con sông kém hơn bởi nước và rác thải sinh hoạt thải ra từ các khu dân cư dọc theo hai bờ, việc phát triển những con đập trong các nhánh sông nhỏ đã khiến ghe, xuồng từ ruộng, vườn khó ra sông, gián tiếp làm cho các chợ nổi ngày thêm vắng vẻ. Tình trạng bê tông hóa các công trình phục vụ du lịch,... cũng gây ảnh hưởng không nhỏ đến tự nhiên. Điển hình của những hạn chế trên là hình ảnh chợ nổi Cái Răng (Thành phố Cần Thơ) - một thời tiêu biểu cho sự sung túc của vùng sông nước Cửu Long, nay đã sắp “chìm” theo quy luật đào thải của dòng chảy phát triển. Bởi lẽ, việc đi lại, mua bán trên sông nước của những ngày xưa nay đã nhường chỗ cho những hình thái tiến bộ hơn. Ở thời đại cách mạng công nghệ 4.0, chỉ cần có điện thoại thông minh là đã có giao hàng tận nhà; việc qua sông thì phải lụy đò nay đã trở thành dĩ vãng của một thế hệ, vì thế chợ nổi cũng theo đó mà mai một.

Vì vậy, để loại hình du lịch sông nước, miệt vườn phát triển bền vững, các địa phương trong vùng ĐBSCL cần xây dựng chiến lược căn cơ, có những giải pháp hữu hiệu, phù hợp; đồng thời cần hết sức quan tâm đến các yêu cầu về bảo vệ môi trường, bảo tồn văn hóa, chú trọng phát triển bền vững nhằm gìn giữ bản sắc của vùng Mê Kông.

2. Tình hình khai thác các tuyến du lịch sông nước trên địa bàn tỉnh Cà Mau

Cà Mau là tỉnh có 3 mặt tiếp giáp với biển nên hệ thống sông, rạch ăn thông với nhau và dàn trải khắp một vùng đất rộng lớn, tạo nên một mạng lưới chằng chịt, chiếm 3,02% diện tích tự nhiên, trong đó có nhiều sông lớn, mực nước sâu, dẫn phù sa bồi đắp vào sâu trong đất liền như các sông: Tam Giang, Gành Hào, Bảy Háp, Sông Đốc, Đầm Dơi, Cái Tàu, Trèm Trẹm... Tổng chiều dài sông ngòi khoảng 7.000km, rất thuận tiện cho vận tải, giao thông đường thủy. Mặc dù là tỉnh có nhiều sông lớn, nhưng du lịch đường sông không là thế mạnh của Cà

Mau, hầu hết các sông lớn tại Cà Mau chưa được khai thác phát triển du lịch. Nguyên nhân chính là do hệ thống cầu tàu bến bãi neo đậu còn thiếu và yếu, nguồn nước tại một số sông bị ô nhiễm, chưa có các điểm dừng chân, dịch vụ dọc bên hai bờ, độ tĩnh không thông thuyền chưa phù hợp để khai thác cũng như phát triển du lịch đường sông.

Tuy vậy, ngoài hệ thống sông ngòi chằng chịt, Cà Mau còn có chiều dài bờ biển với 254km, diện tích lãnh hải khoảng 70.000 km², có trữ lượng hải sản lớn và phong phú cả về chủng loại. Trong vùng biển của tỉnh Cà Mau có 3 cụm đảo gần bờ là cụm đảo Hòn Khoai, cụm đảo Hòn Chuối và cụm đảo Hòn Đá Bạc. Đặc biệt cụm đảo Hòn Khoai có khả năng phát triển du lịch, dịch vụ kinh tế biển và có vị trí quan trọng về bảo vệ an ninh quốc phòng. Vùng biển Cà Mau là khu vực có giá trị quan trọng như điều hoà khí hậu, là nơi cư trú, sinh đẻ và ươm nuôi nhiều loài thủy sinh, nhiều hệ sinh thái có năng suất sinh học cao như rừng ngập ven biển, vùng bãi bồi ven biển. Vùng cửa sông - cửa biển Cà Mau thuộc loại giàu tiềm năng bảo tồn như vùng bãi bồi, các khu rừng đặc dụng, Vườn Quốc gia Mũi Cà Mau.

Do đó, hiện nay định hướng phát triển du lịch của tỉnh Cà Mau đang tập trung khai thác loại hình du lịch sinh thái, cộng đồng với các sản phẩm trải nghiệm dựa vào hoạt động sản xuất, khai thác, sinh hoạt thường nhật của cư dân địa phương tại hai hệ sinh thái Vườn Quốc gia U Minh Hạ và Vườn Quốc gia Mũi Cà Mau. Trong đó, điển hình là các tuyến du lịch xuyên rừng Vườn Quốc gia Mũi Cà Mau với các hoạt động trải nghiệm như: di chuyển trên các phương tiện vô lãi hoặc canô để vào rừng, len lỏi vào các khoảng không gian của những cánh rừng được và tận mắt chiêm ngưỡng một số loại động, thực vật đặc trưng của hệ sinh thái rừng ngập mặn. Đi xuyên rừng, xuôi theo dòng kênh Lạch Vàm du khách còn có thể ngắm nhìn những dãy hàng lồng san sát khắp mặt sông, tìm hiểu nghề nuôi hàng lồng - một nghề nuôi trồng thủy sản đem lại nguồn lợi kinh tế cao của người dân vùng Đất Mũi Cà Mau.

Có thể nói, đây cũng là loại hình được khách du lịch hết sức ưa chuộng khi đến với Cà Mau do được trải nghiệm cảm giác lướt trên sóng quanh các đoạn đường rừng quanh co uốn lượn, chạy ra bãi bồi với bốn bề lộng gió, dừng chân tại các trạm dừng “độc nhất vô nhị” ngắm nhìn biển khơi, hòa mình vào với thiên nhiên và trải nghiệm trọn vẹn cuộc sống dân dã bình dị của người dân nơi đây.

3. Một số giải pháp phát triển du lịch đường sông ĐBSCL nói chung và tỉnh Cà Mau nói riêng

Để du lịch trên sông thực sự hấp dẫn không chỉ du khách nước ngoài mà cả khách du lịch trong nước, vấn đề đặt ra cho các địa phương trong vùng ĐBSCL, trong đó có tỉnh Cà Mau, cần phải quan tâm hơn nữa đối với công tác đầu tư, bảo tồn các sản phẩm du lịch trọng điểm, các điểm tham quan mang đậm bản sắc văn hóa sông nước. Mặt khác, khi phát triển loại hình du lịch này, nên hết sức lưu ý về việc gìn giữ bản sắc của vùng Mêkông, có thể đan xen những kiến trúc đặc sắc của Mêkông vào công trình mới, hạn chế bê tông hóa những khối công trình lớn và thực hiện nghiêm ngặt việc bảo vệ môi trường.

Cần coi trọng việc chia sẻ lợi ích với cộng đồng và giới thiệu văn hóa bản địa đến du khách. Với nhân viên, ưu tiên sử dụng lao động tại chỗ, tại địa phương. Ưu tiên cho việc “làm sống lại” loại hình chợ nổi, cần sự vào cuộc mạnh mẽ của các cấp, chính quyền địa phương để quy hoạch, tạo sản phẩm phụ trợ, tạo sinh kế cho người dân... nhằm làm cho chợ nổi cùng những điểm đến khác trong vùng có sức sống và phát triển bền vững hơn.

Việc quy hoạch, xây cầu lưu thông cần chú ý đến độ tĩnh không thông thuyền, nếu không sẽ tạo sự lãng phí, khiến du lịch đường thủy không thể phát triển. Đồng thời các sở, ban ngành cần phối hợp với các doanh nghiệp lữ hành rà soát bến đậu cho các tàu, phân luồng giao thông đường thủy một cách bài bản, tạo hành lang thông thoáng cho du khách thưởng ngoạn, ngắm cảnh, trải nghiệm./.

KHAI THÁC TOUR DU LỊCH SÔNG NƯỚC GẮN VỚI MIỆT VƯỜN VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

TS. Vũ Văn Tuyên

Giám đốc Công ty Lữ hành Travelogy

ThS. Phan Anh Vũ

Văn phòng Bộ VHTTDL

Tóm tắt

Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) là phần châu thổ sông Mêkong, rộng lớn và trù phú, gồm 13 tỉnh thành phố (An Giang, Bến Tre, Bạc Liêu, Cà Mau, Cần Thơ, Đồng Tháp, Hậu Giang, Kiên Giang, Long An, Sóc Trăng, Tiền Giang, Trà Vinh và Vĩnh Long) với diện tích tự nhiên khoảng 40.000km², dân số gần 19 triệu người. ĐBSCL là vùng kinh tế, văn hóa, chính trị đặc biệt quan trọng của khu vực phía Nam, nằm liền kề với Tp. Hồ Chí Minh và là cửa ngõ thuận tiện với các nước Đông Nam Á. Sông nước ĐBSCL như một thảm tranh tuyệt đẹp, khí hậu ôn hòa, con người thân thiện và nông hậu. Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) có tiềm năng lớn về du lịch đường sông (DLĐS), đặc biệt, “không gian văn hóa sông nước” với tour du lịch bằng ghe, xuồng trên sông, rạch khám phá miệt vườn cây ăn trái, trải nghiệm cuộc sống của cư dân dọc bờ sông, thưởng thức đờn ca tài tử... Bài viết phân tích về thế mạnh đường sông của vùng, thế mạnh về du lịch nông nghiệp nhưng miệt vườn có thể đưa vào khai thác du lịch, đồng thời đưa ra một số giải pháp phát triển chương trình du lịch đường sông gắn với sinh thái miệt vườn của vùng.

Từ khóa: du lịch sông nước, du lịch miệt vườn, du lịch vùng ĐBSCL

1. Thế mạnh du lịch đường sông trong vùng đồng bằng sông Cửu Long

1.1. Về tiềm năng

Khu vực ĐBSCL có gần 28.000km đường thủy với hệ thống sông ngòi, kênh, rạch chằng chịt kết hợp với đặc điểm địa hình, thổ nhưỡng, khí hậu, thời tiết tạo nên cảnh quan thiên nhiên đặc sắc, nhất là cảnh quan sông nước. Năm 2015, Tổng cục Du lịch (Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch) xác định sản phẩm đặc thù ĐBSCL là

“Thế giới sông nước Mekong” (Mekong Water World). Trước đó, “Thế giới sông nước Mekong” từng được tạp chí du lịch nổi tiếng thế giới Lonely Planet bình chọn là điểm đến giá trị top 10 trong năm 2012. Năm 2015, ĐBSCL tiếp tục được Tạp chí Rough Guides của Anh bình chọn nằm trong top 10 điểm đến “giá trị nhất” năm 2015. Rough Guides ca ngợi ĐBSCL là vùng đất trù phú, màu mỡ, có hệ thống kênh rạch chằng chịt, đầy sắc màu cuộc sống. Đến đây, du khách tha hồ khám phá phong cảnh và cuộc sống người dân miền sông nước. Tận dụng lợi thế này, những năm qua, một số địa phương trong vùng đã đẩy mạnh khai thác loại hình DLĐS, điển hình như TP Cần Thơ. Theo thống kê, trong tổng số khách đến Cần Thơ mỗi năm, có tới 2/3 chọn tour du lịch trên sông. Điểm nhấn của tour là tham quan chợ nổi Cái Răng, trải nghiệm DLĐS gắn với tham quan vườn cây ăn trái tại huyện Phong Điền hoặc tìm hiểu các di tích văn hóa-lịch sử tại quận Bình Thủy; ngắm cảnh sông nước về đêm, thưởng thức các món ăn và nghe đờn ca tài tử trên du thuyền ở Ninh Kiều... Tỷ phú người Anh Joe Lewis-người đã đến Cần Thơ hai lần, nhận định: “Cần Thơ có những lợi thế về nét mộc mạc, tự nhiên. Sản phẩm DLĐS tuy chưa có nhiều gọt giũa nhưng gần gũi, sống động với những con người, nếp sinh hoạt rất thật. Tất cả tạo cho tôi một ấn tượng rất tuyệt vời”.

Cùng với TP Cần Thơ, tỉnh Đồng Tháp cũng đang đẩy mạnh phát triển loại hình DLĐS. Hiện bến tàu du lịch ở sông Sa Đéc (phường 1, TP Sa Đéc) đã xây dựng xong, khu vực nhà hàng ăn uống phục vụ khách cập bến rộng 2.000m² xung quanh bến tàu cũng đã đưa vào hoạt động. Bến tàu này là nơi cập bến, neo đậu các tàu khách du lịch, tách biệt với các bến tàu thương mại khác để bảo đảm an toàn giao thông đường thủy, đồng thời phát triển tour DLĐS ở Sa Đéc. Khi tàu cập bến, du khách sẽ được đi tham quan các điểm du lịch, như: Làng hoa Sa Đéc, chùa Kiến An Cung, nhà cổ Huỳnh Thủy Lê... bằng xe điện. Nhà hàng ở bến tàu có sức chứa 700 khách, phục vụ ăn uống và bán các đặc sản Đồng Tháp, như: Nem Lai Vung, quýt hồng, bánh phồng tôm Sa Giang...

Thời gian qua, nhiều địa phương trong vùng đã tận dụng thế mạnh sông nước, nhà vườn để hình thành nên các tuyến DLĐS hấp dẫn. Tuy nhiên, để loại hình du lịch này phát triển bền vững, các địa phương cần xây dựng chiến lược căn cơ, có những giải pháp hữu hiệu.

1.2. Văn hóa sông nước và chợ nổi

ĐBSCL là vùng đồng bằng châu thổ với hệ sống sông ngòi chằng chịt. Đặc điểm tự nhiên cũng đã làm ảnh hưởng sâu sắc đến quá trình hình thành nền văn hóa sông nước nơi đây. Phương thức diễn đạt của người dân chủ yếu là dùng những hình ảnh, hoạt động, tính chất có liên quan đến vùng sông rạch để so sánh hoặc tạo ra

lối nói ẩn dụ hoặc hoán dụ. Chẳng hạn thay vì gọi là anh em rể thì người dân gọi là anh em cột chèo; lớn và rông dưng để chỉ chu kỳ của con nước cũng được dùng để hình dung những giai đoạn thăng trầm của con người...

Văn hóa sông nước còn thể hiện ở nét văn hóa miệt vườn. Vườn trồng các loại cây ăn trái nơi đây được tập trung lại với nhau thành không gian rộng lớn thành những vườn cây trái xanh mướt với những loại trái đặc trưng như: sầu riêng, nhãn, vú sữa, chôm chôm... Du lịch miệt vườn không phải là điều mới lạ đối với du khách người Việt nhưng lại rất hấp dẫn với du khách nước ngoài bởi du lịch ở đây tập trung đi vào khai thác thiên nhiên sông nước và đời sống dân dã. Mùa nào thức ấy cùng với sự màu mỡ của phù sa hai bờ sông Tiền, sông Hậu đã góp phần tạo nên sự nổi tiếng của cây trái nơi đây: Vĩnh Long với đặc sản bưởi Năm Roi, chôm chôm, long nhãn; Tiền Giang nổi tiếng với vú sữa Lò Rèn, sầu riêng Cái Mon; hay thành phố Cần Thơ đậm đà với những vườn dâu Hạ Châu Phong Điền... Tận mắt ngắm nhìn những vườn cây trĩu quả, thưởng thức hương vị ngọt ngào thơm ngon của cây trái miền sông nước, lắng nghe vọng cổ, cải lương... đó chính là những sản phẩm du lịch đặc trưng và hấp dẫn trong các chương trình du lịch miền Tây.

Văn hóa sông nước còn hình thành nên nét sinh hoạt đặc trưng mà không nơi nào ở Việt Nam có được, đó là chợ nổi. Thăm chợ nổi, du khách mới thấy được sự sung túc của đời sống nơi miền sông nước. Chợ là nơi mua bán thật sự của người dân địa phương, họ đến để trao đổi sản vật... Ghe xuồng được trang trí khác nhau theo từng địa phương và những người thương hồ treo sản vật muốn bán tượng trưng trên các cây bèo. Có nhiều chợ nổi ở ĐBSCL được hình thành từ lâu đời và hiện nay đã được khai thác vào trong hoạt động du lịch như chợ nổi Cái Răng (Cần Thơ), chợ nổi Cái Bè (Tiền Giang), chợ nổi Phụng Hiệp (Hậu Giang)... Tạp chí du lịch Rough Guide (Anh) đã bình chọn chợ nổi Cái Răng là một trong 10 khu chợ ấn tượng nhất thế giới, và được mô tả là điểm đặc biệt lạ mắt với các thuyền bán hàng "rực rỡ sắc màu nhiệt đới". Trang web youramazingplaces cũng đưa ra danh sách 6 chợ nổi đẹp nhất châu Á, trong đó có đề cập đến chợ nổi của khu vực ĐBSCL, mà chợ nổi Cái Răng là một điển hình.

2. Tiềm năng, lợi thế phát triển du lịch đường sông gắn với sinh thái miệt vườn vùng Đồng bằng sông Cửu Long

ĐBSCL có cảnh quan và hệ sinh thái là một trong những vùng đồng bằng rộng lớn nhất thế giới (đứng thứ 3, sau đồng bằng Amazon của Braxin và Đồng bằng sông Hằng của Ấn Độ). Đây còn là vùng sinh thái ngập nước và đa dạng sinh học rất hiếm của cả hành tinh. ĐBSCL là vùng hạ lưu của sông Mekong, có hai nhánh sông lớn chia thành 9 nhánh nhỏ đổ ra biển cùng với rất nhiều sông rạch và hệ thống

kênh đào tạo thành một mạng lưới đường thủy chằng chịt và dày đặc. Trong mạng lưới đó lại xen kẽ một vài dãy núi và hang động, như: núi Thất Sơn, núi Sam, núi đá vôi ở Kiên Giang. Ngoài ra còn có các hòn đảo như: Phú Quốc, Hòn Khoai, quần đảo Hải Tặc... có những khu rừng Tràm ngập mặn rộng lớn, như: U Minh Thượng, U Minh hạ, rừng Đước ở Cà Mau, Năm Căn. Đây là điều kiện quý giá thuận lợi cho phát triển du lịch sinh thái dựa vào cộng đồng.

ĐBSCL còn có nguồn tài nguyên thiên nhiên vô cùng phong phú với đặc trưng trồng lúa, vườn cây trái, có hệ thống sông ngòi chằng chịt, nguồn lợi thủy sản dồi dào. Cụm các tỉnh ven sông Tiền và sông Hậu là vùng trồng cây ăn trái, như: Vĩnh Long, Đồng Tháp, Bến Tre, Tiền Giang, Sóc Trăng, Trà Vinh và TP. Cần Thơ. Vùng ngập nước có Đồng Tháp Mười bao phủ phần lớn các tỉnh Long An, Tiền Giang, Đồng Tháp và Vùng Tứ giác Long Xuyên thuộc An Giang, Kiên Giang. Vùng ngập mặn ven biển có các tỉnh Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Bạc Liêu, Cà Mau, Kiên Giang. ĐBSCL còn có các đảo đang còn hoang vu, ít hộ dân sinh sống có thể khai thác được tiềm năng DLCD và tạo thành chuỗi liên kết với đảo Phú Quốc của Kiên Giang. Các nguồn lực này chính là lợi thế cho việc phát triển du lịch dựa vào cộng đồng ở ĐBSCL, nếu như ĐBSCL có sự liên kết và phát huy để biến nông nghiệp đơn thuần truyền thống thành du lịch nông nghiệp mang đậm bản sắc ĐBSCL.

ĐBSCL có hơn 17 triệu người - là địa bàn đa dân tộc, đa tôn giáo, tín ngưỡng (Phật giáo, Thiên Chúa giáo, Cao Đài, Hòa Hảo, Bửu sơn Kỳ Hương, Tứ ân Hữu Nghĩa... thờ bà Chúa Xứ, thờ Tiên hiền, Hậu hiền, những người có công với dân, với nước). Dân cư được bố trí dọc theo hai bên bờ sông, nét độc đáo văn hóa “Chợ Nổi” cũng được hình thành từ đây mang đậm bản sắc văn hóa sông nước miền Tây Nam Bộ. Nhìn chung, tập quán và kỹ năng sống của người dân ĐBSCL đã hình thành bản sắc văn hóa riêng của cư dân sông nước - đó cũng là một dạng tiềm năng của DLCD. Sự kết hợp tinh hoa văn hóa, lịch sử của cộng đồng dân tộc Kinh, Hoa, Khmer, Chăm với nhiều lễ hội dân gian truyền thống, các loại hình âm nhạc, như: đờn ca tài tử, cải lương rất nổi tiếng... cũng là điều kiện thuận lợi để loại hình DLCD phát huy lợi thế.

Với lợi thế về cảnh quan sông nước hữu tình, văn hóa đặc sắc, ẩm thực đa dạng..., ĐBSCL có nhiều tiềm năng để phát triển du lịch. Đối với tài nguyên du lịch tự nhiên, ĐBSCL có 2 khu sinh quyển thế giới tại Kiên Giang và Cà Mau, 4 vườn quốc gia U Minh Hạ (Cà Mau), Tràm Chim (Đồng Tháp), U Minh Thượng và Phú Quốc (Kiên Giang), và nhiều vườn hoa rực rỡ sắc màu, vườn cây ăn trái bạt ngàn, trĩu quả như làng hoa Sa Đéc (Đồng Tháp), vườn hoa kiểng ở Long An, vườn trái cây ở Tiền Giang, Vĩnh Long, Bến Tre... Ngoài ra, những phiên chợ nổi nhộn nhịp vào buổi sáng sớm, như: Cái Răng (Cần Thơ), Phụng Hiệp (Hậu Giang), Cái Bè (Tiền

Giang), Ngã Năm (Sóc Trăng)...; cồn Phụng, cồn Ốc, cồn Quy, cồn Tiên (Bến Tre), cồn Mỹ Phước (Sóc Trăng), cồn Thới Sơn (Tiền Giang)... luôn chan hòa ánh nắng, thiên nhiên trong lành cũng là một nét đẹp rất đặc trưng của vùng sông nước Nam Bộ.

Đối với tài nguyên du lịch nhân văn, ĐBSCL có tài nguyên du lịch nhân văn vô cùng phong phú, những lễ hội dân gian, truyền thống mang bản sắc văn hóa độc đáo, như: lễ hội vía bà Chúa Xứ núi Sam, lễ hội Nguyễn Trung Trực, lễ hội Okombok đua ghe ngo, đua bò Bảy Núi.

3. Khai thác, xây dựng các tour du lịch đường sông gắn với miệt vườn vùng ĐBSCL

Với lợi thế về cảnh quan sông nước hữu tình, văn hóa đặc sắc, ẩm thực đa dạng..., ĐBSCL có nhiều tiềm năng để phát triển du lịch đường sông gắn với miệt vườn. Đối với tài nguyên du lịch tự nhiên, ĐBSCL có 2 khu sinh quyển thế giới tại Kiên Giang và Cà Mau, 4 vườn quốc gia U Minh Hạ (Cà Mau), Tràm Chim (Đồng Tháp), U Minh Thượng và Phú Quốc (Kiên Giang), và nhiều vườn hoa rực rỡ sắc màu, vườn cây ăn trái bạt ngàn, trĩu quả như làng hoa Sa Đéc (Đồng Tháp), vườn hoa kiểng ở Long An, vườn trái cây ở Tiền Giang, Vĩnh Long, Bến Tre... Ngoài ra, những phiên chợ nổi nhộn nhịp vào buổi sáng sớm, như: Cái Răng (Cần Thơ), Phụng Hiệp (Hậu Giang), Cái Bè (Tiền Giang), Ngã Năm (Sóc Trăng)...; cồn Phụng, cồn Ốc, cồn Quy, cồn Tiên (Bến Tre), cồn Mỹ Phước (Sóc Trăng), cồn Thới Sơn (Tiền Giang)... luôn chan hòa ánh nắng, thiên nhiên trong lành cũng là một nét đẹp rất đặc trưng của vùng sông nước Nam Bộ.

Đối với tài nguyên du lịch nhân văn, ĐBSCL có tài nguyên du lịch nhân văn vô cùng phong phú, những lễ hội dân gian, truyền thống mang bản sắc văn hóa độc đáo, như: lễ hội vía bà Chúa Xứ núi Sam, lễ hội Nguyễn Trung Trực, lễ hội Okombok đua ghe ngo, đua bò Bảy Núi.

Phát triển du lịch đường sông gắn với các miệt vườn có vai trò rất quan trọng trong việc khai thác các tiềm năng du lịch gắn với sản xuất nông nghiệp. Nhiều chương trình du lịch đang thu hút khách du lịch như: tour du lịch đường sông gắn với tham quan nông trại chăn nuôi bò sữa, vườn cây trái, vườn rau, vườn hoa kiểng, làng bè nuôi thủy sản,...

Đến với các điểm du lịch bằng phương tiện đường sông (đặc thù của vùng) để đến với các miệt vườn khách du lịch được tham quan, được tự tay hái trái và thưởng thức trái cây tươi ngon tại vườn, được trải nghiệm và thưởng thức các món ăn dân dã miệt vườn. Du khách còn có thể mua đặc sản, quà lưu niệm từ những sản vật và nguyên liệu tại chỗ qua bàn tay khéo léo của những người thợ địa phương. Ngoài ra, du khách còn được tham gia rất nhiều hình thức hoạt động khác như: tát mương bắt cá, chụp hình tại các vườn cải, vườn hoa,... “Miệt vườn”

cách gọi của người dân ĐBSCL đối với địa bàn trồng cây ăn trái tập trung quy mô lớn ở tiểu vùng Đồng bằng trung tâm và rải rác ở nhiều tiểu vùng khác. Nơi đây còn có những loại trái cây đặc sản nổi tiếng như: xoài cát Hòa Lộc, vú sữa Lò Rèn Vĩnh Kim, sầu riêng Ngũ Hiệp, quýt hồng Cái Bè (Tiền Giang), bưởi Năm Roi Bình Minh, chôm chôm An Bình (Vĩnh Long), dâu Hạ Châu Phong Điền, mận An Phước Tân Lộc (Cần Thơ),...

Với các loại trái cây tươi ngon, thay đổi theo mùa cùng với không gian xanh mát và thanh bình, không khí trong lành, thoáng đãng, các miệt vườn ĐBSCL thu hút ngày càng nhiều khách du lịch trong và ngoài nước. Đồng thời, đời sống miệt vườn với những nét văn hóa truyền thống, được ca ngợi là “văn minh miệt vườn” là nguồn tài nguyên du lịch quý giá của tiểu vùng này.

Bảng 1: Sản phẩm du lịch đường sông gắn với miệt vườn đặc thù tại ĐBSCL

TT	Sản phẩm du lịch đường sông	Địa điểm
1	Tham quan miệt vườn và trải nghiệm cuộc sống người nông dân trên lưu vực sông Tiền và sông Hậu	Cù lao Thới Sơn (Tiền Giang), cù lao An Bình (Vĩnh Long), cù lao Phụng (Bến Tre) gắn với miệt vườn nhãn, rau, dưa,...
2	Tham quan và trải nghiệm cuộc sống người dân vùng sông nước tại các phiên chợ nổi	Chợ nổi Cái Răng, Phong Điền (Cần Thơ), Cái Bè (Tiền Giang)
3	Tham quan cảnh quan và trải nghiệm giá trị cảnh quan, sinh thái và đa dạng sinh học đất ngập nước nội địa (rừng Tràm)	Vườn quốc gia Tràm Chim, Gò Tháp, Xẻo Quýt (Đồng Tháp), KBT đất ngập nước Láng Sen, Tân Lập (Long An), Trà Sư (An Giang), Vườn quốc gia U Minh Thượng (Kiên Giang), Vườn quốc gia U Minh Hạ (Cà Mau)...
4	Tham quan các sân chim	Tam Nông, Gò Tháp (Đồng Tháp), Bạc Liêu, Ba Tri (Bến Tre)...
5	Tham quan cảnh quan và trải nghiệm các giá trị sinh thái rừng ngập mặn	Khu dự trữ sinh quyển- Vườn quốc gia Đất Mũi (Cà Mau), rừng ngập mặn ven biển Bạc Liêu, v.v.
6	Tham quan cảnh quan và trải nghiệm hệ sinh thái biển đảo ở hệ thống các đảo ven bờ vùng vịnh Thái Lan	Đảo Phú Quốc, Hải Tặc (Kiên Giang), Hòn Khoai (Cà Mau)
7	Trải nghiệm cảnh quan và cuộc sống người dân trong mùa nước nổi	Vùng trũng Đồng Tháp Mười (Đồng Tháp và Long An), vườn sen, hoa, cây cảnh, cây ăn quả theo mùa

Nguồn: Tổng hợp của tác giả

Với hệ thống canh tác đa dạng, địa hình miền sông nước là chủ yếu, ĐBSCL phụ thuộc chặt chẽ vào các yếu tố thổ nhưỡng, nguồn nước, khí hậu có sự phân hóa không gian đã tạo nên những tiểu vùng sinh thái nông nghiệp - miệt vườn

với những đặc trưng riêng. Dưới góc độ sinh thái nông nghiệp, có thể chia ĐBSCL thành 6 tiểu vùng. Mỗi tiểu vùng đều có những tiềm năng, thế mạnh và những khó khăn, hạn chế riêng để phát triển du lịch đường sông gắn với các miệt vườn của vùng.

- *Tiểu vùng Đồng bằng trung tâm*: Tiểu vùng Đồng bằng trung tâm còn gọi là tiểu vùng ven sông Tiền - sông Hậu. Đây là địa bàn có tiềm năng và lợi thế lớn nhất về hệ sinh thái miệt vườn. Do được bồi đắp phù sa màu mỡ cùng với nguồn nước dồi dào nên nông nghiệp ở tiểu vùng này rất phát triển với hệ thống canh tác đa dạng, trình độ thâm canh cao. Ở đây có các địa bàn trồng cây ăn trái rất nổi tiếng với “nền văn minh miệt vườn” tạo điều kiện phát triển loại hình du lịch miệt vườn với nhiều loại trái cây đặc sản như: xoài, sầu riêng, vú sữa, cam, bưởi, dâu, chôm chôm,...

- *Tiểu vùng Đồng Tháp Mười*: Tiểu vùng Đồng Tháp Mười còn gọi là tiểu vùng đồng lũ kín do địa hình trũng thấp nhưng có các gò đất cao ở xung quanh tạo thành hệ thống đê tự nhiên cản trở việc thoát lũ ra biển. Đường sông khai thác khu vực này chủ yếu là sông Tiền, sông Vàm Cỏ Đông. Trước kia, nơi đây là vùng đất chua phèn, ngập sâu vào mùa lũ và gần như bị bỏ hoang. Người dân sinh sống chủ yếu bằng việc khai thác các sản vật thiên nhiên sẵn có như lúa mọc hoang (gọi là lúa nổi hoặc lúa trời), bông điên điển, bông súng, thủy sản,...

Du lịch đường sông có thể tham quan trải nghiệm các hệ sinh thái: hệ sinh thái đồng cỏ ngập nước theo mùa, hệ sinh thái đầm lầy, hệ sinh thái rừng tràm, hệ sinh thái lúa mùa và lúa nổi... Sau năm 1975, ĐTM đã được cải tạo để trồng lúa và hiện nay đã trở thành một “biển lúa” mênh mông. Các hệ sinh thái tự nhiên trước đây chỉ còn thấy ở các vườn quốc gia (VQG), khu bảo tồn (KBT), hoặc trong các khu du lịch (KDL) trong vùng như: VQG Tràm Chim, KBT đất ngập nước (KBT ĐNN) Láng Sen, KDL làng nổi Tân Lập, KDL Gáo Giồng... ĐTM đã hình thành 8 khu DLST (4 khu thuộc tỉnh Đồng Tháp, 3 khu thuộc tỉnh Long An và 1 khu thuộc tỉnh Tiền Giang). Trong số này, loại hình DLST đã được đưa vào khai thác từ khá lâu ở VQG Tràm Chim, KDL sinh thái - di tích lịch sử Xẻo Quýt, KDL sinh thái Gáo Giồng, KDL sinh thái làng nổi Tân Lập và hiện nay đã trở thành các địa chỉ DLST quen thuộc của du khách; trong khi đó, loại hình DLST tại TTNCBT&PTDL ĐTM, KBT ĐNN Láng Sen, KBT sinh thái ĐTM, KDL Đồng Sen mới được triển khai trong thời gian gần đây hoặc đang trong giai đoạn đầu tư cơ sở hạ tầng, vật chất kỹ thuật.

Ngoài các cảnh quan tự nhiên, ĐTM còn có nhiều di tích lịch sử cấp Quốc gia gắn liền với lịch sử khai phá vùng đất này như Khu di tích Cụ Phó bảng Nguyễn

Sinh Sắc (TP Cao Lãnh, tỉnh Đồng Tháp), Khu di tích Khảo cổ và kiến trúc nghệ thuật cấp Quốc gia đặc biệt Gò Tháp (huyện Tháp Mười, tỉnh Đồng Tháp), Khu di tích Ngã tư Đức Hòa (thị trấn Đức Hòa, tỉnh Long An), Khu phế tích kiến trúc khảo cổ Bình Tả (huyện Đức Hòa, tỉnh Long An), Di tích Bến đò Phú Mỹ (huyện Tân Phước, tỉnh Tiền Giang), Di tích Ấp Bắc (thị xã Cai Lậy, tỉnh Tiền Giang)...

- *Tiểu vùng Tứ Giác Long Xuyên*: Tiểu vùng Tứ Giác Long Xuyên còn gọi là tiểu vùng đồng lũ hờ do địa hình có dạng lòng máng thấp dần ra biển Tây nên nước lũ thoát ra biển nhanh hơn so với Đồng Tháp Mười. Hệ thống đường sông khai thác là sông Hậu, Kênh Rạch Sỏi, Rạch Mắc Cần Dung, Rạch Cái Sắn... Đáng lưu ý địa bàn này có dãy núi Thất Sơn với cảnh quan đẹp, khí hậu mát mẻ, không khí trong lành và nhiều loại cây đặc sản như: thốt nốt, su su, các loại cây dược liệu và cây ăn trái.

Đặc biệt, núi Cấm là điểm du lịch hấp dẫn ở tiểu vùng này, có thể phát triển nhiều loại hình du lịch kết hợp giữa du lịch nghỉ dưỡng, du lịch tâm linh với các sản phẩm du lịch dựa vào nông nghiệp như: tham quan cánh đồng thốt nốt và nghề nấu đường thốt nốt, tham quan vườn rừng, tắm và ngâm chân bằng thảo dược, mua và thưởng thức các đặc sản địa phương,...

- *Tiểu vùng Bán đảo Cà Mau*: Tiểu vùng này nổi tiếng với hệ sinh thái rừng ngập mặn U Minh cùng với nguồn tài nguyên sinh vật rất phong phú như: chim, trăn, rùa, rắn, tôm, cá và ong mật. Nơi đây có khu dự trữ sinh quyển thế giới Mũi Cà Mau. Hệ thống đường sông ở đây có thể phục vụ phát triển du lịch như: sông Cái Lớn, sông Tam Giang, Sông Năm Căn, ,sông Gành Hào, sông Hậu, sông Mỹ Thanh, sông Bảy Háp, sông Đốc, sông Trẹm... Đây cũng là địa bàn nuôi trồng thủy sản hàng đầu ở ĐBSCL và cả nước.

Các hệ sinh thái, các bãi biển, bãi tắm đẹp, cụm đảo (Hòn Khoai và Hòn Đá Bạc tại Cà Mau...); các công trình văn hóa, di tích lịch sử các giá trị văn hóa phi vật thể (Đền ca tài tử, Công tử Bạc Liêu tại Bạc Liêu...) tạo tiềm năng cho liên kết phát triển ngành du lịch. tiềm năng lợi thế của tiểu vùng đều có lợi thế cho phát triển du lịch đường sông, thủy gắn với kinh tế biển biển, nuôi trồng thủy sản, điện khí, điện gió, phát triển du lịch sinh thái, di tích văn hóa, lịch sử và tâm linh, phát triển lúa đặc sản ở Sóc Trăng và Bạc Liêu, muối ở Bạc Liêu và khoáng sản ở Cà Mau.

- *Tiểu vùng Đồng bằng ven biển*: Tiểu vùng Đồng bằng ven biển còn gọi là tiểu vùng Hạ châu thổ. Đây là nơi có sự tác động mạnh mẽ của thủy triều đưa nước mặn theo các sông rạch vào đất liền làm cho đất bị nhiễm mặn, nhất là vào mùa

khô. Hoạt động nông nghiệp ở đây diễn biến theo mùa rõ rệt với sự thay đổi 2 pha theo chu kỳ: ngọt - mặn. Pha ngọt diễn ra vào mùa mưa, người dân lợi dụng nước trời để trồng lúa; pha mặn diễn ra vào mùa khô, khi nguồn nước ngọt suy giảm, xâm nhập mặn gia tăng thì người dân chuyển sang nuôi trồng thủy sản. Một số nơi đất cao thì trồng cây ăn trái. hệ thống sông Mekong, có nhiều cồn, cù lao xanh mát, đa dạng hệ sinh thái, ba tỉnh giáp biển, thuận lợi phát triển nhiều ngành kinh tế, trong đó có du lịch. Đặc biệt, ở tiểu vùng này có đặc sản dừa Bến Tre tạo điều kiện phát triển các sản phẩm du lịch “Xứ Dừa” như: tham quan vườn dừa và thưởng thức nước dừa tươi tại vườn; tham quan, thưởng thức và mua sắm tại làng nghề làm kẹo dừa, làm hàng thủ công mỹ nghệ từ dừa,...

- *Tiểu vùng Biển đảo ĐBSCL*: Tiểu vùng này có đặc điểm rất độc đáo là hai mặt giáp với hai chế độ thủy triều khác nhau: phía biển Đông là chế độ bán nhật triều không đều, phía biển Tây là chế độ nhật triều không đều. Tiểu vùng này là vùng biển rộng lớn, có các đảo như: Phú Quốc, Hòn Tre, Hòn Nghệ, Hòn Rái (Kiên Giang), Hòn Khoai, Hòn Chuối (Cà Mau) và các quần đảo: Tiên Hải, Bà Lụa, Nam Du, Thổ Chu (Kiên Giang).

Nơi đây có nguồn tài nguyên sinh vật biển phong phú, rất thuận lợi để kết hợp du lịch nông nghiệp với du lịch sinh thái. Các hoạt động nuôi trồng và khai thác thủy sản phát triển mạnh với những sản phẩm đa dạng như: tôm, cá, sò huyết, ngọc trai, ... là cơ sở để tạo thành nhiều loại sản phẩm du lịch đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách du lịch.

Nhìn chung, loại hình du lịch đường sông gắn với sinh thái miệt vườn có tiềm năng lớn và được du khách ưa chuộng ở ĐBSCL là du lịch miệt vườn. “Miệt vườn” cách gọi của người dân ĐBSCL đối với địa bàn trồng cây ăn trái tập trung quy mô lớn ở tiểu vùng Đồng bằng trung tâm và rải rác ở nhiều tiểu vùng khác. Nơi đây còn có những loại trái cây đặc sản nổi tiếng như: xoài cát Hòa Lộc, vú sữa Lò Rèn Vĩnh Kim, sầu riêng Ngũ Hiệp, quýt hồng Cái Bè (Tiền Giang), bưởi Năm Roi Bình Minh, chôm chôm An Bình (Vĩnh Long), dâu Hạ Châu Phong Điền, mận An Phước Tân Lộc (Cần Thơ),...

Với các loại trái cây tươi ngon, thay đổi theo mùa cùng với không gian xanh mát và thanh bình, không khí trong lành, thoáng đãng, các miệt vườn ĐBSCL thu hút ngày càng nhiều khách du lịch trong và ngoài nước. Đồng thời, đời sống miệt vườn với những nét văn hóa truyền thống, được ca ngợi là “văn minh miệt vườn” là nguồn tài nguyên du lịch quý giá của những tiểu vùng này.

Tài liệu tham khảo

1. <https://thanhdiaivietnamhoc.com/tiem-nang-va-giai-phap-dinh-huong-phat-trien-du-lich-sinh-thai-dong-thap-muoi/>.
2. Báo cáo kết quả nghiên cứu chuyên đề: Đánh giá thực trạng phát triển KT -XH và đề xuất các giải pháp liên kết phát triển KT - XH tiểu vùng bán đảo Cà Mau theo hướng đột phá về cơ chế đặc thù nhằm phát triển nhanh và bền vững. Ban kinh tế trung ương, năm 2020.
3. Báo cáo du lịch của Hiệp hội du lịch vùng Đồng bằng sông Cửu Long qua các năm.

MỘT SỐ GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI KHÁCH DU LỊCH BẰNG ĐƯỜNG THỦY TẠI VIỆT NAM

TS. Phạm Hoài Chung,

Phó Viện trưởng Viện Chiến lược và Phát triển GTVT - Bộ GTVT



Abstract: Việt Nam là một trong số các quốc gia có lợi thế lớn về hệ thống đường thủy nội địa so với các quốc gia trên thế giới với 2.360 sông dài từ 10km trở lên, trong đó có 106 sông chính và 2.254 phụ lưu, có 112 cửa sông ra biển (trung bình 30km chiều dài có 1 cửa sông). Tuy nhiên, các dòng chảy sông ngòi lại phân bố không đều. Mật độ sông kênh bình quân cả nước là 0,27 km/km²; khu vực Đồng bằng sông Hồng và Đồng bằng sông Cửu Long có mật độ tương ứng là 0,2-0,4 km/km². Các hệ thống sông có lưu vực với diện tích trên 10.000km² gồm: Bằng Giang - Kỳ Cùng, Hồng - Thái Bình, Mã, Cả, Vu Gia - Thu Bồn, Ba, Srêpôk (lưu vực sông Mê Kông), Sê San, Đồng Nai và sông Mê Kông; Lưu vực với diện tích từ 2.500 - 10.000km² gồm các sông Thạch Hãn, Gianh, Hương, Trà Khúc, Côn và các lưu vực sông vùng Đông Nam Bộ.

Các hệ thống sông lớn trải từ Bắc vào Nam gồm: Hệ thống sông Hồng; sông Thái Bình; sông Bằng Giang - Kỳ Cùng; sông Mã; sông Lam; sông Thu Bồn - Vu Gia; sông Ba (sông Đà Rằng); sông Đồng Nai; sông Mê Kông (sông Cửu Long). Tính đến 30/6/2023, tổng số phương tiện đã đăng ký là 258.580 phương tiện với tổng trọng tải là 22.722.471 tấn, 594.453 ghế, 18.908.569 mã lực. Ngoài ra, theo số liệu tổng hợp báo cáo của các Sở giao thông vận tải, hiện có 32/63 tỉnh thành phố có phương tiện mang cấp VR-SB, với tổng số lượng có 2.844 phương tiện VR-SB đã đăng ký tại các Sở GTVT, với tổng công suất 2.102.379 mã lực, tổng trọng tải 3.303.616 tấn, 32.145 ghế hành khách. Vận chuyển hành khách ĐTNĐ năm 2019 đạt 241,7 triệu lượt khách (tăng trưởng 5, 6% so với 2018) và luân chuyển hành khách đạt 4,81 tỷ lượt khách.km (tăng trưởng 7,0% so với 2018); chiếm thị phần 5,1% về vận chuyển hành khách nội địa và 2,5% về luân chuyển hành khách nội địa. Tính chung giai đoạn 2011-2019, khối lượng vận chuyển hàng hóa và hành khách ĐTNĐ mặc dù tăng (tăng 3,97% về hành khách) nhưng vẫn thấp hơn tốc độ tăng bình quân của ngành GTVT (tăng 9,62% về hành khách). Thị phần vận tải đường thủy nội địa chỉ đứng sau vận tải đường bộ, chiếm khoảng 17% về vận chuyển và 19% về luân chuyển hàng hóa của toàn ngành giao thông vận tải. Riêng năm 2022 vận chuyển hành khách đường thủy đạt hơn 244 triệu lượt khách, tăng 55% so với cùng kỳ năm 2021; luân chuyển hành khách đạt 3,3 tỷ hành khách.km, tăng 24% so với cùng kỳ. Năm vận chuyển hành khách đạt 289 triệu lượt khách, tăng 20,8% so với 2022; luân chuyển 6,23 tỷ lượt khách.km, tăng 22,1%. Hoạt động vận tải đường thủy nội địa đang đóng góp không nhỏ trong sự phát triển của ngành du lịch Việt Nam trong những năm gần đây và trong tương lai.

1. Vai trò của hoạt động vận tải thủy trong phát triển du lịch

Vận tải hành khách du lịch đường thủy đã trở thành một phần không thể thiếu trong phát triển ngành du lịch Việt Nam. Không chỉ đơn thuần là phương tiện vận chuyển, du lịch đường thủy mang đến cho du khách những trải nghiệm độc đáo và phong phú khi khám phá vẻ đẹp của thiên nhiên và văn hóa dọc theo các dòng sông, biển và kênh rạch. Sự phát triển của vận tải hành khách du lịch đường thủy đã và đang đóng góp mạnh mẽ vào nền kinh tế du lịch quốc gia. Du lịch đường thủy mang lại nguồn thu đáng kể cho nền kinh tế thông qua việc bán vé, dịch vụ lưu trú, ẩm thực và các hoạt động giải trí liên quan. Doanh thu của ngành du lịch Việt Nam năm 2019 đạt 726 nghìn tỷ đồng với tốc độ tăng trưởng đạt 14%¹, các năm 2020, 2021 do ảnh hưởng bởi đại dịch Covid doanh thu sụt giảm, tuy nhiên sau đại dịch vào năm 2022, 2023 doanh thu ngành du lịch đã phục hồi trở lại đạt 495 nghìn tỷ đồng và 678,3 nghìn tỷ đồng.

¹ Theo số liệu thống kê của Tổng cục Du lịch Việt Nam, năm 2019.

Không chỉ đem tới lợi ích từ doanh thu, phát triển kinh tế xã hội của địa phương, vùng du lịch mà hoạt động vận tải hành khách du lịch đường thủy tạo ra hàng ngàn cơ hội việc làm cho người lao động địa phương, từ các công việc trực tiếp như: lái tàu, hướng dẫn viên du lịch, đến các công việc gián tiếp như phục vụ nhà hàng, khách sạn và các dịch vụ phụ trợ khác.

Bên cạnh những đóng góp quan trọng vào nền kinh tế, vận tải hành khách du lịch đường thủy còn là cầu nối quan trọng giúp giới thiệu và quảng bá văn hóa Việt Nam đến với du khách quốc tế. Thông qua các hành trình khám phá các tuyến đường thủy, du khách có cơ hội tiếp xúc và trải nghiệm trực tiếp những giá trị văn hóa, lịch sử và con người Việt Nam. Du lịch đường thủy cho phép du khách tiếp cận những di tích lịch sử, làng nghề truyền thống và các địa danh văn hóa nổi tiếng dọc theo các dòng sông, kênh, rạch, đầm, phá, lòng hồ... gắn với các tuyến thủy nội địa như: du lịch trên sông Hương đưa du khách đến với cố đô Huế, nơi lưu giữ những giá trị văn hóa và lịch sử đặc sắc của triều đại nhà Nguyễn; hành trình khám phá sông Cửu Long giúp du khách hiểu thêm về cuộc sống của người dân miền Tây Nam Bộ, với những hoạt động nông nghiệp, chợ nổi và các lễ hội truyền thống.

Do vậy, việc nghiên cứu *Một số giải pháp về quản lý hoạt động vận tải khách du lịch đường thủy tại Việt Nam* nhằm thúc đẩy sự phát triển của ngành du lịch Việt Nam trong thời gian tới là hết sức cấp bách.

2. Hiện trạng vận tải khách du lịch tại Việt Nam

Theo số liệu thống kê trong 05 tháng đầu năm 2024, số lượng khách du lịch quốc tế đến Việt Nam đã tăng 65% so với cùng kỳ và sự tăng trưởng của ngành du lịch sẽ đóng góp thêm hơn 1 điểm phần trăm vào tăng trưởng GDP của Việt Nam. Du lịch quốc tế chiếm khoảng 8% GDP của Việt Nam, do đó ngành du lịch Việt Nam tiếp tục phục hồi trong năm 2024 sẽ có thể đóng góp thêm 1 điểm phần trăm vào tăng trưởng GDP của cả nước trong năm nay, sau khi đã đóng góp 4 điểm phần trăm vào tăng trưởng GDP trong năm ngoái. Du lịch nội địa chiếm thêm khoảng 4% GDP Việt Nam nhưng đã phục hồi hoàn toàn vào năm 2023, do đó chi tiêu của khách du lịch trong nước dù có tăng thêm cũng sẽ không đóng góp đáng kể vào tăng trưởng GDP của Việt Nam trong năm nay. Do vậy, du lịch quốc tế và nội địa chiếm khoảng 12% GDP.

Trong những năm gần đây, ngành du lịch tại Việt Nam đã có sự phát triển mạnh mẽ, thể hiện rõ qua các số liệu về doanh thu từ các cơ sở lưu trú và lữ hành. Năm 2018, doanh thu từ các cơ sở lưu trú đạt 59.022 tỷ đồng, và con số này tiếp tục tăng lên 67.019 tỷ đồng vào năm 2019. Tuy nhiên, đại dịch COVID-19 đã tác

động nặng nề đến ngành du lịch, khiến doanh thu giảm mạnh xuống khoảng 36.804 tỷ đồng vào năm 2020 và khoảng 29.590 tỷ đồng vào năm 2021. Dù vậy, sự phục hồi đã bắt đầu xuất hiện khi doanh thu sơ bộ năm 2022 đạt 57.789 tỷ đồng, cho thấy tín hiệu tích cực trong quá trình phục hồi và tăng trưởng trở lại.

Số lượng khách du lịch cũng là một chỉ số quan trọng phản ánh sự phát triển của ngành du lịch. Khách do các cơ sở lưu trú phục vụ tăng từ 159.640 nghìn lượt năm 2018 lên 179.365 nghìn lượt năm 2019. Tuy nhiên, đại dịch đã làm giảm mạnh số lượng khách xuống còn 85.297 nghìn lượt năm 2020 và 36.062 nghìn lượt năm 2021. Đến năm 2022, số lượng khách phục hồi mạnh mẽ, đạt 135.432 nghìn lượt (*gấp 3,74 lần so với năm 2021*) cho thấy tiềm năng phục hồi và tăng trưởng của ngành du lịch.

Khách do các cơ sở lữ hành phục vụ cũng có xu hướng tương tự. Năm 2018, có 16.966 nghìn lượt khách sử dụng dịch vụ của các cơ sở lữ hành, tăng lên 18.306 nghìn lượt năm 2019. Tuy nhiên, do tác động của đại dịch, con số này giảm mạnh xuống còn 3.585 nghìn lượt năm 2020 và chỉ còn 809 nghìn lượt năm 2021. Đến năm 2022, số lượng khách sơ bộ tăng lên 8.100 nghìn lượt, thể hiện sự phục hồi rõ rệt của ngành lữ hành.

3. Thực trạng hoạt động quản lý vận tải hành khách du lịch đường thủy

Hệ thống cảng, bến thủy nội địa được đầu tư, xây dựng trải đều trên phạm vi cả nước, đặc biệt là tại các vị trí gần cửa sông, cửa biển, là đầu mối quan trọng trong việc kết nối vận tải đường bộ, đường thủy nội địa và hàng hải. Hệ thống cơ sở hạ tầng tại cảng, bến thủy nội địa cũng dần được hiện đại, kiên cố hóa, quy mô cảng, bến ngày càng được nâng cao, trong đó có 18 cảng có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải ≥ 3000 tấn và có 20 cảng có khả năng tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài. Cả nước có 310 cảng (*trong đó: 202 cảng hàng hóa, 11 cảng hành khách, 97 cảng chuyên dùng*); 6.274 bến thủy nội địa (*Tuyến đường thủy nội địa quốc gia 274 cảng, tuyến đường thủy nội địa địa phương 36 cảng*).

Hệ thống cảng thủy nội địa chủ yếu là các cảng có quy mô nhỏ, chất lượng đầu tư thấp, chủ yếu bốc xếp hàng rời, hàng bao, sản lượng hàng hóa thông qua cảng thấp. Việc tổ chức khai thác cảng thiếu chuyên nghiệp; thiết bị xếp, dỡ hàng hóa tại các cảng nhìn chung còn lạc hậu, thiếu các trang thiết bị bốc xếp chuyên dụng (hàng hạt, lương thực, hàng container, hàng bao kiện). Các cảng đầu mối, cảng tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài còn hạn chế về số lượng, chưa phát huy được vai trò đầu mối trung chuyển hàng hóa (chỉ có 20/310 cảng, chiếm 6%). Cảng chuyên dùng được đầu tư khá hoàn chỉnh.

Bến thủy nội địa số lượng vẫn còn quá nhiều, quy mô nhỏ lẻ nằm rải rác trên các tuyến sông, một số bến chưa được cấp phép nhưng vẫn hoạt động, nên công tác quản lý nhà nước chuyên ngành tại các bến này gặp rất nhiều khó khăn.

4. Thực trạng về phương tiện vận tải phục vụ khách du lịch

Phương tiện loại trọng tải từ 200 tấn trở lên, tổng công suất máy chính từ 135 mã lực trở lên, sức chở từ 50 người trở lên có 43.210 phương tiện, chiếm 14,9% số phương tiện đã vào đăng kiểm. Trong đó, hiện còn hạn đăng kiểm là 16.585 phương tiện (chiếm 38,4% số phương tiện loại lớn), số phương tiện quá hạn 10 năm không quay lại đăng kiểm là 14.475 phương tiện (chiếm 33,5% số phương tiện loại lớn, chiếm 5% số phương tiện đã vào đăng kiểm).

Phương tiện loại trọng tải dưới 200 tấn, tổng công suất máy chính dưới 135 mã lực, sức chở dưới 50 người có 246.665 phương tiện, chiếm 85,1% tổng số phương tiện đã vào đăng kiểm, trong đó, hiện còn hạn đăng kiểm là 13.662 phương tiện (chiếm 5,5% số phương tiện loại nhỏ), số phương tiện quá hạn 10 năm không quay lại đăng kiểm là 176.968 phương tiện (chiếm 71,7% số lượng phương tiện loại nhỏ, chiếm 61% số phương tiện đã vào đăng kiểm), cụ thể như sau:

- Phương tiện loại trọng tải từ 50 tấn đến dưới 200 tấn, tổng công suất máy chính từ 50 mã lực đến dưới 135 mã lực, phương tiện chở từ 13 người đến dưới 50 người có 45.595 phương tiện, chiếm 18,5 % tổng số phương tiện loại nhỏ vào đăng kiểm, trong đó, hiện còn hạn đăng kiểm là 7.633 phương tiện, số phương tiện quá hạn 10 năm không quay lại đăng kiểm là 22.260 phương tiện.

- Phương tiện loại trọng tải từ 15 tấn đến dưới 50 tấn, tổng công suất máy chính từ trên 15 mã lực đến dưới 50 mã lực, phương tiện chở từ 5 người đến dưới 13 người có 70.895 phương tiện, chiếm 28,7 % tổng số phương tiện loại nhỏ vào đăng kiểm, trong đó, hiện còn hạn đăng kiểm là 4.347 phương tiện, số phương tiện quá hạn 10 năm không quay lại đăng kiểm là 44.892 phương tiện.

- Phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính từ 5 mã lực đến 15 mã lực có trọng tải toàn phần đến 15 tấn hoặc có sức chở từ 5 người đến 12 người, có 130.175 phương tiện, chiếm khoảng 52,8 % tổng số phương tiện loại nhỏ vào đăng kiểm, trong đó, hiện còn hạn đăng kiểm là 1.682 phương tiện, số phương tiện quá hạn 10 năm không quay lại đăng kiểm là 109.816 phương tiện.

Từ số liệu trên cho thấy, trong tổng số 289.875 phương tiện đã vào đăng kiểm, có 191.443 phương tiện (chiếm khoảng 66%) đã quá 10 năm không quay lại đăng

kiếm (phương tiện loại lớn chiếm 5%, phương tiện loại nhỏ chiếm 61%). Số phương tiện này có thể đã giải bán hoặc không còn hoạt động.

5. Bài học kinh nghiệm thế giới trong vận chuyển khách du lịch đường thủy nội địa

- **Italia:** Venice là một trong những thành phố nổi tiếng nhất thế giới về du lịch đường thủy. Với hệ thống kênh rạch phức tạp và phong cách kiến trúc độc đáo, Venice đã phát triển một hệ thống vận tải đường thủy hiệu quả và bền vững.

- **Quản lý giao thông:** Venice đã thiết lập hệ thống giao thông công cộng bằng đường thủy, bao gồm các loại tàu vaporetto (tàu buýt nước), taxi nước và gondola. Hệ thống này giúp giảm thiểu ô nhiễm và tắc nghẽn giao thông trên đất liền, đồng thời cung cấp phương tiện di chuyển tiện lợi cho du khách và người dân địa phương.

- **Bảo tồn và phát triển bền vững:** Venice đặc biệt chú trọng đến việc bảo tồn di sản văn hóa và môi trường. Các chính sách hạn chế số lượng tàu lớn vào khu vực trung tâm, quản lý rác thải và ô nhiễm nước đã được thực hiện. Venice cũng đã đầu tư vào công nghệ xanh và phát triển các loại tàu sử dụng năng lượng tái tạo.

- **Hướng dẫn du lịch:** Hệ thống thông tin và hướng dẫn du lịch bằng nhiều ngôn ngữ, các bản đồ và biển chỉ dẫn rõ ràng giúp du khách dễ dàng khám phá thành phố mà không gặp khó khăn.

- **Ai Cập:** Sông Nile là một trong những con sông dài nhất thế giới, và du lịch bằng đường thủy trên sông Nile là một phần quan trọng của ngành du lịch Ai Cập. Ai Cập đã phát triển nhiều loại hình du thuyền cao cấp trên sông Nile, cung cấp các chuyến du ngoạn từ Cairo đến Luxor và Aswan. Các du thuyền này không chỉ cung cấp chỗ ở sang trọng mà còn có các hoạt động giải trí, văn hóa và ẩm thực, giúp du khách trải nghiệm toàn diện về văn hóa Ai Cập cổ đại.

- **Quản lý an ninh và an toàn:** Đảm bảo an toàn cho du khách là một ưu tiên hàng đầu. Các biện pháp an ninh nghiêm ngặt được thực hiện trên các du thuyền và các điểm dừng chân. Chính phủ Ai Cập cũng đảm bảo rằng tất cả các tàu đều tuân thủ các tiêu chuẩn an toàn quốc tế.

- **Bảo vệ môi trường:** Để bảo vệ môi trường sông Nile, các biện pháp quản lý rác thải và xử lý nước thải từ các tàu du lịch đã được áp dụng. Các chương trình

giáo dục về bảo vệ môi trường cũng được triển khai cho du khách và người dân địa phương.

6. Một số giải pháp tăng cường quản lý hoạt động vận tải khách du lịch đường thủy

6.1. Giải pháp đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đường thủy

- Phát triển cơ sở hạ tầng là yếu tố then chốt để cải thiện quản lý hoạt động vận tải khách du lịch đường thủy. Trước hết, cần đầu tư nâng cấp các cảng và bến tàu hiện có để đảm bảo an toàn và tiện lợi cho du khách. Việc xây dựng thêm các cảng và bến tàu mới là cần thiết để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng cao của ngành du lịch.

- Tăng cường các tiện ích hỗ trợ như bãi đậu xe, khu vực chờ, và các dịch vụ tiện ích khác nhằm nâng cao trải nghiệm cho du khách. Đồng thời, tăng cường kết nối với các lĩnh vực giao thông: khác như đường bộ, đường sắt và hàng không để tạo điều kiện thuận lợi cho du khách di chuyển và kết nối hành trình.

- Khuyến khích nâng cấp các bến đường thủy nội địa phục vụ du lịch tại các địa điểm du lịch nổi tiếng, có lưu lượng khách du lịch lớn thành cảng đường thủy nội địa chuyên dùng phục vụ du lịch tại các khu vực du lịch nổi tiếng trên toàn quốc như: Vùng đồng bằng sông Cửu Long, Đông Nam Bộ, miền Trung, miền Bắc....

- Đa dạng hóa trong đầu tư khai thác khách du lịch đối với các loại phương tiện thủy nội địa như: taxi đường thủy, du thuyền các loại.... phục vụ khách du lịch đường thủy nội địa.

6.2. Giải pháp tăng cường an toàn giao thông trong hoạt động vận chuyển khách du lịch đường thủy nội địa

- An toàn giao thông đường thủy nội địa cho khách du lịch là một nhân tố hết sức quan trọng trong quản lý hoạt động vận tải khách du lịch đường thủy nội địa. Quy định cụ thể việc kiểm tra thường xuyên và nâng cấp chất lượng phương tiện thủy nội địa phục vụ khách du lịch là rất quan trọng để đảm bảo an toàn cho du khách.

- Cần đào tạo và nâng cao ý thức cho người điều khiển phương tiện, giúp họ nắm vững các quy tắc an toàn giao thông và cách ứng phó với các tình huống khẩn cấp.

- Tăng cường kiểm tra, giám sát và điều kiện an toàn giao thông để phát hiện và khắc phục kịp thời các nguy cơ tiềm ẩn, đảm bảo mọi chuyến đi đều an toàn và suôn sẻ.

6.3. Giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ phục vụ khách du lịch đường thủy nội địa

- Nâng cao chất lượng dịch vụ là một yếu tố quan trọng để thu hút và giữ chân du khách.

- Đào tạo nghiệp vụ cho nhân viên phục vụ sẽ giúp họ nắm vững kỹ năng giao tiếp và phục vụ khách hàng, từ đó nâng cao chất lượng dịch vụ.

- Việc cải thiện tiện nghi và trang thiết bị trên các phương tiện vận tải cũng góp phần tạo nên trải nghiệm tốt hơn cho du khách. Bên cạnh đó, cần thiết lập tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ và thực hiện kiểm tra định kỳ để đảm bảo mọi dịch vụ luôn đạt yêu cầu và không ngừng cải tiến.

- Khuyến khích các doanh nghiệp vận tải khách du lịch đường thủy nội địa đầu tư phương tiện vận chuyển khách theo hướng xanh, bền vững, sử dụng năng lượng điện, nhiên liệu sạch thân thiện với môi trường.

6.4. Giải pháp nâng cao nguồn nhân lực phục vụ khách du lịch đường thủy nội địa

- Khuyến khích các doanh nghiệp vận tải khách du lịch, chủ tàu du lịch sử dụng lao động lái tàu, thuyền viên, nhân viên phục vụ trau dồi trình độ ngoại ngữ, có khả năng giao tiếp tốt trong dịch vụ phục vụ khách du lịch.

- Cơ quan quản lý nhà nước thường xuyên khuyến khích, tổ chức các lớp đào tạo tập huấn nâng cao trình độ cho cán bộ, nhân viên của doanh nghiệp vận tải khách du lịch.

6.5. Giải pháp cải thiện quản lý và quy hoạch

- Tăng cường phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước về du lịch, giao thông vận tải, cảng vụ... trên cơ sở học tập Thái Lan trong việc đề ra các chủ đề du lịch và liên kết các đơn vị khác cả quản lý nhà nước và tư nhân để phát triển du lịch, học tập trung quốc trong cách xây dựng du lịch trải nghiệm văn hóa.

- Hoàn thiện quy hoạch phát triển vận tải đường thủy và kế hoạch triển khai thực hiện quy hoạch dài hạn, đồng bộ với các quy hoạch của ngành du lịch.

- Đẩy mạnh áp dụng công nghệ thông tin trong quản lý và điều hành hoạt động vận tải (học tập Singapore trong khả năng kết hợp thành tựu khoa học trong quản lý và vận hành giao thông cũng như tạo sự hấp dẫn và độc đáo riêng).

Tài liệu tham khảo

1. Luật Giao thông đường thủy nội địa số 23/2004/QH11 ngày 15/6/2004 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa số 48/2014/QH13 ngày 17/6/2014.
2. Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09/01/2023 về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
3. Nghị quyết số 08-NQ/TW ngày 16/01/2017 của Bộ Chính trị về phát triển du lịch trở thành ngành kinh tế mũi nhọn.
4. Nghị quyết số 82-NQ/CP ngày 18/05/2023 của Chính phủ về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu đẩy nhanh phục hồi, tăng tốc phát triển du lịch hiệu quả, bền vững.
5. Nghị định số 08-NĐ/CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ về quản lý hoạt động đường thủy nội địa.
6. Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31 tháng 10 năm 2021 phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
7. Thúc đẩy thương mại thông qua GTVT có sức cạnh tranh và ít khí thải - Tuyển đường thủy nội địa và Đường biển ở Việt Nam, Luis C.Blancas và M.Baher El-Hifnawi, World Bank.
8. Phát triển bền vững vận tải đường thủy nội địa tại Việt Nam - Tăng cường khuôn khổ pháp lý, thể chế và tài chính, World Bank.

MỘT SỐ VẤN ĐỀ VỀ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG VIỆT NAM

GS.TS.NGND. Nguyễn Văn Đính

Tóm tắt

Việt Nam có hệ thống sông ngòi phong phú và đa dạng. Đó là nguồn tài nguyên quý để phát triển du lịch đường sông. Bài viết này đề cập những vấn đề khái quát về du lịch đường sông, tuyến du lịch đường sông, các yếu tố hình thành và ảnh hưởng đến du lịch đường sông, khái quát về hệ thống sông ngòi Việt Nam, một số mô hình phát triển du lịch đường sông trên thế giới và Việt Nam, nêu lên một số điểm nghẽn/hạn chế, bài học kinh nghiệm và đồng thời cũng là những gợi ý về định hướng phát triển du lịch đường sông Việt Nam.

Từ khóa

Du lịch đường sông; Hệ thống sông ngòi; Mô hình du lịch; Định hướng phát triển.

Vietnam has a rich and diverse river system. It is a precious resource for developing river tourism. This article addresses general issues about river tourism, river tourism routes, factors that form and affect river tourism routes, an overview of Vietnam's river system, and some models of river tourism development in the world and Vietnam, highlighting some bottlenecks/limitations, lessons learned and also suggestions on the development orientation of river tourism in Vietnam.

Keywords

River tourism; River system; Tourism model; Development orientation

Đặt vấn đề

Việt Nam có nguồn tài nguyên phong phú, đa dạng, đó là hệ thống sông ngòi, kênh, rạch rải khắp mọi miền đất nước. Tuy nhiên, nguồn tài nguyên quý giá đó lại chưa được khai thác để phát triển du lịch một cách tương xứng. Cùng với các tài nguyên du lịch tự nhiên và văn hóa phong phú khác, đường sông sẽ góp phần làm cho du lịch Việt Nam phát triển một cách đa dạng, phong phú, hấp dẫn và toàn diện hơn. Tuy nhiên, để phát triển du lịch đường sông, ngoài nhận thức đúng về vai trò, vị trí của nó, còn cần phải có chiến lược phát triển đúng, phải có các chính sách và đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật cũng như phải có nguồn nhân lực du lịch có chất lượng. Bài viết này nêu lên một số vấn đề cơ bản về du lịch đường sông, một số mô hình phát triển du lịch đường sông thế giới và Việt Nam, từ đó đưa ra một số gợi ý về định hướng phát triển du lịch đường sông ở nước ta.

1. Một số khái niệm liên quan đến du lịch đường sông

Để hiểu rõ hơn “Du lịch đường sông”, trước hết cần phân biệt một số khái niệm: Du lịch đường thủy; Du lịch đường biển; Du lịch trên hồ, đầm, phá

1.1. Du lịch đường thủy là khái niệm chung nhất chỉ loại hình du lịch mà lộ trình du lịch theo các tuyến giao thông như biển, đầm, hồ, sông, kênh, rạch nhằm mục đích nghỉ dưỡng, tham quan, vui chơi giải trí, tìm hiểu, khám phá thiên nhiên, văn hóa... ở những vùng đi qua.

1.2. Du lịch đường biển

Du lịch đường biển là loại hình du lịch mà lộ trình theo các đường giao thông trên biển bằng các phương tiện tàu, thuyền, cano... đến các vùng, điểm du lịch trong một quốc gia hoặc quốc gia khác nhằm mục đích nghỉ dưỡng, tham quan, vui chơi giải trí, tìm hiểu, khám phá thiên nhiên, văn hóa... ở những vùng đi qua.

Du lịch đường biển có thể bằng các phương tiện giao thông du lịch đường biển có thể là những tàu du lịch lớn chuyên chở hàng nghìn khách du lịch với trang thiết bị hiện đại, tiện nghi đầy đủ, chất lượng phục vụ cao và với thời gian dài có thể 1 tháng hoặc hơn, đồng thời qua nhiều quốc gia khác nhau. Song cũng có thể sử dụng các phương tiện tàu, thuyền chỉ chở 50 đến vài trăm khách du lịch vùng này sang vùng khác với thời gian ngắn 1, 2, 3... ngày, cũng có thể chỉ trong ngày hoặc 3,4,5 tiếng đồng hồ như du thuyền trên vịnh.

1.3. Du lịch trên hồ, đầm, phá

Du lịch trên hồ, đầm, phá: Là hình thức tổ chức các chuyến du lịch tham quan, tìm hiểu, giải trí trên các khu vực hồ nước, đầm, phá có cảnh quan thiên nhiên thu

hút, có các công trình văn hóa phục vụ du lịch. Du lịch trên hồ, đầm, phá chủ yếu thực hiện bằng phương tiện di chuyển là thuyền, với quy mô nhỏ, di chuyển theo nhóm từ 5-10 người.

1.4. Du lịch đường sông

Tùy theo những mục đích nghiên cứu khác nhau mà có những khái niệm du lịch đường sông khác nhau, sau đây là một số khái niệm cơ bản:

1.4.1. Du lịch đường sông là một loại hình du lịch mà trong đó người ta dùng thuyền, cano để di chuyển trên những con sông tự nhiên, sông đào, những con kênh, con rạch nhỏ; thưởng thức những phong cảnh đẹp trên sông, gặp gỡ những người dân sống ở đây, trò chuyện với họ để có thể cảm nhận được cuộc sống của họ; tìm hiểu nền kinh tế xã hội của những quốc gia và những vấn đề về môi trường sinh thái mà hằng ngày vẫn liên quan đến cuộc sống của người dân địa phương. (Theo Đỗ Quốc Thông, 2009).

1.4.2. Du lịch đường sông là một phần của du lịch sinh thái và liên kết với liên khu kinh tế của vùng đó. Du lịch kết hợp với bảo vệ môi trường sinh thái trên các con sông, kênh rạch, điều chỉnh tốc độ dòng chảy, đồng thời phát triển kinh tế dọc bờ sông. Đầu tư phát triển cung cấp những dịch vụ du lịch xuất phát từ đời sống xã hội, thắng cảnh từ văn hóa của địa phương. (Nhóm tác giả ở trường đại học Nicolaus Copernicus, Viện Nghiên cứu Sinh thái và Địa chất Phần Lan).

1.4.3. Du lịch đường sông/ kênh, rạch là hình thức tổ chức các chuyến du lịch ngắn ngày bằng các phương tiện như tàu, thuyền, cano, ghe... dọc theo các con sông, kênh, rạch, nhằm mục đích thỏa mãn nhu cầu của khách du lịch như ngắm cảnh hai bên bờ hoặc kết hợp các hoạt động vui chơi giải trí, ăn uống, nghỉ ngơi cùng với việc tìm hiểu văn hóa của cư dân các địa phương hoặc tham quan các danh lam thắng cảnh đặc thù mà tuyến du lịch đường sông đi qua. Trong đó việc phát triển kinh tế và bảo vệ môi trường sinh thái được quan tâm hàng đầu (Nguyễn Văn Đính).

2. Tuyến du lịch đường sông

Để hiểu rõ hơn về Du lịch đường sông cần nghiên cứu các vấn đề như Tuyến du lịch đường sông, các yếu tố hình thành tuyến du lịch đường sông.

2.1. Tuyến du lịch đường sông

Tuyến du lịch đường sông là lộ trình theo các tuyến giao thông đường sông có liên kết các điểm du lịch, khu du lịch ven sông và trên bờ, các cơ sở cung cấp dịch vụ du lịch, gắn với các tuyến giao thông đường sông đó. Cũng như các tuyến du lịch khác, tuyến du lịch đường sông phải đảm bảo đầy đủ các yếu tố về

lực hút của các điểm tham quan, các cơ sở hạ tầng, vật chất kỹ thuật phục vụ du lịch, các dịch vụ du lịch, các yếu tố đảm bảo an toàn giao thông đường thủy. Các tuyến du lịch đường sông thường là những tuyến ngắn ngày, từ 1 đến 2 ngày. Tuy nhiên, cũng có những tuyến dài ngày, kết hợp với việc tham quan các vùng hay các nước lân cận dựa vào những con sông lớn mang tính khu vực, có sức hấp dẫn khá lớn và được ưa chuộng.

2.2. Các yếu tố hình thành và ảnh hưởng đến tuyến du lịch đường sông

2.2.1. Thành phần tạo lực hút

Lực hút khách du lịch đường sông là cảnh quan ven bờ, cảnh quan trên sông, nguồn nước và thủy văn. Cảnh quan ven bờ bao gồm cảnh quan thiên nhiên và cảnh quan nhân văn càng đa dạng, phong phú, càng hấp dẫn du khách. Các công trình tôn tạo cảnh quan hai bên bờ sông, công trình kiến trúc đặc sắc, độc đáo; các điểm, khu du lịch sinh thái ven bờ; các làng nghề thủ công truyền thống; vườn cây trái,... chính là những nét thu hút của tuyến du lịch đường sông. Cảnh quan trên sông với những sinh hoạt của cư dân miền sông nước, có những công trình nổi trên sông, những vườn trái cây trên cù lao rất hấp dẫn khách du lịch. Bên cạnh hai yếu tố trên, thì nguồn nước sông và chế độ thủy văn của sông cũng đóng vai trò rất quan trọng trong việc thu hút, hấp dẫn khách. Nguồn nước sông không bị ô nhiễm, không bốc mùi hôi thối, không có rác thải hữu cơ gây tắc nghẽn đường giao thông thủy thuận lợi cho hoạt động du lịch đường sông. Tuyến sông phải đảm bảo cho các loại phương tiện giao thông phục vụ du lịch đường sông có thể hoạt động được, độ sâu của mực nước phải đạt từ 3m trở lên khi nước ở trạng thái thấp nhất, để loại tàu có bánh lái thấp vẫn có thể hoạt động được, cường độ dòng chảy phải tương đối ổn định, ít có các dòng xoáy nước nguy hiểm, nhật triều ổn định.

2.2.2. Cơ sở vật chất - kỹ thuật du lịch và phương tiện du lịch đường sông

Cơ sở vật chất - kỹ thuật du lịch và phương tiện du lịch đường sông được hiểu như sau:

- *Cơ sở vật chất - kỹ thuật du lịch*: Cơ sở vật chất-kỹ thuật du lịch là một trong những yếu tố cấu thành sản phẩm du lịch. Với loại hình du lịch đường sông thì các cơ sở hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật bao gồm: Cơ sở hạ tầng của du lịch đường sông và Cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ du lịch.

Cơ sở hạ tầng của du lịch đường sông bao gồm: Hệ thống giao thông vận tải đường sông, hệ thống bến tàu du lịch, hệ thống thông tin liên lạc, an toàn, công trình điện nước, phương tiện vận chuyển, các điểm, khu du lịch...

Cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ du lịch bao gồm: Hệ thống các cơ sở phục vụ ăn uống, lưu trú; mạng lưới cửa hàng thương nghiệp, các cơ sở thể thao, các cơ sở y tế, các công trình phục vụ hoạt động thông tin văn hóa, các cơ sở phục vụ các dịch vụ bổ sung khác,...

- *Phương tiện du lịch đường sông*: Các phương tiện du lịch đường sông phổ biến là du thuyền, tàu nhà hàng, canô, tàu cánh ngầm, thuyền, ghe.

Du thuyền là phương tiện vận tải hành khách đường thủy nội địa, đảm bảo các điều kiện, tiêu chuẩn, chất lượng dịch vụ phục vụ du lịch đường thủy.

Tàu nhà hàng là phương tiện vận tải hành khách đường sông nội địa, đảm bảo các điều kiện, tiêu chuẩn, chất lượng dịch vụ về hoạt động ăn uống cho du khách trên tàu.

Canô là phương tiện vận tải hành khách đường sông nội địa, có kết cấu gọn nhẹ, sức chở từ 2 đến 10 người.

Tàu cánh ngầm là dạng tàu có cánh bằng hợp chất hình chiếc lá lắp trên các thanh giằng phía dưới thân. Khi tàu tăng tốc, các cánh ngầm tạo ra lực nâng nâng thân tàu lên khỏi mặt nước giúp làm giảm lực cản và gia tăng tốc độ.

Thuyền, ghe là phương tiện vận tải đường sông với qui mô nhỏ, chở không nhiều khách, có thể 1,2 khách đến 20 khách và thường chạy trên các sông không lớn hoặc trên kênh, rạch.

Tùy theo độ lớn của đường sông mà có thể sử dụng các loại phương tiện giao thông đường sông khác nhau.

2.2.3. Dịch vụ du lịch

Các loại hình dịch vụ phục vụ du khách tham gia tuyến du lịch đường sông bao gồm dịch vụ thuê tàu thuyền, dịch vụ vui chơi giải trí, dịch vụ ăn uống, nhà hàng nổi, dịch vụ tổ chức các hoạt động theo yêu cầu của khách hàng,...

- *Dịch vụ cho thuê tàu thuyền*: Nhằm tạo cho du khách được chủ động và thoải mái hơn trong thời gian du lịch cũng như để cho du khách có cơ hội được vào vai như những người dân địa phương, dịch vụ cho thuê tàu thuyền có vai trò rất quan trọng. Các tàu thuyền cho thuê cần được thiết kế phù hợp với từng địa phương thể hiện được văn hóa đặc trưng như miền Tây Nam Bộ có xuồng ba lá, khu vực tây Nguyên có thuyền độc mộc, kayak, thuyền Gondola ở Venice - Ý,... Bên cạnh đó, có thể sáng tạo tàu thuyền mang tính hiện tượng nhằm thu hút sự tò mò của du khách như thuyền kayak đáy kính ở Mỹ là ví dụ tiêu biểu.

- *Dịch vụ vui chơi giải trí:* Bên cạnh những khoảnh khắc tĩnh lặng, chiêm ngưỡng thiên nhiên hai bên bờ sông, du lịch đường sông cần phong phú hơn những hoạt động mang tính giải trí như văn nghệ trên thuyền, câu cá, những điểm dừng chân trên tuyến đường sông như mua sắm quà lưu niệm, tham quan vườn cây, nông trại, cánh đồng,...

- *Dịch vụ ăn uống:* Thường thức đặc sản trên thuyền sẽ mang lại cảm xúc trọn vẹn, khó quên trong lòng mỗi du khách khi thuyền trôi giữa sông nước mênh mông, gió mát. Đây là dịch vụ không thể thiếu trong mỗi hành trình của khách du lịch.

- *Dịch vụ tổ chức các hoạt động theo yêu cầu:* Bên cạnh các hoạt động tham quan được các đơn vị lữ hành chủ động tổ chức một cách linh động đáp ứng thêm những hoạt động du khách yêu cầu. Thông qua đó, các đơn vị lữ hành có cơ hội làm phong phú hơn sản phẩm cung ứng của chính mình.

2.2.4. Các yếu tố khác

- Chiến lược, cơ chế, chính sách và của nhà nước về phát triển du lịch đường sông.

Để phát triển du lịch đường sông Nhà nước cần có chiến lược phát triển. Từ đó có quy hoạch phát triển du lịch đường sông phù hợp với từng vùng sông, từng địa hình trong từng thời kỳ. Kế đến là phải có chính sách đầu tư về cơ sở hạ tầng cho giao thông đường sông cũng như các chính sách khuyến khích các doanh nghiệp phát triển du lịch đường sông, chẳng hạn chính sách thuế, giá, đảm bảo an toàn, an ninh.

- An ninh, chính trị và an toàn.

Đây là điều kiện quyết định cho các hoạt động du lịch đường sông nói riêng và hoạt động du lịch nói chung. Chiến tranh, các cuộc xung đột vũ trang trong từng khu vực, sự bất ổn về chính trị đã hạn chế rất lớn đến việc phát triển du lịch. Bất cứ một đất nước hoặc một vùng lãnh thổ hoặc địa phương nào không đảm bảo được điều kiện về an ninh, an toàn cho khách du lịch thì không thể phát triển hoạt động du lịch. Con người đi du lịch với nhiều mục đích trong đó có mục đích được đảm bảo an ninh, an toàn tính mạng, thoải mái về về tinh thần, vì thế những địa điểm du lịch dù có nổi tiếng đến đâu nhưng điều kiện trên không được đảm bảo thì không thể nào thu hút được khách du lịch.

- Chiều dài, độ lớn, độ nông sâu của dòng sông. Điều này tác động đến độ dài của chuyến hành trình, loại phương tiện đường sông có thể sử dụng, độ an toàn...

- Thời tiết, khí hậu, thủy triều, lũ lụt... Những nhân tố này tác động đến mùa vụ du lịch trên sông, độ an toàn của chuyến hành trình...

3. Hệ thống sông ngòi - Tài nguyên du lịch đường sông đa dạng của Việt Nam

3.1. Đặc điểm chung của sông ngòi Việt Nam [1]

Nước ta có 2360 sông dài trên 10km. 93% các sông nhỏ và ngắn.

Các sông lớn: sông Hồng, sông Mê Công,...

Sông ngòi nước ta chảy theo hai hướng chính là Tây Bắc - Đông Nam và hướng vòng cung.

Các con sông chảy hướng Tây Bắc - Đông Nam là sông Hồng, sông Thái Bình, sông Đà,...

Các con sông chảy hướng vòng cung (chủ yếu ở vùng núi Đông Bắc) là sông Thương, sông Lục Nam,...

Sông ngòi nước ta có 2 mùa nước: mùa lũ và mùa cạn khác nhau rõ rệt.

Tổng diện tích các lưu vực sông là 1.167.000 km², trong đó, phần diện tích trong lãnh thổ Việt Nam là 331.578 km² (chiếm 38%) và phần diện tích nằm ngoài lãnh thổ là 835.422 km² (chiếm 72%).

Tổng lượng nước mặt trên lãnh thổ nước ta khoảng 830-840 tỷ m³/năm. Mùa lũ nước sông dâng cao và chảy mạnh. Lượng nước chiếm 70 - 80% lượng nước cả năm. Mùa lũ có sự khác nhau giữa các hệ thống sông.

Sông ngòi nước ta có hàm lượng phù sa lớn. Sông ngòi vận chuyển tới 839 tỉ m³ nước hàng trăm triệu tấn phù sa. Hàm lượng phù sa lớn, khoảng 200 triệu tấn/năm.

3.2. Những tác động của hệ thống sông ngòi nước ta

Hệ thống sông ngòi chằng chịt - tạo ra những thuận lợi lớn nhưng cũng gây nên không ít bất lợi [2].

3.2.1. Những thuận lợi mà hệ thống sông ngòi Việt Nam mang lại

Sông nước luôn tác động không ít đến sự phát triển kinh tế, đời sống văn hóa, xã hội. Những lợi ích mà Việt Nam được hưởng từ hệ thống sông ngòi chằng chịt là rất lớn.

a) Bồi đắp phù sa cho đồng bằng châu thổ

Chúng ta đều biết các đồng bằng lớn của Việt Nam được hình thành từ phù sa bồi đắp bởi mạng lưới sông ngòi xuyên suốt quá trình kiến tạo địa chất đến nay: Đồng bằng Bắc Bộ được bồi đắp bởi sông Hồng. Đồng bằng duyên hải miền Trung hình thành bởi hệ thống sông ngòi chằng chịt đổ ra eo biển. Đồng bằng Nam Bộ được sông Cửu Long bồi đắp. Những vùng đất bằng phẳng mà chúng ta

đang được sinh sống và làm việc hiện tại đều xuất phát từ những điều kiện mà hệ thống sông ngòi rộng lớn mang lại.

b) Cung cấp nước cho sinh hoạt và sản xuất

Bên cạnh việc cung cấp nước cho nhu cầu sinh hoạt của người dân, các hoạt động sản xuất đặc biệt là sản xuất nông nghiệp hưởng lợi rất nhiều từ nguồn nước dồi dào mà mạng lưới sông ngòi dày đặc mang lại. Tưới tiêu, nuôi trồng, khai thác thủy sản ngày càng dễ dàng hơn khi đã có sẵn nguồn nước mà nay lại được các máy móc hỗ trợ tận dụng nguồn nước này một cách hiệu quả.

Nước là nguồn tài nguyên quý giá và mạng lưới sông ngòi chính là một tài sản khổng lồ của nước ta. Vì thế người dân phải có những phương pháp để sử dụng nguồn nước cho sinh hoạt và sản xuất một cách hiệu quả nhất để khai thác tối đa sức mạnh và tiềm năng mà đặc trưng địa lý mang lại. Dùng máy móc hỗ trợ là một trong những phương pháp hiệu quả nhất.

c) Mạng lưới sông ngòi giúp phát triển văn hóa, du lịch

Các khu vực có hệ thống sông ngòi dày đặc, tiêu biểu là đồng bằng sông Hồng, sông Cửu Long rất nổi tiếng về các loại hình du lịch sông nước. Đây cũng đóng góp một phần khá lớn vào phát triển kinh tế du lịch. Bên cạnh đó các truyền thống văn hóa ven sông cũng làm đặc sắc thêm văn hóa Việt Nam. Ven sông đã hình thành các vùng nông nghiệp trù phú, các làng nghề nổi tiếng, các lễ hội dân gian đặc sắc... Đó là những điều kiện quý giá để phát triển du lịch nói chung và du lịch đường sông nói riêng.

d) Phát triển giao thông đường thủy, điều hòa nhiệt độ, cảnh quan

Một chức năng quan trọng không kém đó chính là kết nối giao thông đường thủy. Nhờ hệ thống sông đổ ra biển mà giao thông đường thủy của Việt Nam liên kết chặt chẽ hơn.

Ngoài ra, sông ngòi còn có chức năng điều tiết khí hậu, làm không khí trong lành, mát mẻ, dễ chịu. Các khu vực gần hệ thống sông ngòi có nhiệt độ khá mát, cảnh quan xanh tươi, dễ chịu, rất thích hợp làm địa điểm để thư giãn sau những ngày làm việc căng thẳng. Đó cũng chính là lý do khiến du lịch sông nước có điều kiện phát triển.

3.2.2. Những bất lợi và rủi ro tiềm tàng trong hệ thống sông ngòi Việt Nam

Bên cạnh những ưu thế nổi bật mà mạng lưới sông ngòi mang lại, cũng phải thấy rõ những bất lợi và nguy cơ tiềm ẩn nếu không biết tận dụng và khai thác sức mạnh của sông ngòi đúng cách.

a) Lũ lụt, ngập úng

Sông nước luôn tồn tại khả năng thiên tai xảy ra như lũ lụt, ngập úng gây thiệt hại về người và của. Đặc biệt là các tỉnh miền Trung, Tây Bắc hàng năm phải hứng chịu những cơn lũ lụt thảm khốc.

Ngoài ra các khu vực có mạng lưới sông ngòi khác cũng thường xuyên hứng chịu các đợt ngập úng. Nông sản thiệt hại, mất mùa là những hậu quả vô cùng lớn cho nông nghiệp Việt Nam. Ngoài ra, do ngập úng lũ lụt, lũ quét mà thiệt hại về người, gia súc, gia cầm, tài sản, gây nhiều bệnh tật. Lũ lụt, ngập úng cũng gây hạn chế, trở ngại cho du lịch đường sông, thậm chí không thể thực hiện được.

b) Hạn hán

Nước ta vẫn luôn thường xuyên đón nhận các đợt hạn hán ở nhiều khu vực. Tuy các khu vực sông nước chưa phải gặp tình trạng hạn hán nhưng việc thiếu nước phục vụ canh tác nông nghiệp, nuôi trồng thủy sản vào mùa khô cũng gây rất nhiều thiệt hại cho kinh tế. Nguy cơ hạn hán tiềm tàng trong tương lai với các khu vực sông nước không phải là không có. Thời gian gần đây nước ta liên tục gặp phải các tình trạng xâm nhập mặn, mực nước sông hạ thấp vào mùa khô. Đó là lý do người dân cần phải có cách khai thác và tận dụng nguồn nước hiệu quả hơn để đề phòng những nguy cơ xấu có thể diễn ra trong tương lai. Các biện pháp như khoan giếng, đào muông rãnh để tích trữ nước cho mùa khô là rất cần thiết. Nếu chỉ dựa vào sức lao động của con người thì sẽ vô cùng nặng nhọc và khó thực hiện. Hạn hán cũng gây trở ngại cho giao thông và du lịch đường sông vì mực nước các sông thấp, thậm chí khô cạn do đó thuyền bè đi lại khó khăn, thậm chí không thể đi lại.

c) Hệ thống sông ngòi chằng chịt chia cắt giao thông đường bộ

Thế mạnh liên kết giao thông đường thủy của hệ thống sông ngòi Việt Nam lại là bất lợi cho giao thông đường bộ. Ở các khu vực sông nước, rất nhiều tuyến đường bị chia cắt bởi mạng lưới sông ngòi. Ngân sách đầu tư cơ sở hạ tầng kết nối đường bộ các khu vực sông nước là không nhỏ. Ở những khu vực không đủ điều kiện xây dựng cơ sở hạ tầng thì để di chuyển giữa các tuyến đường bộ phải sử dụng nhiều loại phương tiện dưới nước khá bất tiện.

Mặt khác việc xây dựng nhiều cầu cống nếu không hợp lý sẽ gây khó khăn cho tàu thuyền nói chung và tàu thuyền du lịch nói riêng là khi nước lên to thì tàu thuyền không qua lọt cầu, khi nước cạn thì tàu thuyền lại không đi được. Lũ lụt hoặc hạn hán đều gây trở ngại cho du lịch đường sông, thậm chí không hoạt động được.

4. Một số mô hình du lịch đường sông [3]

4.1. Thế giới

4.1.1. Du lịch đường sông Amazon

Amazon là dòng sông dài thứ hai trên thế giới với 6.400 km. Sông Amazon chảy qua Bra-xin, Cô-lôm-bi-a và Pê-ru. Lưu vực sông có diện tích khoảng 6,9 triệu km², bao gồm các quốc gia Bô-li-vi-a, Bra-xin, Cô-lôm-bi-a, Ê-cu-a-đo, Gai-a-na thuộc Pháp, Gai-a-na, Pê-ru, Xu-ri-nam và Vê-nê-zu-ê-la. Sông Amazon chiếm 13% thảm thực vật và 40% rừng mưa nhiệt đới trên toàn cầu.

Dòng sông là hành lang giao thông chính cho người dân sinh sống trong khu vực này. Các tàu thuyền chở khách hoạt động thường xuyên tại nhiều nơi và giữa các thành phố lớn. Rừng mưa nhiệt đới Amazon sở hữu hệ động thực vật vô cùng phong phú, nhiều loài đặc biệt quý hiếm như loài cá heo hồng, là điều kiện thuận lợi để phát triển du lịch sinh thái. Bên cạnh đó, cảnh quan thiên nhiên tươi đẹp và hơn 400 tộc người bản địa cũng là những tiềm năng lớn để phát triển du lịch của vùng.

Tuy nhiên, đáng ngạc nhiên là so với các lưu vực sông khác, Amazon ít được khách du lịch trong vùng và khách quốc tế biết đến như một điểm đến du lịch. Sở dĩ như vậy là do sự cách trở về mặt địa lý, thiếu hụt hạ tầng cơ sở và sản phẩm phù hợp chính là rào cản khiến du lịch nơi đây khó có thể cạnh tranh với các điểm du lịch đường sông khác trong vùng và trên thế giới. Điểm du lịch đường sông nổi tiếng nhất là Khu bảo tồn quốc gia Pacaya-Samiria ở Pê-ru, có 3 lưu vực sông và thảm động thực vật vô cùng phong phú. Đây cũng là những tiềm năng lớn đối với phát triển du lịch vùng phụ cận sông Amazon.

Tổ chức Hiệp ước Hợp tác Amazon được thành lập từ năm 1988, là một tổ chức quốc tế hoạt động vì sự phát triển bền vững ở lưu vực sông Amazon, trong đó, phát triển du lịch là một trong những vấn đề trọng tâm. Thông qua hoạt động của tổ chức, đã hình thành các tuyến du lịch xuyên biên giới ở khu vực Amazon, bao gồm hành trình du lịch Amazon - Ca-ri-bê (qua các nước Bra-xin, Gai-a-na, Xu-ri-nam), tuyến Amazon - Andes - Pacific (qua Bra-xin, Pê-ru), tuyến du lịch đường sông Amazon (qua Bra-xin, Cô-lôm-bi-a, Pê-ru, Ê-cu-a-đo, Bô-li-vi-a). Mỗi tuyến đều có cẩm nang hướng dẫn du lịch bền vững nhằm nâng cao nhận thức và thúc đẩy cơ quan quản lý du lịch, doanh nghiệp và các nhà điều hành tour trong quá trình phát

triển sản phẩm du lịch. Cẩm nang này cũng cung cấp chi tiết thông tin về các điểm du lịch bên vũng, đồng thời có đầy đủ hướng dẫn, khuyến nghị dành cho du khách về cách hành xử bên vũng ở khu vực Amazon.



4.1.2. Du lịch sông Danube

Danube là dòng sông dài nhất trong khu vực Liên minh châu Âu (EU) và dài thứ hai trong toàn châu Âu, sau sông Vôn-ga. Dòng sông bắt nguồn từ thị trấn Donaueschingen ở Rừng Đen của nước Đức, tại hợp lưu của hai dòng sông Brigach và Breg rồi chảy theo hướng Đông Nam với chiều dài 2.872 km, qua địa phận 10 quốc gia, trong đó có 4 thành phố thủ đô gồm Vienna, Bratislava, Budapest và Belgrade và lấy nước từ các sông thuộc 19 quốc gia, trước khi đổ ra Biển Đen qua Đồng bằng châu thổ sông Danube tại Ru-ma-ni và U-crai-na. Lưu vực sông Danube cũng mở rộng tới một số quốc gia khác, trong đó nhiều phụ lưu của sông Danube trở thành những con sông quan trọng, là nơi qua lại của các loại tàu thuyền ở vùng nước cạn. Chính yếu tố trên đã biến lưu vực sông Danube trở thành khu vực mang tầm quốc tế, đóng vai trò rất quan trọng. Toàn bộ lưu vực có diện tích khoảng 800.000 km², là nơi sinh sống của 120 triệu cư dân - chiếm hơn 1/5 dân số toàn châu Âu. Thượng nguồn sông Danube được biết tới như một điểm du lịch hấp dẫn từ lâu đời, có đầy đủ hạ tầng du lịch, phù hợp với thị hiếu và túi tiền mọi đối tượng khách, từ cơ sở lưu trú cao cấp như các lâu đài ven sông và các khách sạn sang trọng, các nhà hàng nổi tiếng, cho tới hệ thống nhà nghỉ bình dân. Cùng với dịch vụ tàu thuyền, giao thông đường sắt, đường bộ và đường không về phía thượng nguồn sông Danube và sự kết nối giữa các quốc gia đều rất hoàn hảo. Các sân bay khu vực nằm ở vị trí thuận lợi và luôn có khả năng cung ứng tốt, phục vụ ngày càng nhiều chuyến bay của các hãng hàng không truyền thống và giá rẻ.

Vùng trung và hạ nguồn sông Danube thua xa vùng thượng nguồn cả về cơ sở hạ tầng và phát triển sản phẩm; tuy nhiên ở đó đang phát triển ngày càng nhiều các đường bay mới và sân bay mới. Nhiều khu vực trên sông Danube rất cần được nâng cấp nếu muốn phát triển du lịch. Ở nhiều nơi, chất lượng nước không bảo đảm an toàn và gây cản trở sự phát triển của thể thao dưới nước. Vấn đề này đang được

quan tâm, nhưng chưa có nhiều cải thiện do công tác khắc phục và nâng cấp gặp nhiều khó khăn và tốn kém.

Một trong những cách tốt nhất để tham quan khu vực này là tàu thuyền, vì du khách có thể ăn nghỉ trên tàu thuyền, thậm chí nếu không có nhu cầu lên bờ thì các chuyến đi ngắn trong ngày tham quan những điểm chính dọc sông càng dễ tổ chức hơn. Đối với những du khách đam mê đạp xe hoặc leo núi mà không có đòi hỏi cao về dịch vụ lưu trú và ăn uống thì có xu hướng lựa chọn lưu trú tại nhà dân hoặc cơ sở lưu trú tập thể. Loại hình cơ sở lưu trú này ngày càng phát triển bởi vì tương đối tiết kiệm chi phí xây dựng và quản lý cũng như khuyến khích được cộng đồng địa phương tham gia kinh doanh.

Trung tâm Phát triển Danube được thành lập ở Belgrade năm 2010 đã góp phần thúc đẩy hợp tác công - tư trong phát triển du lịch ở vùng Danube. Hoạt động trọng tâm của Trung tâm là hỗ trợ phát triển kinh tế khu vực trung và hạ nguồn sông Danube (bao gồm Crô-a-ti-a, Xéc-bi-a, Ru-ma-ni, Bun-ga-ri, Môn-đô-va và U-crai-na) thông qua việc xây dựng một thương hiệu du lịch chung cho các quốc gia này; mục tiêu dài hạn là giúp đỡ các vùng kém phát triển ở Danube bắt kịp với vùng thượng nguồn sông Danube về hạ tầng du lịch, phát triển sản phẩm và tăng trưởng du lịch.

Bên cạnh sự phát triển của những tour du lịch mới như thăm di tích La Mã và hành trình trải nghiệm rượu vang, Trung tâm cũng khuyến khích các công ty lữ hành xây dựng thêm nhiều chương trình tour mới. Sông Danube là điểm đến rất hấp dẫn trong các chương trình du lịch đường thủy, mỗi năm ước tính thu hút khoảng 150 tàu du lịch, trong đó phần lớn đến thượng nguồn sông Danube. Hành trình du ngoạn trên sông và đạp xe dọc bờ sông chắc chắn là những sản phẩm du lịch phổ biến nhất. Bên cạnh đó vùng Danube còn có hàng loạt các hoạt động giải trí khác như các tour du lịch văn hóa và tham quan thành phố, các hoạt động dựa vào thiên nhiên như xem chim hoặc câu cá, tour trải nghiệm ẩm thực và rượu vang địa phương, các hoạt động thể thao và các chương trình chăm sóc sức khỏe. Những chương trình hội nghị về du lịch đường thủy cũng thu hút ngày càng nhiều đại biểu quan tâm tham dự.

Chính sách vùng về phát triển du lịch sông Danube không chỉ chú trọng về du lịch đường sông của mỗi quốc gia thành viên, mà còn hướng đến phát triển du lịch bền vững dưới mọi hình thức. Mục đích nhằm giúp những cộng đồng địa phương nghèo thúc đẩy phát triển kinh tế thông qua những loại hình du lịch khác nhau, mang đến cơ hội việc làm mới, khuyến khích phát triển kỹ năng và từ đó hạn chế sự dịch chuyển của thế hệ trẻ đến những trung tâm đô thị.

4.1.3. Du lịch sông Nile

Với chiều dài 6.696km, sông Nile là con sông dài nhất trên trái đất, chảy qua địa phận nhiều quốc gia ở châu Phi bao gồm Bu-run-đi, Công-gô, Ê-ti-ô-pi-a, Eritrea, Kê-ni-a, Ru-an-đa, Su-đan, Xu-đăng, Tan-da-ni-a, U-gan-đa và Ai Cập. Sông Nile có hai nhánh chính là Nile trắng và Nile xanh. Hai nhánh sông gặp nhau gần thủ đô Khartoum (Xu-đăng), đánh dấu sự khởi đầu của du lịch đường sông và các điểm văn hóa truyền thống từ thời cổ đại gắn liền với sông Nile.

Các chương trình du lịch trên sông Nile có độ dài thời gian khác nhau, có thể trong 3, 4 hoặc 7 ngày, và có hơn 250 tàu thuyền phục vụ trên tuyến sông. Mặc dù tàu thuyền có thể đi lại trên sông Nile quanh năm, nhưng mùa lý tưởng nhất cho du lịch sông Nile là từ tháng 10 - tháng 4. Nhiều hoạt động được du khách ưa thích như khám phá thế giới động vật hoang dã ở Kê-ni-a, tour xem khí ở U-gan-đa và leo núi Kilimanjaro.

Mặc dù du lịch cũng đã thu được những thành công nhất định trong những năm qua, nhưng vùng sông Nile đang đối diện với nhiều thách thức như thực trạng nghèo khó, khan hiếm nước, sự xuống cấp của các di sản văn hóa và những biến đổi xã hội theo hướng tiêu cực.

Được khởi xướng từ năm 1999, Sáng kiến lưu vực sông Nile là khuôn khổ hợp tác liên chính phủ giữa các quốc gia ven sông Nile. Đây là nền tảng cơ bản cho các bên liên quan đối thoại và trao đổi thông tin, cũng như cùng nhau lập kế hoạch và quản lý tài nguyên nước và các tài nguyên liên quan trong lưu vực sông Nile.

Theo Ngân hàng Thế giới, hợp tác phát triển khu vực sông Nile mang lại cơ hội thuận lợi để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, tăng cường hội nhập khu vực và phát triển bền vững, ổn định. Sông Nile là một trong những khu vực kém phát triển nhất thế giới, mặc dù có tiềm năng rất lớn trong mở rộng quy mô đầu tư trong nhiều lĩnh vực, trong đó có du lịch, nhằm xóa đói giảm nghèo và tăng trưởng bền vững.

4.1.4. Du lịch sông Trường Giang

Sông Trường Giang dài 6.300km, là con sông dài thứ ba thế giới, chảy qua 11 tỉnh của Trung Quốc trước khi đổ ra Biển Hoa Đông tại Thượng Hải. Sông có vai trò quan trọng trong lịch sử, văn hóa và kinh tế Trung Quốc, chảy qua một loạt hệ sinh thái, và là nơi cư trú của nhiều loài đặc hữu và loài có nguy cơ tuyệt chủng. Ở thượng nguồn sông Trường Giang, các hoạt động du lịch chủ yếu liên quan đến địa hình núi, các nền văn hóa cổ và các dân tộc thiểu số sinh sống dọc bờ sông. Thượng nguồn cũng là khu vực lý tưởng cho du lịch mạo hiểm đi bè trên sông và du lịch sinh

thái. Khu vực trung và hạ nguồn sông Trường Giang, từ Trùng Khánh đến Thượng Hải, là nơi tập trung phần lớn tài nguyên du lịch với nhiều di sản thế giới được UNESCO công nhận bao gồm Tô Châu Viên Lâm, núi Hoàng Sơn và núi Vũ Di, các ngôi làng cổ Nam An Huy, Công viên Địa chất Quốc gia Lư Sơn, các công trình cổ trên núi Võ Đang và Khu danh thắng Vũ Lăng Nguyên.

Du lịch dọc sông Trường Giang đã phát triển từ lâu. Dòng sông bắt đầu trở thành một điểm đến du lịch từ khi người Anh đi tàu thủy hơi nước đầu tiên đến Trung Quốc. Giữa thế kỷ 19, tàu thủy hơi nước đưa hành khách từ Thượng Hải đến Hán Khẩu, Nghi Xương và khu vực phía Tây.

Dự án xây dựng đập Tam Hiệp - dự án thủy điện lớn nhất thế giới hoàn thành năm 2009 tạo thuận lợi cho tàu du lịch đi lại dễ dàng trên sông, và kể từ đó, du lịch đường thủy ở đây có sự tăng trưởng mạnh mẽ.

Dù vậy, còn một số vấn đề cản trở phát triển du lịch của khu vực này. Thiếu sự liên kết chặt chẽ giữa các địa phương khi mỗi tỉnh có cơ quan quản lý du lịch và đơn vị marketing độc lập, do đó công tác marketing, hoạch định chính sách và phát triển sản phẩm còn những hạn chế cục bộ. Công tác cung cấp thông tin du lịch chưa hiệu quả, cạnh tranh giá cả không lành mạnh dẫn đến tình trạng chất lượng dịch vụ kém và thậm chí lừa đảo khách. Phát triển hạ tầng được quan tâm đầu tư, nổi bật với đập Tam Hiệp, nhưng hệ thống sản phẩm du lịch đường sông như du lịch mạo hiểm, văn hóa, sinh thái và cộng đồng chưa được chú trọng phát triển. Một điều đáng buồn là dòng sông cũng đang gặp vấn đề ô nhiễm rác thải do du khách và người dân sinh sống ven sông thải ra. Du khách được khuyến cáo là không nên bơi ở sông Trường Giang và cũng quá muộn khám phá thế giới động vật hoang dã nơi đây. Vai trò của du lịch quốc tế dọc sông Trường Giang khá khiêm tốn do doanh thu thấp, tuy nhiên được chính quyền trung ương và địa phương nhìn nhận là có tiềm năng phát triển. Hệ thống đập không được ưu chuộng trong các chương trình du lịch của khách phương Tây đến Trung Quốc mà thay vào đó là khách du lịch nội địa do người dân Trung Quốc biết được tầm quan trọng của sông Trường Giang đối với lịch sử và văn hóa Trung Quốc, điều này được truyền từ thế hệ này sang thế hệ khác thông qua những câu chuyện, bài thơ viết về dòng sông này.

4.1.5. Khám phá du thuyền từ Chiang Mai (Thái Lan) đến Viêng Chăn (Lào)

Du thuyền trên sông Mekong từ Chiang Mai (Thái Lan) đến Viêng Chăn (Lào) là một trải nghiệm tuyệt vời để ngắm nhìn cảnh đẹp thiên nhiên và tìm hiểu văn hóa địa phương. Hành trình thường kéo dài từ 2 đến 4 ngày, đi qua những ngôi làng ven sông, những khu rừng nhiệt đới và những tàn tích cổ đại.

Chuyến hành trình này thường kéo dài từ 2 - 4 ngày. Giá vé du thuyền dao động từ 500 USD đến 2.000 USD một người, tùy thuộc vào thời gian du thuyền, loại du thuyền và tiện nghi.

Nếu du khách lựa chọn hành trình này, bạn nên kết hợp chuyến du lịch đến với Chiang Mai trước đó để tận hưởng trọn vẹn kỳ nghỉ thú vị. Theo đó, Chiang Mai là thành phố lớn thứ hai ở Thái Lan và là một điểm đến du lịch nổi tiếng với nhiều điểm tham quan và hoạt động hấp dẫn. Du lịch sông Mekong là một trải nghiệm tuyệt vời để du khách thưởng ngoạn cảnh đẹp thiên nhiên.



Du thuyền Chiang Mai



Du thuyền sông Danube



Du thuyền sông Nile

4.2. Việt Nam [4]

4.2.1. Du lịch sông nước đồng bằng sông Cửu Long

Nằm ở phía Nam Việt Nam, khu vực đồng bằng sông Cửu Long (với 13 tỉnh thành) nổi tiếng với văn hóa sông nước miệt vườn đặc trưng, trong đó có văn hóa

chợ nổi độc đáo. Cần Thơ là thành phố nằm ở trung tâm đồng bằng sông Cửu Long, nơi có hệ thống sông ngòi, kênh rạch khá chằng chịt, trải dài khắp địa bàn thành phố, hình thành nên các cồn, cù lao trên sông như: cồn Ấu, cồn Khương, cồn Sơn, cù lao Tân Lộc và những vườn cây ăn trái xum xuê... Chợ nổi Cái Răng là sản phẩm mà du khách khó lòng bỏ qua khi ghé thăm Cần Thơ. Khi đến tham quan chợ nổi, du khách được tìm hiểu những nét văn hóa độc đáo như “bẹo” hàng, các phương thức giao thương, sinh hoạt đời thường của các tiểu thương... Tạp chí Du lịch Rough Guide (Anh) đã bình chọn chợ nổi Cái Răng là một trong 10 khu chợ ấn tượng nhất thế giới. Trang Mysteriousworld bình chọn Cần Thơ là một trong 10 thành phố có kênh rạch đẹp nhất thế giới. Trang web youramazingplaces cũng đưa ra danh sách 6 chợ nổi đẹp nhất châu Á, trong đó có đề cập đến chợ nổi của khu vực đồng bằng sông Cửu Long, mà chợ nổi Cái Răng là một điển hình. Tại Cần Thơ, các cung đường sông khá đa dạng, du khách có thể lựa chọn nhiều điểm đến thú vị: rạch Muồng Khai, Phó Thọ (Bình Thủy), tham quan khu đồ chơi dân gian Long Xuyên, ghé vườn trái cây Ba Cống; du lịch Cồn Sơn; hướng về Phong Điền tham quan chợ nổi, luồn lách trong các kênh rạch tham quan vườn ca cao, cơ sở sản xuất bánh hỏi mặt võng; theo các kênh rạch nhỏ ở Cái Răng ghé tham quan cơ sở sản xuất hủ tiếu, làng chiếu Thường Thạnh

4.2.2. Trải nghiệm du thuyền nội đô trên sông Sài Gòn

Thành phố Hồ Chí Minh có sông Sài Gòn (dài 256km) chạy dọc trên địa phận thành phố khoảng 80km. Thành phố Hồ Chí Minh có nhiều rạch nối với sông Sài Gòn (rạch Láng Tre, rạch Tra, rạch Bến Cát, rạch Thị Nghè...) và một số kênh đào (kênh Tham Lương, kênh An Hạ, kênh Thái Mỹ, kênh Đông). Quan trọng hơn cả trong số này là rạch Bến Nghé. Đây là điểm khởi đầu của các tuyến đường sông, nối Sài Gòn với các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long. Hiện nay, thành phố Hồ Chí Minh có 7 tuyến/157km là tuyến hàng hải, 9 tuyến/203km đường thủy nội địa quốc gia, 94 tuyến/612km đường thủy nội địa địa phương. Đến thành phố Hồ Chí Minh, du khách có thể trải nghiệm tuyến du lịch đường sông nội đô kết hợp thưởng thức ẩm thực trên sông tại khu bến Bạch Đằng, quận 1. Du khách có thể trải nghiệm ngắm cảnh trên sông Sài Gòn về đêm, sử dụng dịch vụ tiệc buffet trên du thuyền, thưởng thức ca nhạc truyền thống và ngắm cảnh về đêm; hay “city tour trên sông Sài Gòn” sông Sài Gòn ban ngày kết hợp tham quan các danh thắng, di tích lịch sử của thành phố Hồ Chí Minh. Thành phố Hồ Chí Minh là địa phương sôi động nhất nước về du lịch đường sông. Ở đây có nhiều tour du lịch với các loại tàu, thuyền khác nhau và với các loại hình dịch vụ đa dạng, phong phú thu hút khác du lịch trong nước và quốc tế. Có thể lấy ví dụ 7 tour du thuyền sông Sài Gòn [5].

Sở Du lịch TP.HCM đã giới thiệu tổng cộng 17 sản phẩm du lịch đường thủy. Trong đó, nhóm các sản phẩm du lịch đường thủy thường kỳ gồm 7 tuyến; nhóm sản phẩm du lịch đường thủy mới gồm 10 tuyến. Trong 17 tuyến, có 4 tuyến du lịch đường thủy tầm trung xuất phát từ TP.HCM đến Bình Dương, Đồng Nai.

Bên cạnh đó, tại Hội nghị triển khai kế hoạch phát triển sản phẩm du lịch đường thủy thành phố giai đoạn 2023 - 2025, Câu lạc bộ Du thuyền thành phố Thủ Đức đã đề xuất triển khai thử nghiệm mô hình taxi nước với tên gọi “Green Water Taxi”.



Trong đó, mô hình taxi nước chạy bằng điện và năng lượng mặt trời nếu đưa vào khai thác sẽ giảm giao thông đường bộ, giảm ô nhiễm và tạo ra phương tiện đi lại mới mẻ phục vụ phát triển du lịch.

Theo thống kê của Sở Du lịch TP. HCM, thành phố có lợi thế có mạng lưới giao thông đường thủy khá phát triển với 101 tuyến, tổng chiều dài gần 1.000km. Hiện nay, thành phố có 73 cảng, bến phục vụ vận tải hành khách, khách du lịch trong tổng số 251 cảng, bến thủy nội địa đang hoạt động. Bên cạnh đó, thành phố có gần 47 chương trình tour, gói, sản phẩm đường thủy của hơn 18 doanh nghiệp kinh doanh vận tải phương tiện thủy.

4.2.3. Du thuyền sông Hương (Huế)

Với lợi thế có sông Hương thơ mộng và những cây cầu nổi tiếng như Trường Tiền, Dã Viên, Phú Xuân..., giờ đây, các tour du lịch đường sông bằng du thuyền, thường ngoạn cảnh quan hai bên bờ sông Hương xinh đẹp đã không còn lạ lẫm với du khách trong và ngoài nước. Bờ sông là địa điểm ưa thích cho việc xây dựng các khách sạn, nhà hàng bởi khung cảnh và tầm nhìn từ sông rất thú vị cho việc ăn uống, lưu trú và các hoạt động khác. Công viên và các không gian mở dọc hai bờ sông được tái phát triển để khuyến khích các hoạt động lễ hội, hội chợ, giải trí, thể thao...



Tuy nhiên, dù nhiều hãng lữ hành tại Huế đã tổ chức khai thác, giới thiệu sản phẩm du lịch đường sông song vẫn chưa thật sự thu hút, hấp dẫn du khách. Để du lịch đường sông phát triển bền vững thì thành phố cần tiếp tục đầu tư đồng bộ và có sự liên kết chặt chẽ với các hình thức du lịch khác. Đặc biệt cần nghiên cứu phát triển sản phẩm dịch vụ độc đáo, nhiều hoạt động nghệ thuật, văn hóa, lễ hội được tổ chức ngay trên sông để níu chân du khách đi tour. Sắp tới, Thừa Thiên Huế sẽ đầu tư mới một số bến thuyền để đưa du khách đến các điểm di tích

như Hồ Quyền, làng du lịch cộng đồng Thủy Biều, làng Khải Định. Tuy nhiên, “những sản phẩm du lịch đặc trưng tại dòng sông này nên gắn với hình ảnh “trên bến dưới thuyền”, được xây dựng trên cơ sở chọn một địa điểm có các yếu tố cần thiết về mật độ dân cư, về lịch sử, văn hóa, hệ thống cơ sở hạ tầng, không gian kiến trúc và những yếu tố khác về tổ chức dịch vụ du lịch nhằm tạo ra một điểm tham quan du lịch - điểm nhấn đặc biệt tại khu vực trung tâm thành phố, thu hút du khách, bạn bè đến với Huế và góp phần tăng thời gian lưu trú của du khách”.

4.2.4. Du lịch đường sông Hồng liên kết 3 tỉnh Phú Thọ, Yên Bái, Lào Cai

Tại miền Bắc, Phú Thọ là tỉnh sớm xác định rõ lợi thế các giá trị văn hóa, di tích lịch sử, lễ hội, làng nghề dọc sông Hồng. Sở Văn hóa, Thể thao và Du lịch Phú Thọ đã phối hợp với tỉnh Yên Bái, Lào Cai đã liên kết xây dựng sản phẩm du lịch dọc sông Hồng kết nối các giá trị văn hóa giữa 3 tỉnh để phục vụ khách du lịch với chương trình du lịch: Đình, chùa Tam Giang (Việt Trì) - Đền Du Yến (Thanh Ba) - Đền Mẫu Âu Cơ (Hạ Hòa) - Đền Đông Công (Yên Bái) - Đền Tuần Quán (Yên Bái) - Đền Bảo Hà (Lào Cai) để quảng bá và tổ chức các đoàn khách tham quan đẩy mạnh thành sản phẩm du lịch liên vùng hấp dẫn. Năm 2023, Phú Thọ đã đón 20 đoàn với 439 khách du lịch quốc tế du lịch đường Tour du lịch đường sông để lại nhiều ấn tượng với du khách, trong đó có nhiều du khách trở lại. Việc thu hút du khách quốc tế tham quan, trải nghiệm các di tích, di sản văn hóa, làng nghề cũng đã mang lại thu nhập cho người dân tại địa phương, tuy chưa cao nhưng góp phần tạo động lực để bà con duy trì, phát triển nghề thủ công truyền thống và bảo tồn, phát huy giá trị của các di sản văn hóa vùng đất Tổ.

Tuy nhiên hiện nay doanh nghiệp đón khách du lịch quốc tế về Phú Thọ còn gặp rất nhiều khó khăn vì còn thiếu bến tàu du lịch, giao thông kết nối từ bến sông đến điểm tham quan chưa được đầu tư, điểm tham quan du lịch chưa nhiều dịch vụ, vì vậy công tác xúc tiến còn khó khăn trong việc mở rộng thị trường, thu hút thêm các doanh nghiệp đưa khách về Phú Thọ. Ngành du lịch Phú Thọ cũng cần có chiến lược quảng bá tiềm năng du lịch đường sông đến du khách trong nước và quốc tế trong thời gian tới, nhằm tăng thu nhập cho người dân và bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa đất Tổ góp phần phát triển kinh tế - xã hội.

4.2.5. Du lịch đường sông Hà Nội: kết nối các di tích

Tạp chí Rianovosti của Nga đã từng bình chọn sông Hồng là một trong 18 thắng cảnh đẹp nhất thế giới. Có chiều dài chảy qua Hà Nội khoảng 160 km, trên địa bàn 15 quận, huyện, thị xã trong đó có tới 40 km qua nội đô nên dọc sông Hồng

có nhiều điểm di tích lịch sử, văn hóa, làng nghề đặc sắc của Hà Nội. Cùng với đó là cây cầu Long Biên cổ kính hơn 100 tuổi, cầu Nhật Tân - biểu tượng mới của Hà Nội và nhiều làng chài, trang trại, vườn ven sông hấp dẫn du khách. Để khai thác tiềm năng du lịch sông Hồng, các chuyên gia du lịch cho rằng, ngành du lịch Thủ đô và TP Hà Nội cần đầu tư nhiều hơn nữa vào hạ tầng du lịch, chỉnh trang cảnh quan hai bên bờ sông. Đồng thời nên đầu tư tàu vận chuyển khách vừa an toàn, vừa êm ái để du khách vừa ngắm cảnh vừa có thể nghỉ ngơi thư thái. Mặt khác cần đầu tư và kết nối các điểm du lịch ven bờ.

5. Những điểm nghẽn/hạn chế, bài học kinh nghiệm và một số định hướng phát triển du lịch đường sông Việt Nam

Từ những vấn đề lý luận về du lịch đường sông, các mô hình phát triển du lịch đường sông một số nước và ở một số tỉnh của Việt Nam, có thể thấy được những hạn chế hay là những điểm nghẽn của sự phát triển du lịch đường sông Việt Nam, đồng thời cũng từ đó rút ra bài học kinh nghiệm và những giải pháp cho sự phát triển du lịch đường sông Việt Nam trong thời gian tới.

5.1. Trước hết, cần có nhận thức đúng và đầy đủ về việc phát triển du lịch đường sông

Nước ta có hệ thống sông ngòi dày đặc trên cả nước. Đó là nguồn tài nguyên quý giá cho sự phát triển du lịch đường sông như đã nói ở trên. Tuy nhiên, thời gian qua chúng ta chưa nhận thức một cách đầy đủ lợi thế đó trong việc phát triển du lịch. Điều này thể hiện trong việc xây dựng chiến lược phát triển du lịch đường sông ở cả trung ương và địa phương, trừ một số địa phương đã có sự chú ý. Ở nhiều nước Châu Âu và một số nước Châu Á như Thái Lan, Campuchia, Chính quyền đã rất chú ý đến loại hình du lịch này. Vì vậy, chúng ta cần tạo nên một sự nhận thức đầy đủ hơn về vai trò của đường sông trong phát triển kinh tế du lịch.

5.2. Thứ hai, cần có chiến lược và quy hoạch về phát triển du lịch đường sông một cách hoàn chỉnh

Từ nhận thức đầy đủ như đã nói ở trên thì nhà nước trung ương và địa phương cần xây dựng chiến lược và làm quy hoạch tốt.

**Về Phương hướng chung* của du lịch đường sông, theo chúng tôi cần chú ý sự khác biệt giữa các vùng. Về Chiến lược phát triển du lịch, Việt Nam đã có sự phân chia thành 6 vùng, tuy nhiên về phát triển du lịch đường sông cần có sự phân biệt giữa 3 vùng: miền Bắc, miền Trung và miền Nam vì giữa 3 vùng này hệ thống đường sông cũng như về các điều kiện tự nhiên và văn hóa có những sự

khác biệt. Ở miền Bắc, dựa trên hệ thống sông Hồng và các sông khác, có thể phát triển loại hình du lịch đường sông dựa trên các điều kiện đường sông gắn với văn hóa đồng bằng Bắc Bộ và vùng núi phía Bắc với tham quan ngắm cảnh, thăm các đô thị, làng nghề, các di tích văn hóa - lịch sử, văn hóa lễ hội, làng quê 2 bên bờ sông. Trên một số sông có địa hình phù hợp có thể phát triển cả loại hình du lịch thể thao, du lịch mạo hiểm trên sông như ở vùng Tây-Bắc. Ở miền Trung, có thể phát triển du lịch đường sông (như hệ thống sông Mã, sông Lam, sông La, sông Hương, sông Nhật Lệ, sông Gianh, sông Hương, sông Hàn, sông Trà...) gắn với ngắm cảnh quan, thăm di tích lịch sử - văn hóa, làng nghề, thăm chợ thành phố, chợ nông thôn, nghe dân ca miền Trung như dân ca Thanh Hóa, Ví giặm-đò đưa, dân ca Quảng Bình, dân ca Huế, bài chòi Quảng Nam... Đặc biệt du thuyền sông Hương thăm cố đô, lăng tẩm, đèn đài xứ Huế. Ở miền Nam, nhất là vùng đồng bằng sông Cửu Long, có hệ thống sông Mê Kông, hệ thống kênh, rạch chằng chịt, rất thuận lợi cho phát triển loại hình du lịch đường sông. Ở đây có thể phát triển loại hình du lịch đường sông với hệ thống du thuyền chất lượng cao với các dịch vụ như ăn uống, giải trí (như thành phố Hồ Chí Minh) hoặc du lịch trên sông gắn với tham quan ngắm cảnh, thăm chợ nổi, làng nghề, miệt vườn, nghe đờn ca tài tử... Đặc biệt du lịch đường sông vùng này có thể kết nối với Campuchia, Thái Lan, Lào. Trên cơ sở nhu cầu của du khách và điều kiện tài nguyên du lịch có thể hình thành các sản phẩm (tuyến, tour) du lịch cho hợp lý.

Có thể tóm tắt định hướng sản phẩm du lịch đường sông tập trung vào 3 nhóm sản phẩm: nhóm sản phẩm du lịch tham quan đường sông, nhóm sản phẩm du lịch nghỉ dưỡng trên sông và nhóm sản phẩm du lịch mạo hiểm trên sông.

a) Nhóm sản phẩm du lịch thăm quan đường sông

Nhóm sản phẩm du lịch này bao gồm các hoạt động thăm quan cảnh quan 2 bên bờ sông, các hoạt động trên sông, ngắm nhìn và thăm quan thành phố ban ngày hoặc ban đêm, thăm quan làng nông nghiệp, làng nghề và thăm quan tìm hiểu di tích lịch sử - văn hóa địa phương.

i- Du lịch đường sông thuần túy trên sông, bao gồm:

- Du khách ngắm nhìn vẻ đẹp cảnh quan thiên nhiên, làng mạc, thành phố 2 bên sông;

- Du khách thăm quan các hoạt động trên sông như chợ nổi, cuộc sống của người dân trên sông... và nghe các làn điệu dân ca mang bản sắc vùng miền...

- Đồng thời du khách thưởng thức các sản phẩm ăn uống địa phương ngay trên tàu, thuyền, xuồng, ghe...

ii- Du lịch đường sông ngắm cảnh và thăm quan trên bờ.

- Du khách ngắm cảnh quan 2 bên bờ;

- Du khách lên bờ thăm quan thành phố, làng mạc(miệt vườn, làng nghề, làng nông nghiệp), thăm di tích lịch sử - văn hóa, các công trình, bảo tàng, chợ...

iii- Du lịch đường sông gắn với sự kiện, lễ hội

Thời gian tổ chức các sự kiện du lịch đường sông thường trùng với các ngày lễ quan trọng trong năm. Không gian diễn ra sự kiện được tận dụng không chỉ ven bờ sông mà còn có các hoạt động trên sông. Cho nên khách du lịch vừa xem hoặc tham gia trực tiếp vào lễ hội để trải nghiệm, tìm hiểu về phong tục, tập quán và văn hóa mà mình đi qua.

b) Nhóm sản phẩm du lịch nghỉ dưỡng trên sông

Du lịch nghỉ dưỡng là loại hình du lịch giúp con người hồi phục sức khỏe, lấy lại tinh thần sau khoảng thời gian dài làm việc mệt mỏi và căng thẳng. Đối tượng của loại hình du lịch này đa phần là những người lớn tuổi có nhu cầu chăm sóc sức khỏe và có khả năng tài chính. Việc kết hợp đi du lịch với nhu cầu chăm sóc sức khỏe và nghỉ dưỡng được du khách ở các nước phát triển ưa chuộng.

Các phương tiện du lịch ở đây là:

i- Tàu thủy du lịch

- Sản phẩm du lịch nghỉ dưỡng trên sông bao gồm các hoạt động cung cấp dịch vụ lưu trú, ăn uống, các dịch vụ bổ sung khác với chất lượng cao được diễn ra ngay trên tàu kết hợp với trải nghiệm nét đẹp sống động của vùng sông nước;

ii- Nhà hàng nổi và khách sạn nổi trên sông

Những nhà hàng nổi, khách sạn nổi trên sông, ven sông trung tâm thành phố hay ở vị trí ngã ba sông cũng được khách du lịch ưa chuộng. Loại khách này có khả năng thanh toán tương đối cao, họ thích được nghỉ ngơi, ăn uống và ngắm cảnh sông nước, thành phố, làng quê và thiên nhiên tươi đẹp.

c) Nhóm sản phẩm du lịch mạo hiểm trên sông

Sự pha trộn, kết hợp giữa ngắm cảnh và tham gia các hoạt động mạo hiểm trên sông, suối sẽ tạo cho du khách sự trải nghiệm đáng nhớ. Trong chuyến du lịch sông

nước, tại các nơi có sông, suối, kênh rạch nhỏ.. có nước sạch tự nhiên, không bị ô nhiễm, các trò chơi vận động tạo cảm giác mạnh, hòa mình vào thiên nhiên sông nước sẽ tạo ấn tượng mạnh, nhắc nhớ về điểm đến cho du khách, như tắm, boi, chèo thuyền kayak, chơi bóng chuyền trên sông.

**Về quy hoạch du lịch đường sông*, nên để cho chính quyền địa phương thực hiện vì mỗi con sông ở mỗi địa phương cũng như các điều kiện khác đều có tính đặc thù mà họ hiểu rất rõ. Mặt khác họ là người quản lý trực tiếp các hoạt động này. Ở đây cần chú ý sự liên kết giữa các địa phương (và quốc gia) có chung dòng sông. Trên cơ sở định hướng và quy hoạch, doanh nghiệp du lịch xây dựng sản phẩm, tour, tuyến du lịch đường sông cho phù hợp với điều kiện cụ thể

5.3. Thứ ba, về các chính sách đối với du lịch đường sông

Có mấy vấn đề cần lưu ý. Đó là:

i) *Chính sách quản lý thủy lợi, giao thông đường sông nói chung và du lịch đường sông nói riêng* giữa các ngành có liên quan, giữa chính quyền trung ương và địa phương. Ở đây liên quan đến việc cấp phép, đến xây dựng cơ sở hạ tầng đường sông và du lịch đường sông, đến an ninh, an toàn đường sông, đến vấn đề bảo vệ môi trường.v.vv. Do vậy cần có sự phân cấp và phối hợp chặt chẽ giữa các bên liên quan.

ii) *Chính sách cho vay vốn, giá cả và một số chính sách khác*: giai đoạn đầu cần có sự khuyến khích các doanh nghiệp du lịch đường sông để họ hoạt động như: chính sách cho vay với lãi suất ưu đãi, trợ giá, chính sách thuế, hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực, quảng bá, xúc tiến du lịch đường sông...

iii) *Chính sách đầu tư*: Nhà nước (có thể trung ương hoặc địa phương) đầu tư vào cơ sở hạ tầng như hệ thống luồng lạch, an toàn giao thông, hệ thống bến thuyền du lịch (cũng có thể do doanh nghiệp), kết nối giao thông đường bộ với bến thuyền du lịch.

Kết luận

Với lợi thế về vị trí địa lý và tài nguyên du lịch phong phú, đặc biệt là tài nguyên du lịch sông nước, du lịch đường sông Việt Nam có điều kiện để phát triển ngày càng mạnh mẽ hơn trên cơ sở nhận thức đúng về vai trò, vị trí của loại hình du lịch này, học tập kinh nghiệm thế giới và trong nước, xây dựng được chiến lược, định hướng đúng đắn và đầu tư cả nhân tài vật lực một cách hợp. Bài viết này nêu lên một số suy nghĩ của tác giả với mong muốn góp tiếng nói vào việc phát triển du lịch Việt Nam nói chung và du lịch đường sông nói riêng.

Tài liệu tham khảo

[1]: Hà Anh - *Đặc điểm chung của sông ngòi Việt Nam*, Xuất bản: 06/12/2023 - <https://doctailieu.com/>

[2]: <https://www.thkvietnam.vn/> 11:00 ngày 15/6/2024

[3]: Trung tâm Thông tin du lịch du lịch đường sông, *Tour du thuyền Sông*- Cập nhật: 22/04/2020

[4]: Du lịch đường sông Thứ bảy, 28/11/2020 | 16:59 GMT+7- <https://vtr.org.vn/>

[5]: <https://vneconomy.vn/Thứ Năm, 13/06/2024>

[6] Nguyễn Quốc Nghi (2018). *Giải pháp phát triển du lịch đường sông Cần Thơ*. Tạp chí Du lịch, số 5.2018, trang 38-39.

PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG Ở VIỆT NAM

- ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP

*Phòng Quản lý Lễ hành
Cục Du lịch quốc gia Việt Nam*

Lời mở đầu

Trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng, du lịch đã trở thành một ngành kinh tế mũi nhọn của nhiều quốc gia, trong đó có Việt Nam. Việt Nam, với hệ thống sông ngòi phong phú và đa dạng, có nhiều tiềm năng phát triển du lịch đường sông, một loại hình du lịch độc đáo và hấp dẫn. Tuy nhiên, để phát huy được tiềm năng này, chúng ta cần có những định hướng và giải pháp cụ thể, hiệu quả.

Việt Nam với lợi thế có hệ thống sông ngòi dày đặc, phong phú, trải dài từ Bắc vào Nam, tạo nên một tiềm năng to lớn cho phát triển du lịch đường sông. Tuy nhiên, so với tiềm năng sẵn có, du lịch đường sông ở Việt Nam vẫn chưa được khai thác hiệu quả. Bài tham luận này sẽ phân tích thực trạng, đề xuất định hướng và giải pháp nhằm thúc đẩy phát triển du lịch đường sông, góp phần đa dạng hóa sản phẩm du lịch, thu hút du khách và đóng góp vào sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

1. Thực trạng phát triển du lịch đường sông ở Việt Nam

Trước hết, chúng ta cần nhìn nhận một cách khách quan về tiềm năng và thách thức của du lịch đường sông Việt Nam. Về tiềm năng, Việt Nam có nhiều con sông lớn như sông Hồng (dài 1.149km), sông Đà (983km), sông Cửu Long (2.180km), sông Hương (85km)... với cảnh quan thiên nhiên đa dạng, hấp dẫn. Vùng Đồng bằng sông Cửu Long với hệ thống kênh rạch chằng chịt, vườn trái cây trù phú là một điểm đến du lịch đường sông hấp dẫn. Các điểm đến nổi tiếng như Tam Cốc - Bích Động, Tràng An, Phong Nha - Kẻ Bàng... đều có thể kết hợp với du lịch đường sông để tạo nên những hành trình khám phá độc đáo.

Bên cạnh đó, văn hóa sông nước đặc sắc với những lễ hội đua thuyền trên sông Kiến Giang (Lệ Thủy, Quảng Bình), lễ hội Ok Om Bok ở An Giang, chợ nổi Cái Răng ở Cần Thơ... là những nét văn hóa độc đáo, thu hút du khách. Cuộc sống của người dân vùng sông nước với những làng nghề truyền thống như làng gốm Bát Tràng, làng lụa Vạn Phúc, làng mộc Kim Bồng... và ẩm thực đặc trưng như bún cá Châu Đốc, hủ tiếu Mỹ Tho, bánh xèo miền Tây... cũng là những trải nghiệm hấp dẫn.

Sự gia tăng mạnh mẽ của nhu cầu du lịch trong nước và quốc tế là một lợi thế lớn. Dự kiến, trong năm 2024, lượng khách du lịch nội địa sẽ đạt 108 triệu lượt người, trong khi số khách quốc tế đến Việt Nam sẽ đạt 12,6 triệu lượt người, gấp 3,4 lần so với năm 2022, vượt xa mục tiêu 8 triệu khách ban đầu, cho thấy tiềm năng khai thác sản phẩm du lịch đường sông còn rất lớn.

Chính phủ đã và đang đẩy mạnh phát triển du lịch đường sông thông qua hàng loạt chính sách hỗ trợ toàn diện. Điển hình là Nghị quyết số 08-NQ/TW của Bộ Chính trị và Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2030, cả hai đều xác định du lịch đường sông là một trọng điểm phát triển. Cùng với đó, nhiều địa phương cũng tích cực ban hành các chính sách ưu đãi, khuyến khích doanh nghiệp đầu tư vào lĩnh vực này.

Tuy nhiên, bên cạnh những tiềm năng to lớn, du lịch đường sông Việt Nam cũng phải đối mặt với không ít thách thức. Hạ tầng giao thông đường thủy, cảng tàu du lịch còn thiếu và xuống cấp, gây khó khăn cho việc đón tiếp và phục vụ du khách. Theo thống kê năm 2024, Việt Nam mới chỉ có khoảng 25 cảng tàu du lịch đạt tiêu chuẩn, tập trung chủ yếu ở các thành phố lớn như Hà Nội, Đà Nẵng, TP. Hồ Chí Minh. Trong khi đó, nhiều địa phương có tiềm năng du lịch đường sông nhưng lại thiếu các bến cảng, cầu tàu đạt chuẩn, không đáp ứng được nhu cầu của các tàu du lịch lớn.

Các sản phẩm du lịch đường sông còn đơn điệu, chủ yếu tập trung vào tham quan, ngắm cảnh. Chất lượng dịch vụ trên tàu, tại các điểm đến chưa cao, chưa đáp ứng được nhu cầu ngày càng cao của du khách. Các dịch vụ như nhà hàng, khách sạn, khu vui chơi giải trí ven sông còn thiếu và chưa chuyên nghiệp. Nhiều tàu du lịch chưa được trang bị đầy đủ tiện nghi, thiếu các hoạt động giải trí, hướng dẫn viên chưa có kỹ năng và kiến thức chuyên sâu về du lịch đường sông.

Tình trạng ô nhiễm môi trường sông đang gióng lên hồi chuông báo động, đe dọa nghiêm trọng đến sức khỏe của cả cộng đồng địa phương và du khách. Báo cáo của Bộ Tài nguyên và Môi trường đã chỉ ra rằng, chất lượng nước trên nhiều

dòng sông lớn của Việt Nam đang ở mức đáng báo động do sự xả thải bừa bãi từ các hoạt động sinh hoạt, công nghiệp và nông nghiệp.

Sự phối hợp giữa các địa phương trong việc quy hoạch, phát triển và quảng bá du lịch đường sông còn hạn chế, dẫn đến tình trạng cạnh tranh không lành mạnh, thiếu sự đồng bộ trong phát triển. Các tour du lịch đường sông liên tỉnh, liên vùng còn ít và chưa được khai thác hiệu quả. Mỗi địa phương thường chỉ tập trung phát triển du lịch đường sông trên địa bàn mình, chưa có sự liên kết chặt chẽ với các địa phương khác để tạo ra những sản phẩm du lịch đa dạng, hấp dẫn.

Một thách thức lớn nữa là thiếu đội ngũ nhân lực có trình độ chuyên môn, ngoại ngữ và kỹ năng quản lý, phục vụ khách du lịch. Điều này ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ và sự hài lòng của du khách.

2. Các mô hình phát triển du lịch đường sông trên thế giới

2.1. Khái quát về các mô hình phát triển du lịch đường sông ở một số nước

Trên thế giới, nhiều quốc gia đã phát triển mạnh mẽ loại hình du lịch đường sông, đem lại nguồn thu lớn cho kinh tế và quảng bá văn hóa. Để có cái nhìn toàn diện và học hỏi kinh nghiệm quốc tế, chúng ta cần tìm hiểu về các mô hình phát triển du lịch đường sông đã thành công trên thế giới.

- Mô hình du thuyền sông ở châu Âu: Đây là mô hình phổ biến và phát triển mạnh mẽ ở châu Âu, đặc biệt là trên các dòng sông lớn như sông Danube, sông Rhine, sông Seine... Các du thuyền sang trọng, tiện nghi, cung cấp dịch vụ cao cấp, đưa du khách khám phá các thành phố cổ kính, các di sản văn hóa thế giới ven sông.

- Mô hình du lịch đường sông kết hợp với khám phá thiên nhiên hoang dã: Mô hình này rất phổ biến ở các khu vực có cảnh quan thiên nhiên hùng vĩ như sông Amazon (Nam Mỹ), sông Nile (châu Phi)... Du khách có thể trải nghiệm cuộc sống trên sông, khám phá rừng rậm, ngắm nhìn các loài động vật hoang dã, tham gia các hoạt động như câu cá, chèo thuyền kayak....

- Mô hình du lịch đường sông kết hợp với du lịch nông nghiệp: Mô hình này đang được phát triển ở nhiều nước trên thế giới, đặc biệt là các nước có nền nông nghiệp phát triển. Du khách có thể tham quan các trang trại, vườn cây ăn trái, tìm hiểu về quy trình sản xuất nông nghiệp, tham gia các hoạt động trải nghiệm như thu hoạch trái cây, làm vườn...

- Mô hình du lịch đường sông kết hợp với du lịch văn hóa: Mô hình này tập trung vào việc giới thiệu đến du khách các giá trị văn hóa, lịch sử của các vùng

đất ven sông. Du khách có thể tham quan các di tích lịch sử, các làng nghề truyền thống, thưởng thức các món ăn đặc sản, tham gia các lễ hội văn hóa...

2.2. Những bài học kinh nghiệm có thể áp dụng cho Việt Nam

Những mô hình thành công trên thế giới cho thấy, để phát triển du lịch đường sông một cách bền vững và hiệu quả, cần có sự đầu tư mạnh mẽ và đồng bộ vào nhiều yếu tố:

Thứ nhất, đầu tư vào cơ sở hạ tầng là yếu tố nền tảng. Các quốc gia phát triển du lịch đường sông thành công đều chú trọng đầu tư xây dựng hệ thống cảng tàu hiện đại, đảm bảo an toàn và tiện nghi cho du khách. Ví dụ, ở châu Âu, các cảng tàu du lịch trên sông Danube, sông Rhine được trang bị đầy đủ tiện nghi, có khả năng tiếp nhận các tàu du lịch lớn, hiện đại. Các cảng tàu được thiết kế đẹp mắt, hài hòa với cảnh quan xung quanh, tạo ấn tượng tốt cho du khách ngay từ khi đặt chân đến.

Thứ hai, xây dựng các sản phẩm du lịch độc đáo và chất lượng là yếu tố then chốt. Các sản phẩm du lịch đường sông cần đa dạng, phong phú, đáp ứng nhu cầu của nhiều đối tượng khách du lịch khác nhau. Ví dụ, trên sông Nile (Ai Cập), du khách có thể lựa chọn các tour du lịch khám phá các di tích lịch sử như kim tự tháp, đền thờ cổ, hoặc các tour du lịch sinh thái khám phá thiên nhiên hoang dã. Trên sông Amazon (Nam Mỹ), du khách có thể trải nghiệm cuộc sống trên sông, khám phá rừng rậm, tìm hiểu về văn hóa của các bộ tộc bản địa.

Thứ ba, công tác quảng bá và tiếp thị hiệu quả là yếu tố quan trọng để thu hút du khách. Các quốc gia thành công trong việc phát triển du lịch đường sông đều có chiến lược quảng bá, tiếp thị bài bản, chuyên nghiệp. Họ sử dụng nhiều kênh truyền thông khác nhau như báo chí, truyền hình, mạng xã hội, các hội chợ du lịch quốc tế... để giới thiệu hình ảnh, sản phẩm du lịch đường sông của mình đến với du khách trên toàn thế giới.

Thứ tư, bảo vệ môi trường sông nước và duy trì bền vững nguồn tài nguyên là yếu tố sống còn. Du lịch đường sông chỉ có thể phát triển bền vững khi môi trường sông nước được bảo vệ tốt. Các quốc gia phát triển du lịch đường sông thành công đều có những quy định nghiêm ngặt về bảo vệ môi trường, xử lý nước thải, rác thải từ các tàu thuyền du lịch. Họ cũng khuyến khích các doanh nghiệp du lịch áp dụng các biện pháp kinh doanh thân thiện với môi trường, sử dụng các tàu thuyền chạy bằng năng lượng sạch, giảm thiểu tác động đến môi trường sinh thái.

Việt Nam có thể học hỏi từ những mô hình thành công này để phát triển du lịch đường sông phù hợp với điều kiện tự nhiên và văn hóa của mình. Chúng ta có thể kết hợp các yếu tố như cảnh quan thiên nhiên đa dạng, văn hóa sông nước đặc sắc, ẩm thực phong phú... để tạo ra những sản phẩm du lịch đường sông độc đáo, hấp dẫn. Đồng thời, cần chú trọng đầu tư vào cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng dịch vụ, bảo vệ môi trường sông nước để đảm bảo sự phát triển bền vững của du lịch đường sông.

3. Định hướng phát triển du lịch đường sông ở Việt Nam

3.1. Mục tiêu ngắn hạn và dài hạn

Nhằm khai thác tối đa tiềm năng và khắc phục những tồn tại hiện có, định hướng phát triển du lịch đường sông của Việt Nam sẽ tập trung vào các mục tiêu ngắn hạn và dài hạn, đồng thời đề ra các giải pháp cụ thể, toàn diện.

3.1.1. Mục tiêu ngắn hạn (đến năm 2030)

Trong giai đoạn từ nay đến năm 2030, du lịch đường sông Việt Nam đặt mục tiêu tăng trưởng nhanh chóng và bền vững. Cụ thể, du lịch đường sông phấn đấu đạt mức tăng trưởng 15% mỗi năm về lượng khách, hướng tới mục tiêu đón 5 triệu lượt khách, trong đó có 1 triệu lượt khách quốc tế. Đồng thời, tỷ trọng đóng góp của du lịch đường sông vào tổng thu từ du lịch cả nước cũng được kỳ vọng sẽ tăng lên 5%.

Để đạt được mục tiêu này, ngành du lịch sẽ tập trung nâng cao chất lượng dịch vụ, xây dựng và hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn từ cơ sở hạ tầng, phương tiện vận chuyển đến chất lượng phục vụ. Bên cạnh đó, việc đảm bảo an toàn tuyệt đối cho du khách và bảo vệ môi trường sinh thái sông ngòi cũng là ưu tiên hàng đầu.

3.1.2. Mục tiêu dài hạn (đến năm 2045)

Hướng tới năm 2045, Việt Nam đặt mục tiêu trở thành điểm đến du lịch đường sông hàng đầu khu vực Đông Nam Á, thu hút 10 triệu lượt khách quốc tế và đóng góp 10% vào tổng thu từ du lịch cả nước. Đây là một mục tiêu đầy tham vọng, đòi hỏi sự nỗ lực không ngừng của toàn ngành và sự hỗ trợ từ các cấp chính quyền.

4. Giải pháp phát triển du lịch đường sông

Để hiện thực hóa mục tiêu đưa du lịch đường sông trở thành mũi nhọn của ngành du lịch Việt Nam, cần tập trung triển khai đồng bộ các giải pháp sau:

4.1. Hoàn thiện hạ tầng

Hạ tầng giao thông đường thủy, cảng tàu là yếu tố nền tảng cho sự phát triển của du lịch đường sông. Chính vì vậy, cần ưu tiên đầu tư nâng cấp, mở rộng các tuyến đường thủy nội địa, đảm bảo an toàn giao thông và tăng cường khả năng kết nối giữa các điểm du lịch. Cụ thể, cần nâng cấp các tuyến đường thủy trọng điểm như sông Hồng, sông Đà, sông Cửu Long, sông Sài Gòn... để đảm bảo tàu thuyền có thể di chuyển thuận lợi, an toàn, đáp ứng yêu cầu của các tàu du lịch lớn.

Bên cạnh đó, việc xây dựng và nâng cấp các cảng tàu du lịch tại các điểm du lịch trọng điểm cũng cần được chú trọng. Các cảng tàu cần được thiết kế hiện đại, đẹp mắt, hài hòa với cảnh quan xung quanh, đồng thời được trang bị đầy đủ tiện nghi, dịch vụ như nhà chờ, khu vực mua sắm, nhà hàng, khu vệ sinh...

Ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý và điều hành hoạt động du lịch đường sông cũng là một giải pháp quan trọng. Xây dựng hệ thống quản lý thông tin du lịch đường sông, giúp du khách dễ dàng tìm kiếm thông tin về các tour du lịch, đặt vé, thanh toán trực tuyến. Đồng thời, ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý điều hành tàu thuyền đảm bảo an toàn và hiệu quả.

4.2. Đa dạng hóa sản phẩm

Để thu hút du khách, cần phát triển các sản phẩm du lịch đường sông đa dạng, hấp dẫn, không chỉ dừng lại ở các tour tham quan, ngắm cảnh mà còn phát triển các sản phẩm du lịch trải nghiệm như:

Du lịch sinh thái: Tận dụng lợi thế về cảnh quan thiên nhiên đa dạng của các vùng sông nước, tổ chức các tour du lịch khám phá rừng ngập mặn, các khu bảo tồn thiên nhiên, các vườn quốc gia ven sông. Du khách có thể tham gia các hoạt động như đi bộ đường dài, chèo thuyền kayak, quan sát chim, tìm hiểu về hệ sinh thái sông ngòi...

Du lịch cộng đồng: Tạo cơ hội cho du khách trải nghiệm cuộc sống của người dân vùng sông nước, tham gia vào các hoạt động sản xuất nông nghiệp, đánh bắt cá, tìm hiểu về văn hóa, phong tục tập quán của người dân địa phương.

Du lịch mạo hiểm: Tổ chức các hoạt động thể thao mạo hiểm trên sông như chèo thuyền vượt thác, lướt ván diều, dù lượn...

Du lịch văn hóa: Tổ chức các tour du lịch tham quan các di tích lịch sử, văn hóa ven sông, tìm hiểu về lịch sử, kiến trúc, nghệ thuật của các công trình này. Tổ chức các buổi biểu diễn nghệ thuật truyền thống, giới thiệu ẩm thực địa phương.

Du lịch ẩm thực: Tạo cơ hội cho du khách thưởng thức các món ăn đặc sản của vùng sông nước, tham gia các lớp học nấu ăn, tìm hiểu về văn hóa ẩm thực địa phương.

Ngoài ra, cần xây dựng các tour du lịch đường sông theo chủ đề, phù hợp với nhu cầu và sở thích của từng đối tượng khách du lịch. Ví dụ, tour du lịch dành cho gia đình, tour du lịch dành cho giới trẻ, tour du lịch dành cho người cao tuổi...

4.3. Nâng cao chất lượng dịch vụ

Chất lượng dịch vụ là yếu tố quan trọng quyết định sự hài lòng của du khách và khả năng quay trở lại của họ. Để nâng cao chất lượng dịch vụ du lịch đường sông, cần thực hiện đồng bộ các giải pháp sau:

Xây dựng và thực thi các tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ du lịch đường sông: Xây dựng bộ tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ cho các tàu du lịch, điểm đến, nhà hàng, khách sạn ven sông. Các tiêu chuẩn này cần bao gồm các yêu cầu về an toàn, vệ sinh, tiện nghi, chất lượng phục vụ, bảo vệ môi trường... Các doanh nghiệp du lịch đường sông phải được kiểm tra, đánh giá định kỳ và công khai kết quả để đảm bảo tuân thủ các tiêu chuẩn.

Đào tạo và bồi dưỡng nguồn nhân lực du lịch đường sông chất lượng cao: Tổ chức các khóa đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ cho nhân viên du lịch đường sông, từ hướng dẫn viên, nhân viên phục vụ trên tàu đến nhân viên tại các điểm đến. Chú trọng đào tạo các kỹ năng như ngoại ngữ (tiếng Anh, tiếng Trung, tiếng Pháp...), giao tiếp, ứng xử, kiến thức về văn hóa, lịch sử địa phương. Đồng thời, khuyến khích các trường đại học, cao đẳng đào tạo chuyên ngành du lịch đường sông để cung cấp nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành.

Khuyến khích các doanh nghiệp du lịch đầu tư vào trang thiết bị, công nghệ hiện đại: Hỗ trợ các doanh nghiệp du lịch đường sông tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi để đầu tư nâng cấp tàu thuyền, trang bị các thiết bị hiện đại, tiện nghi như hệ thống âm thanh, ánh sáng, phòng chiếu phim,... Ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý đặt vé, thanh toán, cung cấp thông tin cho khách hàng.

4.4. Đảm bảo an toàn

An toàn là yếu tố sống còn đối với bất kỳ hoạt động du lịch nào, đặc biệt là du lịch đường sông. Để đảm bảo an toàn cho du khách và người dân, cần tăng cường kiểm tra, giám sát hoạt động của các phương tiện vận tải đường thủy, xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm về an toàn kỹ thuật, chở quá tải, không đủ điều kiện hoạt động. Việc thiết lập hệ thống giám sát an toàn giao thông đường

thủy hiện đại, sử dụng công nghệ để theo dõi, cảnh báo và xử lý các tình huống nguy hiểm cũng cần được ưu tiên.

Bên cạnh đó, việc bảo vệ môi trường sông cũng là một nhiệm vụ quan trọng. Cần xây dựng và triển khai các quy định về bảo vệ môi trường sông, xử lý nước thải, rác thải từ các tàu thuyền du lịch và các hoạt động kinh tế ven sông. Khuyến khích sử dụng các công nghệ xử lý nước thải tiên tiến, thân thiện với môi trường. Đồng thời, cần đẩy mạnh công tác tuyên truyền, giáo dục người dân và du khách về ý thức bảo vệ môi trường sông, nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của việc giữ gìn môi trường sông ngòi trong sạch.

4.5. Tăng cường liên kết vùng

Sự liên kết giữa các địa phương là chìa khóa để khai thác hiệu quả tiềm năng du lịch đường sông của cả nước. Việc thành lập Hiệp hội Du lịch Đường sông Việt Nam sẽ tạo ra một sân chơi chung, nơi các doanh nghiệp du lịch đường sông, các cơ quan quản lý nhà nước và các địa phương có thể trao đổi thông tin, kinh nghiệm, hợp tác phát triển, giải quyết các vấn đề chung của ngành.

Đồng thời, cần xây dựng các tour du lịch liên tỉnh, liên vùng, kết nối các điểm đến hấp dẫn trên các con sông khác nhau, tạo ra những hành trình khám phá đa dạng và phong phú. Ví dụ: tour du lịch khám phá Đồng bằng sông Cửu Long, trải nghiệm cuộc sống sông nước và văn hóa đặc sắc của vùng đất này.

Quảng bá chung thương hiệu du lịch đường sông Việt Nam cũng là một yếu tố quan trọng. Cần xây dựng một thương hiệu du lịch đường sông mạnh mẽ, chuyên nghiệp, có sức cạnh tranh trên thị trường quốc tế. Tổ chức các sự kiện quảng bá du lịch đường sông chung của cả nước, tạo sự lan tỏa và thu hút sự quan tâm của du khách trong và ngoài nước.

4.6. Quảng bá, xúc tiến

Công tác quảng bá, xúc tiến đóng vai trò quan trọng trong việc thu hút du khách đến với du lịch đường sông Việt Nam. Cần tổ chức các sự kiện du lịch đường sông quy mô lớn, như lễ hội du thuyền, đua thuyền truyền thống, festival âm thực đường sông... để thu hút sự quan tâm của du khách và giới thiệu các sản phẩm du lịch đường sông độc đáo của Việt Nam.

Bên cạnh đó, cần tích cực tham gia các hội chợ du lịch quốc tế lớn trên thế giới như ITB Berlin, WTM London, JATA Tourism EXPO Japan... để giới thiệu sản phẩm du lịch đường sông Việt Nam đến với bạn bè quốc tế. Đồng thời, không thể bỏ qua các hội chợ du lịch trong nước như VITM Hà Nội, ITE HCMC,... để thu

hút khách nội địa và khu vực. Tập trung các nền tảng truyền thông xã hội như Facebook, Instagram, Twitter, YouTube... để quảng bá hình ảnh, video về du lịch đường sông Việt Nam. Tạo các chiến dịch quảng cáo trực tuyến, hợp tác với các influencer, vlogger du lịch để lan tỏa thông tin đến đông đảo du khách.

4.7. Khuyến khích đầu tư

Để thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư vào du lịch đường sông, cần ban hành các chính sách ưu đãi về thuế, tín dụng. Các ưu đãi có thể bao gồm miễn giảm thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế nhập khẩu thiết bị, hỗ trợ lãi suất vay vốn, ...

Đồng thời, cần tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư tiếp cận thông tin, thủ tục hành chính, hỗ trợ giải quyết khó khăn, vướng mắc trong quá trình đầu tư. Thành lập các trung tâm hỗ trợ đầu tư du lịch đường sông, cung cấp thông tin, tư vấn, hỗ trợ các nhà đầu tư trong quá trình triển khai dự án.

4.8. Ứng dụng công nghệ

Ứng dụng công nghệ là xu hướng tất yếu trong phát triển du lịch hiện nay. Đối với du lịch đường sông, việc ứng dụng công nghệ sẽ giúp nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng cường trải nghiệm cho du khách, đồng thời quản lý và điều hành hoạt động du lịch một cách hiệu quả hơn.

Cụ thể, cần xây dựng hệ thống thông tin du lịch đường sông, cung cấp thông tin đầy đủ, chính xác về các điểm đến, tour du lịch, dịch vụ, giá cả... của du lịch đường sông Việt Nam. Hệ thống này cần được cập nhật thường xuyên và hỗ trợ nhiều ngôn ngữ để phục vụ du khách quốc tế.

Ứng dụng công nghệ thực tế ảo (VR), thực tế tăng cường (AR) để tạo ra các trải nghiệm du lịch đường sông ảo, giúp du khách có thể khám phá các điểm đến, trải nghiệm các hoạt động du lịch một cách chân thực, sống động ngay tại nhà.

Sử dụng các công nghệ mới như trí tuệ nhân tạo (AI), big data để phân tích dữ liệu về hành vi, sở thích của du khách, từ đó cá nhân hóa trải nghiệm du lịch, đưa ra các gợi ý phù hợp với từng du khách. Sử dụng big data để phân tích xu hướng thị trường, dự báo nhu cầu du lịch, giúp các doanh nghiệp đưa ra các quyết định kinh doanh chính xác.

5. Kết luận

Để du lịch đường sông Việt Nam thực sự phát triển mạnh mẽ và bền vững, cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa các Bộ ngành có liên quan, đặc biệt là Bộ Giao

thông vận tải, các địa phương và doanh nghiệp. Đầu tư vào cơ sở hạ tầng, đa dạng hóa sản phẩm, nâng cao chất lượng dịch vụ, đảm bảo an toàn, tăng cường liên kết vùng, đẩy mạnh quảng bá xúc tiến và khuyến khích đầu tư là những giải pháp then chốt. Bên cạnh đó, việc bảo vệ môi trường sông nước và duy trì bền vững nguồn tài nguyên cũng là yếu tố quan trọng để đảm bảo sự phát triển lâu dài của du lịch đường sông.

Việt Nam có thể học hỏi từ những mô hình phát triển du lịch đường sông thành công trên thế giới để áp dụng vào điều kiện tự nhiên và văn hóa của mình. Với sự nỗ lực không ngừng và chiến lược phát triển bền vững, du lịch đường sông Việt Nam sẽ không chỉ đóng góp vào sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước mà còn nâng cao hình ảnh, vị thế của Việt Nam trên bản đồ du lịch thế giới.

GIẢI PHÁP XÚC TIẾN QUẢNG BÁ PHÁT TRIỂN THỊ TRƯỜNG KHÁCH DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG TẠI VIỆT NAM

Phòng Quản lý xúc tiến du lịch

Cục Du lịch Quốc gia Việt Nam

1. Đặt vấn đề

Việt Nam có mạng lưới sông ngòi dày đặc, phân bố rộng khắp cả nước, từ các dòng sông, có thể đẩy mạnh các hoạt động kinh tế dựa vào nguồn tài nguyên sông nước, tạo ra nhiều ngành nghề, sản phẩm mang tính đặc trưng cho toàn vùng. Từ nguồn tài nguyên này, địa phương có thể phát triển nhiều hoạt động kinh tế như vận tải đường sông, logistics, nuôi trồng thủy sản,... Đặc biệt, các tuyến đường thủy nội địa, các tuyến kênh rạch đi sâu vào nội đô thuận lợi cho phát triển giao thông đường thủy và du lịch sông nước, các dòng sông cùng cảnh quan hai bên bờ sông và đời sống dân cư ven sông là tài nguyên quý để phát triển du lịch.

Theo thống kê hiện nay, nước ta có hơn 2.300 con sông dài 10km, trong đó có những con sông lớn chảy liên tỉnh, như: Sông Hồng, sông Mê Kông, sông Đà,... Đây chính là điều kiện tự nhiên lý tưởng để Việt Nam có thể hình thành và phát triển các dòng sản phẩm du lịch trên sông. Nếu khai thác tốt, du lịch đường sông sẽ mang đến những trải nghiệm mới cũng như hấp dẫn được đối tượng khách quốc tế vì yếu tố độc lạ và mang bản sắc văn hóa địa phương. Tuy nhiên, việc đầu tư phát triển và khai thác sản phẩm du lịch đường sông vẫn chưa thực sự thu hút, hấp dẫn du khách.

2. Định hướng phát triển sản phẩm du lịch đường sông

Bờ sông là địa điểm ưa thích cho việc xây dựng các khách sạn, nhà hàng bởi khung cảnh và tầm nhìn từ sông rất thú vị cho việc ăn uống, lưu trú và các hoạt động khác. Những dòng chảy hiền hòa tạo nên cảnh giao thương nhộn nhịp trên bến dưới thuyền đặc trưng, du lịch đường sông có thể trở thành một trong các sản phẩm tạo sự khác biệt của địa phương và nên được khai thác một cách triệt để và hiệu quả.

Sản phẩm, dịch vụ du lịch là yếu tố căn bản, trung tâm của các hoạt động quảng bá, xúc tiến và phát triển thương hiệu du lịch. Nếu so sánh với một số quốc gia có sản phẩm du lịch đường sông phát triển mạnh như Pháp, Trung Quốc hay Thái Lan, Việt Nam cần có chiến lược đầu tư bài bản và lâu dài, có tầm nhìn xa về xây dựng phát triển cảnh quan hai bên bờ sông, đáp ứng nhu cầu nghỉ ngơi giải trí, thưởng thức các giá trị văn hóa nhân văn của khách du lịch quốc tế và nội địa, Đặc biệt cần nghiên cứu phát triển sản phẩm du lịch độc đáo, nhiều hoạt động nghệ thuật, văn hóa, lễ hội được tổ chức trên sông và liên kết chặt chẽ với các hình thức du lịch khác để thu hút du khách.

Phát triển đa dạng các tour, tuyến theo chuyên đề như lịch sử - về nguồn, trải nghiệm văn hóa kết hợp thưởng ngoạn phong cảnh trên sông, tham quan các khu du lịch sinh thái, làng nghề, nhà vườn. Các khu trưng bày, giới thiệu sản phẩm, đặc sản, giải trí phục vụ nhu cầu khách tham quan, mua sắm, thư giãn cần được tăng cường để phục vụ du khách đến từ đường sông

Du lịch đường sông có đặc thù là cần bến đỗ và các phương tiện trung chuyển. Hiện nay, cơ sở vật chất dịch vụ hoạt động du lịch tại một số điểm đến trên các bờ sông còn thiếu hoặc chưa được đầu tư đồng bộ. Vì vậy, cần đầu tư xây dựng các bến hành khách, cơ sở vật chất phục vụ các tuyến du lịch đường sông, tăng cường hệ thống bến tàu thuyền phục vụ du lịch. Điều này đòi hỏi mỗi địa phương cần có quy hoạch tổng thể, hài hòa về phát triển sản phẩm du lịch sông nước mà không làm ảnh hưởng đến cảnh quan và môi trường.

3. Một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả xúc tiến, quảng bá thị trường khách du lịch đường sông tại Việt Nam

3.1. Chuyển đổi số hoạt động xúc tiến, quảng bá

Xác định nhiệm vụ trọng tâm trong hoạt động xúc tiến du lịch là chuyển đổi số ngành du lịch. Thay vì tập trung vào một kênh marketing duy nhất như truyền thông truyền thống, việc triển khai đa dạng, linh hoạt nhiều hình thức marketing để đạt được hiệu quả tiếp cận khách hàng tiềm năng. Theo đó cần hoàn thiện và đồng bộ hóa các công cụ, hệ sinh thái xúc tiến du lịch (website/cổng thông tin điện tử/nền tảng đặt dịch vụ du lịch trực tuyến, mạng xã hội, ứng dụng di động...), tăng cường ứng dụng công nghệ số trong xúc tiến quảng bá du lịch.

Xây dựng bộ thuyết minh chuẩn về tuyến du lịch đường thủy, cung cấp thêm các dữ liệu lịch sử, văn hóa, nét đặc trưng về các hệ thống sông, kênh, rạch gắn với các tuyến du lịch đường thủy trên địa bàn. Xây dựng bản đồ số các tuyến du lịch đường thủy, các điểm đến.

Liên kết chặt chẽ với các hình thức du lịch khác và tăng cường triển khai các chiến dịch marketing số hướng đến các thị trường mục tiêu (dựa trên kết quả nghiên cứu thị trường) trên các nền tảng số như: website travel.vn và các website đối tác (agoda.com, booking.com, expedia.com,...) mạng xã hội (Facebook, Instagram, WeChat, Line, Weibo, YouTube), tổ chức các cuộc thi ảnh/video clips trực tuyến.

Thường xuyên cung cấp thông tin, cập nhật về sản phẩm, dịch vụ mới của du lịch sông nước cho các hãng lữ hành trong nước và nước ngoài thông qua các nền tảng trực tuyến; tổ chức hội chợ du lịch trực tuyến, thúc đẩy đặt và thanh toán dịch vụ trực tuyến. Đẩy mạnh marketing số trước, trong và sau chuyến đi, hỗ trợ khách xây dựng chương trình du lịch. Tăng cường các tiện ích thông minh nhằm nâng cao chất lượng trải nghiệm của khách du lịch tại điểm đến. Phát triển các nền tảng số, phần mềm thu thập cơ sở dữ liệu về thị trường, khách du lịch phục vụ các hoạt động marketing theo định hướng dữ liệu.

3.2. Xây dựng thương hiệu du lịch sông nước

Những câu chuyện về lịch sử, văn hóa luôn truyền cảm hứng, thu hút sự chú ý và tác động mạnh tới não bộ. Việc truyền tải thông điệp tiếp thị thông qua hình thức kể chuyện là cách thức nhanh nhất để khách hàng ghi nhớ thương hiệu và xây dựng mối quan hệ khăng khít với khách hàng.

Những dòng chảy hiền hòa tạo nên cảnh giao thương nhộn nhịp trên bến dưới thuyền đặc trưng. Cùng với đó, những trầm tích văn hóa gắn với chiều dài lịch sử ở đôi bờ sông là lợi thế lớn trong việc khai thác du lịch đường thủy, góp phần tạo sự độc đáo trong phát triển du lịch, đem lại nguồn cảm hứng và những khám phá, trải nghiệm thú vị cho người dân và du khách về bản sắc văn hóa và những điều đặc biệt của địa phương.

Truyền thông thương hiệu du lịch thông qua marketing nội dung, phát triển nội dung thu hút, khuyến khích các blogger xây dựng, chia sẻ và lan truyền các câu chuyện về lịch sử, xã hội, văn hóa, ẩm thực... của Việt Nam trên môi trường số; thông qua các chiến dịch quảng bá, truyền thông và các nền tảng số của các Bộ, ngành và các đối tác liên quan.

Bên cạnh đó, để phát triển bền vững du lịch đường sông trong cộng đồng, cần tăng cường, đa dạng hóa công tác tuyên truyền, vận động ở địa phương; tổ chức các buổi hội thảo, thuyết trình với sự tham gia của các chuyên gia để tuyên truyền sâu rộng đến nhân dân về lợi ích, tầm quan trọng của phát triển du lịch đường sông một cách bền vững. Tổ chức tuyên truyền, nâng cao nhận thức về du lịch xanh, phát triển du lịch bền vững đối với các đối tượng tham gia quản lý, kinh doanh và phục vụ trong ngành du lịch cũng như cộng đồng xã hội nhằm nâng cao ý thức bảo vệ

môi trường, tạo sự ủng hộ cũng là cách để xây dựng thương hiệu du lịch đường sông của từng địa phương nói riêng và thương hiệu du lịch đường sông của Việt Nam nói chung.

3.3. Tổ chức các hoạt động quảng bá, xúc tiến cụ thể

- Tổ chức các hoạt động văn hóa, giải trí, nghệ thuật đặc sắc diễn ra bên dòng sông, kết hợp các hoạt động trải nghiệm, các chương trình khuyến mãi mua sắm, kích cầu giảm giá vé, các chương trình biểu diễn nghệ thuật đặc sắc. Các sự kiện này đem lại nguồn cảm hứng và những khám phá, trải nghiệm thú vị cho du khách về bản sắc văn hóa, những điều đặc biệt của địa phương.

- Tổ chức đón các đoàn famtrip/presstrip nước ngoài và quan hệ công chúng. Xây dựng các chương trình khảo sát với các gói sản phẩm du lịch đường sông đặc thù, có thể mạnh, có ý tưởng, chủ đề, nội dung cụ thể, ấn tượng; chất lượng, đẳng cấp dịch vụ xứng tầm. Nâng cao chất lượng khách mời, lựa chọn thông qua nhiều kênh, có tiêu chí lựa chọn rõ ràng; có biện pháp theo dõi, giám sát hiệu quả kết quả sau chuyến khảo sát. Định kỳ phát hành thông cáo báo chí, túi tài liệu báo chí (press kit), bản tin điện tử; vận động các cây bút, blogger, vlogger quốc tế có uy tín tham gia xây dựng, chia sẻ các câu chuyện quảng bá du lịch Việt Nam.

- Quảng cáo giới thiệu sản phẩm du lịch gắn với các nền tảng công nghệ số phạm vi toàn cầu: Kênh TV vệ tinh, tạp chí chính thức trên các chuyến bay của các hãng hàng không; phạm vi từng thị trường: Kênh TV quốc gia, đài phát thanh, báo viết, quảng cáo ngoài trời; quảng cáo kỹ thuật số: Tối ưu hóa công cụ tìm kiếm SEO, marketing công cụ tìm kiếm SEM, quảng cáo trực tuyến trên các cổng thông tin du lịch, mạng xã hội, quảng cáo hiển thị trên Internet...

TĂNG CƯỜNG SỰ THAM GIA CỦA CỘNG ĐỒNG TRONG PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG

ThS. Vũ An Dân

Khoa Du lịch, Trường Đại học Mở Hà Nội

1. Đặt vấn đề

Sông, ngòi chiếm một vị trí trung tâm trong lịch sử loài người kể từ buổi bình minh của nền văn minh và trước đó (Prideaux & Cooper, 2009) thông qua việc tạo điều kiện cho nhiều nền văn minh vĩ đại phát triển. Sông cũng hỗ trợ nhiều hoạt động liên quan đến con người như vận tải, cung cấp nước cho các khu định cư đô thị, nguồn cung cấp dinh dưỡng, tưới tiêu, đóng vai trò là biên giới giữa các quốc gia và gần đây là du lịch. Những con sông lớn trên thế giới luôn mê hoặc du khách và là nền tảng cho du lịch. Trong những thập kỷ gần đây, sông ngòi ngày càng trở thành nguồn tài nguyên du lịch quan trọng, cung cấp một loạt các hoạt động du lịch và giải trí bao gồm đi thuyền trên sông và kênh đào, câu cá, chèo thuyền và một loạt các hoạt động du lịch mạo hiểm như chèo thuyền, trượt nước, khám phá sông, chèo thuyền kayak và vượt thác, đi bè (Prideaux & Cooper, 2009). Du lịch đường sông được quản lý hiệu quả có thể đóng góp đáng kể cho sự phát triển của địa phương đặc biệt là kinh tế thông qua tạo việc làm cho cư dân địa phương trên tàu du lịch, trong công viên và trong các cơ sở giải trí dọc theo bờ sông (Shakiry, 2007).

Mặt khác, hoạt động du lịch đường sông không chỉ giới hạn trên việc ngồi trên tàu, thuyền để thưởng thức âm thực, lưu trú trên tàu hay thưởng ngoạn vẻ đẹp của tự nhiên mà còn có cả các hoạt động tham quan, giải trí và các hoạt động tương tác khác với các tài nguyên du lịch và với cộng đồng dân cư sinh sống hai bên bờ sông hay thậm chí ngay trên sông. Cộng đồng địa phương ở ven sông đóng vai trò không thể thiếu trong việc phát triển du lịch đường sông với vai trò là các nguồn tài nguyên cho sự phát triển du lịch đường sông. Sự phụ thuộc lẫn nhau giữa sông và các bên liên quan sử dụng sông cho mục đích sinh kế, giải trí

đặt ra những thách thức cho phát triển du lịch một cách bền vững với ba trụ cột chính là xã hội, kinh tế, văn hóa và môi trường. Để đạt được sự bền vững trong phát triển du lịch đường sông, cũng giống như việc phát triển các loại hình du lịch khác, sự tham gia của cộng đồng với tư cách vừa là người thụ hưởng, vừa là người chịu tác động và cũng là bên hữu quan tham gia vào hoạt động du lịch cũng như là một phần của các tài nguyên du lịch phục vụ cho du lịch đường sông là hết sức quan trọng. Thêm vào đó để phát triển du lịch, cộng đồng không chỉ tham gia mà phải tham gia tích cực vào tất cả các hoạt động liên quan đến du lịch và quan điểm của cộng đồng cần được thu thập, nghiên cứu trước khi quá trình phát triển diễn ra (Thetsane, 2019).

2. Một số yếu tố tác động tới sự tham gia của cộng đồng vào du lịch đường sông

Các nghiên cứu về du lịch sông trên góc độ sự tham gia của cộng đồng và sự sẵn sàng phát triển du lịch đường sông còn hạn chế (Zuhairi và cộng sự, 2021). Vì vậy khi nghiên cứu về sự tham gia của cộng đồng trong phát triển du lịch đường sông có thể phải đi theo tiếp cận về nghiên cứu sự tham gia của cộng đồng trong hoạt động du lịch nói chung và sự tham gia của cộng đồng trong các mô hình du lịch cộng đồng (CBT) nói riêng. Zuhairi và cộng sự (2021) cho rằng các yếu tố ảnh hưởng tới sự tham gia của cộng đồng đối với du lịch đường sông bao gồm: trình độ kiến thức, tài nguyên du lịch cho các hoạt động du lịch đường sông trong khu vực, sự tham gia vào quá trình ra quyết định và lập kế hoạch, sự tham gia của cộng đồng vào vận hành và quản lý hoạt động du lịch, các lợi ích thu được về mặt kinh tế, cơ sở hạ tầng của của cộng đồng và sự phát triển của các thành viên trong cộng đồng.

Tổng hợp từ các nghiên cứu trước đó Hanisdah Saikim và cộng sự, (2023) cho rằng thái độ, nhận thức của cộng đồng địa phương cũng đóng vai trò quan trọng trong sự tham gia của cộng đồng vào hoạt động du lịch. Bên cạnh đó những yếu tố ảnh hưởng tới mức độ tham gia của cộng đồng địa phương trong hoạt động du lịch nói chung và trong quy hoạch du lịch nói riêng bao gồm thiếu nhận thức, quy trình pháp lý thiếu tính đại diện và quản lý không đầy đủ, thiếu sự tương tác giữa các bên liên quan, tổ chức cộng đồng kém hiệu quả, chuyên môn cộng đồng hạn chế, khả năng tiếp cận hỗ trợ tài chính hạn chế và thiếu sự hỗ trợ. Một trong những vấn đề khác ảnh hưởng tới sự chấp nhận của cộng đồng với phát triển du lịch đường sông là mối lo ngại về vấn đề ô nhiễm nước sông (tác động tiêu cực về môi trường) (Hanisdah Saikim và cộng sự., 2023). Sự chấp nhận của cộng đồng cũng là một yếu tố có tác động không nhỏ tới sự tham gia của cộng đồng vào hoạt động du lịch đường sông. Từ nghiên cứu của Hanisdah Saikim và cộng sự (2023) có thể nhận thấy sự e ngại của cộng đồng địa phương về các tác động tiêu cực của

du lịch cũng có ảnh hưởng tiêu cực tới sự tham gia của cộng đồng vào hoạt động du lịch đường sông. Như vậy không chỉ các vấn đề về năng lực, tổ chức, quản lý... mà cả vấn đề về nhận thức, nỗi lo về các tác động tiêu cực của du lịch cũng tác động tới sự tham gia của cộng đồng vào hoạt động du lịch đường sông. Trong bối cảnh của Việt Nam, một trong những vấn đề cũng cần quan tâm là việc phát triển cộng đồng chưa bắt kịp với hoặc chưa là tiền đề vững chắc cho việc phát triển du lịch cộng đồng, một mô hình du lịch tập trung vào sự tham gia của cộng đồng địa phương. Cùng với đó là thách thức về sự liên kết giữa các thành viên và phân chia lợi ích trong cộng đồng ngay cả khi đã xây dựng mô hình du lịch cộng đồng (Linh B.H. và cộng sự, 2023).

3. Một số định hướng để gia tăng sự tham gia của cộng đồng trong phát triển du lịch đường sông

Để gia tăng sự tham gia của cộng đồng vào hoạt động du lịch, Bello và cộng sự, (2018) đề xuất 6 chiến lược để đạt được sự tham gia tích cực và đầy đủ của cộng đồng gồm: nhận thức và giáo dục cộng đồng; bồi dưỡng năng lực; tạo ra các mối liên kết; sử dụng các phương pháp tham gia phù hợp; sự tham gia của các tổ chức cộng đồng địa phương thích hợp và sự phân cấp và phối hợp của các tổ chức quản lý có liên quan. Từ đề xuất trên, cùng với các phát hiện của Hanisdah Saikim và cộng sự, (2023), Zuhairi và cộng sự (2021), Linh B.H., và cộng sự (2023) những định hướng sau được đề xuất để tăng cường sự tham gia của cộng đồng vào hoạt động du lịch đường sông.

Nâng cao nhận thức: Các hoạt động nâng cao nhận thức có thể rất đa dạng nhưng nội dung cần tập trung vào những lợi ích mà hoạt động du lịch đường sông mang lại và cùng với đó là xóa tan những quan ngại về những tác động tiêu cực đến từ du lịch boi sự quan ngại này được coi là một trong những yếu tố ảnh hưởng tới sự chấp nhận của cộng đồng, tiền đề để cộng đồng bắt đầu tham gia vào hoạt động du lịch. Việc xóa tan các quan ngại đặc biệt quan trọng với những cộng đồng đã có những nhận thức rõ ràng về những tác động tiêu cực đến từ du lịch hoặc những cộng đồng có tính bảo thủ cao, ngại thay đổi. Hoạt động nâng cao nhận thức cũng cần bao gồm cả những cơ quan quản lý ở địa phương để có những ủng hộ về chủ trương, chính sách.

Bồi dưỡng năng lực: Hoạt động bồi dưỡng nâng cao năng lực ngoài giúp nâng cao những kỹ năng phục vụ trong du lịch cũng cần bao gồm cả những năng lực về quản lý du lịch, phát triển sản phẩm để người dân trong các cộng đồng ven sông hoặc trên sông thực sự có khả năng tham gia vào các hoạt động du lịch ở các mức độ khác nhau từ phục vụ tới làm chủ hoạt động du lịch trong cộng đồng mình. Mặt khác việc bồi dưỡng năng lực này cũng cần đi cùng với việc xây dựng các sản

phẩm du lịch dọc theo các dòng sông để đảm bảo rằng các cộng đồng địa phương sẵn sàng trở thành trở thành một nguồn cung cấp nhân lực cho các hoạt động và sản phẩm du lịch đường sông.

Xây dựng các cơ chế và mô hình để cộng đồng thực sự được tham gia và có tiếng nói đối với hoạt động du lịch chứ không chỉ đơn thuần là xây dựng mô hình về mặt hình thức. Cần tham khảo những mô hình du lịch cộng đồng thành công và nghiên cứu về khả năng áp dụng những mô hình đó cho những cộng đồng sinh sống dọc bờ sông và trên sông. Sự đa dạng của các cộng đồng dọc bờ sông và trên sông đòi hỏi sự vận dụng và điều chỉnh phù hợp của các mô hình thành công khác nhau chứ không nên chỉ áp dụng một mô hình.

Xây dựng sản phẩm du lịch có sự tham gia của cộng đồng địa phương ở hai bên bờ sông. Kinh tế là một trong những động lực quan trọng khuyến khích sự tham gia của cộng đồng vào hoạt động du lịch. Do vậy cần khảo sát xây dựng các sản phẩm du lịch đường sông dưới dạng các chương trình du lịch trên sông với các điểm dừng, nghỉ lên bờ đa dạng đi kèm với các hoạt động trên bờ hoặc tạo sự tham gia của các cộng đồng trên sông và hai bên sông vào các hoạt động trên tàu như ẩm thực, giải trí, học hỏi...

Tài liệu tham khảo:

1. Bello, F. G., Lovelock, B., & Carr, N. (2018). Enhancing community participation in tourism planning associated with protected areas in developing countries: Lessons from Malawi. *Tourism and Hospitality Research*, 18(3), 309-320. <https://doi.org/10.1177/1467358416647763>
2. Hanisdah Saikim, F., Ing Phang, G., Tracy Pawan, M., Abdul Kadar, N., Ali Syed Hussein, M., Salleh, N., Mohd Nordin, N., Akmar Abdul Aziz, N., & Article, R. (2023). *Developing River Tourism on the Petagas River, Sabah: Understanding Community Perceptions and Potential Level of Engagement*. 1-29. <https://doi.org/10.21203/rs.3.rs-2692143/v1>
3. Linh, B.H., Dân, V.A., Phương, T.T., Giang, N.T.H., (2023), Phát triển cộng đồng để phát triển du lịch cộng đồng. Bài học rút ra từ Khu Phố, *Tạp chí Du lịch Việt Nam*, Số 3/2023
4. Prideaux, B., & Cooper, M. (2009). River tourism. In *River Tourism* (Issue February 2009). https://doi.org/10.9774/gleaf.9781315680088_14
5. Shakiry, A.S. (2007) River tourism: Can Iraq benefit from Europe's experience? Islamic tourism prospects, *Islamic Tourism*, Issue 8.
6. Thetsane, R. M. (2019). Local Community Participation in Tourism Development: The Case of Katse Villages in Lesotho. *Athens Journal of Tourism*, 6(2), 123-140. <https://doi.org/10.30958/ajt.6-2-4>
7. Zuhairi, S.N.A., Rahman, N.H.A., Abas, S.A., Sawari, S.S.M., Latif, S.A.A., Wirakusuma R.M., (2021), Readiness and participation of local community for river-based tourism development in Sabak Awor, Muar, Johor, *Promoting Creative Tourism: Current Issues in Tourism Research*, Routledge

BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG, CẢNH QUAN PHỤC VỤ PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG TẠI VIỆT NAM

TS. Nguyễn Trung Thắng - ThS. Dương Thị Phương Anh

Viện Chiến lược, Chính sách tài nguyên và môi trường

ThS. Nguyễn Thùy Vân

Viện Nghiên cứu Phát triển Du lịch

Mở đầu

Du lịch có vai trò quan trọng trong sự phát triển kinh tế - xã hội, đã trở thành ngành kinh tế trụ cột của nhiều nền kinh tế trên thế giới. Bên cạnh đó, du lịch còn là kênh quảng bá văn hóa, hình ảnh các quốc gia, góp phần lớn vào trong các hoạt động ngoại giao, liên kết phát triển,... ngành du lịch ngày càng được các nước lựa chọn là ngành kinh tế trọng điểm để đầu tư thúc đẩy phát triển [1]. Việt Nam là quốc gia có nhiều tiềm năng phát triển du lịch, đồng thời du lịch luôn được xác định là ngành kinh tế trọng định hướng phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Quy hoạch hệ thống du lịch thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045 [2] và Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2030 [3] có ý nghĩa quan trọng trong việc định hướng chiến lược phát triển ngành du lịch, tạo động lực thúc đẩy sự phát triển của các ngành, lĩnh vực khác.

Phát triển du lịch cần phải dựa vào tài nguyên thiên nhiên, trong đó có tài nguyên sông nước. Việt Nam có nguồn tài nguyên sông nước phong phú, nhiều đô thị có sông chảy qua... Hệ thống sông ngòi dày đặc và nhiều hồ tự nhiên, hồ nhân tạo như Ba Bể (Bắc Kạn), Thác Bà (Yên Bái), Hòa Bình (Hoà Bình), Sơn La (Sơn La), Ké Gồ (Hà Tĩnh), Phú Ninh (Quảng Nam), Trị An (Đồng Nai), Dầu Tiếng (Tây Ninh)... là tài nguyên giá trị cho phát triển du lịch Việt Nam. Hiện nay, nhiều hồ đã được quy hoạch thành khu, điểm du lịch quốc gia như hồ Ba Bể, hồ Thác Bà, hồ Sơn La, hồ Hòa Bình, hồ Trị An, hồ Dầu Tiếng... Các dòng sông lớn như sông Hồng, sông Đà, sông Mã, sông Lam, sông Bến Hải, sông

Thạch Hãn, sông Hương, sông Hàn, sông Đồng Nai, hệ thống sông Mê Kông... đều là những nguồn tài nguyên du lịch có giá trị và được khai thác phục vụ du lịch với các sản phẩm du thuyền, thể thao, khám phá. Một số tuyến du lịch đường sông cũng đã phát triển tại các trung tâm du lịch lớn và tạo dựng được thương hiệu như: Tuyến sông Hồng (Hà Nội), tuyến sông Hương (Thừa Thiên - Huế), tuyến sông Hàn (Đà Nẵng), tuyến sông Sài Gòn (TP. Hồ Chí Minh), các tuyến đường sông tại vùng Đồng bằng sông Cửu Long,... Bên cạnh đó, hệ thống kênh, rạch dày đặc tại vùng Đồng bằng sông Cửu Long đặc biệt vào mùa nước nổi đã hình thành nên nhiều sản phẩm du lịch hấp dẫn như chợ nổi, tham quan rừng ngập mặn,...

Du lịch đường sông đang có tốc độ tăng trưởng khá tốt và ổn định, kết hợp với các sản phẩm du lịch sinh thái du lịch theo vùng... Tuy nhiên, du lịch đường sông chưa được coi là sản phẩm du lịch chính thức, cũng là liên kết yếu của du lịch Việt Nam trong mối liên hệ với khu vực. Việc khai thác các tuyến du lịch đường sông quốc tế chủ yếu diễn ra ở khu vực Đồng bằng sông Cửu Long với tuyến chính là TP. Hồ Chí Minh - Phnom Penh - Siem Reap, qua nhiều điểm dừng nghỉ như Mỹ Tho, Cái Bè, Sa Đéc, Tân Châu,... Du lịch đường sông với Trung Quốc ở phía Bắc và với Campuchia ở Tây Nguyên phát triển chậm bởi nhiều khó khăn như địa hình và chế độ thủy văn phức tạp, thiếu bến đỗ, nhiều cầu nhỏ cản trở tàu bè di chuyển. Hiện nay, chủ yếu phát triển một số sản phẩm tham quan bằng thuyền nhỏ, lộ trình ngắn tại khu vực biên giới. Mặc dù vậy, Việt Nam có tiềm năng to lớn để phát triển du lịch đường sông thành nhiều sản phẩm thực hấp dẫn và thú vị với hệ thống sông ngòi, kênh rạch chằng chịt đổ ra biển Đông, cùng mật độ tài nguyên du lịch văn hóa tập trung dày đặc quanh lưu vực các con sông lớn như sông Hồng, sông Mê Kông (du lịch sông Mê Kông đoạn Việt Nam - Campuchia hiện cũng là 1 trong 5 tuyến du lịch đường sông thu hút nhất ở Châu Á). [1]

Du lịch đường sông hiện đang phải đối mặt với ô nhiễm nước thải từ hoạt động dịch vụ du lịch, ô nhiễm tiếng ồn do động cơ của tàu thuyền, sự thay đổi chu trình thủy văn do xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ du lịch dẫn đến các hiện tượng lở đất và lũ quét, giảm giá trị thẩm mỹ do lượng du khách quá đông, không gian của sông trở nên chật hẹp và không an toàn [4]... Để phát triển du lịch đường sông bền vững, cần phải chú trọng bảo vệ môi trường, cảnh quan của tài nguyên sông nước.

1. Thực trạng bảo vệ môi trường, cảnh quan phục vụ phát triển du lịch đường sông tại Việt Nam

1.1. Chính sách bảo vệ môi trường, cảnh quan phục vụ phát triển du lịch đường sông tại Việt Nam

Hiện nay, để bảo vệ môi trường và cảnh quan sông nước nói chung phục vụ cho các hoạt động phát triển kinh tế, Nhà nước đã ban hành hệ thống chính sách pháp luật liên quan. Mặc dù chưa có quy định cụ thể cho riêng loại hình du lịch đường sông, nhưng những chính sách này đều hướng tới việc khai thác và sử dụng bền vững tài nguyên và cảnh quan sông nước cũng như bảo vệ chất lượng môi trường nước, đặc biệt là các vùng lưu vực sông, nơi có tiềm năng rất lớn cho phát triển du lịch đường sông và hiện đang phải đối mặt với những vấn đề môi trường nghiêm trọng.

1.1.1. Chính sách về BVMT, cảnh quan tài nguyên sông nước

a) Về quản lý tài nguyên nước

- *Luật Tài nguyên nước 2023*: Luật Tài nguyên nước 2023 được Quốc hội khóa XV thông qua vào kỳ họp thứ 6 ngày 27 tháng 11 năm 2023 và có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 07 năm 2024 quy định về quản lý, bảo vệ, điều hòa, phân phối, phục hồi, phát triển, khai thác, sử dụng tài nguyên nước; phòng, chống và khắc phục tác hại do nước gây ra ở Việt Nam. Luật khuyến khích tổ chức, cá nhân tham gia bảo vệ, phát triển nguồn nước, nguồn sinh thủy; tích trữ nước và phục hồi các nguồn nước bị suy thoái, cạn kiệt, ô nhiễm; điều hòa, phân phối tài nguyên nước; phòng, chống và khắc phục tác hại do nước gây ra. Bộ Tài nguyên và Môi trường được giao nhiệm vụ là cơ quan đầu mối giúp Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về quản lý, bảo vệ, điều hòa, phân phối, phục hồi, phát triển, khai thác, sử dụng tài nguyên nước.

- *Nghị định số 53/2024/NĐ-CP của Chính phủ ngày 16/05/2024, quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Tài nguyên nước*: Nghị định quy định chi tiết việc lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch tổng hợp lưu vực sông liên tỉnh; danh mục lưu vực sông liên tỉnh phải lập quy hoạch; rà soát, điều chỉnh quy hoạch tổng hợp lưu vực sông liên tỉnh; xây dựng quy chế phối hợp vận hành đối với các đập, hồ chứa trên sông, suối; đối tượng, quy mô, chế độ, thông số, chỉ tiêu quan trắc, giám sát khai thác tài nguyên nước, chất lượng nước và lộ trình thực hiện; lập danh mục hồ, ao, đầm, phá không được san lấp; phòng, chống sạt lở lòng, bờ, bãi sông, hồ; việc điều phối, giám sát hoạt động khai thác, sử dụng, bảo vệ tài nguyên nước, phòng, chống và khắc phục tác hại do nước gây ra; tổ chức và hoạt động của tổ chức lưu vực sông.

- *Các quy hoạch khai thác, sử dụng tài nguyên nước:* Cho đến nay, Việt Nam đã triển khai nhiều quy hoạch về khai thác và sử dụng tài nguyên nước nhằm đảm bảo an ninh nguồn nước quốc gia và phát triển bền vững. Một trong những quy hoạch quan trọng là Quy hoạch tài nguyên nước thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, đã được Thủ tướng Chính phủ ban hành tại Quyết định số 1622/QĐ-TTg ngày 27/12/2022, là căn cứ, định hướng để Bộ Tài nguyên và Môi trường và các bộ, ngành, địa phương liên quan tiếp tục tổ chức xây dựng các quy hoạch ngành, quy hoạch mang tính chất kỹ thuật chuyên ngành có khai thác, sử dụng nước. Quy hoạch tài nguyên nước hướng tới quản lý, sử dụng, phát triển bền vững, tổng hợp, thống nhất theo lưu vực sông, liên vùng, liên tỉnh. Mọi nhu cầu sử dụng nước cho phát triển kinh tế - xã hội phải phù hợp với chức năng và khả năng đáp ứng của nguồn nước, nhằm sử dụng tiết kiệm, hiệu quả, công bằng, hợp lý, đa mục tiêu, bảo vệ môi trường, hệ sinh thái thủy sinh, thích ứng với biến đổi khí hậu và đảm bảo an ninh nguồn nước quốc gia. Thủ tướng Chính phủ cũng đã ban hành Quyết định số 161/QĐ-TTg phê duyệt kế hoạch thực hiện Quy hoạch tài nguyên nước thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 nhằm xây dựng lộ trình, kế hoạch triển khai lập, điều chỉnh quy hoạch tổng hợp lưu vực sông liên tỉnh giai đoạn đến năm 2025 để cụ thể hóa nội dung quy hoạch tài nguyên nước thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Năm 2023, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt 02 Quy hoạch tổng hợp lưu vực sông (LVS Hồng - Thái Bình [5], LVS Cửu Long [6]), trong đó đề ra những mục tiêu cụ thể về BVMT; đang tiếp tục xem xét, phê duyệt Quy hoạch của các LVS còn lại. Bộ TN&MT đã ban hành hướng dẫn kỹ thuật về lập kế hoạch quản lý chất lượng môi trường nước mặt theo quy định của Luật BVMT [7] và tổ chức phổ biến, hướng dẫn cho các địa phương; thực hiện đánh giá sức chịu tải của môi trường nước mặt và xây dựng Kế hoạch quản lý chất lượng nước đối với 14 LVS liên tỉnh¹. Một số địa phương cũng đã triển khai xây dựng kế hoạch quản lý chất lượng nước mặt trên địa bàn².

Trước đó, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021. Quy hoạch đặt ra những mục tiêu và định hướng quan trọng nhằm phát triển hệ thống giao thông đường thủy Việt Nam một cách bền vững và hiệu quả. Quy hoạch đề cập đến các mục tiêu về phát triển kết cấu hạ tầng

1 Bao gồm: Bắc Giang - Kỳ Cùng; Ba; Srê-Pôk; Cà; Trà Khúc; Sê-san; Kôn - Hà Thanh; Hồng - Thái Bình; Cầu; Nhuệ - Đáy; Đồng Nai và Vu Gia - Thu Bồn.

2 Quảng Ninh đã ban hành Kế hoạch quản lý chất lượng nước mặt; có 06 tỉnh đã thực hiện điều tra, đánh giá sức chịu tải các sông hồ nội tỉnh.

đường thủy nội địa đồng bộ, tập trung vào 09 hành lang vận tải thủy chính, quy hoạch 55 tuyến vận tải chính trên 140 sông, 54 cụm cảng hàng hóa và 39 cụm cảng hành khách... Quy hoạch cũng đề đến một số giải pháp quan trọng về môi trường, khoa học và công nghệ như: Xây dựng kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa phù hợp với các kịch bản biến đổi khí hậu và nước biển dâng; kiểm soát, phòng ngừa và hạn chế gia tăng ô nhiễm môi trường; Khuyến khích, đẩy mạnh sử dụng năng lượng sạch trong hoạt động vận tải đường thủy nội địa và ứng dụng công nghệ mới trong đầu tư, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa;...

b) Vệ bảo vệ môi trường

- Luật Bảo vệ môi trường 2020 (số 72/2020/QH14): Có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2022, là văn bản pháp lý quan trọng của Việt Nam nhằm bảo vệ và cải thiện chất lượng môi trường. Đối với môi trường nước mặt, Luật quy định cụ thể về việc theo dõi, đánh giá chất lượng nước, trầm tích và môi trường thủy sinh. Khả năng chịu tải của môi trường nước mặt cũng phải được tính toán và công bố. Bảo vệ môi trường nước sông phải trên cơ sở tiếp cận quản lý tổng hợp theo lưu vực, phải gắn liền với bảo tồn đa dạng sinh học, bảo vệ môi trường thủy sinh, quản lý hành lang bảo vệ nguồn nước, khai thác và sử dụng hợp lý nguồn nước.

- Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật BVMT: Một số nội dung về bảo vệ môi trường sông, lưu vực sông cũng được đề cập: Xác định hạn ngạch xả nước thải đối với từng đoạn sông, hồ trên cơ sở kết quả đánh giá khả năng chịu tải của môi trường nước mặt và việc phân vùng xả thải (Điều 4); Trình tự, thủ tục ban hành kế hoạch quản lý chất lượng môi trường nước mặt (Điều 5); Hoạt động bảo vệ môi trường thuộc trách nhiệm của trung ương và địa phương trong xử lý, cải tạo, phục hồi chất lượng môi trường, bao gồm: xử lý ô nhiễm môi trường nước mặt sông, hồ liên tỉnh; đánh giá, dự báo chất lượng môi trường nước mặt, trầm tích, khả năng chịu tải của môi trường nước mặt đối với sông, hồ trên địa bàn; kiểm kê, đánh giá nguồn thải, mức độ ô nhiễm sông, hồ.

- Nghị định số 53/2024/NĐ-CP của Chính phủ ban hành ngày 16/05/2024, quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Tài nguyên nước

Nghị định quy định nhiều nội dung liên quan đến bảo vệ tài nguyên nước. Nội dung giám sát bao gồm việc theo dõi, kiểm tra hoạt động khai thác, sử dụng tài nguyên nước, xả nước thải vào nguồn nước và việc tổ chức thực hiện các biện pháp bảo vệ tài nguyên nước, phòng, chống và khắc phục tác hại do nước gây ra trên phạm vi lưu vực sông được cụ thể hóa, bao gồm các hoạt động giám sát:

Phát hiện được các hiện tượng bất thường về lưu lượng, mực nước, chất lượng của nguồn nước; cảnh báo, dự báo nguy cơ ô nhiễm, suy thoái, cạn kiệt nguồn nước trên phạm vi lưu vực sông; Phát hiện được các trường hợp vi phạm pháp luật về tài nguyên nước của tổ chức, cá nhân trong vận hành hồ chứa, liên hồ chứa và trong hoạt động khai thác, sử dụng nước, xả nước thải vào nguồn nước trên phạm vi lưu vực sông.

- *Chiến lược bảo vệ môi trường quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050*: Chiến lược đưa ra các định hướng nhiệm vụ, giải pháp cụ thể về “Tăng cường quản lý tổng hợp tài nguyên nước theo lưu vực sông gắn với bảo tồn đa dạng sinh học, hệ sinh thái thủy sinh, bảo vệ, khai thác và sử dụng nguồn nước. Tăng cường xử lý nước thải, đẩy mạnh kiểm soát, quản lý, bảo vệ môi trường nước và các lưu vực sông”.

c) Về bảo vệ cảnh quan

Trong các văn bản pháp luật về tài nguyên nước, khai thác khoáng sản, ứng phó với BĐKH... có những quy định về phòng ngừa, kiểm soát sạt lở bờ sông, bãi sông nhằm bảo vệ tài nguyên thiên nhiên, bảo vệ cảnh quan, ngăn ngừa và kiểm soát tác động tiêu cực từ khai thác khoáng sản và biến đổi khí hậu góp phần đảm bảo sự phát triển bền vững cho các vùng sông nước tại Việt Nam.

Luật Tài nguyên nước quy định về lập hành lang bảo vệ nguồn nước để bảo vệ sự ổn định của bờ và phòng, chống lấn chiếm đất ven nguồn nước; phòng, chống các hoạt động có nguy cơ gây ô nhiễm, suy thoái nguồn nước; bảo vệ sự phát triển hệ sinh thái thủy sinh, các loài động, thực vật tự nhiên ven nguồn nước; bảo vệ, bảo tồn hoạt động tôn giáo, tín ngưỡng, giá trị văn hóa, đa dạng sinh học, phát triển du lịch liên quan đến nguồn nước. Nghị định 53/2024/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Tài nguyên nước quy định các nội dung về bảo vệ, phòng, chống sạt lở lòng, bờ, bãi sông, hồ, trong đó yêu cầu thực hiện các biện pháp phòng, chống ô nhiễm nguồn nước, bảo vệ môi trường, cảnh quan, hệ sinh thái ven sông, hồ. Hoạt động khai thác cát, sỏi trên sông bao gồm khai thác cát sỏi lòng, bãi sông phải tuân thủ quy định pháp luật về khoáng sản, các pháp luật khác có liên quan.

Luật Khoáng sản 2010 quy định tổ chức, cá nhân hoạt động khoáng sản phải sử dụng công nghệ, thiết bị, vật liệu thân thiện với môi trường; thực hiện các giải pháp ngăn ngừa, giảm thiểu tác động xấu đến môi trường và cải tạo, phục hồi môi trường. Nghị định 158/2016/NĐ-CP đã hướng dẫn thi hành Luật Khoáng sản

quy định chi tiết về thủ tục cấp phép, quyền và nghĩa vụ của các bên liên quan và các biện pháp bảo vệ môi trường trong khai thác khoáng sản.

Luật Bảo vệ môi trường 2020 có đề cập đến các nội dung về ứng phó với BĐKH. Bên cạnh đó, Nghị quyết 120/NQ-CP về phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long yêu cầu thực hiện các biện pháp phòng chống sạt lở, bảo vệ và phát triển bền vững vùng Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với BĐKH. Đề án phòng, chống sạt lở bờ sông, bờ biển đến năm 2030 cũng đã được phê duyệt (tại Quyết định 957/QĐ-TTg ngày 06/7/2020) với các giải pháp cấp bách và lâu dài để phòng chống sạt lở bờ sông, bờ biển.

1.1.2. Chính sách về bảo vệ môi trường trong hoạt động du lịch

- *Luật Du lịch 2017*: Bảo vệ môi trường trong hoạt động du lịch đã được quan tâm. Luật Du lịch 2017 đưa ra nguyên tắc phát triển du lịch gắn với bảo tồn và phát huy giá trị di sản văn hóa dân tộc, tài nguyên thiên nhiên, khai thác lợi thế của từng địa phương và tăng cường liên kết vùng (Khoản 2, Điều 4). Chính sách phát triển du lịch của Nhà nước là đầu tư phát triển sản phẩm du lịch mới có tác động tích cực tới môi trường, thu hút sự tham gia của cộng đồng dân cư; đầu tư phát triển sản phẩm du lịch biển, đảo, du lịch sinh thái, du lịch cộng đồng, du lịch văn hóa và sản phẩm du lịch đặc thù khác (Điểm d, Khoản 4, Điều 5). Điều 8 của Luật Du lịch 2017 đã đưa ra quy định môi trường du lịch phải được bảo vệ, tôn tạo và phát triển theo hướng xanh, sạch, đẹp, an ninh, an toàn, lành mạnh và văn minh; đồng thời quy định rõ trách nhiệm của các bên liên quan trong bảo vệ môi trường du lịch. Các hành vi xâm hại tài nguyên du lịch, môi trường du lịch bị nghiêm cấm trong hoạt động du lịch (Khoản 3 Điều 9).

- *Luật Bảo vệ môi trường 2020* quy định tổ chức, cá nhân quản lý, khai thác khu di tích, điểm di tích, khu du lịch, điểm du lịch, cơ sở lưu trú du lịch, đơn vị tổ chức lễ hội phải thực hiện bảo vệ môi trường nơi công cộng. Luật quy định trách nhiệm của Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch trong tổ chức thực hiện quy định về bảo vệ môi trường đối với cơ sở lưu trú du lịch và dịch vụ du lịch; phát triển cơ sở lưu trú du lịch và dịch vụ du lịch thân thiện môi trường; tổ chức thực hiện quy định về khuyến khích giảm thiểu, tái sử dụng, tái chế chất thải nhựa trong hoạt động văn hóa, thể thao và du lịch.

Luật BVMT 2020 cũng quy định cụ thể về quản lý chất thải rắn thông qua phân loại chất thải rắn tại nguồn. Đối với các tổ chức, cá nhân, phải phân loại và thu gom chất thải theo đúng quy định, các cơ sở sản xuất kinh doanh phải lập kế hoạch quản lý chất thải rắn, báo cáo định kỳ về tình hình phát sinh chất thải. Bên cạnh

đó, Luật cũng khuyến khích việc sử dụng các sản phẩm thân thiện với môi trường thay thế sản phẩm nhựa sử dụng một lần và túi ni lông khó phân hủy, có yêu cầu thu gom, phân loại và xử lý chất thải nhựa nhằm tái chế và tái sử dụng.

- *Luật Tài nguyên nước* yêu cầu tổ chức, cá nhân sử dụng tài nguyên nước cho các mục đích giao thông đường thủy nội địa, giải trí, du lịch, nghỉ dưỡng không được gây ô nhiễm nguồn nước. (Khoản 3 Điều 27). Việc xây dựng khu du lịch, khu vui chơi giải trí phải tính đến khả năng chịu tải của nguồn nước mặt, khả năng đáp ứng của nguồn nước và không nằm trong phạm vi hành lang bảo vệ nguồn nước ở các đoạn sông bị sạt lở hoặc có nguy cơ sạt lở. (Khoản 1, Điều 32). Quy hoạch khu du lịch phải hạn chế việc chuyển đổi mục đích sử dụng rừng đặc dụng, rừng phòng hộ đầu nguồn, san lấp hồ, ao, đầm, phá và có giải pháp tích trữ, tiêu thoát nước mưa bảo đảm không gây ngập úng nhân tạo (Khoản 3, Điều 63).

- *Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2030*: Được phê duyệt tại Quyết định số 147/QĐ-TTg ngày 22/01/2020 của Thủ tướng Chính phủ đã nêu rõ quan điểm phát triển du lịch bền vững và bao trùm, trên nền tảng tăng trưởng xanh, tối đa hóa sự đóng góp của du lịch cho các mục tiêu phát triển bền vững của Liên Hợp Quốc; quản lý, sử dụng hiệu quả tài nguyên thiên nhiên, bảo vệ môi trường và đa dạng sinh học, chủ động thích ứng với BĐKH.

- *Bộ tiêu chí hướng dẫn bảo vệ môi trường đối với các cơ sở du lịch và dịch vụ tại các khu, điểm du lịch*: Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch đã ban hành bộ tiêu chí hướng dẫn bảo vệ môi trường đối với các cơ sở du lịch và dịch vụ tại các khu, điểm du lịch (Quyết định 1066/QĐ-BVHTTDL ngày 28/3/2018). Bộ tiêu chí bao gồm các tiêu chí bảo vệ môi trường phù hợp đối với từng đối tượng là cơ sở ăn uống, cơ sở bán hàng lưu niệm và cơ sở vui chơi giải trí (trong đó các tiêu chí liên quan nước thải và chất thải rắn).

- *Quy tắc ứng xử về bảo vệ môi trường trong hoạt động văn hóa, thể thao và du lịch*: Được ban hành theo Quyết định số 4216/QĐ-BVHTTDL ngày 25/12/2020 nhằm nâng cao nhận thức, định hướng hành vi ứng xử bảo vệ môi trường của các đối tượng có liên quan trong hoạt động văn hóa, thể thao và du lịch. Một số trong các quy tắc ứng xử bảo vệ môi trường của khách du lịch, khách tham quan, khán giả và cộng đồng dân cư tại địa điểm: Hạn chế mang theo hoặc sử dụng sản phẩm nhựa dùng một lần, túi ni lông khó phân hủy; tích cực sử dụng sản phẩm, công nghệ thân thiện với môi trường. Hướng ứng chính sách tiết kiệm điện, nước, hạn chế sử dụng chất tẩy rửa. Tham gia, hỗ trợ hoạt động bảo vệ môi trường do tổ chức, cá nhân quản lý địa điểm phát động.

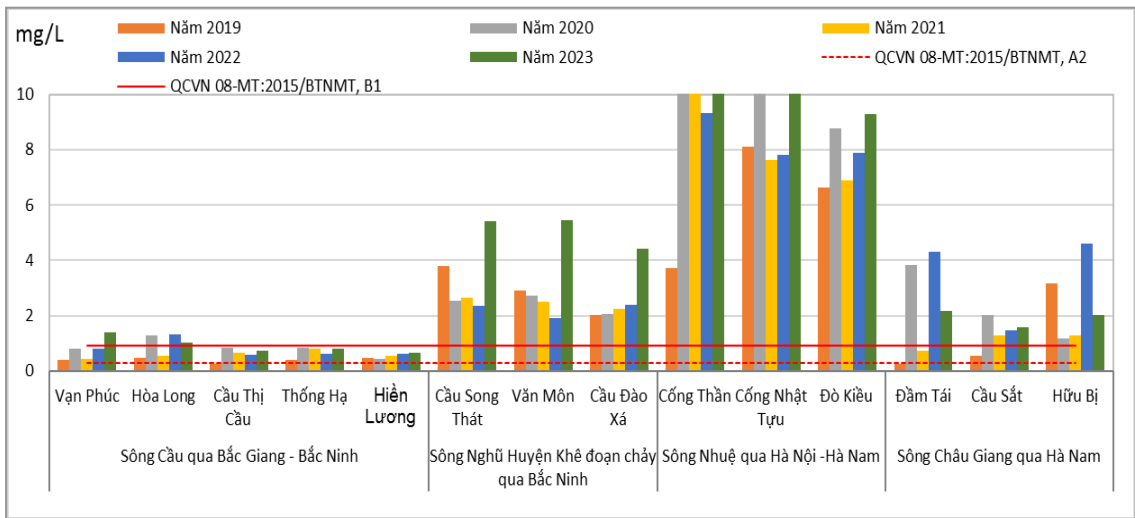
1.2. Thực trạng bảo vệ môi trường, cảnh quan lưu vực sông tại Việt Nam

1.2.1. Hiện trạng chất lượng môi trường, cảnh quan lưu vực sông

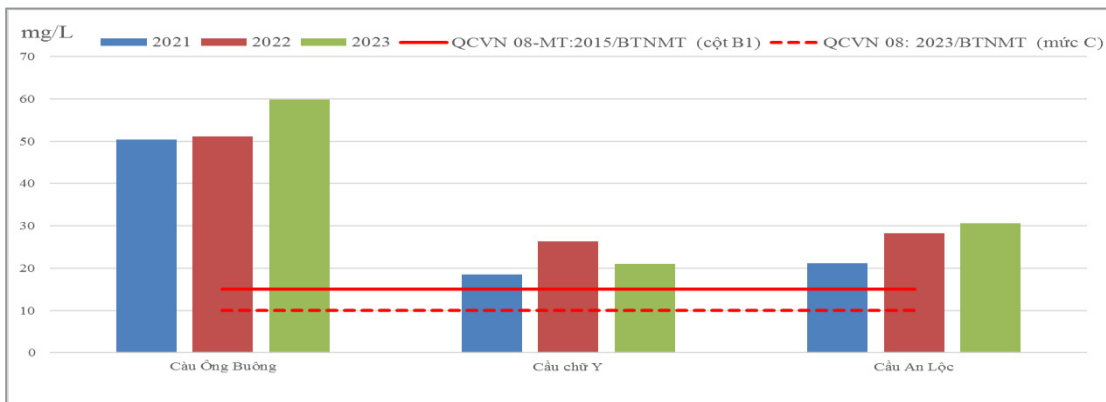
- Hiện trạng chất lượng nước các lưu vực sông lớn:

Hiện nay, chất lượng môi trường nước trên các lưu vực sông (LVS) lớn như LVS Hồng - Thái Bình, LVS Mã - Chu (miền Bắc); LVS Cả - La, LVS Hương, LVS Vu Gia- Thu Bồn (miền Trung) và LVS Đồng Nai, sông Thị Vải, sông Tiền (miền Nam) khá tốt, giá trị trung bình năm của các thông số tại một số vị trí quan trắc ít biến động qua các năm và không có nhiều biến động bất thường so với năm 2022, nước sông sử dụng được cho mục đích cấp nước sinh hoạt, nuôi trồng thủy sản, tưới tiêu và các mục đích tương đương khác. Tuy nhiên, tại khu vực trung và hạ lưu, nhất là đoạn sông chảy qua khu vực dân cư tập trung, có hoạt động nuôi trồng thủy sản hoặc có tàu thuyền qua lại, chất lượng nước sông bị suy giảm, điển hình như khu vực trạm thủy văn Hội Khách, điểm từ cầu Đỏ đến cầu Thuận Phước (sông Vu Gia), cầu Bà Rén, chợ bến cá Cẩm Hòa (sông Thu Bồn),... Tại các điểm nóng về ô nhiễm môi trường nước trên các sông, nhánh sông thuộc LVS Nhuệ - Đáy và LVS Cầu; hệ thống công trình thủy lợi Bắc Hưng Hải; điểm từ cầu Ông Bằng đến Cầu An Lộc trên sông Sài Gòn ô nhiễm vẫn diễn ra và chưa được kiểm soát triệt để.

Điểm ô nhiễm trên sông Nhuệ, đoạn qua thành phố Hà Nội và các sông nội thành Hà Nội (Tô Lịch, Kim Ngưu, Sét,...), giá trị trung bình năm của các thông số COD, BOD₅, NH₄⁺ NO₂⁻ tại một số điểm quan trắc liên tục từ năm 2019 đến 2023 đều vượt giới hạn cho phép của QCVN 08-MT:2015/BTNMT (cột B1) và QCVN 08-MT:2023/BTNMT (mức C) - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng nước mặt; nguyên nhân là do tiếp nhận lượng lớn nước thải sinh hoạt của thành phố Hà Nội qua sông Tô Lịch và nước thải của các làng nghề. Đối với đoạn sông Cầu chảy qua địa phận Bắc Ninh - Bắc Giang, sông ngũ huyện Khê, tình trạng ô nhiễm vẫn chưa được khắc phục triệt để; nguyên nhân do tiếp nhận nước thải của thành phố Thái Nguyên, thành phố Sông Công, các cơ sở sản xuất và làng nghề dọc Sông Cầu. Đoạn sông từ cầu Ông Bằng đến cầu An Lộc trên sông Sài Gòn ô nhiễm hữu cơ, dinh dưỡng gia tăng; trong đó, tại cầu Ông Bằng, các thông số NH₄⁺, BOD₅ cao gấp 2,4 và 4 lần so với QCVN 08-MT:2015/BTNMT (cột B1). Theo kết quả quan trắc của địa phương, tại các vị trí quan trắc có một hoặc nhiều thông số ô nhiễm hữu cơ, chất dinh dưỡng, vi sinh vượt giới hạn cho phép của QCVN 08-MT:2015/BTNMT (cột B1) và QCVN 08-MT:2023/BTNMT (mức C) [11].



Hình 1. Diễn biến giá trị thông số Amoni tại một số điểm nóng ô nhiễm trên LVS Cầu, LVS Nhuệ - Đáy



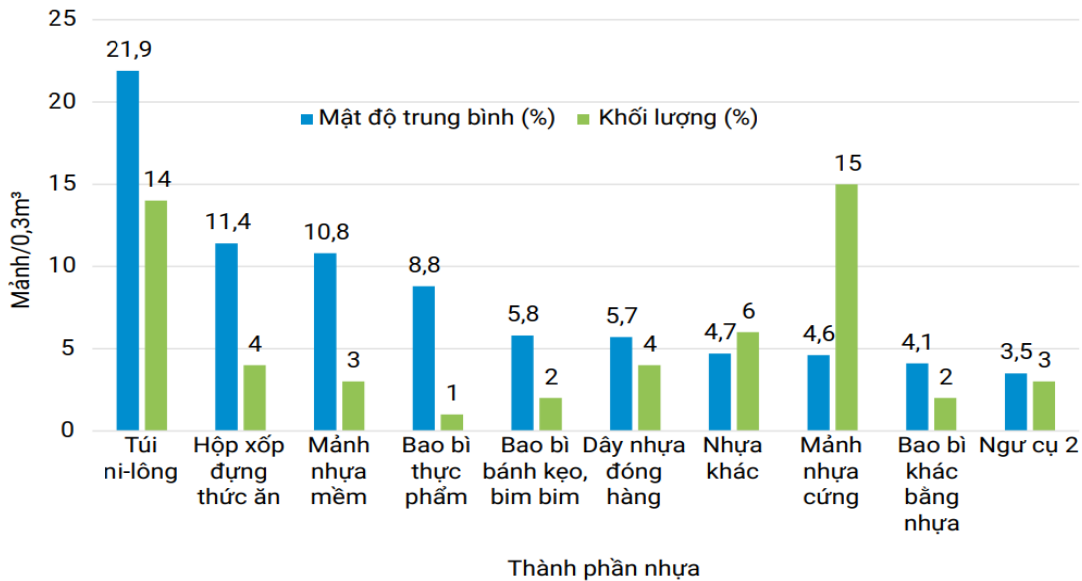
Hình 2. Giá trị BOD5 trên sông Sài Gòn đoạn từ cầu Ông Bằng đến cầu An Lộc giai đoạn 2021 - 2023

(Nguồn: Chính phủ, 2024, [11])

- Vấn đề ô nhiễm do rác thải nhựa:

Theo Báo cáo Tình hình phát sinh chất thải nhựa năm 2022, nhựa được sản xuất ở Việt Nam bắt đầu từ năm 1959, nhưng đã phát triển nhanh chóng và trở thành ngành sản xuất có đóng góp lớn trong kim ngạch xuất khẩu. Hiện nay, cả nước có hơn 3.300 doanh nghiệp đang hoạt động trong lĩnh vực sản xuất nhựa. Ngành nhựa phát triển mạnh trên cả bốn mảng sản phẩm nhựa bao bì, nhựa dân dụng, nhựa xây dựng và nhựa kỹ thuật. CTN phát sinh ra môi trường chủ yếu từ nguồn CTRSH với tỉ lệ thành phần nhựa trung bình theo ước tính là 12%. Khối lượng CTN phát sinh từ CTRSH năm 2021 tại Việt Nam là 8.021 tấn/ngày, tương đương với khoảng 2,93 triệu tấn/năm. Khối lượng CTN có xu thế gia tăng trong những năm gần đây (xấp xỉ 2,7 triệu tấn vào năm 2018; 2,83 triệu tấn vào năm 2019;

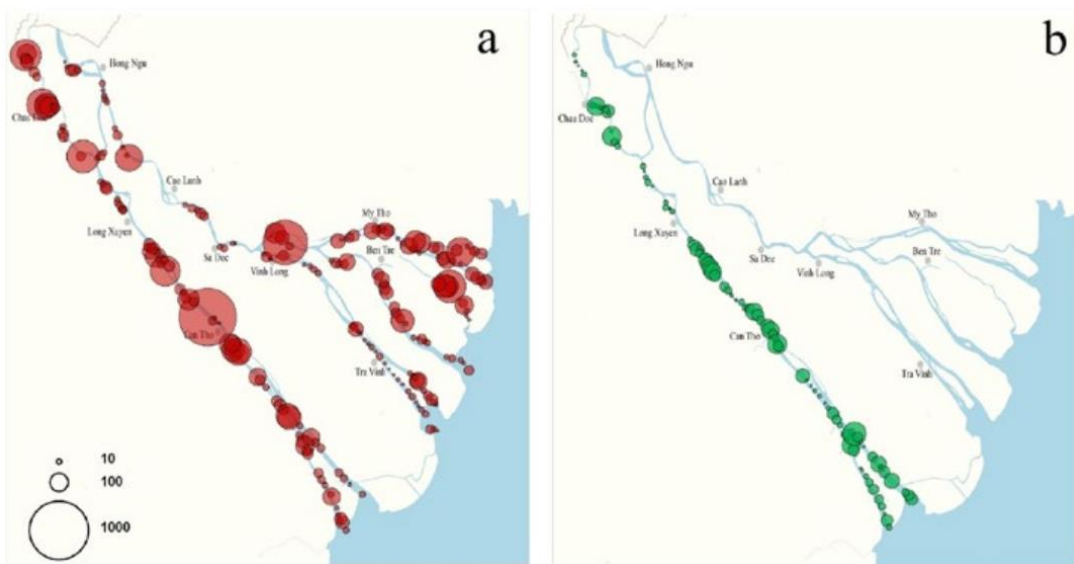
khoảng 2,93 triệu tấn vào năm 2021). Trong năm 2021, tổng khối lượng CTN được phân loại cho tái chế là 0,79 triệu tấn/năm từ nguồn thu gom chính thức và khoảng 0,11 triệu tấn/năm từ nguồn không được thu gom chính thức. Khối lượng nhựa được đưa vào tái chế xấp xỉ 0,78 triệu tấn/năm. Tổng khối lượng CTN không thể tái chế từ nguồn thu gom và thất thoát từ quá trình tái chế được chôn lấp hoặc xử lý phù hợp (đốt, phát điện,...) là 1,81 triệu tấn/năm.



Khối lượng CTN phát sinh ra môi trường không được quản lý phù hợp sẽ có nguy cơ cao thất thoát vào các thủy vực như sông ngòi, đầm, hồ và biển. Tổng khối lượng CTN ước tính đi vào môi trường các thủy vực (sông, suối, ao hồ, biển,...) là khoảng 0,07 triệu tấn/năm. Khối lượng CTN tích lũy trong các thủy vực ở Việt Nam ngày càng lớn, gây ô nhiễm môi trường nước và trầm tích của các thủy vực. Nghiên cứu của World Bank đã khảo sát 24 địa điểm thuộc 5 lưu vực sông chính ở Việt Nam gồm: Sông Hồng, các sông miền Trung, sông Đồng Nai - Sài Gòn, sông Mê Công, các sông ở Phú Quốc. Kết quả nghiên cứu đã xác định được 10 loại nhựa phổ biến nhất ở các địa điểm ven sông chiếm từ 82% (sông Mê Công) đến 93% (sông Hồng) trong tổng số lượng CTN, bao gồm: túi ni-lông, hộp xốp đựng thức ăn, mảnh nhựa mềm, bao bì thực phẩm, dây nhựa đóng hàng, mảnh nhựa cứng, bao bì khác bằng nhựa, ngư cụ, nhựa khác. Thành phần CTN dùng một lần thường lớn hơn các loại CTN khác, cao nhất ở Tp. Cần Thơ (25 mảnh/0,3m³), tỉnh Lào Cai (23 mảnh/0,3m³) và Tp. Hồ Chí Minh (22 mảnh/0,3m³) CTN tại các điểm ven sông sẽ thất thoát trực tiếp xuống mặt nước, theo dòng nước di chuyển đến các khu vực tại hạ lưu. Quan trắc CTN trong môi trường nước mặt tại một số dòng sông cho thấy thành phần nhựa gồm bao bì đựng thực phẩm, nắp cốc, nắp nhựa nhỏ, túi nhựa LDPE; bao bì và chai nhựa PET. Các kết

qua phân tích này cho thấy có sự tương quan giữa các thành phần CTN ở vị trí ven sông với nhựa trong môi trường nước mặt. Do tỉ trọng nhẹ của các loại nhựa hộp đựng thực phẩm, nhựa LDPE, bao bì và chai nhựa PET nên chúng sẽ được vận chuyển theo dòng chảy đi xa hơn [12].

Khối lượng CTN gia tăng ở các dòng sông gây nên tình trạng ô nhiễm nhựa phổ biến. Hiện tượng CTN trôi nổi trên mặt nước được ghi nhận ở hầu hết các con sông. Trong số đó, các con sông chảy qua khu vực đô thị như sông Sài Gòn, sông Đồng Nai, sông Hồng, Sông Hậu, Sông Tiền có nguy cơ ô nhiễm cao bởi CTN. Khối lượng CTN trong dòng sông sẽ gây cản trở dòng chảy, cản trở sự di chuyển của các loài thủy sinh và gây mất mỹ quan, giảm sự hấp dẫn của các điểm đến du lịch. Mặt khác, các chất ô nhiễm như kim loại nặng, hợp chất hữu cơ khó phân hủy có nguy cơ bị rò rỉ từ CTN vào môi trường nước và trầm tích, góp phần gây ô nhiễm môi trường. Lượng rác nhựa trên bề mặt nước sông gia tăng cũng sẽ làm tăng khối lượng nhựa lắng đọng xuống trầm tích đáy. Ghi nhận tại hệ thống Sông Tiền và Sông Hậu cho thấy bình quân 100 m² đáy sông có từ 0,7 - 932 g CTN. Khối lượng CTN lớn ở đáy sông được ghi nhận tại đoạn sông gần thành phố Cần Thơ và Vĩnh Long. Khối lượng CTN trong mùa khô cao hơn so với mùa lũ [12].



Hình 4. Khối lượng CTN ở đáy Sông Tiền và Sông Hậu trong mùa khô (a) và mùa lũ (b)

- Vấn đề sạt lở bờ sông:

Sạt lở bờ sông là một vấn đề nghiêm trọng tại Việt Nam, đặc biệt là ở khu vực Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL). Vấn đề này gây ra nhiều tác động tiêu cực đến đời sống, kinh tế và môi trường. Theo thống kê của Cục Quản lý đê điều và phòng chống thiên tai (Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn), năm 2023 có tới 13 tỉnh,

thành phố khu vực ĐBSCL bị sạt lở. 558 vị trí sạt lở bờ sông dài hơn 740 km. Trong đó có 81 vị trí sạt lở đặc biệt nguy hiểm và 137 vị trí sạt lở nguy hiểm.¹ Có nhiều nguyên nhân ảnh hưởng đến hiện trạng sạt lở như do địa chất, hình thái sông, chế độ thủy lực, chế độ phù sa bùn cát, khai thác cát, giao thông thủy, xây dựng hạ tầng. Tuy nhiên, sự gia tăng hiện tượng sạt lở ở ĐBSCL trong thập niên vừa qua là do tác động của 2 yếu tố chính, một là sự tích trữ nước của các hồ chứa ở dòng chính sông Mekong dẫn đến sự thiếu hụt phù sa bùn cát và hai là sự khai thác cát không được kiểm soát chặt chẽ đã làm sự thiếu hụt phù sa bùn cát thêm trầm trọng, do đó sự sạt lở bờ sông càng gia tăng [15].

1.1.2. Thực trạng công tác quản lý môi trường LVS

a) Tổ chức quản lý BVMT LVS

Trước năm 2020, để triển khai thực hiện các Đề án BVMT LVS, Ủy ban BVMT LVS Cầu; Nhuệ - sông Đáy; sông Đồng Nai đã được thành lập. Đến hết năm 2020, Ủy ban BVMT LVS Cầu đã trải qua 5 nhiệm kỳ, sông Nhuệ -Đáy là 6 nhiệm kỳ, sông Đồng Nai là 6 nhiệm kỳ [13]. Các tổ chức quản lý LVS liên vùng, liên tỉnh đã được thành lập và hoạt động như Ủy ban BVMT LVS (nay đã giải thể), tuy nhiên, hiệu quả hoạt động còn rất hạn chế do thiếu các cơ chế điều tiết nguồn lực phù hợp.

Sau khi các Đề án BVMT LVS kết thúc năm 2020, công tác BVMT LVS tiếp tục được triển khai thực hiện theo quy định của Luật BVMT 2020.

Luật Tài nguyên nước quy định Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về tài nguyên nước và giao Bộ Tài nguyên và Môi trường chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về quản lý, bảo vệ, điều hòa, phân phối, phục hồi, phát triển, khai thác, sử dụng tài nguyên nước trên phạm vi cả nước (Điều 79).

Các Bộ, cơ quan ngang Bộ có liên quan, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm phối hợp với Bộ Tài nguyên và Môi trường thực hiện quản lý nhà nước về tài nguyên nước nhằm bảo đảm an ninh nguồn nước và thực hiện nhiệm vụ khác theo quy định của Luật. Cụ thể:

Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Thực hiện quản lý nhà nước về quy hoạch, xây dựng, vận hành các công trình, hệ thống công trình thủy lợi, công trình cấp nước nông thôn và bảo đảm về an toàn đập, hồ chứa thủy lợi thuộc phạm vi quản lý theo các quy định về khai thác, sử dụng tài nguyên nước; cung cấp thông tin, số liệu để xây dựng kịch bản nguồn nước.

¹ <https://nhandan.vn/de-phat-trien-ben-vung-dong-bang-song-cuu-long-post813733.html>

Bộ Công Thương thực hiện quản lý nhà nước về quy hoạch, xây dựng, vận hành các công trình khai thác, sử dụng nước và bảo đảm an toàn đập, hồ chứa thủy điện thuộc phạm vi quản lý theo các quy định về khai thác, sử dụng tài nguyên nước; cung cấp thông tin, số liệu để xây dựng kịch bản nguồn nước.

Bộ Xây dựng thực hiện quản lý nhà nước về quy hoạch, xây dựng, vận hành các công trình cấp, thoát nước đô thị, các khu dân cư nông thôn tập trung và khu chức năng thuộc phạm vi quản lý theo các quy định về khai thác, sử dụng tài nguyên nước; cung cấp thông tin, số liệu để xây dựng kịch bản nguồn nước.

Bộ Ngoại giao phối hợp với Bộ Tài nguyên và Môi trường, các Bộ, cơ quan ngang Bộ, địa phương liên quan tham gia ký kết, thực hiện các điều ước quốc tế, thỏa thuận quốc tế liên quan đến tài nguyên nước; tham gia thực hiện hợp tác quốc tế với các nước, các tổ chức nước ngoài trong lĩnh vực tài nguyên nước.

Bộ Quốc phòng tổ chức thực hiện xây dựng, tổ chức lực lượng, phương tiện tham gia ứng phó, khắc phục sự cố ô nhiễm, suy thoái nguồn nước, sự cố mất an toàn đập, hồ chứa, ứng phó với sự cố, thảm họa, tìm kiếm cứu nạn liên quan đến nước theo quy định của pháp luật về phòng thủ dân sự, pháp luật về tình trạng khẩn cấp và pháp luật có liên quan; phối hợp với Bộ Tài nguyên và Môi trường tổ chức, quản lý, vận hành hệ thống quan trắc nguồn nước xuyên biên giới.

Bộ Công an có trách nhiệm xây dựng, tổ chức thực hiện phương án bảo vệ công trình cấp nước sinh hoạt đặc biệt quan trọng; phòng ngừa, phát hiện, đấu tranh với các hành vi vi phạm pháp luật về tài nguyên nước; phối hợp, tổ chức lực lượng, phương tiện ứng phó sự cố, thảm họa liên quan đến nước; bảo đảm an ninh chính trị, trật tự, an toàn xã hội trên địa bàn, khu vực xảy ra sự cố, thảm họa liên quan đến nước theo quy định của pháp luật.

Ở cấp địa phương, Ủy ban nhân dân các cấp (tỉnh, huyện, xã) trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình ban hành, thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý tài nguyên nước; phổ biến, tuyên truyền, truyền thông về tài nguyên nước nhằm nâng cao nhận thức về bảo vệ tài nguyên nước, khai thác, sử dụng nước tiết kiệm, hiệu quả; kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về tài nguyên nước trên địa bàn; thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về tài nguyên nước theo phân cấp;...

b) Kết quả quản lý môi trường sông

- Việc xử lý nước thải sinh hoạt đô thị; làng nghề; KCN, CCN:

Đến hết năm 2023, toàn quốc có 902 đô thị (tăng 14 đô thị so với năm 2022). Tỷ lệ nước thải sinh hoạt được thu gom xử lý đạt khoảng 17%, tăng 02% so với năm

2022. Tỷ lệ KCN có công trình xử lý nước thải tập trung đạt 92%, tăng 01% so với năm 2022; 214/706 CCN có hệ thống xử lý nước thải đi vào hoạt động (đạt tỷ lệ 30,3%, tăng 5,9% so với năm 2022). Đối với các KCN còn lại, các doanh nghiệp, cơ sở sản xuất trong KCN đã tự đầu tư hệ thống xử lý nước thải đạt QCVN trước khi xả ra môi trường [11]

Trong năm 2023, tiếp tục triển khai việc khắc phục ô nhiễm và cải thiện môi trường làng nghề tại 47 làng nghề gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng tại Chương trình mục tiêu quốc gia khắc phục ô nhiễm và cải thiện môi trường giai đoạn 2012 - 2015 và tiếp tục xử lý ô nhiễm tại 57 làng nghề ô nhiễm môi trường nghiêm trọng theo Danh mục do Bộ Tài nguyên và Môi trường xác định. Đến nay có 11/47 làng nghề gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng đã hoàn thành các biện pháp khắc phục ô nhiễm hoặc tự thu hẹp quy mô, chuyển đổi ngành nghề sản xuất, chấm dứt hoạt động và về cơ bản không còn ô nhiễm; 23/47 làng nghề đang triển khai các biện pháp khắc phục ô nhiễm [11].

- Việc đầu tư kè bờ, cải tạo sông, kênh:

Các dự án đầu tư vào việc xây dựng bờ kè và cải tạo sông kênh tại Việt Nam nhằm cải thiện môi trường và chống ngập lụt đã được thực hiện. Một ví dụ điển hình là dự án cải tạo kênh Tham Lương - Bến Cát - rạch Nước Lên tại TP.HCM. Dự án này có tổng mức đầu tư khoảng 8.200 tỉ đồng, bao gồm các hạng mục như xây dựng bờ kè dài hơn 32,7 km, nạo vét toàn tuyến kênh, và xây dựng 12 bến thuyền.

- Việc ngăn chặn, thu gom rác thải, RTN trên sông:

Có nhiều dự án và sáng kiến đã và đang được triển khai để giải quyết vấn đề này tại Việt Nam. Một ví dụ điển hình là dự án hợp tác giữa Coca-Cola và tổ chức The Ocean Cleanup. Hệ thống làm sạch sông ngòi Interceptor 003 lần đầu tiên được đưa vào hoạt động trên sông Cần Thơ vào tháng 12 năm 2021 và được vận hành bởi Sở Tài nguyên và Môi trường (Sở TN&MT) Thành phố Cần Thơ. Nằm ở hạ lưu khu vực chợ nổi Cần Thơ, hệ thống Interceptor đã thu gom ước tính khoảng 120 tấn rác thải trong năm đầu tiên đưa vào hoạt động.¹ Tháng 6/2024, Sở Tài nguyên và Môi trường thành phố Cần Thơ phối hợp cùng Tổ chức Clear Rivers, một tổ chức phi lợi nhuận Hà Lan đã khởi động Dự án thí điểm cải thiện việc thu gom rác thải nhựa đại dương bằng bẫy rác và thiết lập hệ thống tái chế địa phương trên địa bàn thành phố. Mục tiêu của Dự án là tìm cách tiếp cận lâu bền và hiệu quả bằng cách

¹ <https://www.coca-cola.com/vn/vi/media-center/su-kien-chong-o-nhiem-rac-thai-nhua-tai-can-tho-coca-cola-ocean-cleanup>

thu hồi rác thải trên sông, khám phá tiềm năng tái chế và sự tham gia của cộng đồng địa phương.¹

- *Việc phòng chống sạt lở bờ sông*: Sạt lở bờ sông, bờ biển đã và đang ảnh hưởng lớn tới đời sống và hoạt động sản xuất của người dân. Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Đề án phòng chống sạt lở bờ sông, bờ biển đến năm 2030 nhằm chủ động quản lý, phòng, chống sạt lở bờ sông, bờ biển tạo điều kiện ổn định và phát triển kinh tế - xã hội khu vực ven sông, ven biển, góp phần bảo đảm an ninh, quốc phòng. Theo đó, Đề án đã đưa ra các nhiệm vụ, giải pháp cụ thể, nguồn lực thực hiện Đề án.

1.3. Đánh giá chung

- Về chính sách, pháp luật

Cho đến nay, hệ thống pháp luật về quản lý tài nguyên sông nước, BVMT nói chung, BVMT trong hoạt động du lịch nói riêng đã hình thành khá đầy đủ, quy định rõ ràng vai trò quản lý từ cấp Trung ương đến địa phương.

Tuy nhiên, sự phát triển của sản phẩm du lịch đường sông vẫn chưa được hình thành rõ nét, chủ yếu phát triển cục bộ. Do đó, hệ thống chính sách về BVMT và cảnh quan đường sông cho phát triển du lịch vẫn chưa có quy định cụ thể. Các quy định hiện tại chỉ được áp dụng cho quản lý đường sông, quản lý lưu vực sông nói chung. Đối với các hoạt động phát triển du lịch, cần có quy định rõ ràng hơn về việc lập quy hoạch, phân vùng cũng như đánh giá ảnh hưởng tới môi trường cũng như cảnh quan khu vực sông.

- Về triển khai thực hiện

Nhìn chung, cả nước đã chủ động hơn trong kiểm soát chặt chẽ các nguồn thải lớn (KCN, CCN, làng nghề, dự án, cơ sở sản xuất kinh doanh dịch vụ lớn...). Duy trì phương thức kết hợp giữa Trung ương, địa phương trong phòng ngừa, kiểm soát, giám sát ô nhiễm. Hoạt động đầu tư lắp đặt thiết bị quan trắc nước thải tự động, liên tục truyền số liệu trực tiếp về cơ quan quản lý nhà nước về BVMT đã được các địa phương, tổ chức quan tâm, đầu tư mạnh mẽ. Bên cạnh đó, nhiều giải pháp đồng bộ về quản lý chất thải đã được triển khai, tái chế, tái sử dụng rác thải thay cho chôn lấp, giảm thiểu rác thải nhựa cũng từng bước được thực hiện. Ô nhiễm nước mặt chỉ xuất hiện chủ yếu ở khu vực hạ lưu, nơi đi qua các khu đô thị lớn, khu vực có hoạt động sản xuất công nghiệp phát triển, làng nghề.

¹ https://thanhuycanθο.vn/tin-tuc-su-kien/xa-hoi-phap-luat/ndid/9630/key/khoi_dong_du_an_thi_diem_thu_gom_rac_thai_nhua_bang_bay_rac_tai_can_tho

Mặc dù vậy, vẫn còn những tồn tại và hạn chế trong công tác triển khai các hoạt động về bảo vệ cảnh quan tài nguyên sông nước, BVMT nói chung, BVMT trong du lịch nói riêng cần tập trung giải quyết, xử lý. Nước thải sinh hoạt, nước thải từ các làng nghề phát sinh ngày càng lớn trong khi hạ tầng thu gom, xử lý chưa đáp ứng yêu cầu. Cả nước mới có 30,3% CCN và 16,1% làng nghề đầu tư xây dựng hệ thống xử lý nước thải tập trung. Tổng lượng nước thải sinh hoạt được thu gom, xử lý tại các đô thị còn thấp, đạt khoảng 17%; hầu hết các khu dân cư nông thôn chưa có hệ thống thu gom và xử lý nước thải sinh hoạt tập trung. Đây cũng là một trong những nguyên nhân khiến ô nhiễm môi trường một số LVS trong thời gian qua bị ô nhiễm nặng và còn diễn biến phức tạp. Yêu cầu đầu tư xử lý nước thải sinh hoạt đặt ra cấp bách trong khi nguồn vốn còn hạn chế, các chính sách xã hội hóa chưa hiệu quả.

Hệ thống giao thông đường thủy được đầu tư phát triển, mở rộng, nâng cấp nhưng khả năng đáp ứng đối với du lịch vẫn còn hạn chế, đặc biệt là phát triển du lịch đường sông. Phương tiện vận chuyển, việc bảo đảm an toàn giao thông đường thủy vẫn còn yếu nên chưa đáp ứng được yêu cầu vận chuyển khách du lịch.

Thiên tai và các hiện tượng thời tiết cực đoan gia tăng đã gây ảnh hưởng đến các hoạt động phát triển du lịch, tác động xấu đến tài nguyên du lịch. Hiện tượng nóng lên toàn cầu gây ra những biến đổi hoàn lưu khí quyển và đại dương, đặc biệt là hoàn lưu gió mùa và hoàn lưu nhiệt - muối dẫn đến những biến động về nhiệt độ, lượng mưa và các hiện tượng thời tiết. Nhiệt độ gia tăng và nắng gắt, khô hạn đã gây ảnh hưởng tới mực nước của các con sông, lòng hồ, khe suối,... vốn được dùng để khai thác du lịch đường sông, hoặc những con suối đẹp không có nước chảy làm mất đi cảnh quan du lịch.

2. Đề xuất một số giải pháp bảo vệ môi trường, cảnh quan phục vụ phát triển du lịch đường sông tại Việt Nam

- Tiếp tục nghiên cứu, rà soát, chỉnh sửa, ban hành các văn bản nhằm hoàn thiện hệ thống quy định pháp luật để phù hợp với tình hình thực tiễn và đáp ứng yêu cầu quản lý trong thời gian tới. Rà soát, đánh giá và ban hành các chiến lược, quy hoạch, kế hoạch cho phù hợp với các quy định trong giai đoạn mới (Kế hoạch quản lý chất lượng môi trường nước mặt đối với sông, hồ liên tỉnh có vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội, BVMT; Kế hoạch xử lý, cải tạo và phục hồi khu vực ô nhiễm môi trường đất đặc biệt nghiêm trọng). Xây dựng và thực hiện Đề án tổng thể về BVMT các lưu vực sông; Kế hoạch quản lý chất lượng môi trường nước mặt đối với các sông, hồ; chú trọng BVMT LVS, đặc biệt là các LVS Nhuệ - Đáy, sông Cầu, sông Mã, sông Vũ Gia - Thu Bồn và sông Đồng Nai.

- Kiểm soát ô nhiễm môi trường từ các cơ sở sản xuất, kinh doanh, dịch vụ thông qua giấy phép môi trường dựa trên kết quả đánh giá tác động môi trường, quy hoạch BVMT, khả năng chịu tải môi trường và quy chuẩn kỹ thuật môi trường.

- Chủ động kiểm soát các nguồn thải lớn, cơ sở có nguy cơ gây ô nhiễm môi trường cao; ngăn chặn các tác động xấu đối với môi trường: Tập trung kiểm soát chặt chẽ về môi trường đối với các KCN, CCN, làng nghề; yêu cầu chủ đầu tư các KCN, CCN xây dựng, vận hành hệ thống xử lý nước thải tập trung. Lập và thực hiện phương án, tổ chức tự quản và xây dựng hạ tầng BVMT ở các làng nghề. Tăng cường kiểm soát hoạt động BVMT của các cơ sở, hộ gia đình sản xuất trong các làng nghề.

- Khắc phục ô nhiễm, suy thoái môi trường; duy trì, cải thiện chất lượng môi trường: Tăng cường hệ thống thu gom, xử lý nước thải của các khu đô thị, khu dân cư nông thôn tập trung, cơ sở sản xuất kinh doanh, dịch vụ, sản xuất tiểu thủ công nghiệp, làng nghề. Thực hiện các dự án xử lý nước thải, khôi phục lại các đoạn sông, kênh, rạch đã bị ô nhiễm nghiêm trọng. Đánh giá sức chịu tải, lập phân vùng và hạn ngạch xả nước thải vào môi trường nước mặt; thực hiện các biện pháp giảm thiểu các nguồn thải gây ô nhiễm, phục hồi môi trường các sông hồ. Đầu tư xây dựng các công trình điều tiết dòng chảy nhằm góp phần giảm thiểu ô nhiễm môi trường nước.

- Hướng dẫn các mô hình xử lý CTR sinh hoạt tại đô thị và nông thôn, trước mắt đề xuất giải pháp xử lý CTR sinh hoạt tại các thành phố lớn trực thuộc Trung ương và các đô thị đặc biệt. Giảm sử dụng túi ni-lông và sản phẩm nhựa dùng một lần; tăng cường thu gom và tái chế CTN đảm bảo các công tác BVMT, tránh ô nhiễm thứ phát.

- Đẩy mạnh tuyên truyền, giáo dục, nâng cao nhận thức, thúc đẩy các mô hình, điển hình về BVMT: Thực hiện chương trình truyền thông mạnh mẽ để tạo thành phong trào rộng lớn trong toàn dân, trong khách du lịch, nhất là trong phân loại CTRSH tại nguồn, hạn chế sử dụng nhựa, túi nilon khó phân hủy, sử dụng một lần.

- Phát triển du lịch xanh, khuyến khích các mô hình du lịch đường sông gắn với hoạt động bảo vệ môi trường. Tổ chức, khai thác sự kiện du lịch nhằm đa dạng hóa sản phẩm du lịch đường sông, không gian diễn ra sự kiện được tận dụng không chỉ ven bờ sông mà còn có các hoạt động trên sông, nguyên tắc hàng đầu của các sự kiện là phải tôn trọng những tài nguyên tự nhiên và các giá trị nhân văn. Phát triển các sản phẩm hợp tác quốc tế và các chuỗi sản phẩm mạnh tạo động lực thúc đẩy phát triển sản phẩm du lịch đường sông. Đẩy mạnh phát triển sản phẩm hợp tác với các nước trong khu vực như các nước tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS... với các sản phẩm du lịch đường sông Mê Kông, du lịch cộng đồng, du lịch sinh thái, du lịch văn hóa, du lịch ẩm thực, du lịch lễ hội... Khuyến khích sử dụng các phương

tiện du lịch sử dụng nguồn năng lượng thân thiện với môi trường, năng lượng tái tạo hoặc có hệ thống xử lý nước thải và rác thải hiệu quả.

- Phòng chống sạt lở và xây dựng bờ kè là những giải pháp quan trọng để bảo vệ môi trường và phát triển du lịch đường sông bền vững. Có thể xem xét đến một số giải pháp công trình và phi công trình trong công tác bảo vệ cảnh quan bờ sông, phòng chống sạt lở, hướng tới du lịch bền vững.

Giải pháp công trình: Xây dựng bờ kè kiên cố như sử dụng giải pháp bờ kè cứng: Sử dụng bê tông, đá, hoặc vật liệu xây dựng chắc chắn để xây dựng bờ kè kiên cố, ngăn chặn sạt lở và bảo vệ bờ sông hay bờ kè mềm bằng cách sử dụng các vật liệu tự nhiên như cây cỏ, rễ cây hoặc các loại vật liệu sinh học khác để xây dựng bờ kè mềm, tạo cảnh quan xanh và giảm tác động môi trường. Xây dựng hệ thống thoát nước, bao gồm hệ thống thoát nước mưa và nước ngầm hiệu quả để giảm tải nước mưa lên bờ sông, ngăn ngừa xói mòn và sạt lở. Gia cố và cải tạo bờ sông: Sử dụng các biện pháp gia cố như trồng cây, đắp đất, và sử dụng lưới thép để gia cố bờ sông, ngăn ngừa sạt lở. Thực hiện các dự án cải tạo bờ sông để tăng cường khả năng chịu lực và ổn định của bờ sông.

Giải pháp phi công trình: Xây dựng và lắp đặt các hệ thống quản lý và giám sát sạt lở bờ sông từ xa như cảm biến, vệ tinh, và UAV để theo dõi và cảnh báo kịp thời. Thực hiện đầy đủ các đánh giá tác động môi trường (ĐTM), đặc biệt với các dự án xây dựng gần bờ sông để xác định và giảm thiểu tác động tiêu cực. Quy hoạch và quản lý tổng hợp: Quy hoạch sử dụng đất hợp lý, tránh xây dựng các công trình lớn, nặng gần bờ sông; kiểm soát chặt chẽ hoạt động khai thác cát, sỏi lòng sông để tránh làm mất cân bằng dòng chảy và gây sạt lở. Nâng cao nhận thức cộng đồng thông qua các chương trình giáo dục và truyền thông: Tổ chức các chương trình giáo dục và truyền thông để nâng cao nhận thức của cộng đồng về nguy cơ sạt lở và các biện pháp phòng ngừa. Ứng dụng công nghệ mới như các giải pháp công nghệ sinh học như trồng cây cỏ đặc biệt có rễ mạnh, sử dụng các loại vật liệu sinh học để bảo vệ bờ sông; Sử dụng hệ thống GIS (Hệ thống thông tin địa lý) và công nghệ mô phỏng để theo dõi và dự báo tình hình sạt lở, hỗ trợ quyết định quản lý.

Việc thực hiện các giải pháp này đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp du lịch, cộng đồng địa phương và các tổ chức quốc tế. Điều này không chỉ giúp bảo vệ bờ sông khỏi sạt lở mà còn tạo điều kiện cho phát triển du lịch đường sông bền vững.

Tài liệu tham khảo

1. Tổng cục Du lịch (Bộ VHTTDL), Báo cáo tổng hợp Quy hoạch hệ thống du lịch, thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045
2. Quyết định 509/QĐ-TTg ngày 13/6/2024 phê duyệt Quy hoạch hệ thống du lịch thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045
3. Quyết định 142/QĐ-TTg Phê duyệt Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2030
4. Báo Thừa Thiên Huế, Du lịch đường sông: Hướng phát triển cho du lịch
5. Quyết định số 50/QĐ-TTg ngày 06/02/2023 Phê duyệt Quy hoạch tổng hợp khu vực sông Hồng - Thái Bình thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050
6. Quyết định số 174/QĐ-TTg ngày 06/03/2023 Phê duyệt Quy hoạch tổng hợp lưu vực sông Cửu Long thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050
7. Công văn số 1068/BTNMT-KSON ngày 24/02/2023 của Bộ TN&MT hướng dẫn kỹ thuật về lập kế hoạch quản lý chất lượng môi trường nước mặt theo quy định của Luật Bảo vệ môi trường
8. Bộ TNMT (2021), Báo cáo HTMT Quốc gia, giai đoạn 2016-2020
9. Bộ NNPTNT, Báo cáo tổng kết công tác chỉ đạo, điều hành phòng, chống hạn hán, thiếu nước, xâm nhập mặn, bảo đảm nguồn nước phục vụ sản xuất nông nghiệp, dân sinh khu vực ĐBSCL mùa khô năm 2019 - 2020.
10. Quyết định 957/QĐ-TTg ngày 06/7/2020 Phê duyệt Đề án phòng, chống sạt lở bờ sông, bờ biển đến năm 2030
11. Chính phủ (2024), Báo cáo về Công tác bảo vệ môi trường năm 2023
12. WWF-Việt Nam (2023), Báo cáo Tình hình phát sinh chất thải nhựa năm 2022
13. Bộ TNMT (2021), Báo cáo Tổng kết, đánh giá kết quả triển khai Đề án tổng thể bảo vệ môi trường lưu vực sông Cầu giai đoạn 2006 - 2020, sông Nhuệ - sông Đáy giai đoạn 2008 - 2020, hệ thống sông Đồng Nai giai đoạn 2008 - 2020 và đề xuất định hướng quản lý môi trường lưu vực sông trong giai đoạn tiếp theo
14. Bộ TNMT (2022), Báo cáo Tài nguyên nước quốc gia giai đoạn 2016-2021
15. Huỳnh Công Hoài, Nguyễn Thị Bảy, Đào Nguyên Khôi, Trà Nguyễn Quỳnh Nga (2019), Phân tích nguyên nhân gây gia tăng xói lở bờ sông ở đồng bằng sông Cửu Long. Tạp chí Khí tượng Thủy văn, 703, 42-50.

GIẢI PHÁP ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG Ở VIỆT NAM

TS. Trần Diễm Hằng - ThS. Trương Thị Vân Anh

Khoa Du lịch, Trường Đại học Hòa Bình

Email liên hệ: tdhang@daihochoabinh.edu.vn

Tóm tắt

Du lịch đường sông là loại hình du lịch có nhiều ưu điểm, gần gũi thiên nhiên và mang lại nhiều trải nghiệm độc đáo cho du khách. Việt Nam với hệ thống sông ngòi dày đặc, sở hữu tiềm năng vô cùng lớn để phát triển du lịch đường sông. Bài viết tổng hợp kinh nghiệm từ các nước châu Âu như Pháp, Đức; các nước châu Á như Thái Lan, Trung Quốc. Từ đó, nhóm tác giả đề xuất các nhóm giải pháp toàn diện như: phát triển hạ tầng đồng bộ, đa dạng hóa sản phẩm du lịch đường sông, đào tạo nguồn nhân lực chất lượng phục vụ du lịch đường sông, tăng cường quảng bá du lịch đường sông, chú trọng bảo vệ môi trường và đẩy mạnh thu hút đầu tư vào lĩnh vực du lịch sông.

Từ khóa: Du lịch, du lịch đường sông, đầu tư du lịch đường sông.

1. Tổng quan về du lịch đường sông

1.1. Khái niệm du lịch đường sông

Du lịch đường sông là một hình thức du lịch mà phương tiện di chuyển chính là các loại tàu thuyền trên sông, hồ, kênh rạch. Du khách sẽ được trải nghiệm một hành trình khám phá, tham quan các địa điểm du lịch, danh lam thắng cảnh, văn hóa, ẩm thực... dọc theo các tuyến đường thủy. Đây là loại hình du lịch ngày càng được du khách ưa chuộng bởi sự mới mẻ, độc đáo và mang lại nhiều trải nghiệm thú vị.

Nhiều tác giả cho rằng du lịch đường sông là một hình thức của du lịch dựa vào tài nguyên tự nhiên. Trong khi Steinbach [4] chú trọng đến không gian cảnh quan, tài nguyên cốt lõi, địa điểm diễn ra hoạt động du lịch, thì Damien [1] lại quan tâm

đến các loại phương tiện đường thủy khác nhau của chuyến hành trình. Tuy vậy, những tác giả này vẫn thống nhất với nhau về một số đặc điểm chung cơ bản của du lịch đường sông. Các hoạt động du lịch đường sông không chỉ được tổ chức ở trên sông mà còn ở không gian hai bên dòng sông. Yếu tố này đặc biệt quan trọng trong việc thiết kế và phát triển những sản phẩm du lịch đường sông độc đáo, mang đến những trải nghiệm đa dạng cho du khách, chẳng hạn như những lễ hội và các sự kiện dọc theo dòng sông.

1.2. Đặc điểm của du lịch đường sông

Sử dụng phương tiện di chuyển trên sông nước: Du khách có thể di chuyển bằng tàu thuyền, phà, ca nô, thuyền kayak,... để tham quan các địa điểm du lịch dọc theo sông nước.

Khám phá cảnh đẹp thiên nhiên: Du lịch đường sông cho phép du khách chiêm ngưỡng những khung cảnh thiên nhiên tuyệt đẹp từ một góc nhìn hoàn toàn mới. Bạn có thể ngắm nhìn những dòng sông thơ mộng, những cánh rừng ngập mặn xanh tươi, hay những ngôi làng ven sông bình yên.

Trải nghiệm văn hóa địa phương: Dọc theo các con sông, du khách sẽ có cơ hội khám phá và tìm hiểu về văn hóa, phong tục tập quán của những cộng đồng dân cư sinh sống ven sông. Bạn có thể tham gia vào các hoạt động văn hóa truyền thống, thưởng thức ẩm thực địa phương và tìm hiểu về lịch sử của những vùng đất này.

Tận hưởng bầu không khí trong lành: Du lịch đường sông là một cách tuyệt vời để thư giãn và trốn khỏi những ồn ào của thành phố. Du khách có thể tận hưởng cảm giác yên bình khi ngồi trên thuyền, ngắm nhìn mặt nước và hít thở không khí trong lành.

Linh hoạt và đa dạng: Du lịch đường sông có nhiều hình thức khác nhau, từ những chuyến đi ngắn ngày đến những hành trình dài ngày. Du khách có thể lựa chọn các loại hình du lịch như: du lịch sinh thái, du lịch khám phá, du lịch nghỉ dưỡng... hay thưởng thức các món ăn được chế biến từ các nguyên liệu tươi ngon do chính tay người dân địa phương đánh bắt, trồng trọt.

1.3. Các loại hình du lịch đường sông ở Việt Nam

Hiện nay, du lịch đường sông đang phát triển mạnh mẽ ở Việt Nam, với nhiều sản phẩm du lịch đa dạng, phong phú như:

1.3.1. Du lịch sinh thái đường sông

Du khách có thể tham gia các hoạt động du lịch sinh thái như: xem chim, ngắm cá, khám phá rừng ngập mặn như:

- Rừng ngập mặn Cần Giờ (Thành phố Hồ Chí Minh): Đây là điểm đến nổi bật cho du lịch sinh thái đường sông. Du khách có thể tham gia vào các tour thuyền tham quan rừng ngập mặn, tìm hiểu về hệ sinh thái đặc trưng của khu vực, cũng như xem các loài động vật quý hiếm như cá sấu, cò, và khỉ.

- Vườn quốc gia Tràm Chim (Đồng Tháp): Nơi đây nổi tiếng với những cánh đồng sen bạt ngàn và hàng trăm loài chim nước. Du khách có thể đi thuyền nhỏ, ngắm nhìn vẻ đẹp thiên nhiên, quan sát các loài chim quý hiếm như sếu đầu đỏ.

- Rừng tràm Xẻo Quýt (Đồng Tháp): Nằm trong một khu rừng tràm ngập nước, du khách sẽ được trải nghiệm chèo thuyền len lỏi qua những con kênh nhỏ, khám phá cảnh quan thiên nhiên hoang sơ và tham gia vào các hoạt động bắt cá, hái bông súng, bông điên điển cùng người dân địa phương.

1.3.2. Du lịch văn hóa

Du khách có thể tham gia các lễ hội truyền thống, thưởng thức các món ăn đặc sản, hay học hỏi những nghề thủ công truyền thống như:

- Lễ hội đua ghe Ngo (Sóc Trăng): Lễ hội này là một phần không thể thiếu trong văn hóa của người Khmer, diễn ra hàng năm vào dịp lễ Ok Om Bok. Du khách có thể tham gia vào lễ hội, chiêm ngưỡng những cuộc đua thuyền náo nhiệt trên sông và thưởng thức các món ăn đặc sản Khmer.

- Chợ nổi Cái Răng (Cần Thơ): Đây là một trong những điểm du lịch văn hóa nổi tiếng ở miền Tây, nơi du khách có thể khám phá văn hóa chợ nổi, mua sắm nông sản tươi ngon và trải nghiệm cuộc sống trên sông.

1.3.3. Du lịch nghỉ dưỡng

Du khách có thể nghỉ dưỡng tại các khu nghỉ dưỡng ven sông, tận hưởng bầu không khí trong lành và yên tĩnh. Ví dụ cụ thể như:

- Azerai Cần Thơ Resort: Đây là một khu nghỉ dưỡng cao cấp ven sông tại Cần Thơ, mang lại không gian yên tĩnh và bầu không khí trong lành. Du khách có thể tận hưởng các dịch vụ spa, bể bơi ngoài trời và tham gia các tour du lịch khám phá sông nước miền Tây.

- Khu nghỉ dưỡng Victoria Hội An: Nằm ven sông Thu Bồn, khu nghỉ dưỡng này không chỉ có kiến trúc truyền thống mà còn cung cấp các hoạt động du lịch trên sông, như chèo thuyền và khám phá làng nghề ven sông.

1.3.4. Du lịch mạo hiểm

Loại hình du lịch này hướng đến những du khách ưa thích cảm giác mạnh và khám phá những địa điểm hoang sơ, ít người biết đến. Các hoạt động như chèo

thuyền, vượt thác, và khám phá sông ngầm là những trải nghiệm thường thấy trong loại hình du lịch này. Ví dụ như:

- Sông Đà (Hòa Bình): Nổi tiếng với những cảnh quan hùng vĩ và những con thác dữ dội, sông Đà là điểm đến lý tưởng cho các hoạt động mạo hiểm như chèo thuyền vượt thác. Du khách có thể trải nghiệm cảm giác phiêu lưu trên dòng sông mạnh mẽ và khám phá vẻ đẹp hoang sơ của núi rừng Tây Bắc.

- Vườn quốc gia Phong Nha - Kẻ Bàng (Quảng Bình): Với hệ thống sông ngầm và hang động kỳ bí, Phong Nha - Kẻ Bàng là nơi lý tưởng để tham gia các hoạt động như thám hiểm hang động, chèo thuyền kayak trong các hang động nước và khám phá những dòng sông ngầm ẩn mình trong lòng núi.

1.3.5. Du lịch kết hợp học tập, nghiên cứu

Đây là loại hình du lịch hướng đến việc tìm hiểu về văn hóa, lịch sử và các giá trị tự nhiên của các con sông tại Việt Nam. Những tour du lịch này thường kết hợp với các hoạt động nghiên cứu khoa học, tìm hiểu về hệ sinh thái và quá trình phát triển của các nền văn minh ven sông.

- Sông Hồng (Hà Nội): Du khách có thể tham gia vào các tour du lịch học tập về hệ sinh thái sông Hồng, lịch sử phát triển của Hà Nội dọc theo dòng sông, và khám phá các di tích lịch sử như Cổ Loa, làng gốm Bát Tràng.

- Sông Đà (Hòa Bình): Nổi tiếng với cảnh quan thiên nhiên hùng vĩ, có thể phát triển các tour du lịch bằng thuyền đi qua các hẻm núi đá vôi cao ngất, tạo nên trải nghiệm ấn tượng về thiên nhiên hoang sơ.

- Sông Cửu Long (Đồng bằng sông Cửu Long): Đây là nơi hội tụ văn hóa, lịch sử và sinh thái đa dạng. Các tour du lịch kết hợp học tập sẽ giúp du khách tìm hiểu về sự hình thành và phát triển của nền văn minh sông nước miền Tây, vai trò của sông Cửu Long trong việc duy trì hệ sinh thái và đời sống người dân.

1.3.6. Du lịch ẩm thực đường sông

Du lịch ẩm thực đường sông tập trung vào việc khám phá văn hóa ẩm thực của các vùng miền ven sông, nơi nổi tiếng với các món ăn đặc sản chế biến từ các nguyên liệu tươi sống và phong cách nấu ăn truyền thống của người dân địa phương.

- Cá lăng nướng: Đây là một món ăn đặc sản của vùng sông Hồng, đặc biệt là khu vực Phú Thọ. Cá lăng được nướng trên than hồng, ăn kèm với bún và nước chấm đặc trưng.

- Chả cá Lã Vọng: Một món ăn nổi tiếng của Hà Nội, có thể được phát triển thành các tour ẩm thực trên sông Hồng, nơi du khách vừa thưởng thức ẩm thực vừa ngắm cảnh sông nước.

- Lẩu mắm: Món ăn đặc trưng của miền Tây, với nguyên liệu chính là mắm cá linh, kết hợp với nhiều loại rau đặc sản vùng sông nước như bông điên điển, rau nhút.

- Cá lóc nướng trui: Một món ăn dân dã của miền Tây Nam Bộ, cá lóc được nướng trui trên lửa rơm, ăn kèm với bánh tráng và rau sống, chấm nước mắm me.

Du lịch đường sông ở Việt Nam mang lại nhiều cơ hội phát triển với các loại hình phong phú như du lịch sinh thái, văn hóa, nghỉ dưỡng, mạo hiểm và ẩm thực. Với sự đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng và các dịch vụ du lịch ngày càng chuyên nghiệp, du lịch đường sông hứa hẹn sẽ trở thành một ngành kinh tế mũi nhọn trong tương lai, góp phần thúc đẩy kinh tế địa phương và bảo tồn giá trị văn hóa, sinh thái của đất nước.

2. Kinh nghiệm phát triển du lịch đường sông trên thế giới

2.1. Kinh nghiệm phát triển du lịch đường sông từ các nước châu Âu

2.1.1. Kinh nghiệm của Pháp

Với sông Seine thơ mộng chảy qua Paris, du lịch đường sông đã trở thành một phần không thể thiếu của ngành du lịch nước Pháp. Các tour du lịch sông Seine thường kết hợp với việc tham quan các địa danh nổi tiếng như tháp Eiffel, nhà thờ Đức Bà. Sự thành công của du lịch đường sông của Pháp nhờ vào các yếu tố sau:

- Quy hoạch tổng thể và đầu tư bài bản: Pháp đã có những quy hoạch chi tiết, đầu tư bài bản vào hạ tầng đường thủy, bến cảng, các dịch vụ liên quan, tạo nên một hệ thống du lịch đường sông đồng bộ và hiện đại.

- Đa dạng hóa sản phẩm du lịch: Không chỉ dừng lại ở các tour du lịch ngắm cảnh truyền thống, Pháp còn phát triển nhiều sản phẩm du lịch đường sông độc đáo như du lịch ẩm thực, du lịch văn hóa, du lịch sinh thái, du lịch thể thao...

- Kết hợp hài hòa giữa du lịch và bảo vệ môi trường: Pháp rất chú trọng đến việc bảo vệ môi trường, đảm bảo sự bền vững của các tuyến đường thủy. Các phương tiện vận chuyển du lịch đều phải đáp ứng các tiêu chuẩn về khí thải, giảm thiểu tác động đến môi trường nước.

- Xây dựng thương hiệu và quảng bá du lịch: Pháp đã xây dựng được một thương hiệu du lịch đường sông mạnh mẽ, thu hút du khách từ khắp nơi trên thế giới. Các chiến dịch quảng bá du lịch được triển khai một cách bài bản và hiệu quả.

- Phát triển du lịch đường sông kết nối với các loại hình du lịch khác: Du lịch đường sông được kết hợp hài hòa với các loại hình du lịch khác như du lịch văn hóa, du lịch ẩm thực, tạo ra những trải nghiệm du lịch đa dạng và hấp dẫn.

2.1.2. Kinh nghiệm của Đức

Đức là một quốc gia có hệ thống sông ngòi và kênh rạch dày đặc, nổi tiếng với các con sông như sông Rhine, sông Elbe, và sông Danube. Du lịch đường sông tại Đức đã phát triển mạnh mẽ, trở thành một ngành du lịch hấp dẫn du khách quốc tế. Những kinh nghiệm rút ra từ Đức có thể kể như:

- Đầu tư bài bản vào hạ tầng: Các bến cảng tại Đức được đầu tư xây dựng hiện đại, đáp ứng được các loại tàu du lịch khác nhau, đồng thời có các dịch vụ tiện ích đi kèm như nhà hàng, khu mua sắm, bãi đậu xe. Hệ thống đường thủy được quy hoạch chi tiết, đánh dấu rõ ràng, đảm bảo an toàn cho tàu thuyền và du khách. Du lịch đường sông được kết nối chặt chẽ với các loại hình giao thông khác như đường sắt, đường bộ, tạo điều kiện thuận lợi cho du khách di chuyển.

- Đa dạng hóa sản phẩm du lịch: Đức cung cấp nhiều loại hình du lịch đường sông, từ du thuyền tham quan các thành phố lớn như Berlin và Hamburg đến các chuyến du ngoạn trên sông Rhine qua các lâu đài cổ, cánh đồng nho, và di sản văn hóa. Du lịch kết hợp với ẩm thực và văn hóa được chú trọng, với các tour thưởng thức rượu vang dọc sông Rhine và trải nghiệm các lễ hội truyền thống.

- Phát triển du lịch kết hợp với cộng đồng địa phương: Đức khuyến khích sự tham gia của cộng đồng địa phương trong việc phát triển du lịch đường sông. Các làng nghề thủ công, điểm tham quan văn hóa, và các hoạt động của người dân địa phương được lồng ghép vào trải nghiệm du lịch, tạo sự hấp dẫn đặc biệt.

- Quảng bá quốc tế và tổ chức sự kiện: Đức quảng bá mạnh mẽ hình ảnh du lịch đường sông qua các chiến dịch truyền thông và tổ chức các lễ hội, sự kiện lớn gắn với văn hóa sông nước, như các lễ hội trên sông Rhine, thu hút hàng triệu du khách quốc tế

- Bảo vệ môi trường: Đức có những quy định rất nghiêm ngặt về bảo vệ môi trường, đảm bảo chất lượng nước sông luôn sạch. Các tàu du lịch tại Đức đều được trang bị hệ thống xử lý nước thải hiện đại, giảm thiểu tác động đến môi trường.

2.2. Kinh nghiệm du lịch đường sông từ các nước châu Á

2.2.1. Kinh nghiệm từ Thái Lan

Các tour du lịch đường sông Thái Lan, với những con sông lớn như Chao Phraya, Mekong, đã biến du lịch đường sông thành một trong những điểm nhấn thu hút

khách du lịch. Chúng ta có thể học hỏi được nhiều kinh nghiệm quý báu từ Thái Lan để áp dụng vào việc phát triển du lịch đường sông tại Việt Nam.

- Tận dụng tối đa tài nguyên sông ngòi: Thái Lan nổi tiếng với các chợ nổi trên sông, nơi du khách có thể trải nghiệm cuộc sống của người dân địa phương, mua sắm các sản phẩm thủ công mỹ nghệ và thưởng thức ẩm thực đặc sản. Các tour du thuyền trên sông Chao Phraya là một trong những sản phẩm du lịch nổi tiếng nhất của Thái Lan. Du khách có thể ngắm nhìn các ngôi chùa cổ kính, các tòa nhà cao tầng và thưởng thức bữa tối lãng mạn trên sông.

- Kết hợp du lịch đường sông với các loại hình du lịch khác như Du lịch văn hóa, du lịch sinh thái, du lịch đêm, du lịch ẩm thực hay du lịch theo chủ đề. Thành công của Thái Lan nằm ở sự kết hợp tài tình giữa văn hóa và thiên nhiên. Du lịch đường sông ở Thái Lan gắn liền với các điểm tham quan nổi tiếng như Cung điện Hoàng gia, chùa Wat Arun, và các chợ nổi truyền thống. Điều này thu hút du khách trải nghiệm văn hóa địa phương trên các tuyến du lịch sông. Những khu chợ nổi như Damnoen Saduak là điểm nhấn trong du lịch đường sông, giúp du khách tiếp xúc với văn hóa thương mại truyền thống và thưởng thức ẩm thực địa phương ngay trên sông. Du khách cũng có thể tham gia các tour du lịch sinh thái, khám phá các khu rừng ngập mặn, các loài động vật hoang dã.

- Đầu tư vào hạ tầng và dịch vụ: Thái Lan luôn duy trì các khoản đầu tư chiến lược vào cơ sở hạ tầng hiện đại nhằm đảm bảo khả năng tiếp cận thuận tiện đến các điểm tham quan trên sông. Các phương tiện vận chuyển đường sông được bảo dưỡng và nâng cấp thường xuyên để mang lại những trải nghiệm thoải mái nhất cho du khách. Thái Lan không chỉ sử dụng các thuyền truyền thống mà còn đầu tư vào các du thuyền hiện đại, đầy đủ tiện nghi như nhà hàng, quầy bar, và khu vực ngắm cảnh. Hệ thống bến cảng và cầu tàu cũng được xây dựng chuyên nghiệp để đảm bảo dịch vụ chất lượng cao. Cơ sở hạ tầng và khả năng tiếp cận cũng là nền tảng cho những thành tựu du lịch đường sông của Thái Lan.

- Quảng bá du lịch hiệu quả: Các tour du lịch đường sông ở Thái Lan được quảng bá mạnh mẽ trên thị trường quốc tế, nhắm đến du khách từ khắp nơi, đặc biệt là khách châu Âu và châu Á. Thái Lan sử dụng nhiều kênh marketing khác nhau để quảng bá du lịch đường sông, từ truyền hình, báo chí đến mạng xã hội. Thái Lan cũng thường xuyên hợp tác với các quốc gia khác để quảng bá du lịch nói chung và du lịch đường sông nói riêng. Đặc biệt, Thái Lan đã thành công trong việc xây dựng thương hiệu du lịch gắn liền với sông Chao Phraya, qua các hình ảnh đặc trưng như thuyền gổ truyền thống và các di tích văn hóa ven sông.

Ngoài ra, sự tham gia của cộng đồng cũng đóng vai trò then chốt chốt và trở thành một phần không thể thiếu của câu chuyện gắn liền với các sản phẩm du lịch đặc thù.

2.2.2. Kinh nghiệm từ Trung Quốc

Trung Quốc, với các con sông lớn như sông Dương Tử và sông Hoài, đã phát triển du lịch đường sông thành một phần quan trọng của ngành du lịch quốc gia. Các kinh nghiệm từ Trung Quốc có thể cung cấp nhiều bài học quý giá cho Việt Nam:

- Đầu tư lớn vào hạ tầng: như Kênh đào và đập thủy điện (Trung Quốc đã đầu tư xây dựng nhiều kênh đào và đập thủy điện, tạo ra các tuyến đường thủy nhân tạo, mở rộng khả năng kết nối giữa các vùng), bến cảng hiện đại (Các bến cảng được đầu tư xây dựng quy mô lớn, hiện đại, đáp ứng được nhu cầu của du lịch và vận tải hàng hóa), tuyến đường thủy rõ ràng (Hệ thống đường thủy được quy hoạch chi tiết, đánh dấu rõ ràng, đảm bảo an toàn cho tàu thuyền và du khách).

- Quảng bá và xây dựng thương hiệu du lịch: Trung Quốc đã thành công trong việc quảng bá du lịch đường sông thông qua các chiến dịch tiếp thị quốc tế và các sự kiện du lịch lớn. Các hình ảnh nổi bật về cảnh quan sông Dương Tử và các di tích văn hóa ven sông đã thu hút du khách quốc tế. Bên cạnh đó, Trung Quốc tổ chức các hội chợ du lịch quốc tế và triển lãm để quảng bá du lịch đường sông, kết nối với các đối tác du lịch quốc tế và giới thiệu các sản phẩm du lịch độc đáo.

- Phát triển sản phẩm du lịch phong phú: Các sản phẩm du lịch trên sông Dương Tử không chỉ bao gồm du thuyền dài ngày mà còn các tour ngắn ngày, kết hợp tham quan các điểm di tích lịch sử, khám phá văn hóa địa phương, và trải nghiệm ẩm thực. Ngoài ra, Trung Quốc kết hợp du lịch với các hoạt động giải trí, phát triển các tour du lịch đường sông kết hợp với các hoạt động giải trí như biểu diễn nghệ thuật, các chương trình giải trí đêm và các sự kiện đặc biệt.

- Tích hợp công nghệ và đổi mới: Trung Quốc sử dụng công nghệ tiên tiến để cải thiện trải nghiệm du khách, từ việc đặt vé trực tuyến đến sử dụng ứng dụng di động để cung cấp thông tin về các tour du lịch và dịch vụ. Các du thuyền hiện đại sử dụng công nghệ thông minh để cung cấp các dịch vụ cá nhân hóa và quản lý hành trình hiệu quả. Trung Quốc, với hệ thống sông ngòi dày đặc và lịch sử lâu đời, đã phát triển du lịch đường sông thành một ngành công nghiệp lớn và mang lại nhiều lợi ích kinh tế - xã hội. Chúng ta có thể học hỏi được nhiều kinh nghiệm quý báu từ Trung Quốc để áp dụng vào việc phát triển du lịch đường sông tại Việt Nam.

3. Giải pháp đầu tư phát triển du lịch đường sông ở Việt Nam

3.1. Phát triển hạ tầng đồng bộ

Đầu tư hạ tầng đóng vai trò vô cùng quan trọng trong việc phát triển du lịch đường sông. Nó không chỉ tạo điều kiện thuận lợi cho việc di chuyển, mà còn góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, thu hút du khách và thúc đẩy kinh tế địa phương. Các giải pháp cụ thể cần tập trung vào các lĩnh vực như:

- Nâng cấp và xây mới các bến tàu: Cần mở rộng quy mô, hiện đại hóa các bến tàu hiện hữu, đồng thời xây dựng thêm nhiều bến tàu mới tại các điểm du lịch trọng điểm. Các bến tàu cần được trang bị đầy đủ tiện nghi như nhà chờ, nhà vệ sinh, bãi đậu xe, hệ thống thông tin ... để phục vụ tốt nhất cho du khách. Kết hợp các bến tàu với các dịch vụ khác như nhà hàng, quán cà phê, khu mua sắm để tạo ra các điểm đến hấp dẫn.

- Nạo vét và bảo trì tuyến đường thủy: Việc nạo vét thường xuyên giúp đảm bảo độ sâu và thông thoáng của các tuyến đường thủy, tạo điều kiện thuận lợi cho tàu thuyền di chuyển. Bên cạnh đó, việc lắp đặt các phao báo hiệu, đèn hiệu cũng rất quan trọng để đảm bảo an toàn giao thông đường thủy.

- Phát triển tuyến đường thủy mới: Khai thác tiềm năng của các tuyến sông, kênh rạch chưa được khai thác, kết nối các khu vực du lịch, tạo ra các hành trình du lịch mới lạ.

- Xây dựng khu du lịch ven sông: Phát triển các khu nghỉ dưỡng cao cấp, khu vui chơi giải trí, các điểm tham quan du lịch ven sông để thu hút du khách. Việc bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa, lịch sử của các khu vực ven sông cũng rất quan trọng.

- Đầu tư vào hệ thống giao thông kết nối: Xây dựng các bến xe, ga tàu, các tuyến xe buýt kết nối các bến tàu với các điểm du lịch khác để tạo thuận lợi cho du khách di chuyển.

3.2. Đa dạng hóa sản phẩm du lịch đường sông

Để phát triển du lịch đường sông một cách bền vững, việc đa dạng hóa sản phẩm và xây dựng những sản phẩm độc đáo là vô cùng quan trọng. Một số giải pháp cụ thể cần thực hiện như:

- Kết hợp du lịch đường sông với các loại hình du lịch khác: Du lịch văn hóa (tổ chức các tour du lịch kết hợp tham quan các di tích lịch sử, làng nghề truyền thống, nhà thờ, chùa chiền... dọc theo sông); Du lịch sinh thái (phát triển các tour du lịch sinh thái, khám phá các khu bảo tồn thiên nhiên, rừng ngập mặn, các loài

động vật hoang dã); Du lịch ẩm thực (tổ chức các tour du lịch ẩm thực, giới thiệu các món ăn đặc sản địa phương, các chợ nổi, làng nghề ẩm thực); Du lịch nghỉ dưỡng (Xây dựng các khu nghỉ dưỡng cao cấp ven sông, cung cấp các dịch vụ spa, golf, nhà hàng...); Du lịch mạo hiểm (Tổ chức các hoạt động thể thao trên sông như chèo thuyền kayak, lướt ván...)

- Xây dựng các sản phẩm du lịch theo chủ đề: Du lịch theo mùa (tổ chức các tour du lịch theo mùa, như du lịch mùa hoa trái cây, du lịch lễ hội...); Du lịch theo chủ đề văn hóa (tổ chức các tour du lịch theo chủ đề văn hóa dân tộc, văn hóa vùng miền...); Du lịch theo sở thích (tổ chức các tour du lịch dành cho các nhóm đối tượng khách hàng khác nhau, như du lịch dành cho gia đình, du lịch dành cho người yêu thiên nhiên...)

- Tạo ra những trải nghiệm độc đáo: Tổ chức các sự kiện đặc biệt trên sông như lễ hội âm nhạc, trình diễn thời trang, các cuộc thi... Phát triển các sản phẩm lưu niệm mang đậm bản sắc văn hóa địa phương. Bên cạnh đó, cần tạo ra các dịch vụ cá nhân hóa để đáp ứng nhu cầu của từng khách hàng.

- Kết hợp với cộng đồng địa phương: Các chủ thể phát triển du lịch đường sông cần hợp tác để có thể tạo nên sinh kế cộng thêm cho cư dân địa phương, như làm hướng dẫn viên du lịch, bán hàng lưu niệm... Bảo tồn và phát huy các giá trị văn hóa địa phương cũng tạo ra những điểm đến độc đáo thu hút du khách.

- Xây dựng các sản phẩm du lịch cao cấp: các sản phẩm này cần tập trung thu hút khách du lịch hạng sang.

3.3. Đào tạo nguồn nhân lực chất lượng phục vụ du lịch đường sông

Để đào tạo một đội ngũ nhân lực chất lượng cao phục vụ cho du lịch đường sông, cần xem xét một cách toàn diện từ các yếu tố kiến thức, kỹ năng, thái độ cho đến phương pháp đào tạo và đánh giá.

- Đào tạo đội ngũ hướng dẫn viên du lịch: Để trở thành một hướng dẫn viên du lịch đường sông chuyên nghiệp, người làm nghề cần trang bị cho mình một lượng kiến thức sâu rộng và kỹ năng mềm đa dạng. Ngoài kiến thức về lịch sử, văn hóa, địa lý các vùng sông nước, hướng dẫn viên còn cần nắm vững các kỹ năng giao tiếp, thuyết trình, xử lý tình huống. Bên cạnh đó, khả năng kể chuyện hấp dẫn và sự nhiệt tình với nghề cũng là những yếu tố quan trọng góp phần tạo nên sự thành công của một hướng dẫn viên.

- Đào tạo đội ngũ thuyền trưởng: Thuyền trưởng đóng vai trò vô cùng quan trọng trong việc đảm bảo an toàn cho hành trình và sự hài lòng của khách hàng. Để đảm đương tốt vai trò này, thuyền trưởng cần có kỹ năng lái tàu tốt, đảm bảo an

toàn cho du khách, cần có kiến thức chuyên sâu về vận hành tàu thuyền, luật giao thông đường thủy, khí tượng thủy văn. Bên cạnh đó, các kỹ năng mềm như giao tiếp, xử lý tình huống, lãnh đạo cũng rất cần thiết.

- Đào tạo đội ngũ thuyền viên: Thuyền viên là những người trực tiếp phục vụ khách hàng trên tàu. Họ cần có kỹ năng giao tiếp tốt, thái độ phục vụ chuyên nghiệp và khả năng làm việc nhóm hiệu quả. Ngoài ra, thuyền viên cũng cần được trang bị kiến thức về các quy định an toàn trên tàu, các dịch vụ mà tàu cung cấp để có thể hỗ trợ khách hàng tốt nhất.

Để đào tạo một đội ngũ nhân lực chất lượng cao phục vụ cho du lịch đường sông, cần có một chương trình đào tạo bài bản và khoa học. Chương trình đào tạo nên kết hợp giữa lý thuyết và thực hành, tạo điều kiện cho người học được tiếp xúc với môi trường làm việc thực tế. Việc mời các chuyên gia trong ngành, tổ chức các khóa đào tạo ngắn hạn, xây dựng đội ngũ giảng viên chất lượng là những giải pháp cần thiết để nâng cao hiệu quả đào tạo. Bên cạnh đó, có thể liên kết với các trường đại học để xây dựng các chương trình đào tạo chuyên sâu, hoặc áp dụng các công nghệ hiện đại như thực tế ảo, mô phỏng để tạo ra các môi trường học tập sinh động.

3.4. Tăng cường quảng bá du lịch đường sông

Để phát triển du lịch đường sông ở Việt Nam, cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp du lịch, cộng đồng địa phương và các tổ chức quốc tế. Việc xây dựng thương hiệu, đa dạng hóa sản phẩm, tăng cường quảng bá và đảm bảo chất lượng dịch vụ là những yếu tố quan trọng để thu hút du khách và phát triển bền vững.

- Xây dựng thương hiệu: Để thu hút du khách, việc xây dựng một thương hiệu du lịch đường sông Việt Nam độc đáo và ấn tượng là vô cùng quan trọng. Cần tạo ra một hình ảnh du lịch gắn liền với văn hóa, thiên nhiên và con người Việt Nam. Việc kể những câu chuyện hấp dẫn về các dòng sông, các điểm đến, các trải nghiệm độc đáo sẽ giúp du khách hình dung rõ hơn về những gì họ sẽ được khám phá.

- Tăng cường quảng bá du lịch đường sông trên các kênh truyền thông: Để quảng bá du lịch đường sông, cần tận dụng tối đa các kênh truyền thông hiện có. Bên cạnh các phương tiện truyền thông truyền thống như tivi, báo chí, radio, nên tập trung vào các kênh truyền thông số như mạng xã hội, website, blog. Việc hợp tác với các influencer du lịch cũng là một cách hiệu quả để tiếp cận đối tượng khách hàng trẻ. Ngoài ra, cần thường xuyên tổ chức các sự kiện du lịch, các lễ hội, sự kiện văn hóa trên sông để thu hút du khách. Hợp tác với các công ty lữ hành để xây dựng các gói tour du lịch đường sông hấp dẫn cũng là hoạt động cần chú trọng.

- Tập trung vào khách hàng mục tiêu: Để đạt hiệu quả cao trong quảng bá, chúng ta cần xác định rõ đối tượng khách hàng mục tiêu. Từ đó, xây dựng các sản phẩm và chiến dịch quảng bá phù hợp với từng nhóm khách hàng. Việc cá nhân hóa trải nghiệm du lịch sẽ giúp du khách cảm thấy được quan tâm và hài lòng hơn.

- Hợp tác quốc tế: Để thu hút du khách quốc tế, chúng ta cần tăng cường hợp tác với các đối tác quốc tế. Việc tham gia các hội chợ du lịch quốc tế, hợp tác với các hãng hàng không, thu hút đầu tư nước ngoài sẽ giúp nâng cao vị thế của du lịch đường sông Việt Nam trên bản đồ du lịch thế giới.

- Tận dụng công nghệ: Việc ứng dụng công nghệ vào quảng bá du lịch đường sông không chỉ là xu hướng mà còn là yếu tố quyết định đến sự thành công của ngành du lịch này. Bằng cách tận dụng các công cụ và nền tảng kỹ thuật số, có thể tiếp cận một lượng lớn khách hàng tiềm năng, tạo ra những trải nghiệm độc đáo và nâng cao hiệu quả của các chiến dịch quảng bá. Có thể xây dựng các ứng dụng di động, website để quảng bá sản phẩm, đặt vé, thanh toán hay sử dụng công nghệ thực tế ảo để giới thiệu về các điểm đến, tạo trải nghiệm thú vị cho khách hàng.

3.5. Chú trọng bảo vệ môi trường sông

Việc phát triển du lịch đường sông một cách ồ ạt có thể gây ra nhiều tác động tiêu cực đến môi trường như ô nhiễm nguồn nước, xói mòn bờ sông, mất cân bằng sinh thái. Do đó, việc bảo vệ môi trường là yếu tố cốt lõi để phát triển du lịch đường sông bền vững, đảm bảo nguồn lợi thế tự nhiên cho các thế hệ tương lai.

- *Thứ nhất*, cần xây dựng hệ thống quản lý chất thải hiệu quả, từ việc thu gom rác thải trên tàu và tại các điểm du lịch đến xử lý rác thải một cách khoa học.

- *Thứ hai*, việc bảo vệ đa dạng sinh học là vô cùng quan trọng. Chúng ta cần thành lập các khu bảo tồn sinh thái dọc theo các dòng sông, hạn chế khai thác tài nguyên và giám sát chặt chẽ các hoạt động du lịch để bảo vệ môi trường sống của các loài động thực vật. Thêm đó, cần bảo vệ và tôn tạo cảnh quan ven sông, hạn chế khai thác tài nguyên thiên nhiên quá mức.

- *Thứ ba*, phát triển du lịch bền vững là mục tiêu hướng tới. Việc khuyến khích du lịch cộng đồng, sử dụng năng lượng tái tạo, xây dựng các tiêu chí du lịch bền vững sẽ giúp giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường. Bên cạnh đó, cần nâng cao ý thức bảo vệ môi trường cho du khách thông qua việc tuyên truyền, giáo dục du khách về ý thức bảo vệ môi trường sông nước.

- *Thứ tư*, hợp tác quốc tế là điều cần thiết để học hỏi kinh nghiệm và tiếp cận các nguồn lực. Cần các chương trình hợp tác quốc tế về bảo vệ môi trường và phát

triển du lịch bền vững và học hỏi kinh nghiệm từ các quốc gia có nền du lịch đường sông phát triển về các giải pháp bảo vệ môi trường.

- *Thứ năm*, vai trò của chính phủ và cộng đồng là vô cùng quan trọng. Chính phủ cần ban hành các chính sách, pháp luật về bảo vệ môi trường, tăng cường kiểm tra, giám sát hoạt động du lịch. Cộng đồng cần nâng cao ý thức về bảo vệ môi trường, tham gia vào các hoạt động bảo vệ môi trường.

Bảo vệ môi trường là yếu tố không thể thiếu để phát triển du lịch đường sông bền vững tại Việt Nam. Việc xây dựng hệ thống quản lý chất thải hiệu quả, bảo vệ đa dạng sinh học, phát triển du lịch bền vững, hợp tác quốc tế và sự chung tay của chính phủ, cộng đồng là những giải pháp quan trọng để đạt được mục tiêu này

3.6. Đẩy mạnh thu hút đầu tư vào lĩnh vực du lịch đường sông

Để thu hút đầu tư vào lĩnh vực du lịch đường sông tại Việt Nam, cần có một chiến lược toàn diện, bao gồm cả việc tạo ra một môi trường đầu tư hấp dẫn, xây dựng chiến lược thu hút nhà đầu tư hiệu quả.

- *Về mặt chính sách*, cần ban hành nhiều ưu đãi hấp dẫn như: giảm thuế thu nhập doanh nghiệp, miễn giảm thuế nhập khẩu thiết bị, máy móc phục vụ cho dự án đầu tư du lịch đường sông. Một môi trường pháp lý minh bạch, ổn định sẽ tạo niềm tin cho nhà đầu tư. Để đảm bảo an toàn cho du khách và hoạt động kinh doanh, việc tăng cường bảo vệ an ninh trật tự trên các tuyến đường thủy là điều cần thiết.

- *Về chiến lược thu hút nhà đầu tư*, việc tổ chức các sự kiện quảng bá, hội thảo, roadshow là vô cùng cần thiết. Tại các sự kiện này, cần giới thiệu một cách chi tiết về tiềm năng, lợi thế và cơ hội đầu tư vào du lịch đường sông của Việt Nam. Việc cung cấp thông tin đầy đủ, chính xác về thị trường, chính sách, cơ hội đầu tư, cũng như các thủ tục hành chính sẽ giúp nhà đầu tư có cái nhìn tổng quan và đưa ra quyết định đầu tư đúng đắn. Ngoài ra, việc xây dựng các mạng lưới kết nối giữa các nhà đầu tư, các cơ quan quản lý nhà nước và các doanh nghiệp là vô cùng quan trọng. Việc hỗ trợ các nhà đầu tư tìm kiếm đối tác, xây dựng dự án, và kết nối với các nguồn lực khác sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình đầu tư.

Kết luận

Phát triển du lịch đường sông là một tiềm năng lớn của Việt Nam. Việc đầu tư phát triển du lịch đường sông cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa các cấp chính quyền, doanh nghiệp và cộng đồng dân cư. Bằng cách thực hiện các giải pháp trên, Việt Nam có thể phát triển du lịch đường sông một cách bền vững, hiệu quả, góp phần thu hút du khách và thúc đẩy kinh tế địa phương.

Ngoài những giải pháp trên, cần lưu ý một số vấn đề sau: (1) Cần có quy hoạch tổng thể phát triển du lịch đường sông trên cả nước; (2) Cần có chính sách ưu đãi thu hút đầu tư vào lĩnh vực du lịch đường sông; (3) Cần tăng cường quản lý và bảo vệ tài nguyên du lịch đường sông.

Với sự nỗ lực của các bên liên quan, du lịch đường sông hứa hẹn sẽ trở thành một ngành kinh tế mũi nhọn của Việt Nam trong tương lai.

Tài liệu tham khảo

1. Damien MM. *Du lịch sông nước*. Paris: PUF; 2001.
2. Hiền Dương, *Mô hình sản phẩm du lịch đường sông tổng quát của Thành phố Hồ Chí Minh*, Tạp chí *Phát triển Khoa học và Công nghệ - Khoa học Xã hội và Nhân văn*, 2021.
3. Nguyễn Phước Hiền, Nguyễn Hoàng Long, Đào Quý Lương, Trần Trọng Thành, *Xây dựng cơ sở dữ liệu tuyến điểm du lịch đường sông tại Thành phố Hồ Chí Minh*, Báo cáo tổng kết Đề tài Khoa học và Công nghệ cấp cơ sở, Trường Đại Học Nguyễn Tất Thành, 2021.
4. Steinbach J. Du lịch liên quan đến sông ở Châu Âu - tổng quan. *Tạp chí Geo* 1995; 35(4): 443-458.
5. Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Đ.H. *Xây dựng các tuyến du lịch đường thủy trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh giai đoạn 2020 - 2030*. Tp. Hồ Chí Minh: Sở Du lịch, Thành phố Hồ Chí Minh; 2020.

MỘT SỐ GIẢI PHÁP VỀ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH VÀ QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG TẠI VIỆT NAM

TS.KTS. Dương Đình Hiền

*Nguyên Phó Trưởng phòng, phụ trách Phòng Quy hoạch Du lịch,
Viện Nghiên cứu Phát triển Du lịch*

Thế giới từ lâu đã phát triển du lịch đường sông. Các tuyến du lịch đường sông đều được khai thác dựa trên những dòng sông nổi tiếng về cảnh quan và lịch sử hình thành. Có những chương trình du lịch đường sông hấp dẫn và thu hút đông đảo khách du lịch như du lịch trên sông Rhine qua Thụy Sĩ, Đức, Pháp, Hà Lan; du lịch trên sông Seine ở Paris (Pháp); du lịch theo dòng Danube huyền thoại chảy qua các nước Áo, Slovakia, Hungary, Croatia, Serbia, Bulgaria, Moldova, Ucraina, România; hành trình thú vị của khách du lịch dọc theo sông Nile ở Ai Cập, hay du khách sẽ được khám phá những mảng màu đầy hấp dẫn về nền văn minh lúa nước khi du ngoạn trên sông Mekong, v.v...

Nhìn chung, du lịch đường sông trên thế giới phát triển đã đem lại lợi ích to lớn về kinh tế và xã hội.

Việt Nam có hàng nghìn con sông. Mỗi địa phương (tỉnh, thành phố) trên cả nước đều có nhiều các dòng sông chảy qua. Hầu hết các dòng sông đều gắn liền với cảnh quan tự nhiên miền quê thơ mộng, hữu tình và các giá trị lịch sử văn hóa đặc trưng của miền quê đó tạo thành sức lôi cuốn, hấp dẫn khách du lịch trong và ngoài nước.

Bên cạnh thế mạnh về du lịch biển đảo, Việt Nam còn là đất nước với nền văn minh lúa nước cùng hệ thống sông ngòi chằng chịt. Bởi vậy, trải nghiệm du lịch đường sông và khám phá văn hóa người dân địa phương vùng sông nước cũng là một điều thú vị dành cho du khách trên hành trình du lịch Việt Nam.

Đây chính là những thế mạnh để phát triển loại hình du lịch này.

Phát triển du lịch đường sông là công việc cần thiết và cấp bách, đòi hỏi thực hiện đồng bộ nhiều giải pháp khác nhau. Trong khuôn khổ bài viết này chỉ gợi ý

một số giải pháp về chính sách, cơ chế và công tác quy hoạch với hy vọng gọi mở cho ngành Du lịch có hướng đi đúng đắn, hiệu quả trong quá trình xây dựng và quản lý phát triển sản phẩm du lịch đường sông xứng đáng với tiềm năng và tiềm cận với tầm thế giới.

1. Đôi nét về thực trạng phát triển du lịch đường sông ở Việt Nam

Thời gian qua nhờ nhận thức được tiềm năng và khả năng phát triển loại hình du lịch này, nhiều địa phương trên cả nước đã quan tâm đầu tư phát triển du lịch theo đường sông. Điển hình trong đó như thành phố Hồ Chí Minh khai thác trên sông Sài Gòn và hệ thống kênh rạch chày trên địa bàn; thành phố Đà Nẵng khai thác trên sông Hàn; Thừa Thiên-Huế khai thác trên sông Hương; Hà Nội trên sông Hồng, Đồng Nai trên sông Đồng Nai, v.v... Đặc biệt các tuyến đường sông các tỉnh khu vực Đồng bằng sông Cửu Long đã được phát triển hầu hết ở các địa phương trong vùng.

Nhiều tỉnh trên cả nước đã nghiên cứu lập Đề án, hay Quy hoạch phát triển du lịch đường sông như tỉnh Thanh Hóa, TP. Hồ Chí Minh, TP. Cần Thơ, tỉnh Đồng Nai, v.v...

Du lịch đường sông đã thu được những kết quả nhất định, đang từng bước định hình và khẳng định vị thế trong hệ thống sản phẩm du lịch Việt Nam.

Tuy nhiên, qua thực tế phát triển có thể nhận thấy những kết quả đạt được còn hết sức khiêm tốn, tồn tại nhiều hạn chế, bất cập nên chưa phát huy hết tiềm năng phát triển loại hình du lịch này. Ví dụ:

Về đối tượng khai thác: Có những tuyến sông đưa vào khai thác khi điều kiện vận hành chưa thực sự đầy đủ, đảm bảo trong khi đó có những sông hấp dẫn về giá trị tài nguyên nhưng chưa thể khai thác được vì nhiều lý do khác nhau trong đó có cả vấn nạn về vệ sinh và môi trường;

Hệ thống hạ tầng bến bãi, cầu tàu, luồng lạch du lịch sông còn chông chéo, xung đột với các ngành và hoạt động dân sinh khác; các cầu dân sinh bắc qua sông không đảm bảo độ tĩnh không gây cản trở, bất tiện và thiếu sự an toàn cho khách du lịch khi tàu, thuyền đi qua.

Hầu hết các tàu, thuyền vận chuyển khách du lịch có quy mô còn nhỏ, chất lượng thấp, dịch vụ còn giản đơn lại chưa thực sự đảm bảo đầy đủ điều kiện an toàn nên hạn chế khả năng trải nghiệm và làm giảm sự hấp dẫn đối với khách du lịch;

Các luồng, lạch cho tàu du lịch còn chông chéo, xung đột với các hoạt động dân sinh và các ngành kinh tế khác;

Cảnh quan và hệ thống các điểm tham quan hai bên bờ còn đơn điệu, thiếu sự hấp dẫn. Môi trường nói chung và môi trường nước nói riêng một số đoạn sông, tuyến sông còn chưa đảm bảo với điều kiện vệ sinh gây cảm giác khó chịu cho khách du lịch;

Kết nối giữa du lịch sông với du lịch đường bộ còn khó khăn.

Có thể nhận thấy một số nguyên nhân cơ bản sau đây:

- Chúng ta còn thiếu một nghiên cứu bài bản trên bình diện tổng thể cả nước về du lịch đường sông, dẫn đến tình trạng các địa phương phát triển nóng, ò ạt, mạnh ai nấy làm vì vậy sản phẩm du lịch tương tự nhau mà không phát huy được giá trị đặc thù của các dòng sông;

- Thiếu các quy hoạch chi tiết, cụ thể cho các đoạn sông, dòng sông được khai thác vì vậy các tuyến du lịch đường sông đều chưa được phát huy hết các giá trị về tài nguyên, chưa có các chính sách về kiến trúc - cảnh quan hai bên bờ sông, v.v... nên thiếu đi sự hấp dẫn ảnh hưởng đến khả năng trải nghiệm, cảm thụ của khách du lịch;

- Du lịch đường sông đòi hỏi đầu tư cao về hạ tầng và vật chất kỹ thuật như cầu tàu, bến bãi, luồng lạch, đặc biệt là phương tiện vận chuyển (tàu, thuyền)... Trong khi đó việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, vật chất kỹ thuật còn rất nhỏ, chưa tương xứng với yêu cầu phát triển loại hình du lịch mang tính chất du ngoạn, thưởng thức này;

- Sự phối hợp liên kết giữa các ngành, các địa phương trong một tỉnh, sự liên kết giữa các tỉnh có chung một dòng sông còn chưa chặt chẽ dẫn đến sự chùng chေo, xung đột lẫn nhau giữa các địa phương và giữa du lịch với các ngành khác và hoạt động dân sinh nên vừa không phát huy hết giá trị của các dòng sông vừa ảnh hưởng đến an ninh, an toàn, hiệu quả về kinh tế mà nhiều khi làm tổn hại đến tài nguyên môi trường;

- Các sản phẩm du lịch đường sông còn chưa được nghiên cứu kỹ lưỡng nên thiếu tính đa dạng, đặc trưng, chuyên biệt. Hình thức tổ chức còn giống nhau chưa có sự đổi mới sáng tạo trong dịch vụ nhằm đáp ứng nhiều đối tượng khách du lịch hay phù hợp với điều kiện tự nhiên cảnh quan đôi bên bờ sông. Vì thế khó lòng thu hút và giữ chân được khách du lịch trong thời kỳ cạnh tranh gay gắt hiện nay;

- Công tác quảng bá hình ảnh du lịch đường sông và liên kết du lịch đường sông trong vùng du lịch chưa được nhà nước quan tâm, phạm vi liên kết còn giới hạn, sự hỗ trợ, giao lưu học hỏi lẫn nhau chưa nhiều. Mặc dù nhà nước có sự hỗ trợ quảng bá hình ảnh du lịch Việt Nam trên các phương tiện truyền thông trong nước và quốc tế nhưng tần suất ít, chưa giới thiệu từng điểm đến cụ thể. Các tổ chức

du lịch chỉ dừng lại ở dạng các bài viết, hình ảnh trên website, mạng xã hội về sản phẩm của địa phương hoặc công ty mình mà chưa có sự phối hợp hợp tác thị trường du lịch, điểm đến du lịch. Vì nhiều lý do, các địa phương, đơn vị lữ hành chưa thiết tha đầu tư xúc tiến liên kết phát triển du lịch sông;

- Vai trò của quản lý nhà nước trong công tác thanh tra, kiểm tra đối với hoạt động du lịch chưa thực sự rõ ràng. Sự liên kết giữa các tổ chức du lịch đường sông với nhau, với các đơn vị cung ứng du lịch đường sông tại các điểm đến vẫn còn mờ nhạt, không có hoạt động bán hàng, tiếp thị, quảng cáo chung thông qua tờ rơi, website, mạng xã hội... Sự kết nối giữa các tổ chức kinh doanh du lịch đường sông với điểm đến còn lỏng lẻo, dẫn đến chất lượng dịch vụ thấp, không đồng nhất, cạnh tranh không lành mạnh...;

- Trình độ chuyên môn về du lịch nói chung và du lịch sông nói riêng không đồng đều và còn nhiều hạn chế. Phần lớn cán bộ không được đào tạo đúng chuyên ngành du lịch, được chuyển chuyển hay kiêm nhiệm nhiều vị trí khác nhau nên không đủ thời gian và năng lực cho hoạt động chuyên trách. Điều đó dẫn đến việc tham mưu, sự hiểu biết về nhu cầu, đặc điểm của khách du lịch còn khiêm tốn. Sự hạn chế về kiến thức lịch sử, về trình độ ngoại ngữ cũng ảnh hưởng phần nào đến chất lượng dịch vụ trong liên kết du lịch đường sông.

2. Một số giải pháp về cơ chế, chính sách và quy hoạch phát triển du lịch đường sông

Dựa trên cơ sở kết quả có được về nhu cầu, thực trạng, nội dung, sản phẩm liên kết du lịch đường sông, vai trò của quản lý nhà nước trong hoạt động liên kết phát triển du lịch đường sông cũng như những nhận định nguyên nhân, hạn chế ảnh hưởng đến hoạt động liên kết tuyến điểm du lịch đường sông. Bài viết đề xuất một số giải pháp về chính sách, cơ chế và quy hoạch du lịch đường sông như sau:

2.1. Về cơ chế, chính sách

a) Chính sách về đầu tư phát triển hạ tầng du lịch đường sông

Ưu tiên tăng cường đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật du lịch đường sông theo các hình thức:

Hỗ trợ, ưu đãi về đất đai, bồi thường giải phóng mặt bằng, miễn, giảm tiền thuê đất, miễn giảm thuế đối với các dự án đầu tư phát triển du lịch các điểm, tuyến du lịch đường sông.

Khuyến khích các nhà đầu tư trong và ngoài nước có năng lực tài chính đầu tư phát triển các điểm, tuyến du lịch đường sông.

Khuyến khích, ưu đãi doanh nghiệp đầu tư kinh doanh các loại hình du lịch ven sông và trên sông, như: Đầu tư điểm dừng ven sông, phương tiện vận chuyển du khách, cầu, cảng neo đậu tàu du lịch...

Nhà nước cần có chính sách thuận lợi, rõ ràng minh bạch kêu gọi nguồn lực nhà nước tư nhân cùng tham gia đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật nhiều hơn nữa cho tuyến điểm du lịch đường sông như cầu tàu, bến đỗ, dễ dàng và tiện lợi cho kết nối giữa các loại hình du lịch, điểm đến du lịch với nhau, tạo ra sản phẩm du lịch đặc trưng, giàu tính bản địa vùng, miền. Thu hút thêm nhiều đối tượng du khách trong nước và quốc tế.

Đối với du lịch đường sông, hệ thống bến bãi, cầu tàu neo đậu là hết sức quan trọng ảnh hưởng đến chất lượng sản phẩm và sự an toàn cho khách du lịch. Vì vậy, cần được đầu tư bài bản, đầy đủ theo quy hoạch đã được thực hiện. Để khuyến khích các nhà đầu tư vào lĩnh vực này, Nhà nước cần hỗ trợ đầu tư như đối với hạ tầng trong khu du lịch quốc gia. Có như vậy mới làm đòn bẩy kêu gọi các nguồn đầu tư ngoài xã hội khác.

Đối với hệ thống tàu thuyền, do nhu cầu đầu tư tàu thuyền phải có chất lượng cao, vốn đầu tư lớn... Vì vậy, nhà nước cần có chính sách ưu đãi về vay vốn đối với các cá nhân, doanh nghiệp đầu tư vào hạng mục này. Nên chăng có những chính sách hỗ trợ vay vốn như đối với ngư dân đóng tàu thuyền đánh bắt xa bờ...Có như vậy mới khuyến khích các doanh nghiệp, cá nhân đầu tư nâng cấp hệ thống tàu thuyền.

Nhà nước cũng ưu tiên tập trung phát triển hạ tầng giao thông đường bộ kết nối với giao thông đường sông tại các điểm dừng đỗ là bến tàu, bến thuyền du lịch; thực hiện nạo vét, mở rộng luồng chạy tàu, thuyền; cấm biển hướng dẫn luồng lạch, biển cảnh báo nguy hiểm...

Có cơ chế đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng du lịch đường sông lồng ghép với các Chương trình mục tiêu quốc gia như: Chương trình phát triển kinh tế - xã hội vùng đồng bào dân tộc thiểu số và miền núi; Chương trình giảm nghèo bền vững và Chương trình xây dựng nông thôn mới, v.v...

Đa dạng hóa các nguồn vốn đầu tư phát triển du lịch đường sông, vốn ngân sách dành cho đầu tư phát triển hạ tầng, bảo vệ tài nguyên và môi trường, quảng bá xúc tiến du lịch (trong giai đoạn đầu), đầu tư cho công tác quy hoạch, lập dự án kêu gọi đầu tư trong lĩnh vực du lịch, vốn đầu tư vào bảo tồn, tôn tạo các di tích văn hóa - lịch sử hàng năm được tập trung cho nhiệm vụ chống xuống cấp và tôn tạo các di tích văn hóa - lịch sử đã được xếp hạng trên các tuyến sông được định hướng khai thác phát triển.

b) Chính sách về đầu tư phát triển sản phẩm, dịch vụ du lịch đường sông

Khuyến khích phát triển sản phẩm du lịch đường sông theo hướng sản phẩm du lịch đặc thù. Tập trung khai thác thế mạnh tài nguyên du lịch đặc trưng của từng địa phương, thực hiện điều tra, đánh giá về hiện trạng của sản phẩm du lịch, những tiềm năng tạo sản phẩm còn chưa được khai thác để từ đó có kế hoạch xây dựng những sản phẩm du lịch mang tính đặc thù, có chất lượng để đáp ứng nhu cầu của khách du lịch.

Mở rộng việc tổ chức các sự kiện văn hóa, thể thao và du lịch hấp dẫn gắn với sông nước nhằm thu hút khách du lịch; thiết kế các tuyến du lịch thích hợp, đa dạng về lịch trình để du khách có nhiều lựa chọn, trong đó cần chú trọng đến công tác thuyết minh trên sông;

Các dịch vụ như lưu trú trên tàu, bán hàng lưu niệm cho khách, thưởng thức âm nhạc dân tộc, vùng miền... cần được nghiên cứu xây dựng mang nét đặc trưng riêng của sông nước, vùng miền nhằm tạo sự gia tăng về giá trị kinh tế và sự khác biệt, hấp dẫn đối với khách du lịch.

Tăng cường kết hợp chặt chẽ giữa du lịch trên sông và du lịch trên đất liền, kết nối qua các bến tàu, bến thuyền, hệ thống hạ tầng du lịch, các dịch vụ du lịch tại các điểm dừng đỗ tàu thuyền.

c) Chính sách về xúc tiến quảng bá phát triển du lịch đường sông

Tăng cường tuyên truyền, giáo dục nâng cao nhận thức và trách nhiệm của các cấp, các ngành, các tổ chức chính trị - xã hội và cộng đồng để các đối tượng hiểu rõ về vai trò và ý nghĩa phát triển tuyến du lịch đường sông.

Tăng cường công tác nghiên cứu thị trường để xác định các thị trường tiềm năng, thị trường trọng điểm và thị trường mục tiêu, làm cơ sở xây dựng các sản phẩm du lịch phù hợp với từng đối tượng khách và xây dựng các chương trình xúc tiến phù hợp với từng thị trường.

Đẩy mạnh hoạt động quảng bá về du lịch đường sông bằng hình thức như tuyên truyền trên các phương tiện thông tin đại chúng, Internet (Website chuyên ngành, Facebook, Twitter...) xây dựng các cụm pa nô, biển quảng cáo; xây dựng các đoạn phim ngắn, sổ tay du lịch, tham gia các hội chợ, triển lãm, v.v..

Tăng đầu tư kinh phí, nguồn nhân lực phục vụ công tác quảng bá du lịch; kêu gọi, huy động nguồn lực kinh tế từ các doanh nghiệp; tăng cường phối hợp với các cơ quan ban ngành, các lĩnh vực khác có liên quan trong và ngoài nước tập trung cho công tác quảng bá cho các điểm, tuyến du lịch đường sông.

d) Chính sách về liên kết giữa các địa phương và sự phối hợp giữa các ngành

Tạo cơ chế bình đẳng, các bên cùng có lợi trong phối hợp liên kết phát triển du lịch đường sông. Xây dựng chiến lược quảng bá hình ảnh liên kết tuyến điểm du lịch đường sông bài bản. Điều này cần sự phối hợp đồng bộ của cơ quan nhà nước quản lý về du lịch, các cơ quan ban ngành các địa phương, tổ chức kinh doanh, nhà cung cấp dịch vụ, cộng đồng địa phương trong khu vực liên kết. Sự thống nhất về hình ảnh, nội dung, tần suất, phương tiện quảng cáo cần phải tổ chức chuyên nghiệp qui mô và có tính liên tục định kỳ, phù hợp với thuần phong mỹ tục địa phương và qui định pháp luật.

Chính quyền địa phương cơ quan ban ngành liên quan cần đóng vai trò trung gian kết nối giữa các tổ chức kinh doanh, điểm đến du lịch với nhau. Thường xuyên tổ chức gặp gỡ hội thảo giữa nhà nước, tổ chức kinh doanh, nhà cung cấp dịch vụ, người dân địa phương để tăng cường mối liên kết hỗ trợ, tháo gỡ vướng mắc, khó khăn, tạo sự đồng thuận cao giữa các bên liên quan. Nhà nước cần rà soát đánh giá lại chính sách pháp luật, qui hoạch, đào tạo để có chương trình liên kết phù hợp cho từng giai đoạn phát triển.

Nhà nước cần liên kết với các trung tâm đào tạo tổ chức các khóa học nâng cao trình độ học vấn, trình độ ngoại ngữ, kỹ năng kiến thức du lịch đường sông cho cán bộ quản lý, cán bộ chuyên trách. Ngoài ra, cần có các lớp bồi dưỡng nghiệp vụ chuyên môn cho nhà cung cấp dịch vụ bao gồm cộng đồng dân cư địa phương, nhà quản lý nguyên du lịch, tổ chức kinh doanh du lịch... nhằm tìm hiểu, đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng. Nhà nước nên khuyến khích các điểm du lịch, vùng du lịch... cần tích cực trao đổi kinh nghiệm thông qua các chuyến giao lưu, học tập thực tế mô hình liên kết thành công nhằm nâng cao tổ chức điều hành quản lý, phục vụ du khách.

e) Chính sách về phát triển nhân lực du lịch đường sông

Khuyến khích, thu hút đội ngũ hướng dẫn viên những người thực sự am hiểu các tuyến sông. Để khắc phục tình trạng thiếu hụt thuyết minh viên tại một số điểm đến du lịch ven sông, có thể tận dụng nguồn thuyết minh nghiệp dư là những cán bộ văn hóa xã của các địa phương. Trong dài hạn, cần chú trọng công tác đào tạo và phát triển lực lượng hướng dẫn viên, thuyết minh viên kế thừa.

Hỗ trợ về lương và chế độ đãi ngộ khác nhằm tạo điều kiện thu hút, tuyển dụng và đào tạo nguồn nhân lực du lịch, đặc biệt là đội ngũ thuyết minh viên trên sông và các điểm đến du lịch ven sông.

Đối với lực lượng phục vụ du lịch khác: Phối hợp với các tổ chức đào tạo nghề, cơ quan liên quan trong và ngoài tỉnh, thường xuyên tổ chức các lớp bồi dưỡng kiến thức, tập huấn nghiệp vụ du lịch, nghiệp vụ xử lý các tình huống khẩn cấp nhằm đảm bảo an toàn đường thủy và nâng cao chất lượng sản phẩm du lịch cho các địa phương tổ chức động du lịch đường sông.

Xã hội hóa công tác giáo dục du lịch, nâng cao nhận thức về du lịch cho nhân dân và khách du lịch, hỗ trợ giáo dục cộng đồng cho những người dân trực tiếp tham gia vào các hoạt động du lịch đường sông.

g) Chính sách về môi trường và đảm bảo an toàn cho khách du lịch đường sông

Du lịch đường sông đòi hỏi chất lượng cao về môi trường và đảm bảo an toàn. Vì vậy, cần:

Xây dựng ý thức giữ gìn vệ sinh môi trường sông nước cho những người tham gia trực tiếp phục vụ du lịch, du khách và cả những người dân địa phương.

Ngành du lịch cần phối hợp chặt chẽ với các ngành khác như giao thông vận tải, tài nguyên và môi trường để xây dựng những quy định về việc đảm bảo vệ sinh của các phương tiện tham gia vận chuyển khách du lịch bằng đường thủy.

Áp dụng những công cụ kinh tế như lệ phí tham quan, xử phạt... để có nguồn thu phục vụ cho công tác bảo vệ môi trường.

Tiến hành rà soát và bổ sung, hoàn thiện hệ thống phao tiêu, biển báo giao thông trên các tuyến sông; tăng cường báo hiệu hướng dẫn giao thông tại những vị trí nguy hiểm, khó đi.

Phương tiện tham gia chuyển khách du lịch trên sông ngoài việc cần được kiểm tra chất lượng chặt chẽ, đăng kiểm đăng ký đúng quy định của ngành giao thông vận tải, phải tuân thủ nghiêm các quy định tại Thông tư liên tịch số 22/2012/TTLT-BGTVT-BVHTTDL ngày 26/6/2012 của Bộ Giao thông Vận tải và Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch Quy định về đảm bảo an toàn giao thông trong hoạt động vận tải khách du lịch bằng phương tiện thủy nội địa và các quy định hiện hành của Nhà nước có liên quan.

Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát hoạt động vận chuyển khách du lịch trên sông; xử lý nghiêm các đơn vị có phương tiện vi phạm, phương tiện không đủ điều kiện kinh doanh vận chuyển khách du lịch đường sông.

2.2. Về công tác quy hoạch

Xác định công tác quy hoạch phải đi trước, đối với phát triển du lịch đường sông cũng vậy. Quy hoạch hay các nghiên cứu về du lịch đường sông phải được tiến hành từ tổng thể đến chi tiết, cụ thể.

a) Nghiên cứu thống nhất du lịch đường sông trên bình diện tổng thể quốc gia

Mặc dù hệ thống sông ngòi nước ta nhiều, chằng chịt, đặc biệt ở hai khu vực Đồng bằng sông Hồng và Đồng bằng sông Cửu Long. Tuy nhiên, như trên đã đề cập không phải dòng sông và đoạn sông nào cũng có thể khai thác phát triển du lịch. Vì vậy, ngành Du lịch ở Trung ương cần có một nghiên cứu bài bản, tổng thể trên bình diện quốc gia về loại hình du lịch đường sông. Trong đó có đánh giá chi tiết, cụ thể về tiềm năng và khả năng phát triển du lịch sông; kinh nghiệm thế giới và thực tế phát triển ở các địa phương và rút ra nguyên nhân và các bài học kinh nghiệm để phát triển loại hình du lịch này... Qua đó đề xuất định hướng phát triển du lịch sông trên bản đồ tổng thể toàn quốc để các địa phương làm cơ sở triển khai chi tiết tránh tình trạng phát triển ồ ạt, chông chéo và kém hiệu quả như hiện nay.

Trước đây, trong giai đoạn thực hiện Chiến lược phát triển Du lịch Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, ngành Du lịch đã thực hiện các Đề án phát triển du lịch biển, đảo; Du lịch biên giới... vậy nên, thiết nghĩ trong giai đoạn này, việc nghiên cứu lập Đề án phát triển du lịch đường sông trên bình diện quốc gia cũng là cần thiết, làm cơ sở để các địa phương lập các quy hoạch chi tiết phát triển du lịch đường sông trong điều kiện cụ thể của địa phương mình phù hợp với tổng thể chung.

Công việc này thiết nghĩ Bộ VHTTDL giao cho Cục Du lịch Quốc gia mà trực tiếp là Viện NCPT Du lịch thực hiện một cách sớm nhất.

b) Tiến hành lập các quy hoạch du lịch đường sông

Trên cơ sở định hướng chung cả nước, các địa phương cần thiết phải chủ trì nghiên cứu lập quy hoạch chi tiết, cụ thể cho các tuyến du lịch đường sông trên địa bàn để làm cơ sở cho các nhà đầu tư các dự án phát triển du lịch nhằm phát huy hiệu quả các giá trị tài nguyên du lịch và tạo điều kiện trải nghiệm tốt nhất cho khách du lịch.

Phải xem quy hoạch chi tiết này như quy hoạch một khu chức năng khu du lịch. Có nghĩa là, nội dung quy hoạch phải thể hiện đầy đủ được tổ chức không gian các bến bãi, các cầu tàu, các luồng lạch... (về vị trí, quy mô, kích thước), tổ chức các điểm tham quan và đề xuất các chính sách kiến trúc - cảnh quan hai bên bờ, kết nối không gian với các loại hình du lịch khác, v.v...

Quy hoạch phải nghiên cứu tính kết nối giữa đường sông các địa phương với nhau và giữa đường sông và các loại hình giao thông khác.

Trước mắt, các địa phương có thể lập các quy hoạch cho đoạn sông ngắn, tầm trung ở trong vùng nội đô, sau đó mở rộng quy hoạch dài hơn đối với các tuyến xa ra các vùng phụ cận xung quanh.

Tóm lại, du lịch đường sông ở Việt Nam đầy tiềm năng. Nghiên cứu mô hình du lịch đường sông tuy có những khó khăn, thách thức nhưng lại là tất yếu và cấp bách. Muốn khai thác có hiệu quả nguồn tài nguyên du lịch này cần thực hiện đồng bộ nhiều nhóm giải pháp, trong đó có sự nghiên cứu bài bản từ tổng thể đến chi tiết, cụ thể với sự quan tâm của các cấp chính quyền, sự chung tay của toàn xã hội./.

Tài liệu tham khảo

1. Chiến lược phát triển Du lịch Việt Nam đến năm 2030.
2. Đề án Chiến lược phát triển sản phẩm du lịch Việt Nam đến năm 2025, định hướng đến năm 2030;
3. Quy hoạch hệ thống du lịch quốc gia giai đoạn 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2045;
4. Quy hoạch vùng ĐBSH thời kỳ 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2050;
5. Nguyễn Công Hoan “Các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định lựa chọn chương trình du lịch đường sông tại thành phố Hồ Chí Minh”, Tạp chí khoa học-Đại học Hạ Long (2022);

