

Nhận bài:

07 – 02 – 2018

Chấp nhận đăng:

20 – 06 – 2018

<http://jshe.ued.udn.vn/>

ĐÁNH GIÁ CƠ SỞ HẠ TẦNG VÀ VẬT CHẤT KỸ THUẬT PHỤC VỤ PHÁT TRIỂN DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG Ở THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

Nguyễn Thị Hồng^{a,b*}, Trương Phước Minh^a, Đoàn Thị Thông^a

Tóm tắt: Cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật là yếu tố bắt buộc để biến các tài nguyên thành sản phẩm du lịch. Với tầm quan trọng đó, từ năm 2009 Đà Nẵng đã xây dựng mạng lưới cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật phục vụ phát triển du lịch và du lịch đường sông của thành phố. Tuy nhiên, việc khai thác phát triển du lịch đường sông chưa thực sự tương xứng so với tiềm năng du lịch. Từ thực tiễn nêu trên, bài báo tập trung phân tích, đánh giá hiện trạng cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật, đề xuất các định hướng để khai thác, xây dựng cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật phục vụ du lịch đường sông của thành phố Đà Nẵng trong thời gian tiếp theo.

Từ khóa: cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật; sông ngòi; du lịch; du lịch đường sông; thành phố Đà Nẵng.

1. Đặt vấn đề

Du lịch đường sông đã được khai thác hiệu quả ở rất nhiều quốc gia trên thế giới, trở thành sản phẩm du lịch đặc trưng của nhiều thành phố như trường hợp sông Senie của Pháp, sông Danue của Hungary, hệ thống sông ngòi ở Venice. 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. Từ thực tiễn đó, trong khai thác du lịch đường sông, việc trang bị cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật có vai trò rất quan trọng, không chỉ về số lượng, chất lượng, kỹ thuật mà còn phải đảm bảo được nét đặc trưng về văn hóa. Trong những năm gần đây, thành phố Đà Nẵng đã đầu tư phát triển du lịch đường sông nhưng chưa tạo được sản phẩm riêng, chưa khai thác hết tiềm năng du lịch sông nước sẵn có. Vì vậy, việc đánh giá cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật để đưa ra các định hướng xây dựng, khai thác và phát triển du lịch đường sông là vấn đề quan trọng.

2. Dữ liệu và phương pháp nghiên cứu

2.1. Dữ liệu nghiên cứu

- Từ số liệu của các sở, ngành như: Sở Giao thông Vận tải, Sở Du lịch, Ủy ban Nhân dân thành phố Đà Nẵng và các công trình nghiên cứu khác.

- Từ khảo sát thực địa khu vực nghiên cứu, tổng hợp, xử lý dữ liệu bằng phần mềm Excel 2010 và Arcgis.

2.2. Phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp thu thập và xử lý số liệu: Kế thừa có chọn lọc các số liệu thứ cấp từ kết quả nghiên cứu về du lịch đường sông được công bố bởi các sở, ngành và xử lý theo mục đích nghiên cứu.

- Phương pháp khảo sát thực địa: Tiến hành khảo sát khu vực nghiên cứu nhằm thu thập dữ liệu làm cơ sở cho việc mô tả, đánh giá hiện trạng và định hướng khai thác cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật phục vụ phát triển du lịch đường sông ở thành phố Đà Nẵng.

- Phương pháp bản đồ: Ứng dụng phần mềm Arcgis để vẽ các bản đồ chuyên đề nhằm phân tích, mô tả hiện trạng, đánh giá cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật phục vụ phát triển du lịch đường sông ở thành phố Đà Nẵng.

3. Kết quả nghiên cứu

^aTrường Đại học Sư phạm - Đại học Đà Nẵng

^bNCS Trường Đại học Sư phạm Thành phố Hồ Chí Minh

* Tác giả liên hệ

Nguyễn Thị Hồng

Email: nthong_kd@edu.udn.vn

3.1. Khái niệm du lịch đường sông

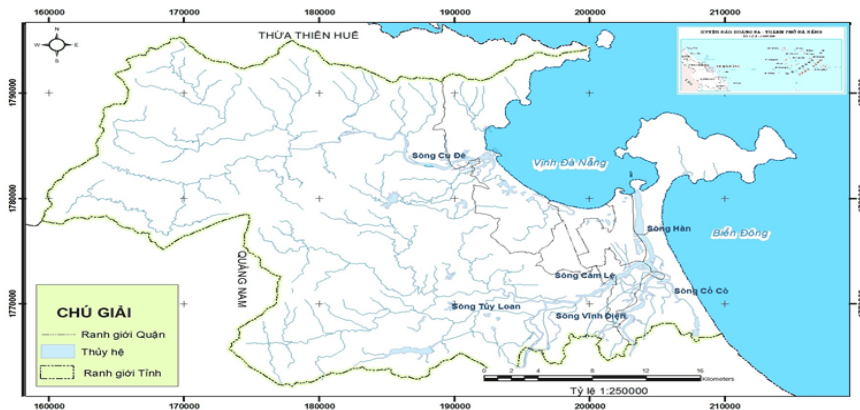
Du lịch đường sông xuất phát từ khái niệm trong tiếng Anh là *river tourism* hay *tourism based on river, river oriented - tourism*. Hình thức du lịch này đã được khai thác từ lâu trên thế giới, nhưng việc nghiên cứu về loại hình du lịch này còn rất hạn chế. Tuy nhiên, một số công trình nghiên cứu đã bước đầu đưa ra định nghĩa về du lịch đường sông. E. Inskeep dựa trên quan điểm truyền thống cho rằng: “*Du lịch đường sông (thủy) là việc đi lại bằng thuyền, chèo thuyền trên các dòng sông, các kênh đào và du thuyền*” [3, tr.20]. 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: “*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*” [1, tr.217-218]. Trong khi đó, Mr. Cooper đã định nghĩa: “*Hoạt động du lịch định hướng 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*” [2, tr.10]. Định nghĩa của Irena Bosnić và Mr. Cooper đã nhìn nhận đa diện, phản ánh được bản chất, đặc điểm của loại hình du lịch đường sông bao gồm các hoạt động du lịch được diễn ra ở trên sông và ở

vùng phụ cận hai bên bờ sông phục vụ cho giải trí, nghỉ dưỡng và thể thao.

Từ các định nghĩa nêu trên, chúng tôi cho rằng, “du lịch đường sông là loại hình du lịch đặc biệt khai thác hoạt động du lịch trên sông kết hợp với vùng phụ cận sông dựa vào dòng chảy sông ngòi, tài nguyên du lịch và cơ sở hạ tầng và vật chất kĩ thuật liên quan nhằm thỏa mãn nhu cầu giải trí, nghỉ dưỡng, thể thao của khách du lịch”.

3.2. Khái quát về sông ngòi thành phố Đà Nẵng

Thành phố Đà Nẵng có mạng lưới sông ngòi phong phú bao trải khắp, có tổng chiều dài khoảng 155 km với 14 con sông chính được phân bố như bản đồ hệ thống sông ngòi ở Hình 1. Các sông được bắt nguồn từ phía Tây, Tây Bắc thành phố và tỉnh Quảng Nam đổ ra cửa biển Đà Nẵng, chủ yếu thuộc hạ lưu hệ thống sông Vu Gia - Thu Bồn. Trong khai thác du lịch đường sông, không phải toàn bộ các tuyến sông ở thành phố Đà Nẵng đều có khả năng phát triển du lịch, do đó trong bài viết này chúng tôi lựa chọn 6 con sông để tiến hành khảo sát, bao gồm: sông Hàn, Cẩm Lệ, Túy Loan, Vĩnh Điện, Cu Đê và Cỏ Cò. Các con sông này có đặc điểm về thủy văn bao gồm: chiều dài, rộng và độ sâu rất khác nhau nhưng có các thông số thích hợp để thiết lập luồng tàu chạy theo tính toán của quy chuẩn TCCS 03:2014/CĐTND về độ sâu chạy tàu [4]. Riêng một số đoạn trên sông Cu Đê và Cỏ Cò vào mùa kiệt có mực nước thấp gây khó khăn cho lưu thông tuyến nên cần đầu tư và cải tạo thêm.



Hình 1. Bản đồ hệ thống sông ngòi thành phố Đà Nẵng

Nguồn: Tác giả

Bảng 1. Thông tin về sông ngòi thành phố Đà Nẵng

STT	Tên sông	Chiều dài (km)		Chiều rộng (m)	Độ sâu (m)		Cấp sông
		Thực tế	Khảo sát		Mùa mưa	Mùa kiệt	

1	Hàn	9,4	9,4	300÷700	5,5	4,5	I; III; IV
2	Cu Đê	39,7	14	40÷200	3,5	0,5	V
3	Vĩnh Điện	12	12	50÷600	3,0	2,5	V
4	Túy Loan	30	11	30÷400	5,0	3,0	VI
5	Cẩm Lệ	8,7	8,7	30÷400	-	-	V
6	Cổ Cò	27	7,6	18÷200	2,5	1,5	

Nguồn: Sở Giao thông vận tải và khảo sát thực tế

Sông ngòi của thành phố Đà Nẵng có nhiều điều kiện thuận lợi cho phát triển du lịch. Dọc ven sông có nhiều tài nguyên du lịch hấp dẫn như: làng nghề truyền thống, di tích lịch sử, văn hóa và danh lam thắng cảnh khác đã góp phần quan trọng để xây dựng sản phẩm du lịch đường sông đa dạng, hấp dẫn. Việc tiếp cận, tổ chức, phân luồng và xây dựng tuyến du lịch cũng rất thuận lợi, ngoại trừ sông Cu Đê, các sông được hợp lưu và phân lưu tại ngã ba sông Cái (sông Hàn - Vĩnh Điện - Cẩm Lệ). Bên cạnh đó, việc liên kết vùng trong khai thác du lịch đường sông cũng có nhiều tiềm năng. Sông Cổ Cò nối giữa thành phố Đà Nẵng và thành phố Hội An (Quảng Nam) là tuyến giao thông liên vùng quan trọng, đồng thời dọc sông có nhiều điểm tài nguyên du lịch và sự khác biệt về đời sống đô thị ven sông tạo nên nhiều màu sắc hấp dẫn để phát triển du lịch.

3.3. Tình hình khai thác du lịch đường sông ở thành phố Đà Nẵng

Hiện nay, hoạt động du lịch đường sông ở thành phố Đà Nẵng chủ yếu dựa vào khai thác loại hình du thuyền và du thuyền kết hợp với tham quan một số điểm du lịch. Ủy ban Nhân dân thành phố quyết định đưa vào khai thác 4 luồng tuyến vận tải du lịch từ năm 2009, bao gồm: tuyến cảng sông Hàn - Cầu Trần Thị Lí; tuyến sông Hàn - Cửa biển - Bán đảo Sơn Trà; tuyến cảng sông Hàn - Hòn Chảo (đảo Ngọc); tuyến cảng sông Hàn - Cù Lao Chàm.

- Tuyến cảng sông Hàn - Cầu Trần Thị Lí: chiều dài 4 km, lộ trình từ Cảng sông Hàn - cầu sông Hàn - cầu Nguyễn Văn Trỗi - cầu Trần Thị Lí. Tuyến khai thác dịch vụ cả ban ngày lẫn đêm, thị trường chủ yếu là khách nội địa, khách quốc tế. Lượng khách trung bình 20-30 khách/đêm/tàu.

- Tuyến sông Hàn - Cửa biển - Bán đảo Sơn Trà: Độ dài tuyến khoảng 8 km, lộ trình Cảng sông Hàn - cầu Thuận Phước - bán đảo Sơn Trà. Lượng khách trung bình mùa cao điểm là 2-3 đoàn/tàu/tuần, mỗi đoàn từ 15-30 khách.

- Tuyến cảng sông Hàn - Hòn Chảo (Đảo Ngọc): Độ dài tuyến khoảng 15 km, có lộ trình Cảng Sông Hàn - Cầu Thuận Phước - bãi Sừng Cò - Hòn Chảo. Lượng khách khai thác mùa cao điểm trung bình 50 khách/ngày.

- Tuyến cảng sông Hàn - Cù Lao Chàm: Độ dài tuyến 50 km, có lượng khách khai thác trung bình 1-2 đoàn/tàu/tháng, mỗi đoàn 5-10 khách [13, tr.4].

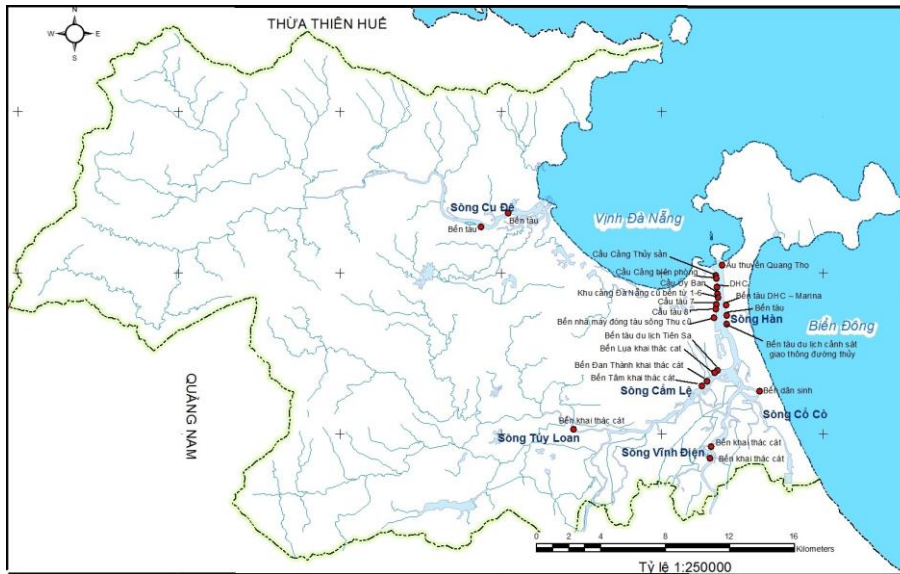
Hoạt động kinh doanh du lịch đường sông ở thành phố Đà Nẵng đã đạt được kết quả tích cực. Theo thống kê hàng năm của Cảng vụ đường thủy nội địa thành phố Đà Nẵng, lượng khách du lịch đường sông không ngừng tăng lên qua các năm. Năm 2010, số lượng khách du lịch đạt 100.000 lượt, năm 2015 tăng lên 173.340 lượt và năm 2016 tăng lên đến 197.287 lượt. Từ năm 2017, lượng khách tăng nhanh, gấp hai lần so với năm 2016, đạt 351.099 lượt; riêng trong tháng 9 đầu năm 2018 lượng khách du lịch đường sông đã đạt 405.437 lượt khách [6]. Dự đoán khách du lịch đường sông sẽ tiếp tục tăng nhanh trong thời gian đến. Về doanh thu du lịch, mặc dù chưa có số liệu thống kê cụ thể, song doanh thu của du lịch đường sông được tính từ việc bán vé tàu với giá vé dao động từ 100÷500 nghìn đồng/vé. Ngoài ra, doanh thu của du lịch đường sông còn bao gồm dịch vụ ăn uống, giải trí, nghỉ ngơi ở trên tàu, trên sông và vùng phụ cận hai bên bờ sông. Trên một số đoạn dọc sông Cu Đê, Túy Loan và sông Hàn đã xuất hiện các hình thức kinh doanh du lịch đường sông tự phát với dịch vụ cho thuê thuyền chèo tay phục vụ tham quan, ngắm cảnh, câu cá. Đây là một hình thức du lịch đường sông hấp

dẫn, nhưng cần phải được đăng kiểm và giám sát bởi các cơ quan chuyên trách để đảm bảo quy hoạch chung, hình ảnh, hiệu quả và sự an toàn khi khai thác.

3.4. Thực trạng cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật phục vụ du lịch đường sông ở thành phố Đà Nẵng

Trong khai thác du lịch đường sông yếu tố về cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật bắt buộc gồm hệ thống tàu thuyền và bến thuyền và các cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật liên quan khác [3, tr. 254]. Cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật được chia làm hai nhóm là cơ sở hạ tầng và cơ sở vật chất kỹ thuật. Cơ sở hạ tầng bao gồm: Bến tàu thuyền, hệ thống cầu đường, báo hiệu, bờ kè bảo vệ bờ, giao thông kết nối. Cơ sở kỹ thuật gồm: Hệ thống phương tiện vận chuyển khách, cơ sở lưu trú, ăn uống, giải trí, mua sắm trên thuyền, trên sông và trên bờ.

3.4.1. Cơ sở hạ tầng



Hình 2. Bản đồ phân bố bến tàu ở thành phố Đà Nẵng

Chất lượng bến tàu du lịch đảm bảo được khả năng đón trả khách khá tốt, có bãi đậu xe rộng rãi. Nhưng chúng đều có thiết kế rất đơn điệu, cảnh quan chưa đẹp, chưa có dịch vụ đi kèm cũng như chưa có điểm nhấn trong kiến trúc hay mang tính biểu tượng cho hình ảnh của thành phố Đà Nẵng mà mang nặng tính vận chuyển. Riêng bến DHC - Marina là bến du thuyền quốc tế được trang bị hiện đại, có thiết kế và cảnh quan đẹp với biểu

a. Bến tàu thuyền

Bến tàu thuyền du lịch là bến thủy nội địa có đủ điều kiện theo quy định, dùng để đón, trả khách du lịch và thực hiện dịch vụ khác, bao gồm bến đậu trong đất liền và tại các điểm tham quan du lịch. Hiện nay, trên các sông của thành phố Đà Nẵng đã xây dựng được 23 bến tàu, trong đó có 14 bến phục vụ du lịch với 13 bến trên sông Hàn và 1 bến trên sông Cẩm Lệ. Các bến còn lại bao gồm: 3 bến phục vụ dân sinh trên sông Cu Đê, Cỏ Cò và 6 bến để khai thác cát trên sông Vĩnh Điện, Túy Loan, Cẩm Lệ được thể hiện ở Hình 2. Số lượng bến tàu du lịch rất ít, phân bố không đều, chủ yếu chỉ tập trung ở trên tuyến từ sông Hàn cho tới ngã ba sông Hàn - Vĩnh Điện - Cẩm Lệ. Trên sông Cu Đê, Cỏ Cò, Cẩm Lệ, Túy Loan, Vĩnh Điện chưa có các bến tàu phục vụ du lịch, chỉ có bến phục vụ dân sinh và khai thác cát nhưng số lượng cũng rất hạn chế.

Nguồn: Tác giả

tượng Cá Chép hóa Rồng và Cầu Tình yêu trở thành biểu tượng của thành phố Đà Nẵng và là điểm du lịch hấp dẫn. Các dịch vụ đi kèm cũng phát triển, trong đó du thuyền DHC-Marina là tòa nhà nổi 5 tầng sang trọng với nhiều dịch vụ ăn uống, giải trí nhằm phục vụ nhu cầu du lịch.

Như vậy, bến tàu phục vụ du lịch đường sông ở thành phố Đà Nẵng không chỉ thiếu về số lượng bến,

phân bố chưa hợp lí mà chất lượng còn hạn chế trong cả thiết kế kiến trúc, cảnh quan và dịch vụ kinh doanh du lịch.

b. Hệ thống cầu đường, báo hiệu, bờ kè bảo vệ bờ

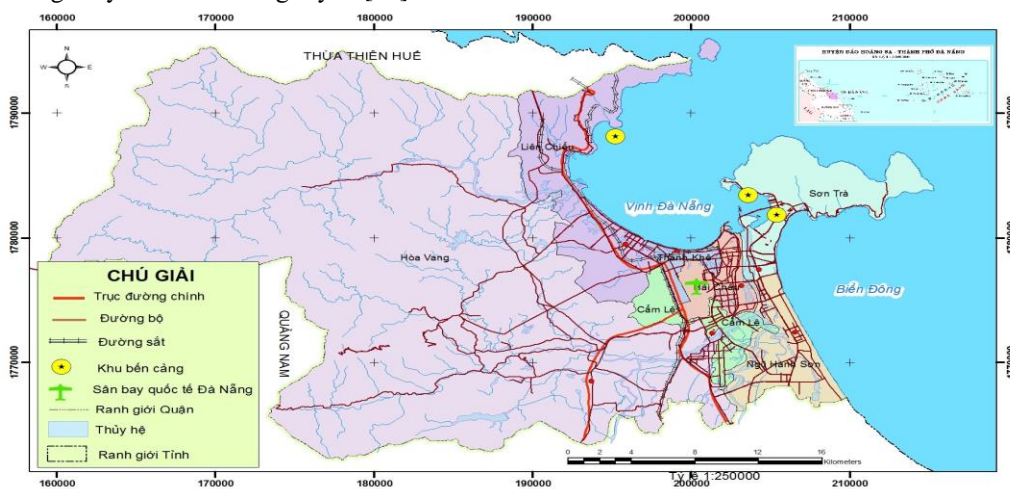
Trên các sông của thành phố Đà Nẵng có 25 cây cầu bắc qua, có kích thước chiều rộng, khẩu độ khoang thông thuyền và chiều cao tĩnh không khác nhau sẽ quy định các luồng tàu chạy và kích cỡ của tàu thuyền hoạt động. Trên sông Hàn có 6 cây cầu với chiều rộng khoang thông thuyền rộng, dao động từ 50-100 m và chiều cao tĩnh không lớn từ 5-27,5 m. Trong đó, từ cầu Nguyễn Văn Trỗi chảy về cửa sông Hàn có độ cao tĩnh không cao trên 7 m, khoang thông thuyền rộng trên 50 m phù hợp cho tàu kích cỡ lớn và trung bình lưu thông tuyến. Còn từ cầu Nguyễn Văn Trỗi về ngã ba sông Hàn - Cẩm Lệ - Túy Loan tĩnh không cầu từ 5-6 m, khoang thông thuyền từ 30-50 m phù hợp tàu nhỏ và trung bình. Các cây cầu còn lại trên sông Cu Đê, Cẩm Lệ, Túy Loan, Vĩnh Điện và Cò Cò có khoang thông thuyền cỡ trung bình và nhỏ, dao động từ 13,5-50 m, chiều cao tĩnh không thấp, trung bình từ 3,5-6 m. Do đó chỉ phù hợp với tàu có kích thước trung bình và nhỏ. Ở một số cầu có tĩnh không 3,5 m và khoang thông thuyền hẹp khoảng 13,5 m cần phải nâng độ cao tĩnh không và mở rộng khoang thông thuyền để lưu thông tuyến [12]. Bên

cạnh đó, cây cầu còn tạo vẻ đẹp cảnh quan trong khai thác du lịch đường sông, cũng như có nhiều giá trị lịch sử văn hóa, hoặc kiến trúc độc đáo tạo thành điểm du lịch hấp dẫn như cầu Rồng phun lửa, nước, cầu Sông Hàn quay, cầu Thuận Phước cầu vồng treo, cầu Nguyễn Văn Trỗi là cầu đi bộ.

Báo hiệu trên sông giúp đảm bảo an toàn giao thông trong khai thác du lịch đường sông. Hiện nay, thành phố Đà Nẵng đã trang bị 287 báo hiệu, trong đó có 141 biển báo, 142 phao báo hiệu, riêng trên sông Hàn có thêm 4 đăng tiêu. Các báo hiệu trên sông có tình trạng sử dụng tốt hoặc khá tốt. Số lượng báo hiệu khá nhiều nhưng vẫn còn thiếu, đặc biệt trên sông Cò Cò vẫn chưa có nhiều báo hiệu. Dọc bờ sông đã được xây dựng bờ kè nhưng còn ít, chỉ ở một số đoạn sông, nhiều đoạn đã sạt lở đất. Riêng dọc bờ sông Hàn đều có bờ kè bảo vệ kiên cố, chỉ có phần hạ lưu của sông đang xây dựng, mở rộng thêm.

c. Hệ thống giao thông kết nối

Thành phố Đà Nẵng phát triển đủ 4 loại hình giao thông, gồm có đường hàng không, đường biển, đường sắt và đường bộ được thể hiện ở Hình 3. Hệ thống giao thông kết nối giúp dẫn khách du lịch đến trung tâm nhập và phân phối khách đến vị trí của con sông, bến tàu cũng như điểm du lịch trên sông và ven sông.



Hình 3. Bản đồ giao thông của thành phố Đà Nẵng

Nguồn: Tác giả

Đường hàng không và đường sắt có vai trò quan trọng trong việc vận chuyển khách du lịch đến thành phố Đà Nẵng. Sân bay quốc tế và nội địa Đà Nẵng là cảng hàng không lớn nhất tại khu vực miền Trung - Tây

Nguyên có khả năng đón trả khách rất lớn với hơn 150 chuyến bay trong nước và quốc tế. Đường sắt Đà Nẵng là trung tâm kinh doanh vận tải và dịch vụ tổng hợp; có khả năng vận chuyển hành khách khối lượng lớn đi và

đến thành phố Đà Nẵng. Vị trí của đường hàng không và đường sắt nằm ở những địa điểm thuận lợi cho việc phân phối khách đến các điểm du lịch đường sông bằng đường bộ.

Đường biển của thành phố Đà Nẵng không chỉ có chức năng vận chuyển khách du lịch đến Đà Nẵng mà còn liên kết với đường sông để tạo nên sản phẩm du lịch hấp dẫn. Thành phố Đà Nẵng đang khai thác ba khu bến là Tiên Sa, Sơn Trà (Thọ Quang) và Liên Chiểu. Trong đó, nằm ở hạ lưu sông Hàn, Cảng Tiên Sa hằng năm đón tiếp hành khách quốc tế với khoảng 300-370 nghìn lượt khách/năm và ở hạ lưu sông Cu Đê cảng Liên Chiểu có nhiều tiềm năng cho việc liên kết du lịch đường sông và đường biển.

Giao thông đường bộ quan trọng trong phát triển du lịch đường sông. Ngoài việc dẫn khách đến thành phố Đà Nẵng và điểm du lịch đường sông thì còn có khả năng liên kết để hình thành một số sản phẩm du lịch ven sông như đạp xe đạp, đi bộ... Mạng lưới giao thông

đường bộ khá hoàn thiện với đường nội thị 181,672 km giúp kết nối rộng khắp các phần lãnh thổ và các sông của thành phố Đà Nẵng thông qua các trục đường chính và trục đường ngang. Hệ thống đường bộ thuận lợi cho việc kết nối, di chuyển đến sông và bến thuyền. Tuy nhiên, các chỉ tiêu về mật độ mạng lưới đường và mật độ diện tích đường trong đô thị vẫn ở mức thấp, đường chưa đạt chỉ tiêu quy chuẩn, chưa được phân cấp rõ ràng.

Theo số liệu thống kê số lượng khách du lịch đến với thành phố Đà Nẵng ngày càng tăng; năm 2010 có 26,24 triệu người, đến năm 2015 tăng lên 35,96 triệu người (trong đó: đường bộ giữ vai trò chủ yếu trong việc vận chuyển khách du lịch, chiếm 80,48%, đường hàng không chiếm 18,63%, các hình thức khác vẫn ở mức thấp và tương đương nhau như đường sông đạt 0,473%, đường sắt đạt 0,283%, và đường biển đạt 0,116%).

Bảng 2. Phương thức vận chuyển hành khách tại Đà Nẵng (triệu người) [4, tr.209]

Năm	Tổng	Đường sắt		Đường bộ		Đường sông		Đường biển		Đường không	
		(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
2010	26,24	0,105	0,401	23,70	90,33	0,100	0,381	0,032	0,122	2,3	8,77
2011	28,63	0,114	0,399	25,70	89,76	0,080	0,279	0,038	0,133	2,7	9,43
2012	31,15	0,118	0,378	27,70	88,91	0,080	0,257	0,057	0,182	3,2	10,27
2013	30,86	0,109	0,354	26,06	84,46	0,173	0,551	0,116	0,377	4,4	14,26
2014	33,99	0,111	0,327	28,60	84,14	0,173	0,500	0,108	0,319	5,0	14,71
2015	35,96	0,102	0,283	28,94	80,49	0,173	0,473	0,042	0,116	6,7	18,63

Chú thích: (1): Số lượt vận chuyển (triệu người)

(2): So với tổng (%)

3.4.2. Cơ sở vật chất kỹ thuật

a. Phương tiện vận chuyển khách

Phương tiện vận chuyển khách phục vụ du lịch đường sông là phương tiện vận tải hành khách đường thủy nội địa, đảm bảo điều kiện, tiêu chuẩn, chất lượng dịch vụ phục vụ du lịch đường sông, sức chở hàng, hoạt động ăn uống, giải trí cho du khách trên tàu được sự cấp phép hoạt động của Ủy ban Nhân dân thành phố Đà Nẵng và phù hợp với các tiêu chuẩn quốc gia. Tính đến tháng 4 năm 2018, Sở Du lịch thành phố Đà Nẵng đã cấp phép vận tải nội địa cho 14 tổ chức cá nhân có 20 tàu hoạt động. Các phương tiện được cấp phép đa dạng về kích

thước, bao gồm: các du thuyền, tàu nhà hàng có lượng chở khách nhỏ, vừa hoặc lớn. Trong đó có 3 tàu lớn trên 100 khách là: tàu Rồng Sông Hàn (250 khách), tàu Minh Trần 05 (168 khách), tàu MeryLand (144 khách) và 2 tàu 79 khách là tàu Bảo Anh 02 và Du thuyền Vinh Anh. Các tàu còn lại dao động từ 20-50 khách [8]. Số lượng tàu du lịch của thành phố Đà Nẵng hiện nay vẫn còn ít, phạm vi khai thác hẹp, chỉ được cấp phép hoạt động ở trên tuyến sông Hàn từ ngã ba sông Hàn - Vĩnh Điện - Cẩm Lệ đi ra biển Đà Nẵng. Về chất lượng, các tàu đều đảm bảo an toàn về trang thiết bị trên tàu, chất lượng thuyền viên, người lái phương tiện và nhân viên phục vụ theo quy định tại Quyết định số: 37/2014/QĐ-UBND quy định về quản

Lí hoạt động vận tải hành khách du lịch đường thủy nội địa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng [13]. Nhưng trên thực tế, nhiều tàu vẫn còn thiếu thẩm mỹ do xuất xứ từ tàu đánh cá được hoán đổi công năng, chưa có quy định về thiết kế cho hình ảnh của thành phố Đà Nẵng, hầu hết đều do các tổ chức, cá nhân tự đặt hàng và thiết kế. Dịch vụ du lịch trên tàu có sự phân hóa, đối với nhóm tàu lớn trên 79 khách không chỉ có hoạt động tham quan du lịch, ngắm cảnh mà bổ sung nhiều dịch vụ như: ăn uống, bar, cà phê, đồ lưu niệm hay tổ chức sự kiện, hoạt động tập thể... Đối với tàu dưới 50 khách, dịch vụ du lịch đường sông còn nghèo nàn, chủ yếu là phục vụ cho việc du ngoạn ngắm cảnh.

b. Cơ sở lưu trú

Hệ thống cơ sở lưu trú phục vụ phát triển du lịch đường sông bao gồm cả dịch vụ lưu trú trên sông và trên bờ. Cơ sở lưu trú trên sông là cơ sở phục vụ trực tiếp cho hoạt động của du lịch đường sông, được xây dựng ở trên sông hoặc trong các tàu lớn. Cơ sở lưu trú trên bờ là cơ sở lưu trú hỗ trợ trong việc đáp ứng nhu cầu nghỉ ngơi và lưu trú tại thành phố Đà Nẵng khi tham gia hoạt động du lịch đường sông. Hiện nay, khai thác du lịch đường sông của thành phố Đà Nẵng vẫn chưa đầu tư xây dựng được cơ sở lưu trú trên sông và trên tàu. Trong khi đó, cơ sở lưu trú trên bờ khác đã trang bị tốt cả về số lượng và chất lượng. Theo công bố của Sở Du lịch năm 2018, thành phố Đà Nẵng có 274 khách sạn được xếp hạng theo tiêu chuẩn sao với 16.457 phòng tương ứng. Trong đó, số lượng các khách sạn đạt tiêu chuẩn 5 sao là 16 khách sạn với 4.768 phòng, 4 sao là 12 khách sạn với 4.215 phòng, 3 sao có 37 khách sạn với 3.419 phòng, 2 sao có 61 khách sạn với 1.851 phòng và 1 sao có 141 khách sạn với 2.204 phòng [9]. Sự đa dạng về xếp hạng cơ sở lưu trú cũng giúp đáp ứng cho nhu cầu của nhiều đối tượng khách du lịch khác nhau. Tuy nhiên, các cơ sở lưu trú không đồng đều, chủ yếu phân bố ở khu vực trung tâm thành phố và dọc hai bên sông Hàn.

c. Cơ sở ăn uống

Trong khai thác du lịch đường sông, cơ sở ăn uống được xây dựng trên sông như nhà hàng, dịch vụ ăn uống phục vụ trên tàu và cơ sở ăn uống hỗ trợ cho du lịch đường sông trên bờ đạt chuẩn được cấp phép hoạt động. Tính đến tháng 3/2016, thành phố Đà Nẵng có 169 nhà hàng, 479 cơ sở ăn uống đạt tiêu chuẩn. Cơ sở ăn uống có sự phân bố không đồng đều giữa các quận, huyện. Đối với nhà hàng, chủ yếu tập trung ở quận Hải Châu và Thanh Khê chiếm hơn 67%, trong khi quận Cẩm Lệ và Liên Chiểu thì rất ít chỉ có từ 3 đến 4 nhà hàng. Cơ sở ăn

uống đạt chuẩn có sự phân bố khá đồng đều, chiếm nhiều nhất là quận Cẩm Lệ với 199 cơ sở, Thanh Khê là 69 cơ sở, các quận khác dao động từ 22 đến 48 cơ sở [7]. Các hạng mục ẩm thực phục vụ là đặc sản Đà Nẵng và đa dạng ẩm thực nhiều quốc gia trên thế giới như Thái Lan, Hàn Quốc, Nhật Bản, Italia cũng góp phần bổ trợ, đa dạng trong lựa chọn dịch vụ ăn uống của du khách.

Đối với cơ sở ăn uống trên sông đã có nhà hàng nổi và dịch vụ ăn uống trên các tàu. Hiện chỉ có 2 cơ sở trên sông Hàn là Du thuyền DHC-Marina và Cafe Nhà hàng Memory. Du thuyền DHC-Marina là tòa nhà nổi 5 tầng sang trọng được xây dựng mô phỏng hình ảnh siêu du thuyền đẳng cấp bao gồm: sảnh đón khách, khu triển lãm, câu lạc bộ giải trí, nhà hàng, văn phòng, phòng tổ chức sự kiện và Skybar trên tầng cao nhất của du thuyền nhằm phục vụ nhu cầu du lịch. Cafe Nhà hàng Memory có kiến trúc như là chiếc lá nổi trên sông Hàn, mang vẻ đẹp hiện đại như một dấu ấn riêng của thành phố du lịch Đà Nẵng, với sức chứa 350 chỗ đạt tiêu chuẩn 5 sao, gồm khu tầng trệt và khoảng bờ sông được thiết kế dành cho không gian cà phê, điểm tâm, tầng lầu là khu quầy bar và 3 phòng VIP với không gian độc đáo trong lòng chiếc lá nổi trên sông Hàn. Thực đơn của nhà hàng đa dạng và cao cấp phù hợp với nhiều đối tượng du khách. Cơ sở ăn uống khác của tàu trên 79 khách như: tàu Rồng sông Hàn, tàu Minh Trần và tàu MeryLand với dịch vụ ăn uống đạt chất lượng cao, có khả năng tổ chức các sự kiện ăn uống vừa và nhỏ trên tàu, trong đó tàu MerryLand đạt tiêu chuẩn 3 sao về chất lượng phục vụ. Tàu có sức chứa dưới 50 khách không có dịch vụ ăn uống nhà hàng, hầu hết chỉ phục vụ nước uống hoặc ăn nhẹ. Các nhà hàng trên tàu và trên sông là đặc trưng riêng phục vụ cho nhu cầu ăn uống của loại hình du lịch đường sông.

d. Cơ sở mua sắm, vui chơi, giải trí

Cơ sở mua sắm, vui chơi, giải trí của du lịch đường sông bao gồm cơ sở ở trên tàu, trên sông phục vụ trực tiếp và gián tiếp cho du lịch đường sông ở trên bờ. Đối với cơ sở mua sắm, vui chơi, giải trí trên sông hiện còn rất khiêm tốn, chỉ có một số quầy lưu niệm, dịch vụ vui chơi giải trí ở trên nhà hàng nổi Du thuyền DHC-Marina, Cafe Nhà Hàng Memory và tàu lớn có công năng trên 50 khách. Hầu hết các cơ sở mua sắm, vui chơi, giải trí hỗ trợ cho du lịch đường sông ở thành phố Đà Nẵng đều được phân bố dọc sông Hàn. Mạng lưới cơ sở mua sắm khá phong phú, với 15 cơ sở mua sắm hàng hóa đạt chuẩn, 4 trung tâm thương mại và dịch vụ spa - massage tạo thuận lợi cho phát triển du lịch ở thành phố

Đà Nẵng. Ngoài ra, có nhiều trung tâm thương mại, vui chơi, mua sắm và trung tâm văn hóa, thể thao tạo nên sự hấp dẫn về chất lượng và đa dạng về dịch vụ phục vụ. Điều này có vai trò rất lớn trong việc kết hợp khai thác, hỗ trợ cho du lịch đường sông của thành phố Đà Nẵng. Từ những lợi thế trên, du lịch đường sông có thể tận dụng khai thác được thế mạnh của cơ sở vật chất của thành phố Đà Nẵng đồng thời bổ sung thêm dịch vụ mua sắm, giải trí ở những tuyến du lịch khác.

3.5. Đánh giá chung cơ sở hạ tầng và vật chất kĩ thuật phục vụ phát triển du lịch đường sông ở thành phố Đà Nẵng

Qua kết quả khảo sát, phân tích hiện trạng cơ sở hạ tầng và vật chất kĩ thuật phục vụ phát triển du lịch đường sông ở thành phố Đà Nẵng chúng tôi có những nhận xét sau:

- Ưu điểm:

Thành phố Đà Nẵng đã có sự quan tâm đầu tư cho phát triển du lịch đường sông và trang bị được cơ sở hạ tầng và vật chất kĩ thuật du lịch trên sông Hàn Thành phố Đà Nẵng với những cây cầu tạo được điểm nhấn về mặt cảnh quan và là điểm đến hấp dẫn khách du lịch. Ngoài ra, cơ sở hạ tầng đường sông khác như báo hiệu trên sông, kè bảo vệ bờ đã được trang bị phục vụ cho hoạt động du lịch đường sông.

Hệ thống giao thông kết nối thuận lợi trong việc vận chuyển khách đến thành phố Đà Nẵng cũng như trong việc tiếp cận, di chuyển khách tới các bến thuyền, con sông của thành phố Đà Nẵng. Đặc biệt đường biển và đường bộ có tiềm năng trong việc liên kết với đường sông để tạo nên các sản phẩm du lịch hấp dẫn.

Cơ sở lưu trú, ăn uống, khu vui chơi giải trí đã được xây dựng ở cả trên sông, trên tàu và trên bờ đảm bảo các tiêu chuẩn trong khai thác du lịch, số lượng cơ sở này khá lớn và có chất lượng tốt, được đánh giá, kiểm nghiệm trước khi đưa vào hoạt động.

Đánh giá tiềm năng vai trò của du lịch đường sông đối với thành phố Đà Nẵng, Ủy ban Nhân dân thành phố đã tiến hành quy hoạch phát triển và đưa ra nhiều chính sách quản lí, hỗ trợ, khuyến khích đầu tư cho du lịch đường sông mà trước hết là xây dựng cơ sở hạ tầng và vật chất kĩ thuật phục vụ.

- Hạn chế:

Bên cạnh các thuận lợi cho phát triển du lịch, cơ sở hạ tầng và vật chất kĩ thuật phục vụ du lịch đường sông ở thành phố Đà Nẵng cũng tồn tại một số nhược điểm sau:

Hiện nay thành phố Đà Nẵng chỉ mới khai thác hoạt động du lịch đường sông trên sông Hàn, do đó các cơ sở hạ tầng và vật chất kĩ thuật quan trọng trong phát triển du lịch đường sông là tàu thuyền và bến bãi cũng chỉ được quan tâm đầu tư xây dựng dọc tuyến sông này, còn các tuyến khác chưa quan tâm đầu tư.

Bến tàu, tàu thuyền phục vụ du lịch còn sơ sài, đơn điệu trong kiến trúc và dịch vụ khai thác, hầu hết mang tính chất vận chuyển đơn thuần, chưa tạo được hình ảnh cho thành phố Đà Nẵng. Các tàu chưa có thiết kế đặc trưng mang đậm văn hóa Đà Nẵng, chưa chú trọng khai thác loại thuyền nhỏ, thuyền chèo tay. Sản phẩm du lịch còn nghèo nàn, các dịch vụ trên tàu còn ít, hầu hết chủ yếu phục vụ cho việc ngắm cảnh.

Cơ sở hạ tầng đường sông khác như báo hiệu trên sông, kè bảo vệ bờ nhiều khu vực vẫn còn thiếu, một số bị xuống cấp, trên sông Cỏ Cò chưa có báo hiệu, đòir bờ sông bị sạt lở, chưa xây bờ kè bảo vệ đầy đủ.

Cơ sở lưu trú, cơ sở ăn uống, khu vui chơi giải trí ở trên sông và trên thuyền mặc dù đã có nhưng còn thiếu về số lượng và độ hấp dẫn. Cơ sở vật chất trên bờ chỉ phân bố ở trung tâm thành phố dọc sông Hàn, trong khi ở các sông khác mật độ rất ít hoặc không có.

3.6. Định hướng và giải pháp phát triển cơ sở hạ tầng và vật chất kĩ thuật phục vụ phát triển du lịch đường sông ở thành phố Đà Nẵng

Hiện nay thành phố Đà Nẵng mới chỉ khai thác được một phần tài nguyên sông nước cho phát triển du lịch đường sông, để khai thác hiệu quả hơn cần phải có sự đầu tư, tổ chức quy hoạch khai thác hợp lí, lâu dài theo các giải pháp sau:

- Giải pháp đầu tư, phát triển

Trước hết, cần phải đầu tư vốn vào việc xây dựng bến thuyền đảm bảo về số lượng và phải đặt ở vị trí gần điểm du lịch. Chất lượng bến vừa phải đảm bảo an toàn, công năng đón trả khách nhưng cũng phải thẩm mỹ và tạo điểm nhấn về hình ảnh của thành phố Đà Nẵng. Tàu thuyền cần phải đa dạng hóa để tạo nên sự phong phú cho sản phẩm du lịch đường sông với các loại như thuyền máy, du thuyền và thuyền chèo tay. Cơ sở vật chất khác như giải trí, ăn uống cần mở rộng, trang bị hiện đại và đa dạng hơn. Trong đó, cơ sở lưu trú cần nghiên cứu xây dựng ở sát bờ sông hoặc trên sông để thu hút khách du lịch. Đầu tư cải tạo, đặt báo hiệu để đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa. Xây dựng các bờ kè bảo vệ, đặc biệt các đoạn bờ đang bị sạt lở.

Việc chỉnh trị, nạo vét các tuyến sông cần phải chú trọng, đặc biệt tuyến sông Cổ Cò phải khơi thông nối liền giữa thành phố Đà Nẵng và Hội An.

- Các giải pháp tổ chức thực hiện quy hoạch, quảng bá

Để khai thác hiệu quả du lịch đường sông, thành phố Đà Nẵng cần phải có sự quy hoạch và quảng bá hiệu quả.

Đối với các bến bãi, tiếp tục giữ vị trí các bến tàu du lịch trên sông Hàn, nhưng cần có sự cải tạo lại bến hiện đại, đa năng mang hình ảnh đặc trưng của thành phố Đà Nẵng. Các bến không chỉ có vai trò đón trả khách mà còn có các dịch vụ du lịch. Hoán đổi công năng bến khai thác cát và bến dân sinh thành bến tàu du lịch hoặc bến tàu du lịch kết hợp dân sinh. Xây dựng thêm bến mới phải dựa trên việc đánh giá tài nguyên du lịch để tạo hiệu quả trong khai thác.

Tàu thuyền cần phải quy hoạch đa dạng về loại hình, kích thước tàu. Đối với khu vực sông Hàn, ưu tiên tàu có kích thước lớn và trung bình, đặc biệt là các tàu có khả năng liên kết trong khai thác với đường biển. Quy hoạch khu vực hoạt động của thuyền chèo tay như: thuyền kayak, thuyền hơi, thuyền thúng để tạo sự đa dạng, hấp dẫn và hiệu quả hơn.

Cơ sở hạ tầng khác cũng cần xây dựng thêm. Đối với giao thông kết nối, cần đầu tư các tuyến đường bộ chạy dọc bờ sông và đường bộ dẫn khách đến bến tàu, điểm du lịch trên sông. Đối với cây cầu có tĩnh không thấp, khoang thông thuyền hẹp cần phải nâng cao và mở rộng như trên sông Cổ Cò và sông Vĩnh Điện. Cần quy hoạch xây dựng mới báo hiệu, có kế hoạch xây dựng các đoạn bờ sông bị sạt lở.

Đối với cơ sở vật chất khác phục vụ ăn uống, quây lưu niệm cũng cần quy hoạch. Cần xây dựng một số công trình nhà hàng trên sông, nhưng số lượng nhà hàng không quá nhiều, chú trọng các đặc sản của thành phố Đà Nẵng. Cơ sở lưu niệm cần xây dựng thêm trên các tàu, tại bến tàu hoặc tại khu vực bờ sông gần các điểm du lịch, đa dạng hóa sản phẩm phục vụ.

Trong việc quảng bá du lịch đường sông, cần phải tạo ra chiến lược quảng bá rộng rãi thông qua các phương tiện truyền thông, công ty lữ hành du lịch và phương tiện khác. Việc quảng bá phải tạo được thương hiệu riêng bằng Logo biểu tượng cho du lịch đường

sông, Logo cần được đưa vào các sản phẩm du lịch đường sông, tàu, thuyền, bến bãi, nhà hàng...

- Giải pháp đảm bảo an toàn đường sông

Trong khai thác du lịch đường sông tính an toàn rất quan trọng. Do đó, cần phải chú trọng tính an toàn bằng việc đầu tư các trang bị cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật hiện đại. Tổ chức thẩm định nâng cấp, xây dựng mới, tăng cường áp dụng công nghệ hỗ trợ và kiểm soát giao thông tiên tiến như hệ thống giao thông thông minh (Intelligent Transport System - ITS) cho cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật trước khi đưa vào sử dụng. Thường xuyên kiểm định, nâng cao chất lượng cán bộ quản lý, người điều khiển phương tiện vận tải, chất lượng phương tiện thủy nội địa.

- Giải pháp xây dựng sản phẩm du lịch đường sông đặc thù

Hiệu quả việc khai thác du lịch đường sông phụ thuộc vào độ hấp dẫn của sản phẩm du lịch đường sông, do đó cần phải xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật tương ứng. Để tạo được đặc trưng cho du lịch đường sông của thành phố Đà Nẵng, trước hết cần xây dựng logo, hệ thống tàu, bến bãi mang hình ảnh riêng cho sông nước Đà Nẵng, đồng thời đa dạng hóa phương tiện và hình thức khai thác. Xây dựng được chuỗi âm thực phong phú, đặc biệt âm thực dân gian mang đậm chất văn hóa Đà thành kết hợp với cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật để tạo được sản phẩm riêng, hấp dẫn khách du lịch.

4. Kết luận

Qua nghiên cứu đánh giá về cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật phục vụ phát triển du lịch đường sông của thành phố Đà Nẵng, chúng tôi có các kết luận sau:

Thứ nhất, thành phố Đà Nẵng đã xây dựng được các cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật cho khai thác du lịch đường sông của thành phố, tuy nhiên số lượng còn thiếu và trung tâm chủ yếu ở dọc sông Hàn, các sông khác số lượng có rất ít. Do đó, để phát triển du lịch đường sông Ủy ban Nhân dân thành phố Đà Nẵng cần phải quy hoạch và đầu tư một cách bài bản và dài hạn.

Thứ hai, cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật còn rất đơn điệu, chưa đầu tư hình ảnh và mang tính thẩm mỹ chưa cao; đặc biệt là bến bãi và tàu thuyền chủ yếu

mang tính vận chuyển, vẫn chưa tạo ra được nét đặc thù riêng của sản phẩm du lịch đường sông.

Thứ ba, việc quy hoạch, phân bố cơ sở hạ tầng và vật chất kỹ thuật cần phải dựa trên việc đánh giá tài nguyên du lịch để kết hợp khai thác hiệu quả và xây dựng sản phẩm du lịch đường sông phù hợp.

Tài liệu tham khảo

- [1] Bosnić I. (2012). River Tourism in Eastern Croatia: Perspectives for Development. *International Scientific: The Economy of Eastern Croatia - yesterday, today, tomorrow*, 216-222.
- [2] Prideaux B. Cooper M. (2009). *River Tourism*, Published by MPG Book Group. London.
- [3] Inskeep. E (2012). *National and Regional Tourism Planning: Methodologies and Case Studies*, Routledge, London and New York.
- [4] Công ty Cổ phần Tư vấn xây dựng công trình Hàng hải (2017), *Quy hoạch chi tiết phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa thành phố Đà Nẵng đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030*.
- [5] Cục đường thủy nội địa Việt Nam (2014). *TCCS 03: 2014/CDTND: Luồng đường thủy nội địa - tiêu chuẩn thiết kế*. Nguồn: <http://tcqc.viwa.gov.vn/File/12.pdf>.
- [6] Cảng vụ đường thủy nội địa thành phố Đà Nẵng (2018). *Báo cáo thường niên hằng năm*.
- [7] Sở Du lịch thành phố Đà Nẵng (2018). *Danh sách cơ sở dịch vụ đạt tiêu chuẩn phục vụ khách du lịch trên địa bàn thành phố Đà Nẵng 2016*, Nguồn: <http://tourism.danang.gov.vn/chi-tiet?idcat=67786&articleId=2181270>.
- [8] Sở Du lịch thành phố Đà Nẵng (2018). *Danh sách tổ chức, cá nhân đã được cấp phép vận tải thủy nội địa (đến ngày 26/4/2018)*. Nguồn: <http://tourism.danang.gov.vn/chi-tiet?idcat=58400&articleId=2720610>.
- [9] Sở Du lịch thành phố Đà Nẵng (10/2018). *Danh sách cơ sở lưu trú du lịch đã xếp hạng trên địa bàn thành phố Đà Nẵng*. Nguồn: <http://tourism.danang.gov.vn/chi-tiet?idcat=65690&articleId=2908577>.
- [10] Ủy ban Nhân dân thành phố Đà Nẵng (2014). *Quyết định ban hành Quy định chính sách khuyến khích, hỗ trợ phát triển cầu tàu du lịch tại các điểm đến và tàu du lịch trong các tuyến du lịch đường thủy nội địa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng*. Số 48/2014/QĐ-UBND, tháng 12 năm 2014.
- [11] Ủy ban Nhân dân thành phố Đà Nẵng (2016). *Quyết định về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng đến năm 2025 và định hướng đến năm 2030*. Số: 6651/QĐ-UBND, ngày 30 tháng 9 năm 2018.
- [12] Ủy ban Nhân dân thành phố Đà Nẵng (2017). *Quyết định ban hành kế hoạch đầu tư phát triển vận tải hành khách đường thủy nội địa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng đến năm 2025*. Số:384/QĐ-UBND, ngày 13 tháng 7 năm 2017.
- [13] Ủy ban Nhân dân thành phố Đà Nẵng (2016). *Quyết định về việc ban hành Quy định về quản lý hoạt động vận tải hành khách du lịch đường thủy nội địa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng*. Số: 37/2014/QĐ-UBND, ngày 21 tháng 10 năm 2014.
- [14] Nguyễn Trung Nghĩa (2010). Nghiên cứu các giải pháp đảm bảo an toàn giao thông đường sông trên địa bàn thành phố Đà Nẵng. *Báo cáo đề tài Khoa học cấp thành phố Đà Nẵng*.
- [15] Nguyễn Minh Tuệ (chủ biên) (2017). *Địa lý du lịch cơ sở lý luận và thực tiễn phát triển ở Việt Nam*. NXB Giáo dục, Hà Nội.

ASSESSMENT OF INFRASTRUCTURE AND TECHNICAL MATERIALS FOR THE DEVELOPMENT OF RIVER TOURISM IN DANANG CITY

Abstract: Infrastructure and technical materials are mandatory factors to enable potentials of the resources to become tourism products in the development of tourism as well as the development of river tourism. Since 2009, Danang city has exploited river tourist routes - mainly on the Han River, it has also built the network of infrastructure and technical facilities. However, the potential of river tourism in Danang is very large and in order to effectively exploit river resources for tourism, it is necessary to invest in infrastructure and technical facilities. That's why assessing the current status of infrastructure and technical material to provide directions of exploitation and construction is very important. From the above, the article uses the methodology of geography to analyze and assess the current state of infrastructure & technical facilities. In addition, it brings scientific issues into the discussion and proposes directions for the exploitation and the construction of infrastructure and technical facilities for the river tourism of Danang city in the next time.

Key words: infrastructure & technical materials; river; tourism; river tourism; Danang city.