

LIÊN KẾT ĐỂ PHÁT TRIỂN TUYẾN DU LỊCH SÔNG ĐỒNG NAI

ĐOÀN THỊ THANH VÂN
Trường Đại học Công nghệ Đồng Nai

Nhận bài ngày 07/3/2021. Sửa chữa xong 16/3/2021. Duyệt đăng 29/3/2021.

Abstract

Dong Nai river tourist route is one of 5 tourist routes planned for development by Dong Nai province, and is put into operation on September 1, 2018. Considered as one of the two major tourism potential sources of the province besides forest resources, the Dong Nai river tourism route will contribute to connecting tourism development by region with Ho Chi Minh City and Binh Duong. However, Dong Nai river tourist route has not been developed to match its potential. One of the important reasons is that the destinations have not been linked to form a complete tourism product, and the neighboring areas have not yet been linked in the investment and exploitation of tourism resources in Dong Nai river. Therefore, in this study, the author analyzes in-depth the situation of regional connectivity, destination links for Dong Nai river tourism development, from which proposing a number of solutions to develop Dong Dong tourist routes Nai becomes a typical and unique tourist product of Dong Nai and surrounding areas.

Keywords: Regional connectivity, tourist route, Dong Nai river, development.

1. Đặt vấn đề

1.1. Vai trò của liên kết vùng trong phát triển du lịch

Liên kết vùng là một trong những giải pháp phát triển du lịch tiết kiệm nhưng hiệu quả khi mà biên giới du lịch giữa các địa phương đã không còn hiện hữu, thay vào đó là một điểm đến chung thống nhất với sự đa dạng sản phẩm dựa trên lợi thế riêng biệt vùng miền. Mỗi vùng có thể mạnh về vị trí địa lý, nguồn lực phát triển, tiềm năng du lịch. Vì vậy, cần kết nối các chuỗi giá trị để tạo thành những sản phẩm du lịch hấp dẫn theo từng nhóm loại hình cung cấp cho du khách. Thông qua quá trình liên kết sẽ giúp các điểm đến phối hợp lẫn nhau, bổ sung cho nhau nhằm tăng thêm thể mạnh, ưu điểm nổi trội của mình, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động du lịch: khám phá, khai thác, phát triển sản phẩm; quản lý, giám sát, kiểm soát chất lượng sản phẩm du lịch,...[2].

1.2. Tiềm năng để phát triển tuyến du lịch sông Đồng Nai

Sông Đồng Nai là một trong những dòng sông nội địa đẹp và dài nhất Nam Bộ với chiều dài 586km và lưu vực 38.600km². Chảy đến đoạn giao nhau với sông Bé, sông Đồng Nai tạo ranh giới tự nhiên giữa Đồng Nai (huyện Vĩnh Cửu) ở tả ngạn phía đông và Bình Dương (thị xã Tân Uyên) ở hữu ngạn phía Tây; sau đó chảy theo hướng Bắc Nam ôm lấy cù lao Tân Uyên và cù lao Phố. Sông Đồng Nai chảy qua TP.Biên Hòa, rồi chảy dọc theo ranh giới giữa các huyện Long Thành, Nhơn Trạch và TP.Thủ Đức, Q.7, Nhà Bè (TP.HCM), giữa Phú Mỹ (Bà Rịa - Vũng Tàu) và Cần Giuộc (TP.HCM). Sông Đồng Nai có những dòng suối, hồ và thác; có thể khai thác thành các bến tàu, bến đò, trạm dừng cho các con tàu di chuyển trên sông, thuận lợi cho việc khai thác du lịch tuyến sông Đồng Nai và các địa bàn lân cận. Du lịch trên sông phát triển sẽ kết nối các tuyến du lịch TP.HCM, các tỉnh Bình Dương, Bình Phước và Đồng Nai, tạo thành chuỗi du lịch hấp dẫn[1].

Tuyến du lịch Sông Đồng Nai có nhiều lợi thế để phát triển: Nằm trong Quy hoạch tổng thể phát triển du lịch tỉnh Đồng Nai đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 nên có chủ trương phát triển rõ ràng; Được chính quyền các cấp và cư dân địa phương ủng hộ; Được các tỉnh lân cận: Tp.HCM, Bình Dương, Bình

Phước quan tâm và liên kết để phát triển; Tài nguyên du lịch dọc tuyến đa dạng từ tài nguyên thiên nhiên đến nhân văn; Các công ty lữ hành quan tâm, xây dựng các chương trình tham quan độc đáo, hấp dẫn,...

2. Liên kết và phát triển tuyến du lịch sông Đồng Nai

Hiện nay, ngành Du lịch Đồng Nai đã ký chương trình hợp tác phát triển du lịch với nhiều tỉnh, thành như: TP.HCM, Bình Dương, Bình Phước, Lâm Đồng, Vũng Tàu,... Nội dung liên kết gồm 4 lĩnh vực chính: Thông tin chương trình, kế hoạch phát triển du lịch của các địa phương, trao đổi chia sẻ thị trường khách du lịch, sản phẩm, chính sách phát triển; Thông tin về quy hoạch, các dự án đầu tư, chính sách ưu đãi, hỗ trợ các doanh nghiệp; Xúc tiến tiến, quảng bá sản phẩm du lịch; Liên kết phát triển sản phẩm du lịch. Việc ký kết hợp tác sẽ thúc đẩy các địa phương xây dựng kế hoạch cụ thể trong truyền bá du lịch, thu hút khách [5].

Tuyến du lịch sông Đồng Nai có chiều dài khoảng 30km, bắt đầu từ cù lao Ba Xê thuộc phường Long Bình Tân (TP. Biên Hòa) đến bến đò xã Hiếu Liêm (huyện Vĩnh Cửu), dọc tuyến có bốn điểm dừng chân để du khách có thể ngoạn cảnh và thưởng thức các đặc sản, ẩm thực địa phương theo lộ trình như sau: Bến tàu tại công viên Nguyễn Văn Trị – chùa Ông (TP. Biên Hòa) – chùa Phước Long (quận 9, TP. Hồ Chí Minh) – cù lao Ba Xê – làng bè Hiệp Hòa [10].

Tuy nhiên hiện nay việc liên kết để phát triển tuyến du lịch sông Đồng Nai còn gặp nhiều khó khăn, chưa khai thác hết lợi thế để phát triển. Điều này xuất phát từ hoạt động khai thác của cả ba địa phương có hoạt động du lịch gắn với Sông Đồng Nai, cụ thể:

Tại Đồng Nai. Từ 01/9/2018, Công ty TNHH Thương mại dịch vụ Hoàng Gia Bảo (TP. Biên Hòa) đã đưa vào khai thác tuyến du lịch đường sông Đồng Nai giai đoạn 1, tuyến du lịch bắt đầu từ cù lao Ba Xê đến bến tàu, trạm dừng chân ở P. Bửu Long. Trong đó, điểm nhấn là bến tàu trạm dừng chân tại công viên Nguyễn Văn Trị gần chợ Biên Hòa (TP. Biên Hòa) rộng gần 2.500m² gồm: bến tàu, phòng vé, nhà chờ có thể tiếp nhận khoảng 200 khách. Hiện nay có 7 ca nô du lịch phục vụ tuyến, mỗi chiếc chở tối đa 25 khách, hoạt động tất cả các ngày trong tuần. Giá vé dao động từ 128-425 ngàn đồng/người tùy vào số lượng khách đăng ký. Thực tế, hiện nay số lượt khách du lịch tuyến sông Đồng Nai vẫn còn hạn chế so với đầu tư khai thác. Giai đoạn 2 triển khai từ bến tàu, trạm dừng chân ở P. Bửu Long đến bến đò Hiếu Liêm (H. Vĩnh Cửu, dự kiến đưa vào khai thác từ năm 2019). Tuy nhiên, đến nay vẫn chưa khai thác được do vướng các thủ tục chuyển đổi mục đích sử dụng đất (chuyển đổi đất sản xuất nông nghiệp sang đất kinh doanh dịch vụ) [6].

Tại TP. Hồ Chí Minh. Từ ngày 25/11/2017, TP. Hồ Chí Minh đã khai trương tuyến buýt đường sông số 1 từ Quận 1 đi Thủ Đức, đây cũng là một bước tiến mới trong khai thác tiềm năng du lịch và vận tải đường sông. TP. Hồ Chí Minh đã và đang tích cực khai thác tiềm năng du lịch sông; tuy nhiên, phát triển chưa tương xứng với tiềm năng; du lịch đường sông vẫn chưa có sản phẩm đặc trưng, chưa có quy hoạch du lịch dài hạn, chưa khai thác sâu các giá trị của văn hóa, lịch sử,...[1].

Tại Bình Dương. Bình Dương là tỉnh có điều kiện để phát triển du lịch đường sông nhờ hệ thống các sông lớn gồm sông Sài Gòn, sông Đồng Nai và sông Bé với các khu, điểm tham quan ven sông đa dạng, các miệt vườn cây trái đến các khu, điểm du lịch chuyên đề, các di tích lịch sử cách mạng, các công trình nhà cổ, làng nghề thủ công truyền thống,... Tuy nhiên, giống như TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương cũng chưa khai thác có hiệu quả loại hình du lịch này: cảnh quan dọc hai bờ sông còn đơn điệu; các sản phẩm du lịch, điểm đến ven sông chưa phong phú, đa dạng và hạn chế, nhất là các luồng tuyến chưa bảo đảm độ tinh không, độ thông thuyền và hệ thống giao thông thủy chưa gắn kết với hệ thống đường bộ [1].

Hoạt động khai thác tuyến du lịch sông Đồng Nai của cả ba địa phương còn tự phát và riêng lẻ, đã có hoạt động liên kết nhưng chưa thực thi và triệt để, chủ yếu trên phương diện quảng bá, chưa có các chương trình liên kết cụ thể, chưa đưa ra được các sản phẩm du lịch đặc trưng của từng địa phương dọc theo tuyến, các sản phẩm còn “na ná” nhau; chưa phát huy được thế mạnh của từng địa phương và còn gặp nhiều khó khăn do:

- Cơ sở vật chất phục vụ bến tàu, trạm dừng chân còn hạn chế, chưa có bến đậu phù hợp; Phương

tiện vận chuyển chưa phù hợp với hoạt động du lịch hiện đại, chưa mang lại cảm giác hòa mình vào thiên nhiên cho du khách; Khẩu độ thông thuyền tàu rất thấp do hệ thống các cầu khu vực trung tâm thành phố, vì vậy chỉ đón và phục vụ khách bằng những tàu công suất nhỏ, nội thất sơ sài, du khách không thể thưởng ngoạn cảnh ở tầm cao; Cơ sở lưu trú chưa có nhiều dịch vụ hấp dẫn để đáp ứng du khách lưu trú qua đêm [3].

- Các dịch vụ vui chơi giải trí, chủ yếu là tham quan, ngắm cảnh, ăn uống, thuyết minh và một số dịch vụ khác còn đơn điệu, quy mô nhỏ, tính hấp dẫn không cao, chưa đáp ứng nhu cầu đa dạng, phong phú của du khách tại các điểm du lịch.

- Đội ngũ nhân lực phục vụ du lịch đường sông Đồng Nai (Tài công, nhân viên phục vụ, thuyết minh viên điểm đến,...) còn thiếu nhiều kỹ năng quan trọng, phục vụ chưa chuyên nghiệp.

- Công tác tuyên truyền, quảng bá tour, tuyến du lịch chưa có chiến lược bài bản chuyên sâu khiến du khách rất khó tiếp cận, ngay cả dân địa phương còn chưa tiếp cận được, trong khi họ chính là thị trường khách tiềm năng lớn nhất.

- Sự gắn kết các điểm du lịch trên tuyến chỉ chú trọng đến tính hợp lý về không gian, chưa theo chủ đề cụ thể, chưa đưa vào những hoạt động mang tính cộng đồng.

- Tính gắn kết giữa các di tích lịch sử trên cùng một dải sông Đồng Nai chưa cao, nhất là chưa có nhiều sự phối hợp với các doanh nghiệp lữ hành để xây dựng tour, tuyến du lịch. Bước đầu có khai thác tiềm năng du lịch để hình thành các sản phẩm du lịch tương đối đa dạng, tuy nhiên ở một số khu vực có tiềm năng lớn chưa thu hút được các dự án đầu tư; do đó chưa khai thác hết hiệu quả tài nguyên.

- Vấn đề ô nhiễm môi trường nước sông: Đồng Nai, TP.HCM, Bình Dương, Bình Phước đều là những địa phương phát triển mạnh về công nghiệp, ít nhiều các chất thải công nghiệp vẫn xâm nhập vào nguồn nước sông, ngoài ra còn có nước thải sinh hoạt, nước thải nuôi trồng thủy sản, hoạt động khai thác cát,...[5].

3. Định hướng liên kết và phát triển tuyến du lịch sông Đồng Nai

Ngành du lịch tỉnh Bình Dương xác định tuyến du lịch đường sông là sản phẩm chiến lược trong định hướng phát triển du lịch của tỉnh trong thời gian tới. UBND Tỉnh đã xây dựng “Kế hoạch phát triển tuyến du lịch đường sông trên địa bàn tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và định hướng đến năm 2025” nhằm khai thác và phát triển hiệu quả tiềm năng du lịch sông nước phục vụ du khách đến địa phương bằng phương tiện đường thủy trên hai tuyến sông Sài Gòn và sông Đồng Nai. Theo đó, Bình Dương có 14 bến hành khách phục vụ du khách đi lại trên sông Sài Gòn, sông Đồng Nai và tham quan các điểm du lịch ven sông như: Du lịch sinh thái, tham quan vườn cây ăn trái; làng tre Phú An tại Trung tâm bảo tồn sinh thái Phú An; Khu du lịch Đại Nam; du lịch nghỉ dưỡng; tham quan di tích lịch sử, văn hóa, làng nghề truyền thống gốm sứ, sơn mài... Đây là điều kiện thuận lợi để Bình Dương liên kết các địa phương trong vùng như TP Hồ Chí Minh, Đồng Nai phát triển tuyến du lịch đường sông [1].

Để phát triển du lịch đường sông, TP. Hồ Chí Minh cũng đưa ra hai nhóm giải pháp cơ bản là cải thiện, nâng cao chất lượng các sản phẩm du lịch hiện có và đầu tư xây dựng, phát triển các sản phẩm du lịch đường thủy mới (tuyến du lịch đi quận 7; tuyến du lịch đi các quận 5, 6 và 8; tuyến du lịch đi quận 9). Sở Du lịch TP. Hồ Chí Minh cũng thường xuyên nắm bắt, phối hợp các doanh nghiệp kinh doanh, khai thác du lịch đường thủy trong việc hình thành, xây dựng và quảng bá sản phẩm cũng như hỗ trợ giải quyết những khó khăn, vướng mắc trong quá trình hoạt động của doanh nghiệp; định hướng cho các doanh nghiệp lữ hành, các doanh nghiệp kinh doanh du lịch đường thủy khảo sát, xây dựng cũng như nâng cao chất lượng các sản phẩm, chương trình du lịch đường thủy [1].

Trong quy hoạch tổng thể phát triển du lịch của tỉnh giai đoạn 2011-2020, tầm nhìn 2030, sẽ phát triển tuyến du lịch sông Đồng Nai gắn với Khu bảo tồn thiên nhiên văn hóa Đồng Nai. Đây là khu dự trữ sinh quyển thế giới đã được UNESCO công nhận và hệ thống di tích lịch sử cách mạng Chiến khu Đ. Khu bảo tồn thiên nhiên văn hóa Đồng Nai thực hiện xây dựng Đề án phát triển du lịch Khu bảo tồn đến năm 2030, trong đó tập trung xây dựng các sản phẩm du lịch như: Khu Safari khoảng

400 ha, hồ Bà Hào khoảng 1.700 ha, Thác Ràng,... để phát huy giá trị của khu dự trữ sinh quyển này đóng góp vào phát triển du lịch của tỉnh Đồng Nai [4]

Chính quyền các cấp của cả ba địa phương Đồng Nai, TP. Hồ Chí Minh và Bình Dương thường xuyên tổ chức các buổi tọa đàm, các diễn đàn, các hội thảo nhằm đưa ra chiến lược hợp tác phát triển Tuyến du lịch Sông Đồng Nai – Sài Gòn.

4. Giải pháp liên kết và phát triển tuyến du lịch sông Đồng Nai

Một là, hoàn thiện cơ chế chính sách thuê đất, giao đất, để bù giải tỏa, ưu đãi thuế, kêu gọi đầu tư để việc đầu tư Tuyến du lịch sông Đồng Nai giai đoạn 2 nhanh chóng hoàn tất, đưa vào khai thác phục vụ khách du lịch. Các ban ngành liên quan kịp thời chỉ đạo, quan tâm tháo gỡ các vướng mắc, các rào cản về hành lang pháp lý. Hợp tác với cư dân địa phương tạo thêm việc làm, cùng đóng góp cơ sở vật chất, tuyên truyền cho họ thấu hiểu vai trò và quyền lợi của mình trong việc phát triển du lịch đường sông.

Hai là, đẩy mạnh hợp tác liên kết phát triển du lịch vùng Đông Nam bộ. Tiếp tục triển khai Chương trình hợp tác phát triển du lịch giữa Đồng Nai và TP.HCM giai đoạn 2021-2025. Ký kết hợp tác phát triển du lịch với Sở VH-TTDL Bình Dương giai đoạn 2021-2025. Phối hợp liên kết cù lao Bạch Đằng, cù lao Thạnh Hội của TX.Tân Uyên, tỉnh Bình Dương. Đây là tuyến đường sông khá gần gũi với các tuyến sông Đồng Nai. Du khách có thể tham quan các di tích khảo cổ tại cù lao Rùa, hệ sinh thái, vườn bưởi, nhà cổ, cơ sở tín ngưỡng tôn giáo tại cù lao Thạnh Hội và cù lao Bạch Đằng của tỉnh Bình Dương. Tuyến liên kết xa hơn là TP.Thủ Đức, Q.1 của TP.HCM trên tuyến sông Sài Gòn. Du khách có thể tham quan các di sản văn hóa, các công trình tín ngưỡng tôn giáo, các tòa nhà cao tầng trên bến sông Bạch Đằng và Thanh Đa tại TP.HCM. Hiện nay, TP.HCM đã đề xuất khi tuyến du lịch đường sông của Đồng Nai đi vào khai thác sẽ hợp tác nối dài tuyến, đưa du khách theo đường sông từ TP.HCM xuống các điểm du lịch của Đồng Nai. Nếu kết hợp tốt, đây sẽ là các tuyến tham quan khá lý tưởng cho du khách khi đến với tiềm năng du lịch tuyến đường sông Đồng Nai kết nối với các nhánh sông của các tỉnh Đông Nam bộ. Tuyến du lịch đường sông Đồng Nai đi vào hoạt động sẽ góp phần phát triển liên kết du lịch vùng.

Ba là, đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật, cơ sở hạ tầng phục vụ du lịch tuyến sông: Chuẩn hóa lại đội tàu thuyền hiện có, nâng cấp các trang thiết bị tiện nghi trên tàu, giảm tiếng ồn động cơ, thực hiện đầy đủ quy tắc an toàn và cứu nạn trên sông. Cải tạo, nâng cấp các bến tàu hiện có. Xây dựng nhà vệ sinh, lắp đặt hệ thống cảnh báo, an toàn, vệ sinh môi trường.

Bốn là, liên kết đầu tư các sản phẩm du lịch độc đáo như: dịch vụ phục vụ ẩm thực, đờn ca tài tử trên tàu thuyền vào các buổi tối đoạn Trung tâm Thành phố Biên Hòa – Cầu Đồng Nai; Dịch vụ du lịch cộng đồng trên tuyến (làm nông dân bắt cá trên làng bè cá, trải nghiệm làm nghề nhân nặn gốm sứ tại làng gốm Tân Vạn,... khám phá và mua sắm ẩm thực chế biến từ bưởi tại Làng bưởi Tân Triều: chè bưởi, gỏi bưởi, rượu bưởi,...); Khai thác loại hình du lịch thể thao, mạo hiểm trên sông; du lịch cắm trại, dã ngoại, teambuilding,...

Năm là, đào tạo, bồi dưỡng nguồn nhân lực du lịch thông qua các giải pháp như: duy trì mở các lớp đào tạo, bồi dưỡng ngắn hạn về nghiệp vụ du lịch (lễ tân, buồng, bàn, thuyết minh viên, nghiệp vụ du lịch cho tài xế và nhân viên phục vụ trên ô tô, trên tàu, ca nô vận tải khách du lịch); nâng cao chất lượng nguồn nhân lực du lịch, đặc biệt cung cấp kiến thức về quản lý môi trường sông nước, du lịch trên sông... Đào tạo hướng dẫn viên du lịch phục vụ các tour tuyến du lịch, đặc biệt tuyến du lịch trên sông; kỹ năng phục vụ du khách trên tàu, thuyền, ca nô; những kiến thức thuyết minh về các khu sinh thái ven sông, các di sản văn hóa, làng dân tộc, làng nghề... trên các tuyến sông Đồng Nai.

Sáu là, xúc tiến, quảng bá du lịch sông Đồng Nai trên các phương tiện thông tin đại chúng: truyền hình, báo, đài, mạng xã hội, thông qua các hội chợ, triển lãm du lịch, liên hoan du lịch; Tổ chức các hội thảo theo các chủ đề như: định hướng sản phẩm đặc thù của du lịch Đồng Nai, hội thảo xây dựng và nâng cao chất lượng sản phẩm du lịch, hội thảo liên kết phát triển tuyến du lịch sông Đồng

Nai,...Trung tâm xúc tiến du lịch là đầu mối phối hợp với các doanh nghiệp du lịch để xây dựng chính sách giá hấp dẫn theo từng thời điểm.

5. Kết luận

Để tuyến du lịch sông Đồng Nai phát triển bền vững, tránh lãng phí những tài nguyên sẵn có, ngoài việc tận dụng thế mạnh của tỉnh Đồng Nai, cần chú trọng liên kết ngành, địa phương lân cận đáp ứng cung - cầu, tạo ra những sản phẩm du lịch hấp dẫn, phong phú và đa dạng nhằm hỗ trợ và bổ sung cho nhau; Thực hiện quy hoạch tuyến du lịch đường sông và liên kết giữa Đồng Nai với TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương trên hệ thống sông Sài Gòn - Đồng Nai. Có như vậy mới tạo ra đòn bẩy giúp tuyến du lịch sông Đồng Nai phát triển bức phá trong tương lai.

Tài liệu tham khảo

1. Hồng Lâm, Trịnh Bình, Thiên Vương (2015), " Khai thác tiềm năng du lịch hệ thống sông Sài Gòn - Đồng Nai". Nguồn: <https://nhandan.org.vn/du-lich/khai-thac-tiem-nang-du-lich-he-thong-song-sai-gon-dong-nai-ky-1-341017/>, truy cập ngày 1/4/2021.
2. Nguyễn Anh Tuấn, *Tăng cường liên kết để phát triển du lịch sinh thái vùng Đông Nam Bộ*; Kỷ yếu Hội thảo khoa học cấp Quốc gia "Liên kết để phát triển du lịch sinh thái vùng Đông Nam Bộ: Tiềm năng và những vấn đề đặt ra, 2020, tr. 147-154.
3. Nguyễn Hoài Nhân, Lâm Hải, *Đánh giá thực trạng khai thác tài nguyên du lịch của tỉnh Đồng Nai dưới góc độ liên kết vùng và nội vùng*. Nguồn: <http://tapchicongthuong.vn/bai-viet/danh-gia-thuc-trang-khai-thac-tai-nguyen-du-lich-cua-tinh-dong-nai-duoi-goc-do-lien-ket-vung-va-noi-vung-75936.htm>, truy cập ngày 1/4/2021.
4. Sở Văn hóa, Thể Thao và Du lịch Đồng Nai, *Quy hoạch phát triển ngành Du lịch tỉnh Đồng Nai đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, 2014.*
5. Sở Văn hóa, Thể Thao và Du lịch Đồng Nai, *Báo cáo kết quả hoạt động du lịch trên địa bàn tỉnh Đồng Nai năm 2020 và một số nhiệm vụ trọng tâm năm 2021, 2020.*
6. Tạp chí Du lịch Việt Nam (2018), *Đồng Nai phát triển tuyến du lịch đường sông*. Nguồn: <http://vtr.org.vn/dong-nai-phat-trien-tuyen-du-lich-duong-song.html>, truy cập ngày 1/4/2021.

QUYỀN ĐƯỢC CHĂM SÓC SỨC KHỎE...

Tiếp theo trang 144

3. Kết luận

CSSK cho trẻ em khuyết tật là một trong những hoạt động thể hiện trách nhiệm, tình yêu thương đối với các em. Vì thế cần sự chung tay hỗ trợ của toàn xã hội, tất cả đều vì sự phát triển của thế hệ trẻ, vì tương lai của đất nước. Mặc dù Quảng Bình là một tỉnh đang phải chịu gánh chịu thiệt thòi vì thiên tai, là một tỉnh có điều kiện kinh tế khó khăn nhưng thời gian qua Quảng Bình đã có sự nỗ lực rất lớn trong việc bảo vệ trẻ em khuyết tật nói chung và CSSK cho các em nói riêng. Tuy nhiên vẫn còn đó những hạn chế nhất định trong công tác CSSK cho trẻ em khuyết tật nhưng với quyết tâm và cố gắng của các cơ quan nhà nước, các tổ chức xã hội và các thiết chế xã hội trên địa bàn tỉnh, hy vọng công tác này sẽ đem lại những hiệu quả tốt đẹp, đưa nhiều hơn những cơ hội cho trẻ em khuyết tật để các em có thể nhanh chóng phục hồi sức khỏe và hòa nhập cộng đồng, từ đó các em có quyền hy vọng về tương lai tốt đẹp hơn.

Tài liệu tham khảo

1. Công ước về quyền của người khuyết tật 2007 (ICRPD), Khoa Luật, Đại học Quốc gia Hà Nội, *Giới thiệu các văn kiện quốc tế về quyền con người*, NXB Lao động - Xã hội, Hà Nội, 2011.
2. Công ước về quyền trẻ em 1989 (ICRPD), Khoa Luật, Đại học Quốc gia Hà Nội, *Giới thiệu các văn kiện quốc tế về quyền con người*, NXB Lao động - Xã hội, Hà Nội, 2011.
3. Chính phủ, *Nghị định số 56/2017/NĐ-CP ngày 09 tháng 5 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật trẻ em năm 2017*.
4. Quỹ bảo trợ trẻ em tỉnh Quảng Bình, *Báo cáo thành tích trình Quỹ bảo trợ trẻ em Việt Nam, 2015*.
5. Sở Lao động, Thương binh và Xã hội tỉnh Quảng Bình, *Báo cáo 5 năm thực hiện Luật người khuyết tật, 2015*.
6. Sở Lao động, Thương binh và Xã hội tỉnh Quảng Bình, *Báo cáo thực hiện CSPL đối với thanh niên, 2015*.
7. Sở Lao động, Thương binh và Xã hội tỉnh Quảng Bình, *Báo cáo kết quả 5 năm thực hiện Luật Người khuyết tật và Đề án trợ giúp người khuyết tật giai đoạn 2012 - 2020, 2015*.
8. Sở Lao động, Thương binh và Xã hội tỉnh Quảng Bình, *Báo cáo 5 năm thực hiện Luật người khuyết tật, 2015*.
9. Quỹ bảo trợ trẻ em tỉnh Quảng Bình, *Báo cáo thành tích trình Quỹ bảo trợ trẻ em Việt Nam, 2015*.
10. Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Bình, *Kế hoạch trợ giúp người khuyết tật tỉnh Quảng Bình giai đoạn 2014- 2020, 2013*.