

ĐÁNH GIÁ CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA NGÀNH VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA KHU VỰC PHÍA BẮC VIỆT NAM

ASSESSMENT OF FACTORS AFFECTING THE COMPETITIVENESS OF THE INLAND WATERWAY TRANSPORT INDUSTRY IN NORTHERN VIETNAM

NGUYỄN THỊ LIÊN^{1*}, PHẠM THỊ AN THU¹,
ĐOÀN ANH TUẤN², NGUYỄN THỊ PHƯƠNG THẢO²

¹Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

²Trường Đại học Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh

*Email liên hệ: liennt.kt@vimaru.edu.vn

DOI: <https://doi.org/10.65154/jmst.2025.i84.895>

Tóm tắt

Bài báo tập trung nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành vận tải thủy nội địa tại khu vực phía Bắc Việt Nam. Mục tiêu là xác định các yếu tố chính có tác động đến sự phát triển và lợi thế cạnh tranh của ngành vận tải thủy nội địa trong bối cảnh cách mạng Công nghiệp 4.0 và hội nhập sâu rộng. Bài báo sử dụng phương pháp phân tích hồi quy để thực hiện khảo sát các yếu tố ảnh hưởng, gồm: Dịch vụ bến cảng, đội tàu vận tải, tuyến đường, nguồn nhân lực của vận tải thủy nội địa, chính sách của nhà nước, dịch vụ vận tải, chi phí và giá cước vận tải, tiềm năng phát triển của ngành, nhu cầu vận tải thủy nội địa, ... Trong đó, chất lượng dịch vụ là yếu tố có ảnh hưởng lớn đến năng lực cạnh tranh, bởi vì quyết định trực tiếp đến sự hài lòng của khách hàng và khả năng phục vụ ngày càng tăng cao trong ngành vận tải thủy nội địa.

Từ kết quả đạt được của bài báo, minh chứng rõ hơn điểm mạnh, điểm yếu và cơ hội phát triển của ngành vận tải thủy nội địa. Mặt khác, là cơ sở khoa học đề xuất biện pháp chiến lược, giúp doanh nghiệp vận tải thủy nội địa nâng cao hiệu quả hoạt động, đáp ứng nhu cầu thị trường và đóng góp sự triển kinh tế của đất nước.

Từ khóa: Năng lực cạnh tranh, vận tải thủy nội địa, chất lượng dịch vụ, phía Bắc Việt Nam.

Abstract

This paper examines the factors affecting the competitiveness of the inland waterway transport industry in Northern Vietnam. The main objective is to identify the key determinants that influence the development and competitive advantage of the inland waterway transport industry in the context

of the Fourth Industrial Revolution and deep economic integration. Regression analysis is employed to assess the influencing factors, including inland port services, transport fleets, waterway routes, human resources, government policies, transport services, transport costs and tariffs, industry development potential, and market demand for inland waterway transport. Among these, service quality is identified as the most influential factor, as it directly impacts customer satisfaction and the industry's ability to meet increasing service expectations.

The findings highlight the strengths, weaknesses, and development opportunities of the inland waterway transport industry. Furthermore, the study provides a scientific basis for proposing strategic solutions to help inland waterway transport enterprises improve operational efficiency, meet market demands, and contribute to national economic development.

Keywords: Competitiveness, inland waterway transport, service quality, Northern Vietnam.

1. Giới thiệu tổng quan

1.1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh cách mạng toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế trong lĩnh vực kinh tế ngày càng phát triển, ngành vận tải thủy nội địa giữ vai trò quan trọng, thúc đẩy thương mại xuất, nhập khẩu hàng hóa, kết nối chuỗi cung ứng và phát triển kinh tế theo vùng, miền hay liên kết khu vực [13], [14]. Ưu điểm nổi bật của phương thức vận tải thủy nội địa có thể kể đến: Chi phí vận tải thấp, vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn, thích hợp với loại hàng hóa cồng kềnh, đa dạng chủng loại, ít gây ô nhiễm môi trường, năng lượng tiết kiệm đáng kể và sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên

thiên nhiên. Thực tế, năng lực cạnh tranh của ngành vận tải thủy nội địa so với các phương thức vận tải khác, như: Vận tải đường bộ, hàng không, đường sắt, đường biển còn tồn tại hạn chế, chưa phát huy khả năng và tận dụng thế mạnh vốn có của ngành [15].

1.2. Tổng quan vấn đề nghiên cứu

Liên quan đến vấn đề nghiên cứu, có thể kể đến: Năm 1985, công trình công bố nổi tiếng được nhiều nhà nghiên cứu, học giả quốc tế quan tâm [1], tác giả phân tích ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành vận tải hàng hải, theo mô hình Michael Porter trên cơ sở 5 áp lực cạnh tranh. Áp dụng trong vận tải thủy nội địa nghiên cứu đến các yếu tố như: Chất lượng dịch vụ, quy mô đội tàu, khả năng tài chính, chính sách hỗ trợ ngành, nhu cầu thị trường, tiềm năng phát triển của ngành.

Năm 2016, trong công trình [2], nhóm tác giả đã chỉ ra so sánh chi phí, thời gian vận tải giữa phương thức thủy nội địa với phương thức vận tải bộ và đường sắt, chỉ rõ ưu nhược điểm của từng phương thức vận tải thủy nội địa. Từ đó, đề xuất biện pháp tối ưu hóa lịch trình, tăng cường kết nối đa phương thức, cải thiện khả năng vận tải thủy nội địa.

Năm 2023, trong công trình [3], đã công bố việc đánh giá an toàn hàng hải cho vận tải đường thủy nội địa, trên cơ sở phân tích các yếu tố rủi ro, yếu tố cạnh tranh, sử dụng phương pháp AHP, ma trận rủi ro RM, có tính đến việc kiểm tra độ chính xác của mô hình kết hợp khảo sát thực nghiệm tại Việt Nam.

Năm 2025, trong công trình [4], nhóm tác giả đề cập đến nâng cao năng lực cạnh tranh trong vận tải thủy nội địa ứng dụng công nghệ và số hóa hệ thống, từ đó có thể nâng cao hiệu quả, an toàn và tăng năng lực cạnh tranh của ngành, trên cơ sở xây dựng mô hình đánh giá mức độ trưởng thành số trong bốn lĩnh vực chính, gồm: Dịch vụ khách hàng, quản lý và tuân thủ hệ thống, bảo dưỡng tàu, quản lý vận hành.

Năm 2016, trong công trình [5], đã đánh giá thực trạng và đề xuất giải pháp phát triển vận tải thủy nội địa khu vực phía Bắc của Việt Nam. Năm 2018, công trình công bố [6], tác giả đã phân tích năng lực cạnh tranh của ngành logistic Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Năm 2020, trong công trình [7], đã đề xuất các giải pháp phát triển vận tải thủy nội địa phục vụ giải tỏa hàng hóa qua cảng Hải Phòng.

Năm 2024, công trình [8], tác giả đánh giá thực trạng hạ tầng cơ sở đường thủy nội địa, vấn đề môi trường và đề xuất biện pháp nhằm kiểm soát ô nhiễm môi trường phát sinh từ vận chuyển hàng nguy hiểm trên tuyến vận tải thủy nội địa của Việt Nam.

Năm 2025, nhóm tác giả [9], đã đề cập đến các

tổng quan nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh trong ngành vận tải thủy nội địa Việt Nam nói chung.

Trên cơ sở phân tích kết quả từ các công trình công bố nêu trên. Bài báo tập trung nghiên cứu đánh giá, phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của vận tải thủy nội địa, giới hạn phạm vi khu vực phía Bắc Việt Nam, để đưa ra biện pháp thúc đẩy phát triển năng lực của ngành theo phương pháp định lượng và định tính, phục vụ khai thác tối đa tiềm năng của phương thức vận tải này.

2. Phương pháp sử dụng trong nghiên cứu

2.1. Cơ sở lý thuyết

Dựa trên hai nguồn dữ liệu thứ cấp, dữ liệu sơ cấp.

Dữ liệu thứ cấp: Từ các báo cáo thống kê công bố hàng năm của ngành vận tải thủy nội địa, gồm: Cục Hàng hải và Đường thủy nội địa Việt Nam, Cục đăng kiểm Việt Nam, Cục thống kê [10], [11].

Dữ liệu sơ cấp: Bằng phương pháp nghiên cứu thực nghiệm thông qua quá trình khảo sát 150 chuyên gia trong lĩnh vực ngành theo bảng hỏi khảo sát thang đo Likert, được thiết kế và xây dựng với 5 thang đánh giá, theo thứ tự: Hoàn toàn đồng ý; Đồng ý; Trung lập; Không đồng ý và Hoàn toàn không đồng ý.

Kết quả thu được, sử dụng kiểm định độ chính xác và hiệu quả mô hình nghiên cứu. Các bước phân tích gồm: Độ tin cậy của thang đo được chỉ ra bởi Cronbach's Alpha, để xác định cấu trúc dữ liệu, sau đó phân tích hồi quy nhằm xác định các yếu tố ảnh hưởng của các biến độc lập đến biến phụ thuộc. Thực hiện phân tích định lượng theo phần mềm SPSS [12].

2.2. Xây dựng mô hình nghiên cứu

Mô hình các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành vận tải thủy nội địa khu vực phía Bắc Việt Nam được nhóm tác giả xây dựng theo Hình 1.



Hình 1. Mô hình các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành vận tải thủy nội địa khu vực phía Bắc Việt Nam

Phân tích các yếu tố theo Hình 1, cụ thể:

Chất lượng dịch vụ bến cảng, tuyến đường thủy nội địa: Cơ sở hạ tầng bến cảng, trang thiết bị xếp dỡ và dịch vụ hậu cần khác. Bến cảng quy trình và chất lượng cao giúp giảm thời gian chờ đợi, nâng cao hiệu quả và thu hút khách hàng. Tuyến đường thủy nội địa: Gồm hệ thống đường sông, kênh, rạch. Độ sâu, chiều rộng và mật độ của các tuyến đường sông ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng lưu thông và khai thác của phương tiện vận tải.

Phương tiện và đội tàu vận tải thủy nội địa: Liên quan đến số lượng, chủng loại và chất lượng của tàu, sà lan. Phương tiện hiện đại, an toàn và có tải trọng lớn giúp tối ưu hóa chi phí và tăng khả năng cạnh tranh.

Chất lượng nguồn nhân lực: Gồm trình độ chuyên môn, kỹ năng của thuyền trưởng, thủy thủ, nhân viên quản lý. Nguồn nhân lực chất lượng cao giúp nâng cao hiệu quả khai thác và đảm bảo an toàn vận hành.

Chính sách của Nhà nước: Chính sách quy hoạch, đầu tư, thuế, phí và thủ tục hành chính được thuận lợi, sẽ tăng mức độ khuyến khích sự phát triển của ngành.

Tiềm năng phát triển của ngành: Các yếu tố vĩ mô, quy hoạch và tầm nhìn, như: Địa hình, mạng lưới sông ngòi, sự kết nối với các loại hình vận tải khác.

Nhu cầu vận tải thủy nội địa: Phản ánh nhu cầu thực tế của thị trường về vận chuyển hàng hóa và hành khách. Nhu cầu càng cao, ngành càng có động lực để phát triển và nâng cao năng lực cạnh tranh.

2.3. Xây dựng phương trình hồi quy

Để hiện thực hóa mô hình Hình 1, xây dựng phương trình hồi quy tuyến tính các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh trong vận tải thủy nội địa khu vực phía Bắc Việt Nam, theo công thức (1) [12]:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \dots + \beta_6 X_6 + \varepsilon \quad (1)$$

Trong đó: Y - Biến phụ thuộc, thể hiện năng lực cạnh tranh trong vận tải thủy nội địa, là yếu tố thực hiện đo lường và dự đoán.

$X_i, i = 1 \div 6$ - Các biến độc lập, thứ tự thể hiện theo mô hình của Hình 1, gồm: X_1 - chất lượng dịch vụ bến cảng và tuyến luồng thủy nội địa, X_2 - Phương tiện, đội tàu vận tải thủy nội địa, X_3 - Chất lượng nguồn nhân lực, X_4 - Chính sách của Nhà nước, X_5 - Tiềm năng phát triển của ngành, X_6 - Nhu cầu thị trường vận tải thủy nội địa.

β_0 - Hệ số chặn, đặc trưng cho năng lực cạnh tranh khi tất cả biến độc lập bằng 0.

$\beta_j, j = 1 \div 6$ - Các hệ số hồi quy, thể hiện mức độ tác động của từng yếu tố (X_i) lên năng lực cạnh tranh (Y), khi giả định các yếu tố khác không thay đổi.

ε - Giá trị sai số (nếu có).

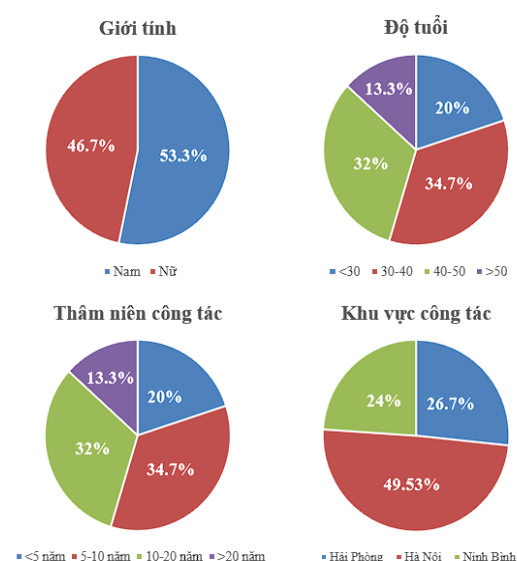
3. Kết quả phân tích các yếu tố

3.1. Phương pháp thu thập số liệu

Nhóm tác giả thiết kế, xây dựng và tổng hợp 150 mẫu khảo sát theo phương pháp chuyên gia phù hợp lĩnh vực vận tải thủy nội địa khu vực phía Bắc Việt Nam. Kết quả nhận được chi tiết về mẫu hợp lệ bằng phần mềm SPSS 26, mô tả theo Bảng 1 và hiển thị bằng đồ thị Hình 2, cụ thể:

Bảng 1. Bảng kết quả theo mẫu khảo sát

Tiêu chí	Phân loại	Số lượng	Tỷ lệ (%)
1. Giới tính	Nam	80	53,3
	Nữ	70	46,7
	Tổng	150	100
2. Độ tuổi	< 30	30	20,0
	30÷40	52	34,7
	40÷50	48	32,0
	> 50	20	13,3
	Tổng	150	100
3. Thâm niên công tác trong lĩnh vực vận tải	< 5 năm	30	20,0
	5÷10 năm	52	34,7
	10÷20 năm	48	32,0
	> 20 năm	20	13,3
	Tổng	150	100
4. Khu vực công tác	Hải Phòng	40	26,7
	Hà Nội	74	49,53
	Ninh Bình	36	24,0
	Tổng	150	100



Hình 2. Đồ thị mô tả thông tin theo mẫu khảo sát

3.2. Kết quả kiểm định theo mô hình

Kết quả tính toán theo phần mềm SPSS 26 đối với các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh trong ngành vận tải thủy nội địa khu vực phía Bắc Việt Nam, theo hệ số Cronbach's Alpha, mô tả theo Bảng 2.

Từ Bảng 2 phân tích rằng:

Chất lượng dịch vụ bến cảng, tuyến luồng thủy nội địa của thang đo là 0.885, đạt độ tin cậy cao với các biến kèm theo, như: Chất lượng lưu thông trên các tuyến hành lang nội địa, quy mô cảng thủy nội địa, khả năng làm hàng của cảng, mức độ tự động hóa trong vận hành cảng.

Phương tiện, đội tàu vận tải thủy nội địa của thang đo là 0.888 đạt độ tin cậy cao với các biến kèm theo, gồm: Đội tàu chuyên dụng trong ngành vận tải thủy nội địa, năng lực vận tải của đội tàu, ứng dụng công nghệ trong vận hành tàu, phương tiện vận tải thủy nội địa đảm bảo kỹ thuật tốt.

Chất lượng nguồn nhân lực thang đo là 0,875 đạt độ tin cậy cao với các biến kèm theo, gồm: Quy mô nguồn nhân lực, năng lực kỹ thuật của đội ngũ thuyền viên trên tàu vận tải thủy nội địa, tỷ lệ nguồn nhân lực có chứng chỉ chuyên môn theo đúng quy định.

Chính sách của Nhà nước thang đo là 0,885 đạt độ tin cậy với các biến kèm theo, gồm: Khung pháp lý vận tải thủy nội địa, chính sách thuế, chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ vận tải thủy nội địa, an ninh và hiệu quả của hệ thống pháp luật.

Bảng 2. Kết quả các yếu tố ảnh hưởng theo phân tích hồi quy đến năng lực cạnh tranh trong vận tải thủy nội địa

Mô hình	Hệ số hồi quy chuẩn hóa (β)	Sig	VIF	Hệ số Cronbach's Alpha
Biến độc lập	-.768	.000		
X ₁	.344	.000	3.419	0.855
X ₂	.200	.000	3.657	0.888
X ₃	.176	.003	3.992	0.875
X ₄	.163	.000	2.900	0.885
X ₅	.129	.020	2.517	0.873
X ₆	.163	.000	2.373	0.874
Y				0.838

Tiềm năng phát triển của ngành thang đo là 0.873 đạt độ tin cậy cao với các biến kèm theo, gồm: Lợi thế tự nhiên và hạ tầng sẵn có, khả năng thu hút đầu tư các doanh nghiệp tư nhân, giảm chi phí logistics, hệ

thống ứng dụng công nghệ tiên tiến.

Nhu cầu thị trường vận tải thủy nội địa của thang đo là 0.874 đạt độ tin cậy với các biến kèm theo, gồm: Nhu cầu vận chuyển hàng hóa, khối lượng và các loại hàng vận chuyển, chi phí vận tải thủy nội địa và kết nối hình thức vận tải khác linh hoạt.

Năng lực cạnh tranh ngành thang đo là 0.838 đạt độ tin cậy cao với các biến đi kèm, gồm: Thời gian vận chuyển cải thiện hơn, chi phí vận chuyển thấp, hình thức linh hoạt đáp ứng của bến cảng, tuyến luồng, phương tiện vận tải thủy nội địa tại khu vực.

Đồng thời từ phần mềm SPSS 26, nhận được kết quả chỉ số KMO và Bartlett thể hiện các biến độc lập Xi có thỏa mãn điều kiện theo mẫu phiếu khảo sát hay không, được mô tả Bảng 3.

Bảng 3. Kết quả nhận được theo các chỉ số KMO và Bartlett

Chỉ số KMO		.906
Chỉ số Bartlett	Approx. Chi-Square	3237.101
	df	435
	Sig	.000

Kết quả Bảng 3 đưa ra nhận xét sau:

Chỉ số KMO = 0.906 (luôn đảm bảo > 0,5) đánh giá các yếu tố trên phù hợp và thỏa mãn với mẫu phiếu khảo sát theo 5 thang đánh giá nêu trên.

Kết quả chỉ số Bartlett's là 3237,101 với mức ý nghĩa Sig=0 (thỏa mãn điều kiện < 0,05), để phân tích yếu tố của biến độc lập Xi là hoàn toàn hợp lý.

Mặt khác, cũng từ phần mềm SPSS 26, nhận được hệ số tin cậy của các thang đo, mô tả Bảng 4.

Bảng 4. Kết quả đánh giá mức độ phù hợp của các yếu tố trong mô hình đến năng lực cạnh tranh

Mô hình	R	R ²	R ² hiệu chỉnh	Giá trị sai số chuẩn	Durbin-Watson
	.958	.919	.915	.1539	.2107
Biến độc lập: X _i , i = 1 ÷ 6.					
Biến phụ thuộc: Y					

Nhận xét kết quả Bảng 4:

Theo kết quả hệ số tin cậy nhận được của thang đo là R=0,958 > 0,8 thỏa mãn điều kiện ở mức rất tốt. Đồng thời kết quả thống kê trên cho thấy tất cả biến độc lập, thỏa mãn điều kiện > 0,5. Thang đo thể hiện độ tin cậy và chấp nhận với tất cả biến độc lập Xi.

4. Tổng hợp kết quả và thảo luận

Từ kết quả nhận được theo Bảng 2, Bảng 3 và Bảng 4, kết hợp công thức (1), với sai số $\varepsilon = 0$, nhận được giá trị Y thỏa mãn (2):

$$Y = 0.768 + 0.334X_1 + 0.200X_2 + 0.176X_3 + 0.163X_4 + 0.129X_5 + 0.163X_6 \quad (2)$$

Từ kết quả nhận được theo (2), nhận xét rằng:

- Trọng số của 2 yếu tố gồm X_1 đặc trưng chất lượng dịch vụ bến cảng và tuyến luồng thủy nội địa và X_2 đặc trưng phương tiện và đội tàu vận tải thủy nội địa là có ảnh hưởng mạnh nhất đến năng lực cạnh tranh. Bên cạnh đó các yếu tố còn lại tuy có trọng số nhỏ hơn, nhưng cũng ảnh hưởng không nhỏ đến năng lực cạnh tranh, gồm: Chất lượng nguồn nhân lực, chính sách của Nhà nước, tiềm năng phát triển của ngành, nhu cầu thị trường vận tải thủy nội địa khu vực phía Bắc Việt Nam.

Từ Bảng 4 đánh giá mức độ phù hợp của các yếu tố trong mô hình theo các biến độc lập và phụ thuộc, nhận xét rằng: So sánh 2 giá trị R^2 và R^2 điều chỉnh, kết quả cho thấy $R^2 = 0.919$ lớn hơn R^2 điều chỉnh = 0.915. Do vậy, dùng R^2 điều chỉnh để đánh giá mức độ phù hợp của mô hình sẽ an toàn hơn. Hơn nữa, hệ số xác định R^2 của mô hình với mức ý nghĩa (sig.) rất nhỏ (thỏa mãn điều kiện < 0.05), cho thấy mô hình hồi quy tuyến tính đảm bảo phù hợp. Đồng thời, hệ số phóng đại phương sai (VIF) đều dưới ngưỡng 10 trong Bảng 2, chứng tỏ rằng: Mô hình được xây dựng phù hợp giữa các biến độc lập, do đó kết quả nhận được từ giá trị Y đảm bảo độ tin cậy.

5. Kết luận

Bài báo xác định và phân tích sáu yếu tố chính ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành vận tải thủy nội địa khu vực phía Bắc Việt Nam, gồm: Chất lượng bến cảng và tuyến luồng vận tải thủy nội địa, chất lượng phương tiện và đội tàu vận tải thủy nội địa, Chính sách của Nhà nước, tiềm năng phát triển của ngành, chất lượng nguồn nhân lực và nhu cầu vận tải thủy nội địa.

Bằng phương pháp khảo sát chuyên gia, kết hợp mô hình toán, kết quả nhận được khẳng định rằng: Trong số các yếu tố này, thì hai yếu tố có trọng số lớn nhất là X_1 - Chất lượng bến cảng, tuyến luồng thủy nội địa và X_2 - Chất lượng phương tiện, đội tàu vận tải thủy nội địa, có ảnh hưởng lớn nhất, đóng vai trò then chốt trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của ngành tại khu vực phía Bắc Việt Nam. Trường hợp, cơ sở hạ tầng cảng và tuyến luồng nếu được đầu tư đồng bộ, hiện đại sẽ giúp giảm thời

gian vận chuyển và chi phí, nâng cao độ an toàn, từ đó tăng sức hấp dẫn của phương thức vận tải thủy nội địa. Việc nâng cao chất lượng phương tiện và đội tàu không chỉ đáp ứng được nhu cầu vận tải ngày càng cao mà còn là yếu tố quyết định khả năng tiếp cận các thị trường mới trong khu vực.

Mặt khác, chính sách hỗ trợ từ Nhà nước, nguồn nhân lực chất lượng cao phục vụ ngành, nhu cầu vận tải ổn định và tiềm năng phát triển dài hạn cũng góp phần tạo nền tảng vững chắc cho sự phát triển bền vững của ngành vận tải thủy nội địa.

Bên cạnh các yếu tố đóng vai trò then chốt được xác định, kết hợp đồng bộ các biện pháp nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng, phương tiện và môi trường chính sách là hướng đi chiến lược để tăng cường năng lực cạnh tranh của ngành vận tải thủy nội địa khu vực phía Bắc Việt Nam. Trên cơ sở này, hoàn toàn có thể mở rộng các khu vực vận tải thủy nội địa của Việt Nam.

Lời cảm ơn

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong đề tài mã số: **DT 25-26.120**.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] M. E. Porter (1985), *The competitive advantage: Creating and sustaining superior performance*, NY: Free Press, Republished 1998.
- [2] Kasper J, Dariusz K (2016), *Time and cost competitiveness of inland waterway transport in relation to alternative modes of transport for hinterland of the Szczecin-Świnoujście port complex (case studies)*, Ekonomiczne Problemy Usług, Vol.124, pp.99-111.
<https://doi.org/10.18276/epu.2016.124-08>
- [3] Ha, H. T., Pham, T. L., Mai, V. H., & Nguyen, V. H. (2023), *The improvement model of navigational safety for inland waterway transport*. Transactions on Maritime Science, Vol.12(1), pp.25-36.
<https://doi.org/10.7225/toms.v12.n01.003>
- [4] Tubis, A. A., Skupień, E. T., Jędrzychowski, K. K., & Jędrzychowski, H. (2025). *A Sector-Specific Digital Maturity Model for Inland Waterway Transport*, Systems, Vol.13(5), 347p.
<https://doi.org/10.3390/systems13050347>.
- [5] Nguyễn Thị Tuyết Mai (2016), *Nghiên cứu các giải pháp phát triển bền vững vận tải thủy nội địa khu vực phía Bắc*, Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Giao thông vận tải Hà Nội.

- [6] Bùi Duy Linh (2018), *Nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistic Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế*, Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Ngoại thương.
- [7] Đặng Công Xường (2020), *Nghiên cứu các giải pháp phát triển vận tải thủy nội địa phục vụ giải tỏa hàng hóa qua cảng Hải Phòng*, Đề tài khoa học Công nghệ cấp thành phố, Sở Khoa học và Công nghệ Hải Phòng.
- [8] Nguyễn Cao Hiến (2024), *Nghiên cứu kiểm soát ô nhiễm môi trường trong hoạt động vận chuyển hàng nguy hiểm trên đường thủy nội địa*, Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh.
- [9] Giang Thị Dung và cộng sự (2025), *Nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của ngành vận tải thủy nội địa Việt Nam*, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.
- [10] Cục Thống kê (2024), *Tổng hợp sản lượng vận tải thủy nội địa giai đoạn 2019-2024*.
- [11] Cục Đăng kiểm Việt Nam (2024), *Tổng hợp số liệu phương tiện giao thông thủy nội địa, giai đoạn 2019-2024*.
- [12] Hoàng Khắc Lịch (Chủ biên) và cộng sự (2023), *"Giáo trình Nguyên lý thống kê kinh tế với sự hỗ trợ của SPSS"*, Trường Đại học Kinh tế - Đại học Quốc gia Hà Nội.
- [13] Thủ tướng Chính phủ (2020), *Chỉ thị số 37/CT-TTg về thúc đẩy phát triển vận tải thủy nội địa và vận tải ven biển bằng phương tiện thủy nội địa*.
- [14] Thủ tướng Chính phủ (2021), *Quyết định số 1829/QĐ-TTg về việc Phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*.
- [15] Thủ tướng Chính phủ (2022), *Quyết định số 21/2022/QĐ-TTg về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa*.

Ngày nhận bài:	09/10/2025
Ngày nhận bản sửa lần 1:	03/11/2025
Ngày nhận bản sửa lần 2:	05/11/2025
Ngày duyệt đăng:	05/11/2025