

ĐÁNH GIÁ CỦA DU KHÁCH VỀ TỔ CHỨC LÃNH THỔ DU LỊCH ĐƯỜNG SÔNG TẠI THÀNH PHỐ CẦN THƠ

Dương Thanh Xuân^{*1}, Đào Ngọc Cảnh² và Phạm Đỗ Văn Trung³

¹*Trường Đại học Tây Đô, ²Trường Đại học Nam Cần Thơ, Cần Thơ, Việt Nam*

³*Trường Đại học Sư phạm TP Hồ Chí Minh, Hồ Chí Minh, Việt Nam*

^{*}Tác giả liên hệ: Dương Thanh Xuân, e-mail: dtxuan@tdu.edu.vn

Ngày nhận bài: 6/4/2026. Ngày sửa bài: 9/5/2026. Ngày nhận đăng: 30/6/2026.

Tóm tắt. Nghiên cứu này phân tích tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông tại thành phố Cần Thơ từ góc nhìn trải nghiệm của du khách, dựa trên dữ liệu khảo sát 236 khách du lịch; phương pháp thống kê mô tả kết hợp phân tích định lượng được sử dụng để xem xét các thành phần chính của hệ thống gồm không gian tuyến - điểm, hạ tầng và dịch vụ, mức độ kết nối lãnh thổ và trải nghiệm du khách. Kết quả cho thấy không gian du lịch hình thành tương đối rõ theo trục trung tâm Ninh Kiều - Cái Răng, với các điểm ven như Mỹ Khánh và Cồn Sơn góp phần hỗ trợ cho trải nghiệm, đặc biệt ở khía cạnh văn hóa và cộng đồng; tuy nhiên, vẫn có những dấu hiệu cho thấy sự phân bố không gian chưa thật sự cân đối, hạ tầng và dịch vụ còn thiếu đồng bộ, và mức độ kết nối giữa các khu vực chưa cao. Đồng thời, sự chênh lệch giữa mức độ hài lòng của du khách và mức độ hoàn thiện của các yếu tố cấu trúc gợi mở rằng hiệu quả khai thác du lịch không chỉ phụ thuộc vào tài nguyên sẵn có mà còn liên quan đến cách thức tổ chức không gian, từ đó đặt ra nhu cầu điều chỉnh theo hướng tăng cường liên kết và phát triển mô hình mạng lưới trong tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông.

Từ khóa: tổ chức lãnh thổ du lịch, du lịch đường sông, trải nghiệm du khách, không gian du lịch, thành phố Cần Thơ.

TOURISTS' EVALUATION OF THE TERRITORIAL ORGANIZATION OF RIVER TOURISM IN CAN THO CITY

Duong Thanh Xuan^{*1}, Dao Ngoc Canh², and Pham Do Van Trung³

¹*Tay Do University, ²Nam Can Tho University, Can Tho, Vietnam*

³*Ho Chi Minh City University of Education, Ho Chi Minh, Vietnam*

^{*}Corresponding author: Duong Thanh Xuan, E-mail: dtxuan@tdu.edu.vn

Received April 6, 2026. Revised May 9, 2026. Accepted June 30, 2026.

Abstract. This study examines the territorial organization of river tourism in Can Tho City from the perspective of tourist experience, based on survey data collected from 236 visitors. Descriptive statistics and quantitative analysis were employed to investigate the key components of the tourism system, including route-point spatial structure, infrastructure and services, territorial connectivity, and tourist experience. The findings indicate that the tourism space has developed relatively clearly along the central axis of Ninh Kieu - Cai Rang, with outlying sites such as My Khanh and Con Son playing a complementary role in shaping visitor experiences, particularly in cultural and community dimensions. However, spatial distribution remains uneven, infrastructure and services are not yet fully synchronized, and the level of connectivity between different areas is still limited. Furthermore, the gap between tourist satisfaction and the completeness of structural development suggests that the effectiveness of river tourism is influenced not only by the availability of resources but also on how tourism space is organized. This finding implies the need to strengthen spatial linkages and adopt a network-based model of territorial organization.

Keywords: spatial organization of tourism, river-based tourism, tourist experience, tourism spatial structure, Can Tho City.

1. Mở đầu

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và đa dạng hóa sản phẩm du lịch, du lịch đường sông ngày càng được xem là loại hình có giá trị đặc thù, gắn với tài nguyên tự nhiên, văn hóa và cấu trúc không gian lãnh thổ. Trên thế giới, nhiều nghiên cứu khẳng định vai trò của hệ thống sông ngòi trong hình thành các trục phát triển du lịch, đồng thời nhấn mạnh tầm quan trọng của tổ chức không gian, hạ tầng và khả năng kết nối trong nâng cao hiệu quả khai thác (Prideaux, 2023; Cialdea & Pompei, 2020). Theo đó, du lịch đường sông không chỉ là hoạt động di chuyển mà còn là quá trình tổ chức lãnh thổ theo hướng tích hợp điểm đến, tuyến hành trình và không gian trải nghiệm thành một hệ thống có cấu trúc.

Tại Việt Nam, du lịch đường sông được phát triển ở nhiều địa phương như Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Bình Dương và vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Các nghiên cứu chủ yếu tập trung vào khai thác tài nguyên, phát triển sản phẩm và nâng cao chất lượng dịch vụ (Nguyễn, 2020; Nguyễn, 2022; Đào et al., 2024) trong khi một số công trình có đề cập đến tổ chức tuyến - điểm và liên kết không gian nhưng vẫn thiên về góc độ quản lý, chưa làm rõ hiệu quả tổ chức lãnh thổ từ trải nghiệm du khách. Trong bối cảnh đó, thành phố Cần Thơ - trung tâm du lịch của vùng Đồng bằng sông Cửu Long - là điển hình của du lịch sông nước với hệ thống sông ngòi dày đặc và các điểm đến như bến Ninh Kiều, chợ nổi Cái Răng, Cồn Sơn và Mỹ Khánh. Tuy nhiên, thực tiễn cho thấy vẫn tồn tại những hạn chế như phân bố không gian chưa hợp lý, thiếu liên kết giữa các khu vực và khai thác chưa tương xứng các không gian ven sông, cho thấy vấn đề cốt lõi nằm ở cách thức tổ chức lãnh thổ du lịch. Mặc dù đã có nhiều nghiên cứu về du lịch đường sông tại Cần Thơ, phần lớn vẫn tập trung vào tiềm năng và sản phẩm từ phía cung (Luu & Nguyễn, 2019; Nguyễn et al., 2025). Việc đánh giá tổ chức lãnh thổ từ góc nhìn trải nghiệm du khách như một chỉ báo phản ánh hiệu quả vận hành của hệ thống không gian vẫn còn hạn chế.

Xuất phát từ khoảng trống này, bài viết tập trung đánh giá tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông tại thành phố Cần Thơ dựa trên cảm nhận của du khách, thông qua các khía cạnh như không gian tuyến - điểm, hạ tầng và dịch vụ, mức độ kết nối lãnh thổ và trải nghiệm. Từ đây, nghiên cứu làm rõ các điểm mạnh, hạn chế và gợi ý chuyển đổi từ mô hình tuyến sang mô hình mạng lưới không gian nhằm nâng cao hiệu quả phát triển du lịch đường sông trong bối cảnh hiện nay.

2. Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu

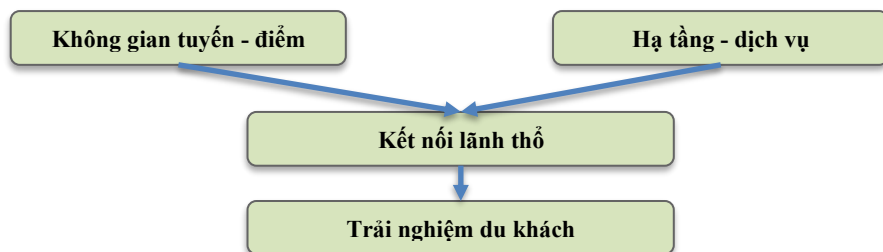
2.1. Cơ sở lý luận

Tổ chức lãnh thổ du lịch là một nội dung cốt lõi của địa lý du lịch, phản ánh quá trình phân bố, sắp xếp và liên kết các yếu tố du lịch trong không gian nhằm khai thác hiệu quả tài nguyên và tối ưu hóa hoạt động du lịch. Theo Inskeep (1991) và Pearce (1995), tổ chức lãnh thổ du lịch không chỉ là bố trí các điểm đến mà còn bao hàm việc thiết lập các mối quan hệ chức năng giữa các thành phần trong hệ thống, trong đó cấu trúc điểm - tuyến - cụm giữ vai trò nền tảng của không gian du lịch. Trong du lịch đường sông, tổ chức lãnh thổ mang tính đặc thù gắn với hệ thống sông ngòi và điều kiện thủy văn, thể hiện rõ tính tuyến và tính liên kết không gian. Hall và Page (2014) cho rằng không gian du lịch trong môi trường sông nước thường phát triển dọc theo các trục thủy lộ, với các điểm đến phân bố ven sông và được kết nối thông qua các tuyến di chuyển đặc thù. Trong bối cảnh đó, mức độ kết nối không gian trở thành yếu tố quan trọng quyết định hiệu quả tổ chức lãnh thổ du lịch. Theo Lew và McKercher (2006), khả năng liên kết giữa các điểm đến, tính thuận tiện trong di chuyển và sự liên thông giữa các tuyến là những yếu tố cốt lõi định hình cấu trúc không gian điểm đến; sự thiếu hụt kết nối có thể dẫn đến phân mảnh không gian và làm giảm giá trị trải nghiệm.

Bên cạnh yếu tố không gian, trải nghiệm du khách được xem là chỉ báo phản ánh hiệu quả tổ chức lãnh thổ du lịch. Theo Chen và Tsai (2007), mức độ hài lòng của du khách chịu ảnh hưởng không chỉ bởi chất lượng dịch vụ mà còn bởi cách thức tổ chức điểm đến và sự thuận tiện trong

di chuyển. Trên cơ sở lý thuyết và dữ liệu khảo sát, nghiên cứu tiếp cận tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông như một hệ thống gồm bốn thành phần: không gian tuyến - điểm, hạ tầng và dịch vụ, mức độ kết nối lãnh thổ và trải nghiệm du khách. Trong đó, không gian tuyến - điểm phản ánh cấu trúc hành trình, hạ tầng - dịch vụ đảm bảo vận hành, kết nối lãnh thổ thể hiện khả năng liên kết không gian và trải nghiệm du khách phản ánh kết quả của hệ thống. Trên cơ sở đó, khung lý thuyết được xây dựng theo hướng tiếp cận hệ thống, trong đó các yếu tố không gian tuyến - điểm, hạ tầng - dịch vụ và kết nối lãnh thổ đóng vai trò đầu vào, tác động trực tiếp đến trải nghiệm du khách; đồng thời, kết nối lãnh thổ giữ vai trò trung gian trong việc liên kết các thành phần và định hình cấu trúc không gian du lịch.

Hình 1. Khung lý thuyết nghiên cứu từ góc nhìn du khách



Nguồn: Nhóm tác giả đề xuất dựa trên tổng quan tài liệu, 2025.

Như vậy, tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông được tiếp cận như một hệ thống tương tác, trong đó hiệu quả tổ chức không gian được phản ánh thông qua trải nghiệm du khách. Trên cơ sở đó, khái niệm này được thao tác hóa thành các thành phần có thể đo lường, bao gồm cấu trúc không gian tuyến - điểm, hạ tầng - dịch vụ và mức độ kết nối lãnh thổ, tương ứng với các biến quan sát trong khảo sát. Cách tiếp cận này cho phép lượng hóa khái niệm lý luận và nâng cao tính thực nghiệm của nghiên cứu (Cialdea & Pompei, 2020).

2.2. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng cách tiếp cận định lượng dựa trên dữ liệu khảo sát 236 du khách tham gia các chương trình du lịch đường sông tại thành phố Cần Thơ, được thu thập tại các điểm tiêu biểu như bến Ninh Kiều, chợ nổi Cái Răng, khu du lịch Mỹ Khánh và Cồn Sơn trong tháng 5 năm 2025. Mẫu khảo sát được lựa chọn theo phương pháp thuận tiện có kiểm soát tại các điểm du lịch đường sông tiêu biểu của thành phố Cần Thơ nhằm đảm bảo tính đa dạng về không gian trải nghiệm của du khách. Việc khảo sát tại nhiều địa điểm khác nhau góp phần hạn chế sai lệch mẫu và nâng cao độ tin cậy của dữ liệu nghiên cứu. Thang đo được xây dựng trên cơ sở kế thừa các nghiên cứu trước về tổ chức lãnh thổ du lịch và chất lượng điểm đến, với các biến quan sát phản ánh các thành phần chính gồm không gian tuyến - điểm, hạ tầng và dịch vụ, mức độ kết nối lãnh thổ và trải nghiệm du khách (Hall, 2008; Gunn, 1994 (Nguyễn & Vũ, 2017, tr.127-149; Đào & Nguyễn, 2014). Các biến được đo lường bằng thang Likert 5 mức, từ 1 “hoàn toàn không đồng ý” đến 5 “hoàn toàn đồng ý”. Giá trị trung bình của các biến được diễn giải theo các khoảng: từ 1.00 đến dưới 1.80 là rất thấp; từ 1.80 đến dưới 2.60 là thấp; từ 2.60 đến dưới 3.40 là trung bình; từ 3.40 đến dưới 4.20 là khá; và từ 4.20 đến 5.00 là cao.

Dữ liệu được xử lý bằng phần mềm SPSS thông qua các kỹ thuật phân tích định lượng, bao gồm kiểm định độ tin cậy thang đo bằng Cronbach's Alpha, phân tích nhân tố khám phá (EFA) và hồi quy tuyến tính nhằm kiểm định mối quan hệ giữa các nhân tố ảnh hưởng đến trải nghiệm du khách. Cỡ mẫu được đánh giá là phù hợp theo khuyến nghị của Hair và cộng sự (2010), khi số quan sát tối thiểu cần lớn hơn 5 lần số biến quan sát trong phân tích EFA. Với 22 biến quan sát, quy mô 236 mẫu đáp ứng yêu cầu phân tích định lượng của nghiên cứu. Ngoài ra, thống kê mô tả cũng được sử dụng để phản ánh xu hướng đánh giá của du khách đối với từng tiêu chí cụ thể, qua đó hỗ trợ diễn giải kết quả nghiên cứu.

3. Kết quả nghiên cứu

3.1. Đặc điểm mẫu khảo sát

Kết quả mô tả đặc điểm mẫu khảo sát của 236 du khách tham gia trải nghiệm du lịch đường sông tại thành phố Cần Thơ được trình bày trong Bảng 1.

Bảng 1. Đặc điểm mẫu khảo sát

Tiêu chí	Nhóm	Tần suất	Tỷ lệ (%)
Giới tính	Nam	118	50.0
	Nữ	115	48.7
	Khác	3	1.3
Độ tuổi	Dưới 18	42	17.8
	18–25	46	19.5
	26–35	42	17.8
	36–45	35	14.8
	46–60	33	14.0
	Trên 60	38	16.1
Nghề nghiệp	Công chức / Viên chức	73	31.0
	Sinh viên	51	21.7
	Kinh doanh	66	28.0
	Khác	46	19.5
Quốc tịch	Nội địa	194	82.2
	Quốc tế	42	17.8
Số lần tham gia	Lần đầu	78	33.1
	2–3 lần	84	35.6
	Trên 3 lần	74	31.4

Nguồn: Khảo sát và tính toán của nhóm tác giả, 2025

Kết quả khảo sát cho thấy mẫu nghiên cứu có cơ cấu tương đối cân bằng, phản ánh đặc điểm nổi bật của khách du lịch đường sông tại thành phố Cần Thơ với sự chiếm ưu thế của khách nội địa, nhóm khách trẻ và tỷ lệ khách quay lại khá cao, cho thấy sức hấp dẫn của sản phẩm du lịch đường sông. Đồng thời, kết quả cũng ghi nhận sự khác biệt giữa các địa điểm khảo sát, trong đó Bến Ninh Kiều và chợ nổi Cái Răng được đánh giá cao hơn về khả năng tiếp cận và dịch vụ, còn Mỹ Khánh và Cồn Sơn nổi bật về trải nghiệm sinh thái, văn hóa và cộng đồng. Tuy nhiên, do nghiên cứu đánh giá tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông ở cấp độ tổng thể, các kết quả được phân tích trên toàn bộ mẫu khảo sát.

3.2. Phân tích kết quả và kiểm định mô hình

3.2.1. Đánh giá không gian tuyến - điểm

Nghiên cứu đánh giá tổ chức không gian tuyến - điểm thông qua hai phương diện chính là mức độ hợp lý của tuyến và sự phân bố điểm đến, nhằm phản ánh tính liên tục, khả năng kết nối và cấu trúc không gian du lịch dưới góc nhìn du khách (Lew & McKercher, 2006; Hall, 2008; Gunn, 1994).

Kết quả cho thấy các biến quan sát dao động từ 3,48 đến 3,75. Nhóm tiêu chí về tính hợp lý của tuyến đạt giá trị trung bình cao hơn (Mean = 3,72), nổi bật ở tính liên tục của tuyến (3,75) và khả năng kết nối đường bộ – đường sông (3,73), phản ánh hệ thống tuyến vận hành tương đối mạch lạc và phù hợp với đặc trưng phát triển theo trục của du lịch đường sông (Hall & Page, 2014).

Bảng 2. Đánh giá về không gian tuyến - điểm

Nhóm tiêu chí	Mã biến	Nội dung đánh giá	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Mức đánh giá	Xếp hạng
Mức độ hợp lý của tuyến du lịch	KG4	Tuyến sông có sự chuyển tiếp mạch lạc	3,75	0,79	Khá	1
	KG10	Kết nối giữa đường bộ và đường sông thuận tiện	3,73	0,82	Khá	2
	KG3	Điểm dừng ven sông hợp lý, dễ tiếp cận	3,68	0,85	Khá	3
	Giá trị trung bình nhóm		3,72		Khá	

Sự phân bố không gian điểm đến	KG5	Khu vực trung tâm có vai trò hạt nhân rõ ràng	3,61	0,87	Khá	1
	KG8	Có sự khác biệt rõ ràng về sản phẩm giữa các khu vực	3,55	0,84	Khá	2
	KG6	Các khu vực ven có tính hỗ trợ tốt	3,52	0,90	Khá	3
	KG7	Sự phân bố các điểm du lịch giữa các khu vực là hợp lí	3,48	0,91	Khá (cận TB)	4
	Giá trị trung bình nhóm		3,54		Khá	

Nguồn: Khảo sát và tính toán của nhóm tác giả, 2025

Trong khi đó, nhóm tiêu chí về phân bố điểm đến đạt Mean = 3,54, trong đó tính hợp lí giữa các khu vực chỉ đạt 3,48, cho thấy xu hướng tập trung vào khu vực trung tâm (3,61) và vai trò hỗ trợ của các khu vực ven còn hạn chế. Bến Ninh Kiều và chợ nổi Cái Răng được đánh giá cao hơn về khả năng tiếp cận, trong khi Mỹ Khánh và Cồn Sơn nổi bật về trải nghiệm sinh thái nhưng liên kết giữa các khu vực chưa đồng đều. Khoảng chênh lệch giữa hai nhóm (3,72 so với 3,54) cho thấy cấu trúc tuyến được đánh giá tích cực hơn cấu trúc không gian điểm đến. Theo Lew và McKercher (2006), sự phân bố và liên kết giữa các điểm đến quyết định khả năng mở rộng hành trình và đa dạng hóa trải nghiệm; do đó, tổ chức không gian tuyến – điểm của du lịch đường sông tại thành phố Cần Thơ vẫn cần tiếp tục được hoàn thiện.

3.2.2. Đánh giá hạ tầng và dịch vụ

Nhóm tiêu chí hạ tầng và dịch vụ được lựa chọn gồm phương tiện tham quan, bến tàu - cơ sở vật chất và dịch vụ đi kèm vì đây là các yếu tố bảo đảm vận hành và chất lượng trải nghiệm của hệ thống du lịch. Theo Prideaux (2000), hạ tầng và dịch vụ là nền tảng của tổ chức không gian du lịch, do đó các tiêu chí này phản ánh mức độ hoàn thiện của tổ chức lãnh thổ từ góc nhìn du khách.

Bảng 3. Đánh giá về hạ tầng và dịch vụ du lịch

Nhóm	Mã biến	Nội dung đánh giá	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Mức đánh giá	Xếp hạng
Phương tiện tham quan	HT2	Phương tiện đảm bảo an toàn và chất lượng	3,71	0,84	Khá	1
	HT3	Trải nghiệm di chuyển bằng phương tiện thuận tiện	3,69	0,86	Khá	2
	HT1	Phương tiện tham quan đa dạng, phù hợp	3,66	0,88	Khá	3
	Giá trị trung bình chung		3,69		Khá	
Bến tàu và cơ sở vật chất	HT4	Bến tàu được bố trí hợp lí, dễ tiếp cận	3,58	0,90	Khá	1
	HT5	Cơ sở vật chất tại bến đầy đủ	3,52	0,92	Khá	2
	HT6	Hệ thống chỉ dẫn, thông tin tại điểm rõ ràng	3,47	0,89	Khá (cận TB)	3
	Giá trị trung bình chung		3,52		Khá	
Dịch vụ du lịch đi kèm	HT8	Chất lượng phục vụ của nhân viên/HDV tốt	3,63	0,85	Khá	1
	HT7	Dịch vụ ăn uống, mua sắm đa dạng	3,55	0,87	Khá	2
	HT9	Giá dịch vụ hợp lí so với trải nghiệm	3,49	0,91	Khá (cận TB)	3
	Giá trị trung bình chung		3,56		Khá	

Nguồn: Khảo sát và tính toán của nhóm tác giả, 2025

Kết quả cho thấy các biến quan sát dao động từ 3,47 đến 3,71, trong đó nhóm phương tiện tham quan đạt mức cao nhất (Mean = 3,69), nổi bật ở yếu tố an toàn và chất lượng phương tiện (3,71) cùng sự thuận tiện trong di chuyển (3,69), phản ánh hệ thống vận hành trên tuyến tương đối ổn định. Ngược lại, nhóm bến tàu và cơ sở vật chất đạt mức thấp hơn (Mean = 3,52), với hệ

thống chỉ dẫn và thông tin tại điểm chỉ đạt 3,47, cho thấy sự thiếu đồng bộ trong tổ chức không gian. Nhóm dịch vụ đi kèm đạt Mean = 3,56; chất lượng phục vụ của nhân viên và hướng dẫn viên được đánh giá cao hơn (3,63), trong khi mức độ hợp lý của giá dịch vụ chỉ đạt 3,49. Sự chênh lệch giữa ba nhóm tiêu chí (3,69; 3,52; 3,56) cho thấy các yếu tố vận hành trên tuyến được đánh giá tích cực hơn điều kiện tại điểm và dịch vụ hỗ trợ. Theo Prideaux (2000), hạ tầng và dịch vụ là nền tảng của tổ chức không gian du lịch; vì vậy, sự thiếu đồng đều giữa các thành phần có thể làm giảm tính liên kết và hiệu quả vận hành của hệ thống. Nhìn chung, tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông tại thành phố Cần Thơ đã hình thành nền tảng vận hành tương đối tốt nhưng vẫn cần cải thiện cơ sở vật chất, hệ thống chỉ dẫn và dịch vụ hỗ trợ để nâng cao hiệu quả tổ chức không gian.

3.2.3. Đánh giá mức độ kết nối lãnh thổ

Nhóm tiêu chí kết nối lãnh thổ được xây dựng nhằm phản ánh mức độ liên kết giữa các tuyến, khả năng tiếp cận giữa các điểm và sự tích hợp giữa các phương thức vận chuyển, qua đó thể hiện mức độ liên thông của không gian du lịch đường sông (Hall & Page, 2014); Lew & McKercher, 2006).

Bảng 4. Đánh giá mức độ kết nối lãnh thổ

Nhóm tiêu chí	Mã biến	Nội dung đánh giá	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Mức đánh giá	Xếp hạng
Liên kết giữa các điểm du lịch	LK1	Các điểm du lịch trên tuyến có sự liên kết chặt chẽ	3,64	0,86	Khá	2
	LK2	Các tuyến du lịch có sự kết nối hợp lý	3,58	0,88	Khá	4
	LK3	Các tuyến không bị trùng lặp hoặc chồng chéo	3,51	0,90	Khá	6
	Giá trị trung bình nhóm		3,58	0,88	Khá	-
Khả năng di chuyển trong không gian	LK4	Có thể dễ dàng di chuyển giữa các khu vực du lịch	3,62	0,84	Khá	3
	LK5	Thời gian di chuyển giữa các điểm hợp lý	3,67	0,82	Khá	1
	LK6	Hành trình du lịch thuận tiện, ít gián đoạn	3,60	0,85	Khá	5
	Giá trị trung bình nhóm		3,63	0,84	Khá	-

Nguồn: Khảo sát và tính toán của nhóm tác giả, 2025

Các tiêu chí về kết nối lãnh thổ dao động từ 3,42 đến 3,68. Khả năng di chuyển liên tục trên tuyến được đánh giá cao nhất (3,68), trong khi kết nối giữa các khu vực (3,45) và khả năng tích hợp đường thủy – đường bộ (3,42) thấp hơn, phản ánh liên kết không gian và kết nối đa phương thức còn hạn chế. Bến Ninh Kiều và chợ nổi Cái Răng có lợi thế hơn về khả năng tiếp cận và liên kết, còn Mỹ Khánh và Cồn Sơn nổi bật về trải nghiệm nhưng khả năng kết nối chưa cao. Khoảng chênh lệch giữa các tiêu chí (3,68 so với 3,42) cho thấy cấu trúc hiện nay vẫn chủ yếu dựa trên trục tuyến. Theo Hall và Page (2014), mức độ kết nối không gian quyết định khả năng hình thành mạng lưới du lịch; do đó, kết nối lãnh thổ tuy được đánh giá ở mức khá nhưng vẫn cần tiếp tục hoàn thiện để nâng cao hiệu quả tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông tại thành phố Cần Thơ.

3.2.4. Đánh giá trải nghiệm trong không gian du lịch

Nhóm tiêu chí trải nghiệm được sử dụng nhằm phản ánh cảm nhận tổng hợp của du khách về không gian du lịch, bao gồm khía cạnh văn hóa - cộng đồng và trải nghiệm cá nhân, qua đó thể hiện kết quả của quá trình tổ chức lãnh thổ du lịch (Chen & Tsai, 2007, tr.1118-1120).

Bảng 5. Đánh giá về trải nghiệm trong không gian du lịch

Nhóm	Mã biến	Nội dung đánh giá	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Mức đánh giá	Xếp hạng
Trải nghiệm văn hóa và cộng đồng	TN2	Người dân thân thiện và hiếu khách	3,92	0,76	Khá cao	1
	TN1	Trải nghiệm văn hóa bản địa hấp dẫn	3,78	0,82	Khá	2
	TN4	Tính đặc trưng văn hóa vùng thể hiện rõ	3,74	0,83	Khá	3
	TN3	Vai trò cộng đồng trong tổ chức du lịch rõ ràng	3,65	0,85	Khá	4
	Giá trị trung bình chung		3,77		Khá	

Trải nghiệm cá nhân của du khách	TN6	Cảm nhận cảnh quan và không khí yên bình	3,88	0,78	Khá	1
	TN5	Thích thú với các hoạt động trải nghiệm	3,81	0,80	Khá	2
	TN7	Hiểu thêm về đời sống và văn hóa địa phương	3,76	0,82	Khá	3
	TN9	Trải nghiệm du lịch sông nước khác biệt so với nơi khác	3,72	0,86	Khá	4
	TN8	Hoạt động tương tác với cộng đồng ẩn tượng	3,69	0,84	Khá	5
	Giá trị trung bình chung		3,77		Khá	

Nguồn: Khảo sát và tính toán của nhóm tác giả, 2025

Trải nghiệm du khách đạt mức trung bình 3,77, phản ánh mức hài lòng tương đối tích cực nhưng chưa đồng đều giữa các khía cạnh. Nhóm trải nghiệm văn hóa và cộng đồng được đánh giá cao hơn, nổi bật ở sự thân thiện của người dân (3,92) và cảm nhận văn hóa bản địa (3,78), khẳng định vai trò của yếu tố con người và bản sắc địa phương trong hình thành trải nghiệm (Chen & Tsai, 2007, tr.1118-1120). Trong khi đó, mức độ thể hiện vai trò cộng đồng, tính đặc trưng văn hóa, khả năng tương tác và tính khác biệt của sản phẩm chỉ dao động từ 3,65 đến 3,72, thấp hơn so với các yếu tố về cảnh quan sông nước và cảm xúc tham gia hoạt động (3,81–3,88). Kết quả cho thấy trải nghiệm du khách vẫn chủ yếu được tạo nên từ lợi thế tài nguyên tự nhiên và văn hóa, trong khi vai trò của tổ chức và thiết kế trải nghiệm chưa được phát huy tương xứng.

3.3. Kiểm định thang đo và phân tích nhân tố khám phá

Để đảm bảo độ tin cậy và giá trị của thang đo, nghiên cứu tiến hành kiểm định độ tin cậy bằng hệ số Cronbach's Alpha và phân tích nhân tố khám phá (Exploratory Factor Analysis - EFA) đối với các biến quan sát.

3.3.1. Kiểm định độ tin cậy thang đo

Các thang đo được kiểm định độ tin cậy bằng hệ số Cronbach's Alpha. Kết quả được trình bày trong Bảng 6.

Bảng 6. Kết quả kiểm định Cronbach's Alpha

Nhóm thang đo	Số biến	Cronbach's Alpha
KG	7	0,86
HT	9	0,89
LK	6	0,85
TN	9	0,88

Nguồn: Khảo sát và tính toán của nhóm tác giả, 2025

Bảng 7. Kết quả kiểm định KMO và Bartlett

Chỉ tiêu	Giá trị
KMO	0,823
Bartlett's Test (Sig.)	0,000

Nguồn: Khảo sát và tính toán của nhóm tác giả, 2025

Kết quả kiểm định Cronbach's Alpha (Bảng 6) cho thấy các thang đo KG, HT, LK và TN đều đạt độ tin cậy tốt ($\text{Alpha} = 0,85\text{--}0,89$), hệ số tương quan biến – tổng đều lớn hơn 0,3; do đó, toàn bộ biến quan sát được giữ lại để phân tích EFA. Kết quả kiểm định KMO và Bartlett (Bảng 7) cho thấy $\text{KMO} = 0,823 (>0,5)$ và Bartlett's Test có $\text{Sig.} = 0,000 (<0,05)$, khẳng định dữ liệu phù hợp để thực hiện phân tích nhân tố khám phá (EFA).

3.3.2. Phân tích nhân tố khám phá (EFA)

Phân tích EFA được thực hiện đối với các biến độc lập sau khi kiểm định độ tin cậy thang đo gồm ba nhóm: không gian (KG), hạ tầng - dịch vụ (HT) và kết nối lãnh thổ (LK), nhằm xác định cấu trúc các nhân tố đại diện cho tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông.

Kết quả EFA cho thấy $\text{KMO} = 0,823 (>0,5)$ và Bartlett's Test có $\text{Sig.} = 0,000 (<0,05)$, chứng tỏ dữ liệu phù hợp để phân tích nhân tố (Bảng 7).

Bảng 8. Tổng phương sai trích

Nhân tố	Eigenvalue	% phương sai	% tích lũy
1	6,215	31,08	31,08
2	3,482	17,41	48,49
3	2,164	10,82	59,31

Nguồn: Khảo sát và tính toán của nhóm tác giả, 2025

Bảng 9. Ma trận xoay nhân tố

Nhân tố	Số biến	Khoảng hệ số tải
Không gian tuyến–điểm	7	0,64–0,74
Hạ tầng – dịch vụ	9	0,68–0,81
Kết nối lãnh thổ	6	0,68–0,76

Nguồn: Khảo sát và tính toán của nhóm tác giả, 2025

Kết quả EFA cho thấy ba nhân tố được rút trích với Eigenvalue lớn hơn 1. Tổng phương sai trích đạt 59,31%, vượt ngưỡng 50%, cho thấy các nhân tố có khả năng giải thích tốt sự biến thiên của dữ liệu.

Ma trận xoay nhân tố cho thấy các biến quan sát có hệ số tải nhân tố đều lớn hơn 0,5 và hội tụ rõ ràng vào ba nhóm nhân tố riêng biệt, không xảy ra hiện tượng tải chéo đáng kể. Kết quả này cho thấy cấu trúc nhân tố phù hợp với khung lý thuyết nghiên cứu, đồng thời đảm bảo giá trị hội tụ và giá trị phân biệt của thang đo.

3.4. Kiểm định mô hình và mức độ ảnh hưởng của các nhân tố

Để đánh giá mức độ ảnh hưởng của các thành phần trong tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông đến trải nghiệm du khách, nghiên cứu sử dụng mô hình hồi quy tuyến tính với biến phụ thuộc là trải nghiệm du khách (TN) và ba biến độc lập gồm: không gian tuyến - điểm (KG), hạ tầng - dịch vụ (HT) và kết nối lãnh thổ (LK).

Bảng 10. Kết quả phân tích hồi quy

Nhân tố	Hệ số Beta chuẩn hóa	Sig.	Mức độ ảnh hưởng
Hạ tầng - dịch vụ (HT)	0,42	< 0,001	Mạnh nhất (1)
Không gian tuyến - điểm (KG)	0,35	< 0,001	Trung bình (2)
Kết nối lãnh thổ (LK)	0,28	< 0,001	Thấp hơn (3)

Nguồn: Khảo sát và tính toán của nhóm tác giả, 2025

Mô hình hồi quy có $R^2 = 0,58$ và có ý nghĩa thống kê (Sig. <0,001), với $R^2 = 0,58$, giải thích 58% biến thiên của trải nghiệm du khách. Hạ tầng – dịch vụ có tác động mạnh nhất ($\beta = 0,42$), tiếp đến là không gian tuyến – điểm ($\beta = 0,35$) và kết nối lãnh thổ ($\beta = 0,28$). Kết quả cho thấy hạ tầng – dịch vụ giữ vai trò quyết định đối với trải nghiệm du khách, phù hợp với Lew & McKercher (2006), Hall & Page (2014), Prideaux (2000), Inskeep (1991) và Hall & Page (2006).

Bảng 11. Kiểm định đa cộng tuyến

Nhân tố	Tolerance	VIF
Hạ tầng - dịch vụ (HT)	0,62	1,61
Không gian tuyến - điểm (KG)	0,68	1,47
Kết nối lãnh thổ (LK)	0,71	1,41

Nguồn: Khảo sát và tính toán của nhóm tác giả, 2025

Bảng 12. Kiểm định tự tương quan

Chỉ số	Giá trị
Durbin-Watson	1,89

Nguồn: Khảo sát và tính toán của nhóm tác giả, 2025

Nghiên cứu tiến hành kiểm định các giả định của mô hình hồi quy nhằm đảm bảo độ tin cậy của kết quả. Hệ số Durbin-Watson đạt 1,89, nằm trong khoảng chấp nhận (1,5-2,5), cho thấy không có hiện tượng tự tương quan của phần dư. Đồng thời, các hệ số VIF dao động từ 1,41 đến 1,61 (< 10) và Tolerance > 0,1, khẳng định không xảy ra đa cộng tuyến giữa các biến độc lập. Phần dư có phân phối xấp xỉ chuẩn, do đó các giả định của mô hình được thỏa mãn.

Như vậy, qua kết quả nghiên cứu, trong tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông, yếu tố quyết định không chỉ nằm ở tài nguyên hay cấu trúc không gian, mà chủ yếu ở mức độ hoàn thiện của hạ tầng và chất lượng dịch vụ - những yếu tố trực tiếp định hình trải nghiệm của du khách.

4. Thảo luận

Kết quả nghiên cứu cho thấy tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông tại thành phố Cần Thơ mới đạt mức trung bình khá, phản ánh khoảng cách giữa tiềm năng tài nguyên và hiệu quả tổ chức không gian. Theo Gunn (1994) và Hall và Page (2014), một hệ thống du lịch hiệu quả phải được tổ chức như một mạng lưới chức năng với sự liên kết giữa điểm đến, tuyến du lịch và dịch vụ.

Tuy nhiên, kết quả khảo sát cho thấy mức độ kết nối và khả năng di chuyển chưa tương xứng với tiềm năng tài nguyên, cho thấy cấu trúc không gian vẫn thiên về phát triển theo tuyến hơn là mạng lưới. Điều này phù hợp với quan điểm của Lew và McKercher (2006) rằng sự thiếu liên kết giữa các điểm đến sẽ làm giảm tính liên tục của hành trình và chất lượng trải nghiệm.

Một điểm đáng chú ý là mặc dù cảnh quan và giá trị văn hóa sông nước được đánh giá cao, mức độ hài lòng của du khách chưa tương xứng. Điều này cho thấy lợi thế tài nguyên tự nhiên chưa tự động chuyển hóa thành giá trị du lịch nếu thiếu tổ chức không gian và thiết kế sản phẩm phù hợp. Nhận định này thống nhất với Scorza và Gatto (2023, tr. 13–15), khi cho rằng giá trị lãnh thổ chỉ được phát huy thông qua quá trình tổ chức thành hệ thống sản phẩm và dịch vụ. Đồng thời, việc hạ tầng và dịch vụ là nhân tố có ảnh hưởng mạnh nhất đến trải nghiệm nhưng lại được đánh giá chưa cao cũng khẳng định vai trò nền tảng của hạ tầng trong tổ chức lãnh thổ, phù hợp với quan điểm của Prideaux (2000).

So sánh với kinh nghiệm quốc tế cho thấy sự khác biệt chủ yếu nằm ở mức độ tích hợp không gian. Mô hình du lịch sông Danube được phát triển trên cơ sở liên kết liên vùng và phối hợp giữa nhiều địa phương nhằm hình thành hành lang du lịch thống nhất (Kabakchieva & Vasileva, 2022, tr.125-128), trong khi các nghiên cứu tại Đông Nam Á nhấn mạnh vai trò của cộng đồng địa phương và sự phối hợp giữa chính quyền, doanh nghiệp và người dân trong quản lý, bảo tồn văn hóa và phát triển sản phẩm (Hongsuwan & Seemarorit, 2025, tr.16-18; Irawanti, 2023, tr.288-290). So với các mô hình này, du lịch đường sông Cần Thơ vẫn còn hạn chế về sự tích hợp giữa không gian, sản phẩm và cộng đồng.

Từ các kết quả trên có thể thấy vấn đề cốt lõi không nằm ở sự thiếu hụt tài nguyên mà ở hiệu quả tổ chức lãnh thổ. Vì vậy, cần chuyển từ cách phát triển theo từng điểm đến riêng lẻ sang mô hình mạng lưới, tăng cường liên kết giữa khu vực trung tâm và các không gian ven sông. Trục Ninh Kiều – Cái Răng cần ưu tiên đầu tư bến tàu, hệ thống chỉ dẫn và kết nối đường thủy – đường bộ, trong khi các điểm như Mỹ Khánh và Cồn Sơn cần phát triển sản phẩm trải nghiệm gắn với sinh thái, văn hóa cộng đồng và đời sống sông nước. Đồng thời, việc hình thành các tuyến kết nối theo trục sông Hậu và các tuyến nhánh sẽ góp phần hoàn thiện cấu trúc mạng lưới, phù hợp với định hướng tổ chức lãnh thổ du lịch bền vững mà Naranjo Llupart (2022, tr.31-34) đề xuất.

Như vậy, nghiên cứu không chỉ phản ánh thực trạng tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông tại thành phố Cần Thơ mà còn cung cấp bằng chứng thực nghiệm cho thấy hiệu quả của hệ thống phụ thuộc nhiều hơn vào mức độ liên kết không gian và tổ chức sản phẩm hơn là lợi thế tài nguyên đơn thuần, qua đó bổ sung cơ sở thực tiễn cho lý thuyết tổ chức không gian du lịch.

5. Kết luận

Nghiên cứu đã làm rõ thực trạng tổ chức lãnh thổ du lịch đường sông tại thành phố Cần Thơ từ góc nhìn du khách. Kết quả cho thấy hệ thống du lịch đã hình thành theo trục trung tâm với các tuyến vận hành tương đối hiệu quả và mang lại trải nghiệm tích cực, đặc biệt ở yếu tố văn hóa và cộng đồng. Tuy nhiên, tổ chức lãnh thổ vẫn bộc lộ những hạn chế như phân bố không gian chưa cân đối, hạ tầng - dịch vụ thiếu đồng bộ và mức độ kết nối giữa các khu vực còn hạn chế. Sự chênh lệch giữa trải nghiệm du khách và mức độ hoàn thiện của các yếu tố cấu thành cho thấy phát triển hiện nay vẫn dựa nhiều vào tài nguyên, chưa được nâng tầm bởi tổ chức không gian. Nghiên cứu thấy rằng vấn đề cốt lõi không nằm ở tài nguyên mà ở cách tổ chức lãnh thổ, từ đó gợi ý cần chuyển sang mô hình mạng lưới không gian, tăng cường liên kết, nâng cấp hạ tầng và hoàn thiện dịch vụ nhằm nâng cao hiệu quả phát triển du lịch đường sông.

Tuy nhiên, nghiên cứu còn một số hạn chế như mẫu khảo sát thuận tiện với quy mô 236 khách chưa đại diện toàn bộ thị trường; dữ liệu chỉ phản ánh tại một thời điểm; mô hình chưa bao quát hết các yếu tố ảnh hưởng và chưa tích hợp phân tích không gian. Đây là cơ sở để các nghiên cứu tiếp theo mở rộng phạm vi, kết hợp nhiều nguồn dữ liệu và phương pháp nhằm nâng cao độ tin cậy và giá trị ứng dụng.

Ghi chú về tác giả: ThS. Dương Thanh Xuân là giảng viên tại Khoa Quản trị kinh doanh – Du lịch, Trường Đại học Tây Đô, Việt Nam; PGS. TS. Đào Ngọc Cảnh là giảng viên tại Khoa Du lịch – Quản trị nhà hàng – khách sạn, Trường Đại học Nam Cần Thơ, Việt Nam; Phạm Đỗ Văn Trung là Giảng viên tại Khoa Địa lý, Trường Đại học Sư phạm thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam. Tác giả 1: lên ý tưởng, tổng hợp và phân tích dữ liệu, viết bản thảo; tác giả 2 định hướng phương pháp nghiên cứu và thảo luận; tác giả 3: phản biện và chỉnh sửa.

Tuyên bố về xung đột lợi ích: Các tác giả không có xung đột lợi ích.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Prideaux, B. (2023). River and canal waterways as a tourism resource. In J.S. Chen (Ed.), *Advances in Hospitality and Leisure* (Vol. 18). Emerald Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/S1745-354220220000018008>
- Cialdea, D., & Pompei, C. (2020). The territorial framework of the river courses: A new methodology in evolving perspectives. *European Planning Studies*, 28(11), 2205–2223. <https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1747401>
- Nguyễn, T.H. (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 Trường Đại học Sư phạm TP. Hồ Chí Minh*, 17(6), 1100–1112. <https://journal.hcmue.edu.vn/index.php/hcmuejos/article/view/2756/2687>
- Nguyễn, C.H. (2022). 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*, 3, 5–16. <https://vjol.info.vn/index.php/halong/article/view/77190>
- Đào, V.H.G., Phạm, H.L., Lê, H.C., Lê, T.T.Q., & Nguyễn, V.T.E. (2024). Định hướng và giải pháp phát triển sản phẩm du lịch đường sông tại thành phố Cần Thơ. *Tạp chí Khoa học và Phát triển Kinh tế*, 30, tr.28-37. <https://jsde.nctu.edu.vn/jsde/article/view/416>
- Luu, T.D.H., & Nguyễn, Q.N. (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 Cần Thơ*, 70(4), 44–49. <https://vjol.info.vn/index.php/CT/article/view/44843/36232>
- Nguyễn, T.D., Đào, D.H., Đào, N.C., & Phạm, Đ.H. (2025). Phát triển du lịch sông nước tại TP. Cần Thơ trong kỷ nguyên số Góc nhìn từ du khách và nhà cung cấp dịch vụ. *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*. <https://kinhtevadubao.vn/phat-trien-du-lich-song-nuoc-tai-tp-can-tho-trong-ky-nguyen-so-goc-nhin-tu-du-khach-va-nha-cung-cap-dich-vu-31818.html>
- Inskip, E. (1991). *Tourism planning An integrated and sustainable development approach*. Van Nostrand Reinhold.
- Pearce, D.G. (1995). *Tourism today A geographical analysis*. Longman Scientific & Technical.
- Hall, C.M., & Page, S.J. (2014). *The geography of tourism and recreation Environment, place and space* (4th ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203796092>
- Lew, A.A., & McKercher, B. (2006). Modeling tourist movements A local destination analysis. *Annals of Tourism Research*, 33(2), 403–423. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2005.12.002>
- Chen, C.-F., & Tsai, D. (2007). How destination image and evaluative factors affect behavioral intentions? *Tourism Management*, 28(4), 1115–1122. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2006.07.007>
- Cialdea, D., & Pompei, C. (2020). The territorial framework of the river courses: A new methodology in evolving perspectives. *European Planning Studies*. <https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1747401>
- Hall, C.M. (2008). *Tourism planning Policies, processes and relationships* (2nd ed.). Pearson Education.
- Gunn, C.A. (1994). *Tourism planning Basics, concepts, cases* (3rd ed.). Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9781003061656>

- Nguyễn, M.T., & Vũ, Đ.H. (2017). *Địa lí du lịch Cơ sở lý luận và thực tiễn phát triển ở Việt Nam*. NXB Giáo dục Việt Nam.
- Đào, N.C., & Nguyễn, T.N. (2014). *Giáo trình hệ thống lãnh thổ du lịch (Dùng đào tạo sinh viên ngành du lịch)*. NXB Đại học Cần Thơ.
- Prideaux, B. (2000). The role of the transport system in destination development. *Tourism Management*, 21(1), 53–63. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00079-5](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00079-5)
- Scorza, F., & Gatto, R.V. (2023). Identifying territorial values for tourism development The case study of Calabrian Greek area. *Sustainability*, 15(6), 5501. <https://doi.org/10.3390/su15065501>
- Kabakchieva, D., & Vasileva, V. (2022). River tourism as a factor for the development of the Danube tourist region - Bulgaria. In *Proceedings of the International Scientific Conference Geobalcanica 2022* (pp. 123–129). <https://doi.org/10.18509/GBP22123k>
- Hongsuwan, P., & Seemarorit, W. (2024). Exploring the Mekong River and the development of eco-cultural tourism in Northeastern Thailand. *Journal of Lifestyle and SDGs Review*, 5(1), e03977, p.1-27. <https://doi.org/10.47172/2965-730X.sdgsreview.v5.n01.pe03977>
- Irawanti, A. (2023). Barito (Indonesia) and Chao Phraya (Thailand) rivers cultural tourism development strategies. *International Review of Humanities Studies*, 7(1). <https://scholarhub.ui.ac.id/cgi/viewcontent.cgi?article=1080&context=irhs>
- Naranjo Llupart, M.R. (2022). Theoretical model for the analysis of community-based tourism Contribution to sustainable development. *Sustainability*, 14(17), 10635. <https://doi.org/10.3390/su141710635>