

PHÁT TRIỂN VẬN TẢI THỦY NỘI ĐỊA GẮN VỚI MÔ HÌNH LOGISTICS ĐA PHƯƠNG THỨC TẠI KHU VỰC BẮC ĐỒNG NAI

● **VÔ THỊ THƯƠNG**

Trường Đại học Công nghệ Miền Đông

Email: thuongvt.mit@gmail.com

DOI: 10.62831/nckh.2026.142.v2

TÓM TẮT:

Bài viết nghiên cứu thực trạng giao thông vận tải và hoạt động logistics tại khu vực Bắc Đồng Nai trong bối cảnh nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày càng gia tăng. Kết quả nghiên cứu cho thấy, cơ cấu vận tải hiện vẫn phụ thuộc lớn vào đường bộ, làm gia tăng chi phí logistics và áp lực lên hệ thống hạ tầng giao thông. Trên cơ sở đánh giá tiềm năng khai thác sông Đồng Nai, nghiên cứu đề xuất phát triển vận tải thủy nội địa kết hợp vận tải đa phương thức và xây dựng ICD Trị An nhằm nâng cao hiệu quả kết nối logistics vùng. Nghiên cứu góp phần làm rõ vai trò của vận tải thủy nội địa trong tái cấu trúc hệ thống logistics theo hướng giảm chi phí, giảm áp lực giao thông và thúc đẩy logistics xanh tại khu vực Đông Nam Bộ.

Từ khóa: giao thông thủy nội địa, logistics, Bắc Đồng Nai, vận tải đa phương thức, ICD Trị An.

1. Đặt vấn đề

Bắc Đồng Nai đang trở thành khu vực phát triển công nghiệp và logistics quan trọng của vùng Đông Nam Bộ nhờ khả năng kết nối với Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Bình Dương cũ, Tây Nguyên và cụm cảng Cái Mép - Thị Vải. Tuy nhiên, hoạt động vận tải hàng hóa hiện vẫn phụ thuộc chủ yếu vào đường bộ, làm gia tăng áp lực lên hạ tầng giao thông và chi phí logistics.

Trong khi đó, hệ thống sông Đồng Nai có tiềm năng lớn để phát triển vận tải thủy nội địa nhưng chưa được khai thác hiệu quả trong kết nối logistics vùng. Điều này cho thấy yêu cầu cần tái cấu trúc cơ cấu vận tải theo hướng đa phương thức nhằm giảm phụ thuộc

vào đường bộ và nâng cao hiệu quả logistics. Trên cơ sở đó, bài viết phân tích thực trạng giao thông vận tải tại Bắc Đồng Nai và đề xuất định hướng phát triển vận tải thủy nội địa gắn với xây dựng ICD Trị An.

Điểm mới của nghiên cứu là tiếp cận vận tải thủy nội địa như một cấu phần của quá trình tái cấu trúc logistics vùng Đông Nam Bộ theo hướng đa phương thức và logistics xanh.

2. Cơ sở lý thuyết và phương pháp nghiên cứu

2.1. Vận tải thủy nội địa và chuyển dịch phương thức vận tải

Vận tải thủy nội địa là phương thức vận chuyển có lợi thế về năng lực chuyên chở, chi phí trên đơn vị hàng hóa và mức phát thải tương đối thấp so với vận

tải đường bộ, đặc biệt đối với hàng rời, hàng container và hàng hóa khối lượng lớn. Theo World Bank (2022), phát triển vận tải thủy nội địa là một trong những hướng quan trọng nhằm nâng cao hiệu quả logistics tại các quốc gia có hệ thống sông ngòi thuận lợi.

Trong quản trị logistics hiện đại, chuyển dịch phương thức vận tải không có nghĩa là thay thế hoàn toàn đường bộ bằng đường thủy. Đường bộ vẫn giữ vai trò cần thiết trong khâu gom hàng, phân phối cuối cùng và kết nối cự ly ngắn. Tuy nhiên, đối với các tuyến vận chuyển khối lượng lớn và cự ly trung bình - dài, việc chuyển một phần lưu lượng từ đường bộ sang đường thủy có thể góp phần giảm chi phí, giảm ùn tắc và nâng cao độ ổn định của chuỗi cung ứng.

2.2. Vận tải đa phương thức và vai trò của ICD

Vận tải đa phương thức là mô hình tổ chức vận chuyển trong đó hàng hóa được di chuyển bằng nhiều phương thức vận tải khác nhau trên cùng một chuỗi logistics. Trong mô hình này, ICD hoặc cảng cạn đóng vai trò là điểm gom hàng, lưu kho, trung chuyển container, thực hiện thủ tục hải quan và kết nối giữa nguồn hàng nội địa với hệ thống cảng biển.

Đối với khu vực có mật độ công nghiệp cao như Đồng Nai, ICD có ý nghĩa quan trọng vì giúp rút ngắn khoảng cách logistics giữa doanh nghiệp sản xuất và cảng biển, đồng thời tạo điều kiện tổ chức vận tải đường thủy theo lô hàng đủ lớn. Một tuyến vận tải thủy nội địa chỉ có thể vận hành hiệu quả khi có điểm

tác động môi trường của hoạt động vận tải, lưu kho và phân phối. Trong bối cảnh áp lực giảm phát thải ngày càng gia tăng, phát triển vận tải thủy nội địa có thể góp phần giảm lượng xe tải và container lưu thông trên đường bộ, qua đó hỗ trợ mục tiêu phát triển bền vững. Tuy nhiên, hiệu quả môi trường chỉ rõ rệt khi vận tải thủy được tổ chức trên quy mô đủ lớn và được kết nối đồng bộ với cảng biển, khu công nghiệp và trung tâm logistics.

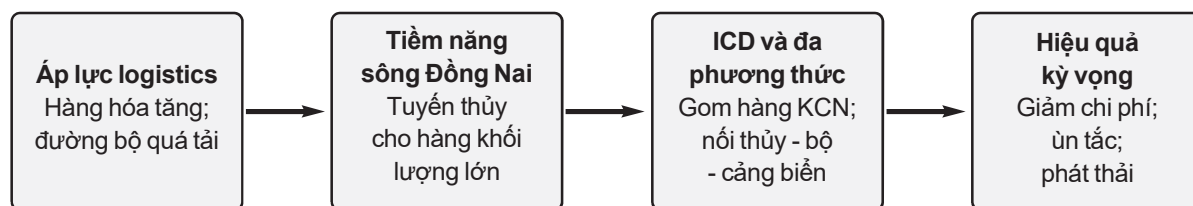
Đối với Đồng Nam Bộ, logistics không thể được xử lý trong phạm vi từng địa phương riêng lẻ. Đồng Nai, Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương và Bà Rịa - Vũng Tàu có quan hệ phụ thuộc lẫn nhau trong mạng lưới sản xuất, vận tải và cảng biển. Vì vậy, phát triển vận tải thủy tại Bắc Đồng Nai cần được đặt trong hành lang logistics liên vùng thay vì chỉ xem là một dự án hạ tầng địa phương.

2.4. Khung phân tích đề xuất

Từ các cơ sở trên, nghiên cứu xây dựng khung phân tích theo logic: nhu cầu hàng hóa gia tăng và phụ thuộc đường bộ tạo ra áp lực logistics; sông Đồng Nai cung cấp tiềm năng chuyển dịch một phần lưu lượng sang đường thủy; ICD và bến thủy container là điều kiện tổ chức vận tải đa phương thức; kết quả kỳ vọng là giảm chi phí logistics, giảm áp lực đường bộ, nâng cao kết nối vùng và hỗ trợ logistics xanh.

Khung phân tích phát triển vận tải thủy nội địa gắn với logistics đa phương thức: (Hình 1)

Hình 1. Khung phân tích phát triển vận tải thủy nội địa gắn với logistics đa phương thức



Logic nghiên cứu: vận tải thủy chỉ hiệu quả khi gắn với ICD, nguồn hàng và hành lang cảng biển

gom hàng ổn định, sản lượng đủ lớn và dịch vụ logistics hỗ trợ tại 2 đầu tuyến.

2.3. Logistics xanh và liên kết vùng

Logistics xanh hướng đến giảm chi phí xã hội và

3. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng phương pháp định tính dựa trên phân tích tài liệu thứ cấp. Nguồn dữ liệu gồm báo cáo logistics Việt Nam, quy hoạch giao thông, niên

giám thống kê, báo cáo ngành và các nghiên cứu liên quan đến vận tải thủy nội địa, ICD và logistics xanh trong giai đoạn 2020-2025. Phương pháp phân tích hệ thống được sử dụng để xem xét quan hệ giữa nguồn hàng, cơ cấu vận tải, hạ tầng thủy, ICD và hệ thống cảng biển. Phương pháp so sánh được sử dụng nhằm đánh giá lợi thế tương đối của vận tải thủy so với đường bộ về chi phí, năng lực chuyên chở, áp lực hạ tầng và phát thải.

Do nghiên cứu sử dụng dữ liệu thứ cấp và chưa có khảo sát doanh nghiệp logistics, các kết luận về hiệu quả kinh tế được trình bày theo hướng định tính và định hướng chính sách. Việc lượng hóa chi phí đầu tư, sản lượng khai thác tối thiểu, thời gian hoàn vốn và lượng phát thải giảm cần được thực hiện trong nghiên cứu khả thi tiếp theo. (Bảng 1)

hiều quốc gia trong khu vực. Sự phụ thuộc lớn vào vận tải đường bộ làm gia tăng ùn tắc giao thông, kéo dài thời gian vận chuyển và làm giảm hiệu quả logistics vùng.

Từ góc độ logistics, cơ cấu vận tải phụ thuộc quá lớn vào đường bộ không chỉ làm tăng chi phí vận chuyển mà còn khiến chuỗi cung ứng dễ bị tác động bởi ùn tắc giao thông và biến động chi phí nhiên liệu (Bộ Công Thương, 2023).

4.2. Xu hướng sản lượng vận tải hàng hóa giai đoạn 2020-2024

Sản lượng vận tải hàng hóa tại Đồng Nai có xu hướng tăng trong giai đoạn 2020-2024 cùng với sự phục hồi của sản xuất công nghiệp và thương mại. Tuy nhiên, mức tăng này chủ yếu vẫn dựa vào đường bộ, trong khi vận tải thủy nội địa chưa trở thành

Bảng 1. Khung tiêu chí phân tích trong nghiên cứu

Nhóm tiêu chí	Nội dung đánh giá	Ý nghĩa phân tích
Nhu cầu vận tải	Sản lượng hàng hóa, tốc độ tăng trưởng, nguồn hàng công nghiệp	Xác định áp lực logistics và nhu cầu chuyển dịch vận tải
Cơ cấu vận tải	Mức độ phụ thuộc vào đường bộ và khả năng khai thác đường thủy	Đánh giá mất cân đối trong tổ chức vận tải vùng
Hạ tầng thủy	Luồng tuyến, độ sâu, tính không cầu, bến thủy container	Xác định điều kiện kỹ thuật để khai thác vận tải thủy
Kết nối logistics	Khu công nghiệp, ICD, cảng biển và tuyến giao thông liên vùng	Đánh giá khả năng tổ chức vận tải đa phương thức
Hiệu quả kỳ vọng	Chi phí, ùn tắc, phát thải, độ ổn định chuỗi cung ứng	Làm cơ sở đề xuất giải pháp và lộ trình thực hiện

4. Thực trạng phát triển giao thông vận tải và logistics tại Bắc Đồng Nai

4.1. Áp lực từ vận tải đường bộ

Bắc Đồng Nai hiện tập trung nhiều hoạt động công nghiệp và logistics của vùng Đông Nam Bộ. Tuy nhiên, phần lớn hàng hóa vẫn được vận chuyển bằng đường bộ thông qua Quốc lộ 1, Quốc lộ 51 và các tuyến kết nối với Thành phố Hồ Chí Minh.

Theo Tài chính (2022), chi phí logistics tại Việt Nam hiện chiếm khoảng 16-20% GDP, cao hơn

phương thức chủ lực trong kết nối logistics vùng. (Bảng 2)

Dữ liệu cho thấy, nhu cầu vận tải hàng hóa tăng nhanh, đặc biệt từ năm 2022 đến năm 2024. Nếu cơ cấu vận tải không được điều chỉnh, tăng trưởng sản lượng có thể tiếp tục chuyển hóa thành áp lực lên đường bộ, làm tăng chi phí logistics trong dài hạn. Mặt khác, việc năm 2024 bắt đầu xuất hiện xu hướng kết hợp đường bộ và đường thủy cho thấy nhu cầu chuyển dịch phương thức vận tải đã hình

Bảng 2. Thực trạng sản lượng vận tải hàng hóa giai đoạn 2020-2024

Đơn vị tính: triệu tấn; %

Năm	Sản lượng vận tải hàng hóa	Tốc độ tăng trưởng	Phương thức chủ đạo
2020	63,5	-3,2	Đường bộ
2021	68,2	7,4	Đường bộ
2022	75,6	10,8	Đường bộ
2023	84,7	12,0	Đường bộ
2024	95,8	13,1	Đường bộ kết hợp đường thủy

Nguồn: Tổng hợp từ Cục Thống kê Đồng Nai (2025), Báo cáo Logistics Việt Nam 2024.

thành nhưng cần được hỗ trợ bằng hạ tầng và cơ chế tổ chức phù hợp.

4.3. Hạn chế trong khai thác vận tải thủy nội địa

Sông Đồng Nai có lợi thế kết nối với không gian cảng biển và các trung tâm sản xuất của vùng Đông Nam Bộ. Tuy nhiên, vận tải thủy nội địa tại khu vực Bắc Đồng Nai vẫn gặp nhiều hạn chế. Về hạ tầng, một số đoạn luồng chưa đáp ứng yêu cầu khai thác tàu trọng tải lớn do hạn chế về độ sâu, tỉnh không cầu, bến xếp dỡ và thiết bị phục vụ container. Về dịch vụ logistics, khu vực chưa có trung tâm gom hàng đủ quy mô để tạo sản lượng ổn định cho vận tải thủy.

Ngoài ra, vận tải thủy nội địa thường có lợi thế khi hàng hóa được gom đủ khối lượng và có lịch vận hành ổn định. Nếu thiếu ICD, bến thủy container và liên kết với khu công nghiệp, đường thủy khó cạnh tranh với đường bộ về tính linh hoạt. Vì vậy, hạn chế lớn nhất không chỉ là luồng tuyến, mà còn là thiếu một mô hình tổ chức logistics tích hợp giữa nguồn hàng, ICD, vận tải thủy và cảng biển.

4.4. Hàm ý đối với phát triển logistics vùng

Thực trạng trên cho thấy, điểm nghẽn logistics tại Bắc Đồng Nai xuất phát từ sự mất cân đối trong cơ cấu vận tải và thiếu điểm kết nối đa phương thức. Trong bối cảnh sản lượng hàng hóa tăng nhanh, phát triển hành lang vận tải thủy nội địa gắn với ICD có thể trở thành hướng tái cấu trúc logistics vùng, giúp phân bổ lại lưu lượng hàng hóa, giảm áp lực đường

bộ và nâng cao khả năng kết nối với cảng biển Đông Nam Bộ.

5. Định hướng chiến lược phát triển vận tải thủy nội địa kết nối Bắc Đồng Nai

5.1. Phát triển hành lang vận tải thủy nội địa trên sông Đồng Nai

Định hướng trọng tâm là hình thành hành lang vận tải thủy nội địa kết nối nguồn hàng công nghiệp tại Bắc Đồng Nai với hệ thống cảng biển Đông Nam Bộ. Trong mô hình này, đường bộ thực hiện chức năng gom hàng từ khu công nghiệp, cụm công nghiệp và doanh nghiệp sản xuất đến điểm trung chuyển; vận tải thủy đảm nhận vận chuyển khối lượng lớn đến cảng biển hoặc các trung tâm logistics liên vùng.

Mô hình này không loại bỏ vai trò của đường bộ mà tái phân công chức năng giữa các phương thức vận tải. Đường bộ nên được sử dụng cho chặng ngắn, linh hoạt và có yêu cầu giao hàng trực tiếp; đường thủy nên được sử dụng cho chặng vận chuyển khối lượng lớn, có lịch trình ổn định và kết nối với cảng biển. Cách tổ chức này giúp giảm số chuyến xe container trên quốc lộ, đồng thời nâng cao tính ổn định của chuỗi cung ứng.

5.2. Đề xuất hình thành ICD Trị An như một nút logistics vùng

Nghiên cứu đề xuất xây dựng ICD Trị An trở thành trung tâm logistics chiến lược của khu vực Bắc Đồng Nai. ICD này không chỉ thực hiện chức năng trung chuyển container mà còn tích hợp lưu kho, thông quan và các dịch vụ logistics giá trị gia tăng.

Từ góc độ logistics vùng, ICD Trị An có thể đóng vai trò “nút trung chuyển logistics” giúp điều tiết lưu lượng hàng hóa giữa khu vực công nghiệp Bắc Đồng Nai với hệ thống cảng biển Đông Nam Bộ.

5.3. Hoàn thiện hạ tầng và dịch vụ hỗ trợ vận tải thủy

Để vận tải thủy nội địa phát huy hiệu quả, cần ưu tiên đầu tư nâng cấp hạ tầng giao thông thủy trên sông Đồng Nai thông qua nạo vét luồng tuyến, nâng tĩnh không cầu và phát triển hệ thống bến thủy container.

Bên cạnh đó, cần tăng cường liên kết quy hoạch giữa Đồng Nai với Thành phố Hồ Chí Minh, nhằm hình thành hành lang logistics liên vùng.

5.4. Lộ trình triển khai chiến lược

Để nâng cao tính khả thi, chiến lược phát triển vận tải thủy nội địa tại Bắc Đồng Nai nên được triển khai theo lộ trình nhiều giai đoạn thay vì đầu tư đồng loạt. Lộ trình đề xuất được trình bày ở Bảng 3.

Bảng 3. Lộ trình đề xuất phát triển vận tải thủy nội địa kết nối Bắc Đồng Nai

Giai đoạn	Trọng tâm triển khai	Kết quả kỳ vọng
2026-2030	Rà soát quy hoạch, khảo sát luồng tuyến, xác định vị trí ICD và thí điểm tuyến thủy	Có cơ sở khả thi ban đầu cho hành lang vận tải thủy
2030-2035	Đầu tư bến thủy container, hoàn thiện ICD, kết nối khu công nghiệp và cảng biển	Hình thành mô hình vận tải đa phương thức ổn định
Sau 2035	Mở rộng hành lang logistics thủy liên vùng, tích hợp số hóa và tiêu chuẩn xanh	Tạo mạng lưới logistics bền vững và cạnh tranh hơn

6. Đánh giá hiệu quả và điều kiện thực hiện

6.1. Hiệu quả kinh tế logistics

Việc chuyển dịch một phần hàng hóa từ đường bộ sang đường thủy có thể giúp giảm chi phí vận chuyển đối với các lô hàng khối lượng lớn và container trung chuyển. Hiệu quả này đến từ năng lực chuyên chở lớn hơn của phương tiện thủy, khả năng giảm số chuyến xe đường bộ và giảm rủi ro chi phí do ùn tắc. Tuy nhiên, mức giảm chi phí phụ thuộc vào sản lượng hàng hóa đủ lớn, lịch vận hành ổn định và chi phí trung chuyển tại ICD.

6.2. Hiệu quả đối với kết nối logistics vùng

Phát triển vận tải đa phương thức giúp nâng cao tính ổn định của chuỗi cung ứng, giảm phụ thuộc vào vận tải đường bộ và tăng hiệu quả kết nối giữa Đồng Nai với Thành phố Hồ Chí Minh và cụm cảng Cái Mép - Thị Vải.

6.3. Hiệu quả môi trường và logistics xanh

Vận tải thủy nội địa thường có cường độ phát thải thấp hơn so với vận tải đường bộ trên cùng khối lượng vận chuyển. Vì vậy, phát triển hành lang vận tải thủy có thể hỗ trợ mục tiêu giảm phát thải trong logistics. Tuy nhiên, hiệu quả môi trường cần được lượng hóa bằng các chỉ tiêu như số chuyến xe giảm, lượng nhiên liệu tiết kiệm và lượng CO₂ giảm tương ứng. Đây là nội dung cần được bổ sung trong các nghiên cứu tiếp theo.

6.4. Điều kiện thực hiện

Để chiến lược có tính khả thi, cần bảo đảm 4 nhóm điều kiện. Thứ nhất, phải có sản lượng hàng

hóa ổn định từ các khu công nghiệp và doanh nghiệp sản xuất. Thứ hai, cần hoàn thiện hạ tầng luồng tuyến, bến thủy và thiết bị xếp dỡ. Thứ ba, ICD Trị An cần được tích hợp với mạng lưới cảng biển và dịch vụ logistics hiện hữu. Thứ tư, cần có cơ chế phối hợp liên vùng về quy hoạch, đầu tư, khai thác và chia sẻ dữ liệu logistics.

7. Kết luận

Trong bối cảnh áp lực logistics và giao thông tại Đông Nam Bộ ngày càng gia tăng, phát triển vận tải thủy nội địa kết nối Bắc Đồng Nai không còn là giải pháp mang tính hỗ trợ mà đã trở thành

Bảng 4. Nhóm hiệu quả và chỉ tiêu cần lượng hóa trong nghiên cứu khả thi

Nhóm hiệu quả	Chỉ tiêu cần theo dõi	Ý nghĩa
Kinh tế	Chi phí/tấn-km; chi phí/container; thời gian vận chuyển	Đánh giá lợi ích trực tiếp đối với doanh nghiệp
Giao thông	Số chuyến xe container giảm; mức giảm áp lực trên tuyến quốc lộ	Đánh giá tác động đến hạ tầng đường bộ
Môi trường	Nhiên liệu tiết kiệm; lượng CO ₂ giảm	Đánh giá đóng góp cho logistics xanh
Liên kết vùng	Số tuyến kết nối ICD - cảng biển; sản lượng qua ICD	Đánh giá năng lực kết nối logistics liên vùng

yêu cầu có tính chiến lược đối với phát triển logistics vùng.

Kết quả nghiên cứu cho thấy, sông Đồng Nai có tiềm năng lớn để hình thành hành lang vận tải container thủy nội địa kết nối với hệ thống cảng biển khu vực. Việc phát triển vận tải đa phương thức kết hợp với xây dựng ICD Trị An không chỉ

giúp giảm chi phí logistics mà còn góp phần tái cấu trúc hệ thống logistics theo hướng bền vững hơn.

Trong dài hạn, vận tải thủy nội địa có thể trở thành động lực quan trọng trong quá trình tái cấu trúc không gian logistics vùng Đông Nam Bộ theo hướng hiệu quả, cân bằng và thích ứng với xu thế logistics xanh hiện nay ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

Bộ Công Thương (2023). Báo cáo thương mại Việt Nam 2022: Logistics xanh. Hà Nội.

Bộ Xây dựng (2021). Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Hà Nội.

Bộ Tài chính (2022). Báo cáo logistics Việt Nam 2022: Logistics xanh. Hà Nội.

Chính phủ Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2023). Quy hoạch tỉnh Đồng Nai thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Hà Nội.

Hoàng Văn Châu (2023). Phát triển cảng cạn ICD trong chuỗi logistics khu vực phía Nam. Tạp chí Công Thương, số 6 tháng 3, 112-118.

Lê Anh Tuấn (2021). Vai trò của vận tải thủy nội địa trong phát triển logistics xanh tại Việt Nam. Tạp chí Kinh tế và Dự báo, 18, 67-71.

Nguyễn Văn Chương, Trần Minh Đức (2022). Phát triển vận tải thủy nội địa gắn với logistics vùng Đông Nam Bộ. Tạp chí Giao thông Vận tải, 11, 45-52.

Nguyễn Văn Dũng, Phạm Thị Mai (2022). Vai trò của vận tải đa phương thức trong phát triển chuỗi cung ứng bền vững tại Việt Nam. Tạp chí Kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương, 614, 45-49.

Nguyễn Xuân Trường (2020). Phát triển logistics vùng Đông Nam Bộ trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế. Tạp chí Công Thương, số 12 tháng 6, 98-103.

Phạm Xuân Mai (2020). Định hướng phát triển giao thông vận tải vùng Đông Nam Bộ theo hướng bền vững. Tạp chí Khoa học Giao thông Vận tải, 71(4), 15-24.

Cục Thống kê (2024). Niên giám thống kê Việt Nam 2024. Hà Nội: Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội.

Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông Vận tải (2023). Nghiên cứu phát triển vận tải đa phương thức và logistics xanh tại Việt Nam. Hà Nội.

OECD (2021). Decarbonising Freight Transport in Emerging Economies. Paris: OECD Publishing.

World Bank (2022). Vietnam Logistics Development and Inland Waterway Transport Report. Washington, DC.

Asian Development Bank (ADB) (2021). Strengthening Inland Waterway Transport Connectivity in Southeast Asia. Manila.

Ngày nhận bài: 18/3/2026

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 30/3/2026

Ngày chấp nhận đăng bài: 15/4/2026

DEVELOPING INLAND WATERWAY TRANSPORT IN ASSOCIATION WITH A MULTIMODAL LOGISTICS MODEL IN THE NORTH DONG NAI REGION

● **VO THI THUONG**

Mien Dong University of Technology

Email: thuongvt.mit@gmail.com

ABSTRACT:

This study examines the current state of transport and logistics development in North Dong Nai amid rising freight demand. The findings indicate that freight transport in the region remains heavily dependent on road networks, leading to high logistics costs and mounting pressure on transport infrastructure. Drawing on the strategic advantages of the Dong Nai River, the study explores the development of inland waterway transport in combination with a multimodal transport model and the establishment of Tri An ICD to enhance regional logistics connectivity. The study highlights the role of inland waterway transport in restructuring the regional logistics system toward lower costs, reduced road congestion, and greener logistics development in Southeast Vietnam.

Keywords: inland waterway transport, logistics, North Dong Nai, multimodal transport, Tri An ICD.