



**Nghiên cứu sức chứa của điểm đến trong  
phát triển du lịch bền vững ở Việt Nam**

*GS.TS Nguyễn Văn Đính, Hiệp hội du lịch Việt Nam*

*ThS Đỗ Thị Trang, Trường Đại học Thủy Lợi*

**Tóm tắt**

Đánh giá sức chứa của điểm đến du lịch là nền tảng quan trọng nhằm thúc đẩy phát triển du lịch bền vững, nâng cao trải nghiệm của du khách và gìn giữ hình ảnh điểm đến Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế. Nghiên cứu này cung cấp một cái nhìn tổng quan toàn diện về sức chứa điểm đến, đồng thời chỉ ra những hạn chế chủ yếu trong cách tiếp cận đo lường và quản lý điểm đến du lịch. Những thách thức chủ yếu bắt nguồn từ bản chất động và tính chủ quan của khái niệm sức chứa, cũng như sự xung đột lợi ích giữa các bên liên quan đến điểm đến. Các yếu tố này cản trở việc xác định chính xác ngưỡng sức chứa tối ưu phù hợp với mục tiêu phát triển bền vững. Nghiên cứu cũng đề xuất một số giải pháp thiết thực nhằm nâng cao hiệu quả khai thác và quản trị sức chứa tại các điểm đến du lịch ở Việt Nam, góp phần hướng tới mô hình phát triển cân bằng và bền vững hơn.

**Từ khóa:** *sức chứa điểm đến; quá tải du lịch; bền vững*

**Abstract**

*Assessing the carrying capacity of tourist destinations is a vital foundation for promoting sustainable tourism development, enhancing visitor experiences, and preserving the image of Vietnam as a destination in the context of international integration. This study provides a comprehensive overview of destination carrying capacity, while identifying key limitations in current measurement and management approaches. The main challenges arise from the dynamic and subjective nature of the carrying capacity concept, as well as conflicts of interest among stakeholders such as destination management authorities and local communities. These factors hinder the accurate determination of optimal capacity thresholds aligned with sustainable development goals. The study also proposes several practical solutions to improve the effectiveness of carrying capacity utilization and management at tourist destinations in Vietnam, contributing to a more balanced and sustainable development model.*

**Keywords:** *destination carrying capacity; overtourism; sustainability*



## 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Sự phát triển mạnh mẽ của du lịch tại Việt Nam trong những năm qua đã góp phần tích cực vào chuyển dịch cơ cấu kinh tế, tạo việc làm và thúc đẩy hội nhập quốc tế. Tuy nhiên, hoạt động du lịch gia tăng ở một số nơi cũng kéo theo những hậu quả xấu đối với môi trường tự nhiên và di sản văn hóa, đó là hiện tượng suy thoái cảnh quan, ô nhiễm môi trường và biến dạng giá trị văn hóa bản địa. Một nguyên nhân cơ bản là sự phát triển du lịch quá nhanh trong khi hạ tầng, dịch vụ và công tác quản lý chưa đáp ứng kịp. Đặc biệt, việc thiếu đánh giá và kiểm soát sức chứa (sức chịu tải) đã dẫn tới tình trạng khai thác quá mức (ví dụ như trường hợp Vịnh Maya và đảo Phi Phi (Thái Lan) năm 2018; Boracay (Philippines) năm 2018), gây ra những tác động tiêu cực đôi khi không thể phục hồi. Thực tiễn này cho thấy nghiên cứu sức chứa của điểm đến là rất cần thiết để điều chỉnh lượng khách phù hợp với khả năng chịu tải về không gian, môi trường và xã hội. Xác định đúng sức chịu tải của điểm đến sẽ giúp hạn chế tác động tiêu cực, bảo vệ tài nguyên và duy trì tính nguyên bản của di sản. Đây là tiền đề quan trọng để đảm bảo nâng cao chất lượng trải nghiệm của khách du lịch và giữ vững hình ảnh điểm đến Việt Nam trên trường quốc tế, góp phần phát triển du lịch bền vững.

## 2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Bài nghiên cứu sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính với nguồn dữ liệu thứ cấp từ các nguồn khác nhau như các nghiên cứu của các tác giả trong và ngoài nước có liên quan đến sức chứa của điểm đến du lịch để chỉ ra khái niệm, phân loại, phương pháp xác định sức chứa của điểm đến du lịch. Bài viết cũng sử dụng một số dữ liệu về số lượng khách của công ty trách nhiệm hữu hạn Oxalis và kết quả nghiên cứu của một số tác giả trong nước như Trương Sĩ Vinh (2020) - Viện Nghiên cứu phát triển du lịch- Cục du lịch Quốc gia Việt Nam về thực trạng khai thác sức chứa của một số điểm đến du lịch tại Việt Nam. Từ đó, vận dụng phương pháp phân tích, tổng hợp và phương pháp suy luận logic để kết hợp lý luận với thực tiễn, đánh giá thực trạng và đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao khả năng khai thác và quản lý sức chứa của điểm đến du lịch của Việt Nam.

## 3. NỘI DUNG

### 3.1. Khái quát về sức chứa của điểm đến

Sức chứa điểm đến du lịch/sức chịu tải (Tourism Carrying Capacity – TCC, "tourism destination carrying capacity") là một khái niệm trọng yếu trong nghiên cứu và quản lý du lịch, đặc biệt trong bối cảnh phát triển du lịch bền vững. Khái niệm này lần đầu tiên được đề xuất trong lĩnh vực giải trí vào đầu những năm 1960 (Mexa & Coccossis, 2004), và đã nhanh chóng được áp dụng trong nghiên cứu du lịch với mục tiêu xác định giới hạn phát triển hợp lý cho các điểm đến. Các học giả ban đầu tiếp cận sức chứa chủ yếu từ quan điểm sinh thái học và dân số học, với mục tiêu xác định giới hạn về số lượng sinh vật mà một khu vực có thể hỗ trợ mà không làm tổn hại đến hệ sinh thái trong lĩnh vực du lịch. Sức



chứa điểm đến được mô tả là số lượng khách du lịch mà một diện tích đất tiêu chuẩn có thể duy trì mà không ảnh hưởng đến chức năng sinh thái tại địa phương (Hawkins & Roberts, 1997), không gây hại đến cơ sở tài nguyên tự nhiên (Mesa & Coccossis, 2004), hoặc không vượt quá khả năng phục vụ của cơ sở vật chất và hạ tầng hiện có (Roe, Leader-Williams & Dalal-Clayton, 1997). Từ góc độ kinh tế, sức chứa điểm đến được định nghĩa là số lượng khách du lịch mà một điểm đến có thể hấp thụ mà không gây ra căng thẳng hay tác động tiêu cực đến nền kinh tế (Swarbrooke, 1999).

Các cách tiếp cận gần đây đã mở rộng khái niệm sức chứa điểm đến sang các khía cạnh xã hội. Một số học giả đề xuất đưa các yếu tố như chất lượng trải nghiệm của khách du lịch, cảm nhận của cư dân, sự hài lòng hoặc mức độ chấp nhận xã hội vào việc xác định sức chứa điểm đến (Muler Gonzalez, Coromina, & Gali, 2018). Theo Mccool & Lime (2001) và Saveriades (2000), TCC là số lượng khách du lịch lớn nhất mà một điểm đến có thể tiếp nhận mà không làm gián đoạn sinh hoạt bình thường của cộng đồng địa phương và không ảnh hưởng tiêu cực đến trải nghiệm của khách du lịch. sức chứa điểm đến cũng được hiểu là số lượng khách du lịch tối đa (Mathieson & Wall, 1982) hoặc mức sử dụng tối đa có thể được hấp thụ mà không làm giảm chất lượng trải nghiệm và gây tổn hại đến xã hội (Saveriades, 2000).

Chen và Teng (2016) tiếp cận sức chứa điểm đến thông qua góc nhìn nhận thức của khách du lịch và phát hiện rằng các yếu tố như độ sạch sẽ của bãi biển, mức độ an toàn, tình trạng quản lý môi trường, cung cấp thông tin và cảm nhận về sự quá tải là các yếu tố chính mà khách quan tâm và đánh giá về sức chứa. Các nghiên cứu này cho thấy sức chứa điểm đến không chỉ là một chỉ số vật lý, mà còn chịu ảnh hưởng đáng kể từ yếu tố xã hội và tâm lý.

Tổ chức du lịch thế giới (UN Tourism) đưa ra định nghĩa toàn diện rằng “sức chứa điểm đến là “số lượng khách du lịch tối đa tại một điểm đến, mà không gây ra sự phá hủy môi trường vật lý, kinh tế, xã hội – văn hóa và không dẫn đến sự suy giảm không thể chấp nhận được về chất lượng trải nghiệm của du khách”. Định nghĩa này nhấn mạnh rằng sức chứa điểm đến là một khái niệm đa chiều, liên quan đến các thành phần vật lý, nhận thức, kinh tế, xã hội và sinh thái.

Tóm lại, sức chứa của điểm đến có thể hiểu là số lượng khách du lịch tối đa tại một điểm đến trong một giai đoạn nhất định mà không gây ra sự phá hủy môi trường vật lý, kinh tế, xã hội- văn hóa và không gây ảnh hưởng tiêu cực đến trải nghiệm của khách du lịch. Vì vậy, việc đo lường và quản lý sức chứa điểm đến đòi hỏi một cách tiếp cận tích hợp, liên ngành, có tính linh hoạt và thích ứng với tính động của điểm đến du lịch trong thực tiễn.

### **3.2. Phân loại sức chứa của điểm đến du lịch.**

Có nhiều cách phân loại sức chứa điểm đến tùy theo các tiêu thức khác nhau, như: theo tính chất, theo thời gian hay theo cấp độ.



### 3.2.1. Phân loại theo tính chất.

Theo UN Tourism, phân loại theo tính chất có 6 loại sức chứa:

\**Sức chứa vật lý/sức chịu tải vật lý* là giới hạn không gian tối đa dành cho mỗi khách du lịch tại một điểm đến. Giới hạn này phụ thuộc vào loại hình hoạt động du lịch, đặc điểm tự nhiên và văn hóa của khu vực, cũng như tập quán địa phương. Đây là loại sức chứa có thể định lượng rõ ràng nhất, dựa trên các tiêu chuẩn diện tích tối thiểu cần thiết để đảm bảo sự thoải mái và an toàn cho du khách.

\**Sức chứa sinh học/sức chịu tải sinh học* là lượng khách tối đa hoặc mức độ tác động tối đa của khách du lịch ở khu du lịch mà nếu vượt qua giới hạn đó sẽ vượt ngưỡng chấp nhận của môi trường, xuất hiện các tác động sinh thái do hoạt động của khách du lịch và tiện nghi mà họ sử dụng gây ra. Sức chứa này sẽ đạt tới giới hạn khi số lượng khách, các hoạt động của họ, các tiện nghi mà họ sử dụng bắt đầu có những ảnh hưởng tiêu cực đến tập tục sinh hoạt của các loài thú hoang dã và làm cho hệ sinh thái khu vực bị xuống cấp như phá vỡ tập quán kết bầy, làm đất bị xói mòn, cây cối bị ảnh hưởng xấu, nguồn nước và không khí bị ô nhiễm...

\**Sức chứa tâm lý/sức chịu tải tâm lý* là giới hạn tối đa lượng khách hoặc mức độ tác động của các khách du lịch trong khu du lịch mà nếu vượt quá giới hạn đó thì bản thân khách du lịch sẽ bắt đầu có sự xáo trộn về tâm lý, cảm thấy khó chịu về sự ồn ào, đông đúc, chật chội và hoạt động của họ bị ảnh hưởng bởi sự có mặt của du khách khác.

\**Sức chứa xã hội/sức chịu tải xã hội* là giới hạn về lượng khách hoặc mức độ sử dụng tài nguyên của khách du lịch mà nếu vượt quá giới hạn đó sẽ bắt đầu xuất hiện những tác động tiêu cực từ hoạt động du lịch đến đời sống kinh tế, văn hóa – xã hội của khu vực và cuộc sống hàng ngày của cộng đồng dân cư có cảm giác bị phá vỡ, xâm nhập.

\**Sức chứa quản lý/sức chịu tải quản lý* là khả năng quản lý của khu/điểm du lịch đảm bảo hoạt động của khu/điểm không bị quá tải. Sức chịu tải quản lý cũng có thể được hiểu là giới hạn tối đa lượng khách hoặc mức độ tối đa trong sử dụng tài nguyên của khách du lịch mà khu/điểm du lịch có khả năng phục vụ. Nếu lượng khách hoặc mức độ vượt quá ngưỡng trên thì năng lực về quản lý như lực lượng nhân viên, trình độ, phương tiện quản lý, v.v... của khu du lịch sẽ không đáp ứng được yêu cầu của khách du lịch, làm mất khả năng quản lý và kiểm soát hoạt động của khách du lịch, kết quả là sẽ ảnh hưởng không tốt đến môi trường, tâm lý và xã hội.

\**Sức chứa về kinh tế/sức chịu tải về kinh tế* thể hiện khả năng chấp nhận các chức năng du lịch mà không gây phương hại đến các hoạt động kinh tế khác của địa phương. (O'reilly, 1986; Wetzel và Wetzel, 2000) hoặc là khả năng đáp ứng các nhu cầu về mặt kinh tế của khách du lịch như: quy mô hợp lý của hoạt động du lịch để mang lại hiệu quả cao nhất mà không gây ra các xáo trộn và trượt giá; ngưỡng quy mô số lượng lao động du lịch phù hợp với cộng đồng địa phương và sức chứa cơ sở hạ tầng; khả năng đáp ứng của các công trình hạ tầng và cơ sở dịch vụ; khả năng đáp ứng của các công trình công cộng như y tế, an ninh an toàn, chỗ ở cho nhân viên du lịch...



### 3.2.2. Phân loại theo thời gian

Phân loại theo thời gian có 2 loại.

\**Sức chịu tải tức thời* là số lượng khách du lịch tối đa có thể xuất hiện tại một khu vực cụ thể trong cùng một thời điểm.

\**Sức chứa trong một khoảng thời gian/sức chịu tải trong một khoảng thời gian* là số khách du lịch hoặc mức độ sử dụng tài nguyên của khách du lịch mà một khu vực (khu/điểm du lịch, điểm đến) có khả năng tiếp nhận trong một khoảng thời gian. ví dụ trong một ngày, một tháng hoặc một năm.

### 3.2.3. Phân loại theo cấp độ

Phân loại theo cấp độ này có 2 loại:

\**Sức chứa tự nhiên/sức chịu tải tự nhiên* thể hiện số lượng du khách tối đa hoặc mức độ tác động tối đa mà điểm du lịch có thể đáp ứng trong một khoảng thời gian nhất định.

Mục đích của việc tính sức chịu tải tự nhiên là xác định số khách tối đa hoặc mức độ tác động tối đa mà điểm du lịch có thể đáp ứng trong điều kiện bình thường. Sức chứa tự nhiên là sức chịu tải vốn có của khu, điểm du lịch.

\**Sức chứa thực tế/sức chịu tải thực tế* thể hiện số khách du lịch tối đa hoặc mức độ tác động tối đa có thể sẽ thấp hơn số khách hoặc mức độ tác động tối đa được tính theo sức chịu tải tự nhiên do bị tác động bởi nhiều yếu tố như điều kiện môi trường (tự nhiên cũng như xã hội), hoàn cảnh thực tế trong thời gian có hoạt động du lịch (tình hình chính trị, kinh tế, thời tiết...).

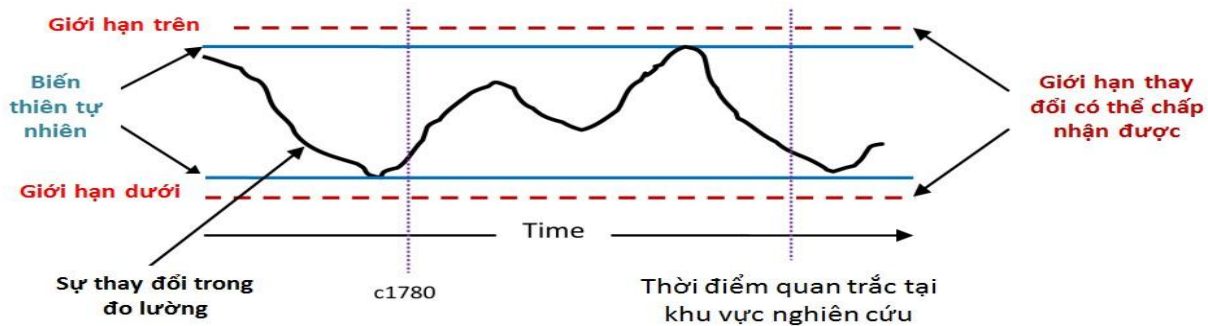
## 3.3. Phương pháp xác định sức chứa điểm đến du lịch

Trên thế giới đã có nhiều nghiên cứu về phương pháp cũng như các cách triển khai thực hiện để xác định sức chứa du lịch khác nhau. các phương pháp xác định sức chứa có thể được phân loại tùy theo cách tiếp cận về sức chứa.

### 3.3.1. Xác định theo mức độ tác động của khách du lịch

\* *Phương pháp LAC* (Limit of Acceptable Change)

Phương pháp LAC giới hạn thay đổi có thể chấp nhận được (Santkey, 1985 và Roman, 2007) là mức độ thay đổi hoặc tác động có thể chấp nhận được bởi tài nguyên đang sử dụng. LAC được xác định bằng quá trình sơ bộ xác định các điều kiện tài nguyên mong muốn và các hành động cần phải thực hiện để duy trì hoặc xây dựng để đạt được chúng. Sử dụng phương pháp LAC trong đánh giá sức tải nhằm đối phó với tác động không mong muốn của việc sử dụng khu vực du lịch; thiết lập các tiêu chuẩn về cách quản lý một số khu vực du lịch để duy trì trạng thái bền vững; giúp các bên liên quan hành động chống lại các tác động bất lợi.



Hình 1. So sánh độ biến thiên và giới hạn thay đổi có thể chấp nhận được (Phillips, 2006)

Phương pháp LAC đã được áp dụng trong đánh giá sức tải rất nhiều nơi trên thế giới, như đánh giá sức tải, duy trì đặc tính sinh thái của vùng ngập nước Ramsar, Australia. (Hình 1)

\* *Phương pháp VIM (Visitor Impact Management)*

Một phương pháp đánh giá sức chứa du lịch khác là phương pháp VIM (Visitor Impact Management) quản lý tác động của du khách. Phương pháp này gồm một loạt các quy trình và kỹ thuật để quản lý khách du lịch, hoạt động của họ và các tác động của họ đến các nội dung cụ thể. Phương pháp VIM được sử dụng rộng rãi trong quản lý khu vực được bảo vệ, đặc biệt ở Bắc Mỹ, Úc và New Zealand. Phương pháp được tiến hành theo các bước sau:

1. Xem xét và xác định các vấn đề;
2. Lựa chọn các chỉ số;
3. Đặc điểm kỹ thuật, các tiêu chuẩn của các chỉ số;
4. Thực hiện thông quan một quá trình giám sát lặp đi lặp lại;
5. So sánh các tác động với các tiêu chuẩn.

Phương pháp VIM được đánh giá tương tự như phương pháp đánh giá LAC, nên cũng đòi hỏi khoảng thời gian khảo sát liên tục, dữ liệu quan trắc phải trong thời gian dài.

**3.3.2. Xác định theo số lượng khách du lịch**

\* *Phương pháp chung*

Việc đánh giá sức chứa theo cách này thường là việc tìm ra số khách du lịch tối đa dựa trên những tính toán vật lý – để tạo ra một giới hạn trong việc tiếp nhận khách du lịch. Việc tính toán xác định ra con số này dựa trên những giả thuyết, những số liệu cố định ít nhiều thiếu mất sự thích ứng linh hoạt với sự thay đổi liên tục của điều kiện môi trường – xã hội cũng như hệ thống tài nguyên du lịch. Hơn nữa, những tính toán này chủ yếu xuất phát từ nhu cầu của nhà quản lý, mà không xét trên nhu cầu và đánh giá của du khách cũng



như những yếu tố đặc biệt của tài nguyên tự nhiên, môi trường xã hội.

\* Các công thức tính toán sức chịu tải

- Sức chịu tải thường xuyên ( $C_{pi}$  - Carrying Capacity Instantaneous)

Sức chịu tải thường xuyên thường được tính toán theo công thức của Fred Lawson và Manuel Baud – Bovy, như sau:

$$C^{bf} = \frac{a}{2}$$

Trong đó:  $C_{pi}$  (Carrying Capacity Instantaneous): Sức chịu tải thường xuyên (hay Sức chịu tải tức thời), đơn vị tính khách;

S: Diện tích khu vực được nghiên cứu tính toán. Đối với toàn khu du lịch là tổng diện tích không gian các khu vực được xác định để tính toán; đối với từng điểm tham quan trong khu du lịch là giới hạn không gian cụ thể cho từng điểm hay khu vực tham quan, đơn vị tính m<sup>2</sup>, ha, km<sup>2</sup>, tùy thuộc từng trường hợp cụ thể....

a: Tiêu chuẩn về không gian (diện tích) trung bình cho mỗi khách du lịch, đơn vị tính: m<sup>2</sup>/người. Chỉ tiêu này phụ thuộc vào từng loại hình hoạt động du lịch.

- Sức chịu tải hằng ngày ( $C_{pd}$ )

$$C_{pd} = C_{pi} \times R_f$$

Trong đó:  $C_{pd}$  (Daily Capacity): Sức chịu tải hằng ngày

$C_{pi}$ : Sức chịu tải thường xuyên (hay Sức chịu tải tức thời)

$R_f$ : Số lần sử dụng dịch vụ trong ngày của một khách du lịch, cũng có thể gọi là hệ số luân chuyển hay hệ số quay vòng. Chỉ số  $R_f$  phụ thuộc và thời gian một cuộc tham quan của khách và thời gian mở cửa phục vụ của khách du lịch.

$$R_f = \frac{\text{Thời gian khu vực mở cửa cho khách sử dụng dịch vụ}}{\text{Thời gian trung bình của một lần sử dụng dịch vụ}}$$

Sức chịu tải hằng ngày của khu, điểm du lịch:

$$C_{pd} = \frac{S \times R_f}{a}$$



- Sức chịu tải hằng năm ( $C_{py}$ )

$$C_{py} = \frac{C_{pd}}{k} = \frac{S \times R_f}{a \times k}$$

Trong đó:  $C_{py}$  (Yearly Capacity): Sức chịu tải hằng năm

$C_{pd}$ : Sức chịu tải hằng ngày

$k$ : Tỷ lệ số khách trung bình trong ngày/số khách của cả năm.

Có thể có thể xác định sức chịu tải hằng năm của khu, điểm du lịch:

$$C_{py} = C_{pd} \times n$$

Trong đó,  $n$  là số ngày thực tế hoạt động (hay số ngày sử dụng dịch vụ) của khu vực tính toán Sức chịu tải.

– Sức chịu tải tự nhiên ( $PCC$ )

Sức chịu tải tự nhiên được đánh giá thông qua diện tích không gian phục vụ khách du lịch và diện tích cần thiết để đáp ứng nhu cầu khách tham quan của mỗi khách du lịch.

$$PCC = A/D \times R_f$$

Trong đó:  $A$ : Diện tích không gian phục vụ khách du lịch

$D$ : Diện tích cần thiết để đáp ứng nhu cầu khách đến tham quan hay nói cách khác là mật độ khách được đáp ứng trên diện tích  $m^2$ .

$R_f$  (Rotation factor): Số lượng khách tham quan tối đa cho 01 ngày tại điểm tham quan.

$$R_f = \frac{T_{cp}}{T_{tq}}$$

Trong đó:  $T_{cp}$ : Thời gian cho phép tham quan

$T_{tq}$ : Thời gian khách lưu lại điểm tham quan

Theo S A Faiz and R I Komalasari (2020), đối với một khu du lịch có chứa nhiều



điểm du lịch, sức chịu tải tự nhiên của khu du lịch đó có thể được tính toán theo tổng cộng sức chịu tải tự nhiên của mỗi điểm du lịch trong khu du lịch đó.

- *Sức chịu tải thực tế (RCC)*

Sức chịu tải thực tế được tính toán dựa trên Sức chịu tải tự nhiên và các yếu tố giới hạn.

$$RCC = PCC \cdot [(100 - C_{f1}) / 100] \cdot [(100 - C_{f2}) / 100] \dots [(100 - C_{fn}) / 100]$$

$C_{fi}$  là các hệ số điều chỉnh hay còn được gọi là hệ số giới hạn

$$C_{fi} = \frac{M_i}{M_t}$$

Trong đó:  $M_i$ : Giá trị giới hạn của yếu tố tác động thứ  $i$ ,  $M_t$  thể hiện số lượt khách du lịch tối đa của yếu tố tác động  $i$ .

$M_t$ : Tổng các giá trị giới hạn cho một điểm khu vực mà khách du lịch đến tham quan.

Thông qua các cách phân loại và phương pháp tính toán sức chịu tải tại các khu, điểm du lịch cho thấy, sức chịu tải tự nhiên và sức chịu tải thực tế đều có thể được tính toán theo thời gian (thường xuyên, hằng ngày, hằng năm).

### 3.4. Mối quan hệ của sức chứa điểm đến và sự quá tải du lịch

Sự

thành công của ngành du lịch được đo lường bằng số lượng du khách, theo tư duy tập trung vào tăng trưởng của các nhà hoạch định chính sách du lịch và các nhà cung cấp dịch vụ du lịch (Dodds & Butler, 2019). Trọng tâm ở hầu hết các điểm đến chủ yếu là tạo ra trải nghiệm du khách độc đáo và tăng sự hài lòng của du khách (Hiệp hội Du lịch Đức [DTV] & Viện Nghiên cứu Du lịch Đức [DIFT], 2022). Theo đó, nhận thức về điểm đến du lịch chịu ảnh hưởng mạnh mẽ từ quan điểm hướng đến khách hàng và thị trường (Pechlaner, 2003) và điểm đến du lịch được coi là một đơn vị cạnh tranh (Herntrei, 2014) trong đó phúc lợi của cộng đồng địa phương chỉ đại diện cho bất lợi về hiệu quả (Cracolici, Nijkamp & Rietveld, 2006). Trong những năm gần đây, đặc biệt tại các điểm đến nổi tiếng, mối quan hệ giữa khái niệm sức chứa và hiện tượng quá tải du lịch (overtourism) ngày càng được giới nghiên cứu quan tâm. Về bản chất, sức chứa phản ánh ngưỡng mà một điểm đến có thể tiếp nhận hoạt động du lịch mà không gây ra những tác động tiêu cực không thể chấp nhận được đối với môi trường sinh thái, xã hội, kinh tế và chất lượng trải nghiệm (UNWTO, 2018). Trong khi đó, quá tải du lịch là tình trạng xảy ra khi các hoạt động du lịch vượt qua các giới hạn chịu đựng đó, dẫn đến sự phản đối của cộng đồng địa phương, sự suy giảm chất lượng trải nghiệm của du khách và sự xuống cấp của các nguồn tài nguyên tại điểm đến (Gössling, McCabe & Chen, 2020).



Mối quan hệ giữa hai khái niệm này được thể hiện theo ba chiều cạnh cơ bản.

*Thứ nhất*, sức chứa là một ngưỡng định lượng để xác định quá tải: khi lượng khách du lịch vượt quá các giới hạn về không gian vật lý, năng lực hạ tầng, khả năng hấp thụ sinh thái, mức độ chấp nhận xã hội hoặc năng lực quản lý thì hiện tượng quá tải sẽ xảy ra (Benner, 2020; Peeters et al., 2018; Postma, Koens & Papp, 2020).

*Thứ hai*, quá tải là dấu hiệu cảnh báo đã vượt ngưỡng sức chứa: các cuộc biểu tình công khai phản đối du lịch tại nhiều thành phố nổi tiếng như Barcelona, Venice hay Amsterdam năm 2017–2018 cho thấy sức chứa thực tế đã bị phá vỡ, đặc biệt ở khía cạnh xã hội – tâm lý (Herntrei, 2019).

*Thứ ba*, khái niệm sức chứa là tiền đề lý luận cho việc hiểu và xử lý tình trạng quá tải du lịch, bởi nó cung cấp khung phân tích để xác định, giám sát và quản lý ngưỡng tác động chấp nhận được.

Tuy nhiên, cần lưu ý rằng mối quan hệ giữa sức chứa và quá tải không mang tính tuyến tính tuyệt đối. Nhiều nghiên cứu gần đây cho thấy rằng việc xác định "một con số tối đa" khách du lịch – như cách tiếp cận truyền thống về sức chứa – không đủ để lý giải đầy đủ hiện tượng overtourism, vốn mang tính định tính, chủ quan và phụ thuộc vào hoàn cảnh địa phương (Carvalho, Guerreiro & Matos, 2020; Herntrei et al., 2022). Thực tế cho thấy một điểm đến có thể có mật độ khách du lịch cao nhưng không bị xem là quá tải nếu cộng đồng địa phương có mức độ chấp nhận cao và nhìn thấy lợi ích rõ rệt từ du lịch. Ngược lại, một điểm đến có lưu lượng khách trung bình vẫn có thể bị đánh giá là quá tải nếu cư dân cảm thấy bị xâm lấn văn hóa, mất bản sắc hoặc bị gạt ra khỏi quá trình ra quyết định. Do đó, đông đúc (overcrowding) – vốn là chỉ số định lượng – không luôn đồng nghĩa với quá tải (overtourism), mà chỉ là một thành tố trong cấu trúc phức hợp của quá tải (Bauer, Gardini & Skock, 2020).

Sự thay đổi trong cách tiếp cận nghiên cứu gần đây cũng cho thấy mối quan tâm đã chuyển từ giới hạn về số lượng sang chất lượng sống của cộng đồng địa phương. Trong đó, trọng tâm không còn là "điểm đến có thể chịu bao nhiêu khách", mà là "du lịch mang lại điều gì cho cư dân sở tại" (Herntrei, Pillmayer, Scherle & Nikitsin, 2022). Cách tiếp cận này gắn bó mật thiết với khái niệm về khả năng chấp nhận du lịch – một khía cạnh chưa từng được đánh giá đúng mức trong các mô hình sức chứa truyền thống.

Dù vậy, sức chứa vẫn giữ vai trò quan trọng như một khuôn khổ lý luận nền tảng, đặc biệt khi được mở rộng theo hướng tích hợp giữa các chiều cạnh vật lý, sinh thái, xã hội, tâm lý và chính trị. Nó cho phép các nhà hoạch định nhận diện rủi ro, lập kế hoạch ứng phó, phân phối dòng khách hợp lý và thiết lập các ngưỡng can thiệp chính sách. Điều quan trọng là cần chuyển đổi từ mô hình sức chứa tĩnh sang mô hình động, thích ứng và có khả năng phản ánh nhận thức và giá trị xã hội – văn hóa của cư dân địa phương. Qua đó, du lịch sẽ không chỉ là công cụ tăng trưởng, mà còn là phương tiện nâng cao chất lượng sống, bảo vệ tài nguyên và củng cố bản sắc điểm đến theo định hướng phát triển bền vững.

### **3.5.Đánh giá sức chứa điểm đến du lịch tại Việt Nam và những vấn đề đặt ra. 3.5.1.**



**Đánh giá sức chứa của 04 điểm đến du lịch tại Việt Nam (Vườn Quốc Gia (VQG) Cúc Phương, Khu du lịch Bản Lác, Bãi biển Sầm Sơn)**

Kết quả đánh giá tại ba điểm đến du lịch (gồm VQG Cúc Phương, Khu du lịch Bản Lác, Bãi biển Sầm Sơn) phản ánh sự khác biệt đáng kể về loại hình du lịch, cấu trúc hạ tầng và mức độ chịu tải của môi trường tự nhiên – xã hội, từ đó cho thấy yêu cầu cấp thiết trong điều chỉnh chính sách quản lý theo hướng bền vững.

**Bảng 5.1. Đánh giá sức chứa (Sức chịu tải-SCT) của VQG Cúc Phương**

Thành phần SCTMT	Sức chịu tải (T) (lượt khách/ngày)	Chỉ số tải E	
		Ngày thường (E <sub>tb</sub> )	Ngày cao điểm (E <sub>cd</sub> )
<b>1. SCTMT tự nhiên</b>			
1.1. SCT môi trường và chỉ số tải của hệ sinh thái (T <sub>3</sub> , E <sub>3</sub> )	1.835	19%	490%
<b>2. SCTMT hạ tầng kinh tế - xã hội</b>			
2.1. SCT và chỉ số tải của hệ thống cấp nước <sup>(*)</sup> (T <sub>4</sub> , E <sub>4</sub> )	94	99%	240%
2.2. SCT và chỉ số tải của hệ thống thu gom và xử lý chất thải rắn (T <sub>5</sub> , E <sub>5</sub> )	39.706 <sup>(**)</sup>	0,8%	5%
2.3. SCT và chỉ số tải của hệ thống thu gom và xử lý chất thải lỏng <sup>(**)</sup> (T <sub>6</sub> , E <sub>6</sub> )	60	155%	377%
2.4. SCT và chỉ số tải của hệ thống cơ sở lưu trú (T <sub>7</sub> , E <sub>7</sub> )	206	35%	100%
2.5. SCT và chỉ số tải của hệ thống giao thông (T <sub>8</sub> , E <sub>8</sub> )	2.700	13%	333%
2.6. SCT về tâm lý	Không xem xét do tỷ lệ phần nản chủ yếu về những ngày cao điểm trong khi vào những ngày này, hầu hết chỉ số tải lớn hơn 100%.		

Ghi chú: (\*) Chỉ tính cho khách lưu trú; (\*\*) Chỉ tính khả năng thu gom

Nguồn: Viện Nghiên cứu phát triển du lịch (2020)

VQG Cúc Phương là một điểm đến sinh thái điển hình, nơi mục đích tham quan của du khách gắn với trải nghiệm hệ sinh thái rừng nhiệt đới và tìm hiểu về đa dạng sinh học. SCTMT tại đây chủ yếu giới hạn bởi khả năng phục hồi của môi trường sinh thái, cùng với năng lực cấp nước và xử lý nước thải. Mặc dù vào các ngày thường, lượng khách vẫn nằm trong giới hạn cho phép, song vào các dịp cao điểm, khu vực này đã xuất hiện tình trạng



quá tải đáng kể. Về lý thuyết, VQG có thể tiếp nhận khoảng 1.835 lượt khách/ngày, nhưng khi xét tới các yếu tố hạ tầng kỹ thuật, con số này giảm còn khoảng 50 khách lưu trú/ngày. Mức độ chấp nhận của cộng đồng địa phương và du khách vẫn còn tương đối khả quan, nhưng các phản hồi tiêu cực đã bắt đầu xuất hiện, đòi hỏi cơ quan quản lý cần chủ động kiểm soát sức tải vào mùa cao điểm. Hạn chế trong tính toán hiện tại là chưa lồng ghép đầy đủ các hệ số liên quan đến rủi ro môi trường như cháy rừng, trượt lở và tác động tới hệ động thực vật, dù trong trường hợp của Cúc Phương, các tuyên tham quan chính không đi qua khu vực sinh sống của loài đặc hữu.

**Bảng 5.2. Đánh giá sức chứa (Sức chịu tải-SCT) của KDL Bản Lác**

Thành phần SCTMT	Sức chịu tải (T) (lượt khách/ngày)	Chỉ số tải (E)	
		Ngày thường (E <sub>th</sub> )	Ngày cao điểm (E <sub>cd</sub> )
1. SCT không gian du lịch	250	16%	180%
2. SCTMT tự nhiên	Chưa được tính đến		
3. SCTMT hạ tầng kinh tế - xã hội			
3.1. SCT và chỉ số tải của hệ thống cấp nước <sup>(*)</sup> (T <sub>4</sub> , E <sub>4</sub> )	454	16%	97%
3.2. SCT và chỉ số tải của hệ thống thu gom và xử lý chất thải rắn (T <sub>5</sub> , E <sub>5</sub> )	26 <sup>(**)</sup>	203%	1740%
3.3. SCT và chỉ số tải của hệ thống thu gom và xử lý chất thải lỏng <sup>(**)</sup> (T <sub>6</sub> , E <sub>6</sub> )	Chưa được tính đến		
3.4. SCT và chỉ số tải của hệ thống cơ sở lưu trú (T <sub>7</sub> , E <sub>7</sub> )	1.725	4%	26%
3.5. SCT và chỉ số tải của hệ thống giao thông (T <sub>gt8</sub> , E <sub>gt8</sub> )	1.850	4%	25%
SCT và chỉ số tải của hệ vận chuyển (T <sub>8vc</sub> , E <sub>8vc</sub> )	950	8%	48%
3.6. SCT về tâm lý	Không xem xét do tỷ lệ phần nản chủ yếu về những ngày cao điểm trong khi vào những ngày này, hầu hết chỉ số tải lớn hơn 100%.		

Ghi chú: (\*) Chỉ tính cho khách lưu trú. (\*\*) Chỉ tính khả năng thu gom

Nguồn: Viện Nghiên cứu phát triển du lịch (2020)

Tại Bản Lác, một điểm du lịch nông thôn tiêu biểu gắn liền với bản sắc văn hóa dân tộc Thái, mục tiêu chính của du khách là trải nghiệm loại hình homestay. SCTMT của khu vực chủ yếu phụ thuộc vào khả năng phục vụ của hệ thống nhà sàn truyền thống và không gian sinh hoạt cộng đồng. Mặc dù tổng lượng khách trong năm chưa vượt mức SCT lý



thuyết, song vào mùa cao điểm, khu vực này ghi nhận mức vượt tải không gian lên tới 180%. Đặc biệt, hệ thống thu gom và xử lý chất thải rắn tại Bản Lác hiện đã vượt tải nghiêm trọng, kể cả khi không có khách du lịch, điều này đặt ra yêu cầu khẩn cấp về đầu tư nâng cấp hạ tầng vệ sinh môi trường. Về lý thuyết, Bản Lác có thể đón tối đa 250 lượt khách/ngày, tuy nhiên nếu xét đến các điều kiện giới hạn thực tế, con số này chỉ còn 26 lượt khách lưu trú/ngày – phản ánh sự chênh lệch lớn giữa tiềm năng lý thuyết và năng lực tiếp nhận thực tế.

**Bảng 5.3. Đánh giá sức chứa (Sức chịu tải-SCT) của bãi biển Sầm Sơn**

Thành phần SCTMT	Sức chịu tải (T)	Chỉ số tải E	
		Ngày thường (E <sub>tb</sub> )	Ngày cao điểm (E <sub>cd</sub> )
<b>1. SCT không gian (T<sub>1</sub>, E<sub>1</sub>)</b>	42.000	35%	146%
<b>2. SCTMT tự nhiên (nước biển)</b>			
1.1. SCT môi trường và chỉ số tải của nước biển (T <sub>2</sub> , E <sub>2</sub> ) (***)	25.549	105%	-
<b>3. SCTMT hạ tầng kinh tế - xã hội</b>			
3.1. SCT và chỉ số tải của hệ thống cấp nước(*) (T <sub>4</sub> , E <sub>4</sub> )	36.087	74%	158%
3.2. SCT và chỉ số tải của hệ thống thu gom và xử lý chất thải rắn (T <sub>5</sub> , E <sub>5</sub> )	50 (m <sup>3</sup> )	235%	288%
3.3. SCT và chỉ số tải của hệ thống thu gom và xử lý chất thải lỏng(**) (T <sub>6</sub> , E <sub>6</sub> )	19.266	139%	296%
3.4. SCT và chỉ số tải của hệ thống cơ sở lưu trú (T <sub>7</sub> , E <sub>7</sub> )	38.000	70%	150%
3.5. SCT và chỉ số tải của hệ thống giao thông (T <sub>8gt</sub> , E <sub>8gt</sub> )	81.500	18%	<b>75%</b>
SCT và chỉ số tải của hệ thống vận chuyển (T <sub>8vc</sub> , E <sub>8vc</sub> )	43.000	34%	142%
3.6. SCT về tâm lý	Hoạt động phát triển du lịch hiện nay tại Sầm Sơn vẫn nằm trong giới hạn về sức chịu tải tâm lý của cộng đồng địa phương và khách du lịch		

Ghi chú: (\*) Chỉ tính cho khách lưu trú; (\*\*) Chỉ tính khả năng thu gom

(\*\*\*) Chỉ đánh giá chung cho cả năm

Nguồn: Viện Nghiên cứu phát triển du lịch (2020)

Khác với hai điểm đến trên, khu du lịch Sầm Sơn mang tính chất nghỉ dưỡng biển đại chúng với lượng khách đông và tính mùa vụ cao. SCTMT tại đây được xác định chủ



yếu thông qua sức chịu tải của không gian bãi biển và hệ thống hạ tầng kỹ thuật. Mặc dù tổng lượng khách trong năm chưa vượt ngưỡng, vào mùa cao điểm, Sầm Sơn ghi nhận tình trạng vượt tải đáng báo động. Cụ thể, SCT không gian bãi biển vượt 146%, hệ thống xử lý chất thải rắn vượt tải 288%, và hệ thống xử lý nước thải vượt 296%, kéo theo ô nhiễm môi trường nước biển ở mức 105% so với ngưỡng cho phép. Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng môi trường du lịch và trải nghiệm của du khách. Theo tính toán, khu vực này có thể tiếp nhận tối đa 42.000 lượt khách/ngày về mặt lý thuyết, nhưng thực tế chỉ đáp ứng được khoảng 19.266 lượt khách lưu trú/ngày khi tính đến các điều kiện giới hạn. Với lượng khách trung bình đạt 26.712 lượt/ngày vào năm 2019, SCTMT tại Sầm Sơn hiện chỉ đáp ứng khoảng 72% nhu cầu thực tế.

### 3.5.2. Quản lý sức chứa của hang Sơn Đòong.

Công ty quản lý du lịch ở hang Sơn Đòong giới hạn công suất tour rất chặt chẽ: tổng số người mỗi năm là 1.000 khách (qua tour oxalis adventure), tour được tổ chức theo nhóm 10 khách/đợt. Họ không tổ chức tour mỗi ngày mà phân bổ đều trong khoảng thời gian khai thác từ đầu năm đến khoảng tháng 8 (khoảng 100 tour/năm). Như vậy, trung bình chỉ có khoảng 100 tour mỗi năm, mỗi tour 10 khách  $\rightarrow$  khoảng 100 tour / 365 ngày  $\approx$  0.27 tour/ngày, tương ứng chỉ khoảng 3 – 4 khách trung bình mỗi ngày, nếu phân bổ đều.

Giới hạn nghiêm ngặt trên xuất phát từ một số lý do quan trọng sau. Đầu tiên, việc giới hạn số lượng khách du lịch trải nghiệm giúp bảo tồn hệ sinh thái độc đáo. Hang Sơn Đòong có hệ sinh thái riêng bên trong, với cây rừng, hệ thống khí hậu độc lập và các loài sinh vật thích nghi đặc biệt. Việc giới hạn số khách giúp tránh làm hại môi trường thiên nhiên bên trong hang. Tiếp theo, giới hạn này còn bảo đảm an toàn và chất lượng trải nghiệm: mỗi nhóm chỉ 10 khách, đi kèm hàng chục nhân viên phục vụ như porter, đầu bếp, chuyên gia hang động... để đảm bảo an toàn, hỗ trợ kỹ thuật và chăm sóc chu toàn trong suốt hành trình dài 4–6 ngày, số lượng khách cần được kiểm soát chặt chẽ (*Oxalis adventure*). Giới hạn về số lượng tour khai thác được quản lý bởi Oxalis và cơ quan địa phương: Oxalis adventure là đơn vị duy nhất được cấp phép chạy tour Sơn Đòong. Họ hợp tác cùng chính quyền Quảng Bình đặt hạn ngạch hàng năm (1.000 khách) để đảm bảo phát triển du lịch bền vững lâu dài. Ngoài ra, việc giới hạn số lượng khách cũng đồng thời tạo ra sự “khan hiếm” trải nghiệm, góp phần tạo nên sức hút đặc trưng của điểm đến này.

### 3.5.3. Những vấn đề đặt ra trong đánh giá sức chứa điểm đến du lịch tại Việt Nam.

Việc đánh giá sức chứa du lịch một điểm đến trở thành một yêu cầu cấp thiết khi thực hiện mục tiêu phát triển du lịch bền vững, Tuy nhiên, thực tiễn triển khai tại Việt Nam cho thấy quá trình này đang phải đối mặt với nhiều thách thức.

*Trước hết*, tính phức tạp và động của sức chứa là một rào cản lớn trong xây dựng công cụ đo lường phù hợp. Sức chứa không phải là một đại lượng tĩnh mà là một khái niệm đa chiều – bao gồm vật lý, sinh thái, kinh tế, xã hội, tâm lý và chính trị – và biến đổi liên tục theo thời gian, mục tiêu quản lý và điều kiện địa phương. Tại nhiều điểm đến như



Sa Pa, Bản Lác hay Sầm Sơn, sức chứa có sự biến động theo mùa, sự kiện đặc thù hoặc mức độ can thiệp của cơ quan quản lý, cho thấy sự cần thiết của cách tiếp cận linh hoạt, thay vì mô hình định lượng tĩnh.

Qua thực tiễn, có thể thấy rằng: việc khai thác và quản lý sức chứa tại hang Sơn Đoòng là một kinh nghiệm tốt cần học tập.

*Thứ hai*, việc tìm kiếm một con số đại diện cho sức chứa tối ưu – như cách tiếp cận truyền thống vẫn tồn tại trong nhiều nghiên cứu ở Việt Nam – đã bộc lộ những bất cập rõ rệt. Phương pháp định lượng như bình đồ, Cifuentes hoặc các chỉ số tính trên đầu người không phản ánh đầy đủ trạng thái động và điều kiện văn hóa – xã hội cụ thể của từng điểm đến. Khái niệm “con số kỳ diệu” (magic number) đang bị coi là lỗi thời và bị chỉ trích vì không thực tế trong điều kiện biến đổi nhanh chóng của du lịch đương đại. Tại các điểm du lịch sinh thái như Vườn Quốc gia Cúc Phương hay Tràm Chim, việc xác định một ngưỡng khách cụ thể có thể dẫn tới các quyết định chính sách thiếu linh hoạt, phản ứng chậm với biến động thực tế trên thị trường.

*Thứ ba*, tính chủ quan và sự phụ thuộc vào phán đoán giá trị khiến việc đánh giá sức chứa – đặc biệt ở khía cạnh xã hội và tâm lý – trở nên khó định lượng. Mức độ chấp nhận của cộng đồng địa phương không chỉ phụ thuộc vào số lượng khách, mà còn bị chi phối bởi cảm nhận, niềm tin và kỳ vọng, vốn rất đa dạng giữa các vùng miền tại Việt Nam. Ví dụ, sự chấp nhận du lịch đại trà tại Đà Nẵng có thể cao hơn ở Hội An – nơi có cộng đồng cư dân mang tính bảo tồn di sản mạnh mẽ. Nghiên cứu cho thấy, sự đồng đức chỉ phát triển thành quả tải khi vượt quá mức độ chấp nhận xã hội.

*Thứ tư*, hạn chế về dữ liệu và công cụ phân tích tiếp tục là vấn đề then chốt tại Việt Nam. Hầu hết các điểm đến chưa có hệ thống dữ liệu cập nhật theo thời gian thực, thiếu các chỉ số giám sát động, và chưa áp dụng các công cụ như phân tích cảm xúc, big data hoặc mô hình động lực học hệ thống (System Dynamics). Nhiều quy hoạch vẫn dựa vào dữ liệu lịch sử, cảm tính hoặc không đầy đủ, khiến việc quản lý sức chứa thường mang tính phản ứng (reactive) thay vì dự báo (anticipatory).

*Cuối cùng*, vấn đề xung đột lợi ích giữa các bên liên quan tạo ra những khó khăn trong việc xác định sức chứa tối ưu. Chính quyền địa phương thường theo đuổi mục tiêu tăng trưởng lượng khách du lịch nhằm tối đa hóa thu ngân sách, trong khi người dân lại mong muốn bảo toàn môi trường sống và bản sắc văn hóa. Nhiều nơi, cộng đồng bản địa bị đặt ra ngoài quá trình ra quyết định hoặc chỉ được xem là “bên bị ảnh hưởng”, thay vì là đối tác đồng hành trong quản lý sức chứa.

Những vấn đề nêu trên cho thấy Việt Nam cần chuyển đổi mô hình tiếp cận từ việc tìm kiếm “sức chứa định lượng tối ưu” sang quản lý theo hướng tác động (impact-based management), lấy sự hài lòng của du khách, khả năng phục hồi của tài nguyên và sự chấp nhận của cộng đồng địa phương làm tiêu chí trung tâm. Đồng thời, các công cụ hiện đại như dữ liệu lớn, trí tuệ nhân tạo, giám sát theo thời gian thực và tham vấn đa bên cần được



tích hợp mạnh mẽ hơn trong quy trình đánh giá và hoạch định chính sách. Chỉ khi đó, sức chứa mới có thể trở thành một công cụ khả thi và hiệu quả trong đảm bảo phát triển du lịch bền vững tại Việt Nam.

### 3.6. Một số gợi ý nâng cao khả năng khai thác và quản lý sức chứa của điểm đến du lịch Việt Nam.

Để nâng cao khả năng khai thác và quản lý sức chứa của điểm đến du lịch theo hướng phát triển bền vững, nghiên cứu nêu lên một số gợi ý sau:

*Thứ nhất*, cần có sự chuyển đổi tư duy từ cách tiếp cận tĩnh sang mô hình quản lý linh hoạt, thích ứng. Trước hết, việc từ bỏ quan điểm tìm kiếm một ngưỡng đại diện cho ngưỡng sức chứa tối đa là cần thiết, bởi sức chứa là một khái niệm đa chiều và động, bao gồm các yếu tố vật chất, sinh thái, kinh tế, xã hội, tâm lý và chính trị, luôn chịu tác động từ các biến số môi trường và hành vi con người. Thay vào đó, cần áp dụng các khung mô hình đánh giá hiện đại nhằm làm rõ mối quan hệ giữa năng lực chịu tải của tài nguyên và nhu cầu của du khách, từ đó đề xuất các giải pháp chính sách phù hợp theo từng yếu tố giới hạn. Việc sử dụng các mô hình như Động lực hệ thống (System Dynamics) và Limits of Acceptable Change (LAC) cho phép mô phỏng các kịch bản khác nhau và chuyển trọng tâm từ “bao nhiêu là quá nhiều” sang “mức độ thay đổi nào là chấp nhận được”, mở ra hướng tiếp cận mềm dẻo và thích ứng trong quản lý. Các công cụ như Phân tích đa tiêu chí (Multicriteria Analysis) hay Mô hình Tối ưu hóa Quản lý Du lịch (TOMM) cũng cần được ứng dụng để lượng hóa các yếu tố ảnh hưởng và hỗ trợ ra quyết định theo hướng tích hợp và có bằng chứng.

*Thứ hai*, việc ứng dụng công nghệ số và dữ liệu lớn đang mở ra những hướng đi mới cho đo lường sức chứa. Phân tích cảm xúc từ đánh giá của khách du lịch trên các nền tảng trực tuyến có thể cung cấp chỉ báo sớm về sự quá tải, trong khi công nghệ thực tế ảo và AI có thể hỗ trợ phân tán dòng khách và tái cấu trúc không gian điểm đến một cách thông minh.

*Thứ ba*, nâng cao năng lực quản lý điểm đến, bao gồm cả việc lập kế hoạch thích ứng với chu kỳ sống của điểm đến và tăng cường hợp tác đa bên giữa các nhà quản lý, doanh nghiệp và cộng đồng là yếu tố cốt lõi. Bằng việc thu thập dữ liệu về khách du lịch tại điểm đến tức thời (real-time) sẽ là cơ sở tin cậy giúp các nhà quản trị ra quyết định quản lý lượng khách tại các điểm đến. Từ đó, các nhà quản lý điểm đến có thể dựa vào lịch sử dữ liệu trong quá khứ để tối ưu hóa kế hoạch vận hành và khai thác trong mùa cao điểm và mùa thấp điểm. Đồng thời, ban quản lý điểm đến cần chia sẻ dữ liệu về số lượng khách với các doanh nghiệp và người dân địa phương để thúc đẩy, thu hút và cân bằng số lượng khách du lịch tại các điểm đến.

*Cuối cùng*, để nâng cao sức chứa bền vững, cần đầu tư có trọng tâm vào bảo tồn tài nguyên, nâng cấp hạ tầng, đa dạng hóa sản phẩm du lịch và bảo đảm sự đồng thuận xã hội, qua đó đảm bảo sự hài hòa giữa tăng trưởng du lịch và phúc lợi của cộng đồng địa phương.



#### 4.KẾT LUẬN

Từ những phân tích trên đây, có thể khẳng định rằng sức chứa điểm đến là một công cụ thiết yếu trong việc định hướng phát triển du lịch theo hướng bền vững tại Việt Nam. Tuy nhiên, khái niệm này không nên được hiểu một cách cứng nhắc như một giới hạn định lượng tuyệt đối, mà cần được tiếp cận như một khuôn khổ linh hoạt, đa chiều, gắn liền với các yếu tố môi trường, xã hội, kinh tế, tâm lý và thể chế. Những hạn chế hiện nay trong cách tiếp cận, đo lường và quản lý sức chứa – bao gồm tính chủ quan, tính động, thiếu dữ liệu và xung đột lợi ích giữa các bên liên quan – đang đặt ra yêu cầu cấp thiết phải đổi mới tư duy và phương pháp tiếp cận.

Đối với Việt Nam, quốc gia đang chứng kiến tốc độ tăng trưởng du lịch nhanh và đa dạng hóa điểm đến, việc nâng cao khả năng khai thác và quản lý sức chứa không chỉ là một đòi hỏi mang tính kỹ thuật, mà còn là một chiến lược phát triển cần sự phối hợp đa ngành, đa bên. Việc áp dụng các mô hình đánh giá hiện đại kết hợp với công nghệ số và ra quyết định dựa trên bằng chứng, là con đường khả thi để quản trị sức chứa hiệu quả. Đồng thời, việc đặt cộng đồng địa phương vào trung tâm của các quyết định phát triển, tôn trọng ngưỡng chấp nhận của họ, và nâng cao chất lượng tài nguyên – sản phẩm – dịch vụ sẽ giúp duy trì sự cân bằng giữa bảo tồn và khai thác.

Như vậy, thay vì tìm kiếm một ngưỡng cụ thể, việc quản lý sức chứa điểm đến tại Việt Nam cần được chuyển đổi sang tư duy hệ thống, linh hoạt và thích ứng, qua đó góp phần duy trì năng lực cạnh tranh, bảo vệ tài nguyên du lịch và đảm bảo hài hòa lợi ích giữa các bên liên quan trong dài hạn. Đây chính là nền tảng cốt lõi để du lịch Việt Nam phát triển bền vững trong bối cảnh biến động và sự phát triển nhanh chóng của du lịch hiện nay.

#### TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Baños-Pino, J.F. *et al.* (2024) ‘Optimal carrying capacity in rural tourism: Crowding, quality deterioration, and productive inefficiency’, *Tourism Management*, 105, p. 104968. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2024.104968>.
2. Chen, C.-L. and Teng, N. (2016) ‘Management priorities and carrying capacity at a high-use beach from tourists’ perspectives: A way towards sustainable beach tourism’, *Marine Policy*, 74, pp.213–219. Available, at: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.09.030>.
3. Coccossis, H. and Mexa, A. (2017) *The Challenge of Tourism Carrying Capacity Assessment: Theory and Practice*. London: Routledge. Available at: <https://doi.org/10.4324/9781315240817>.



4. Dilys Roe, N.L.-W. (no date) *Take Only Photographs, Leave Only Footprints: The environmental impacts of wildlife tourism*. Available at: <https://www.iied.org/7761iied> (Accessed: 22 June 2025).
5. Hawkins, J.P. *et al.* (2005) ‘Sustainability of Scuba Diving Tourism on Coral Reefs of Saba’, *Coastal Management*, 33(4), pp. 373–387. Available at: <https://doi.org/10.1080/08920750500217518>.
6. He, H. *et al.* (2023) ‘A “load-carrier” perspective approach for assessing tourism resource carrying capacity’, *Tourism Management*, 94, p. 104651. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2022.104651>.
7. Leka, A. *et al.* (2022) ‘Development of a Tourism Carrying Capacity Index (TCCI) for sustainable management of coastal areas in Mediterranean islands – Case study Naxos, Greece’, *Ocean & Coastal Management*, 216, p. 105978. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105978>.
8. Muler González, V., Coromina Soler, L. and Galí Espelt, N. (2018) ‘Overtourism: residents’ perceptions of tourism impact as an indicator of resident social carrying capacity - case study of a Spanish heritage town’. Available at: <https://doi.org/10.1108/TR-08-2017-0138>.
9. Nguyễn Thùy Vân P.V.D. (2023) ‘Tổng quan phương pháp đánh giá sức chịu tải du lịch – Viện Nghiên cứu Phát triển Du lịch (ITDR)’, 30 March. Available at: [https://itdr.org.vn/nghien\\_cuu/tong-quan-phuong-phap-danh-gia-suc-chiu-tai-du-lich/](https://itdr.org.vn/nghien_cuu/tong-quan-phuong-phap-danh-gia-suc-chiu-tai-du-lich/) (Accessed: 22 June 2025).
10. Oxalis adventuresondoongcave.info. (Accessed: 22 June 2025)
11. Pásková, M. *et al.* (2021) ‘Tourism carrying capacity reconceptualization: Modelling and management of destinations’, *Journal of Destination Marketing & Management*, 21, p.100638. Available at <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2021.100638>.
12. Saveriades, A. (2000) ‘Establishing the social tourism carrying capacity for the tourist resorts of the east coast of the Republic of Cyprus’, *Tourism Management*, 21(2), pp. 147–156. Available at: [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00044-8](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00044-8).
13. Tokarchuk, O., Barr, J.C. and Cozzio, C. (2022) ‘How much is too much? Estimating tourism carrying capacity in urban context using sentiment analysis’, *Tourism Management*, 91, p.104522. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2022.104522>.
14. Tokarchuk, O., Gabriele, R. and Maurer, O. (2021) ‘Estimating tourism social carrying capacity’, *Annals of Tourism Research*, 86, p. 102971. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.102971>.
15. Trương Sĩ Vinh (2020) ‘Đánh giá sức chịu tải môi trường của một số khu, điểm du lịch, di tích quốc gia tại Việt Nam’. Viện nghiên cứu phát triển du lịch.
16. Zhang, Y. *et al.* (2017) ‘Exploring a theme park’s tourism carrying capacity: A demand-side analysis’, *Tourism Management*, 59, pp. 564–578. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2016.08.019>.



17. Zhang, Y., Li, X. (Robert) and Su, Q. (2017) ‘Does spatial layout matter to theme park tourism carrying capacity?’, *Tourism Management*, 61, pp. 82–95. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.01.020>.