

Yếu tố ảnh hưởng đến năng lực logistics của hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải

Factors affecting logistics capacity the port system of Caimep - Thivai

Đỗ Thanh Phong

Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu

Email của tác giả liên hệ: [dophongbrvt1@gmail.com]

THÔNG TIN

Ngày nhận:

Ngày nhận lại:

Duyệt đăng:

Từ khóa:

Logistics, hệ thống cảng,
Cái Mép -Thị Vải; năng lực
logistics

Keywords:

Logistics, the port system,
CaiMep - ThiVai; logistics
capacity

TÓM TẮT

Logistics đang trở thành một ngành kinh tế phát triển mạnh mẽ gắn chặt quá trình đổi mới, mở cửa, lưu thông hàng hóa trong nước và hội nhập quốc tế. Đối với tỉnh Bà Rịa -Vũng Tàu, Logistics và cảng biển được xác định là ngành kinh tế mũi nhọn. Hệ thống cảng Cái Mép -Thị Vải trở thành cảng biển đầu tiên của Việt Nam và là cảng thứ 19 của thế giới đón được tàu mẹ siêu lớn với trọng tải 214.000 DWT. Năng lực logistics của hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải ảnh hưởng bởi các nhân tố gồm: Vận tải, hạ tầng, thời gian, truy xuất, chất lượng dịch vụ logistics và hải quan.

ABSTRACT

Logistics is becoming a thriving economic sector closely linked with the process of innovation, opening up, domestic goods circulation and international integration. In Ba Ria - Vung Tau province, Logistics and seaports are identified as key economic sectors. The CaiMep - ThiVai port system becomes the first seaport in Vietnam and the 19th port in the world to receive super large mother ships with a tonnage of 214,000 DWT. Logistics capacity of CaiMep - ThiVai port system is influenced by factors including: Transport, infrastructure, time, traceability, quality of logistics services and customs.

1. Giới thiệu

Logistics đang trở thành một ngành kinh tế phát triển mạnh mẽ gắn chặt quá trình đổi mới, mở cửa, lưu thông hàng hóa trong nước và hội nhập quốc tế. Theo đánh giá của ngân hàng Thế giới qui định đã xếp hạng hiệu quả, năng lực hoạt động Logistics của Việt Nam xếp thứ 39/160 nước. Trong ASEAN, Việt Nam đứng thứ 3 sau Singapore và Thái Lan. Logistics Việt Nam có tốc độ tăng trưởng cao trung bình 14% đến 16%/năm. Chính phủ Việt Nam rất quan tâm phát triển ngành Logistics và có Quyết định 221/QĐ-TTg ngày 22 tháng 02 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển Logistics Việt Nam đến 2025, mở ra một giai đoạn mới phát triển Logistics ở Việt Nam.

Hiệu quả hoạt động của hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải đang ngày càng được nâng lên, tổng công suất khai thác của hệ thống cảng năm 2020 ước đạt 75 triệu tấn/năm (Cục Thống kê tỉnh Bà Rịa- Vũng Tàu, 2020); công suất khai thác cảng tăng từ 40% năm 2015 lên 53% năm 2020, trong đó hàng container bằng tàu biển đạt bình quân 2,93 triệu

TEU/năm, tăng 23%/năm. Hệ thống cảng Cái Mép -Thị Vải trở thành cảng biển đầu tiên của Việt Nam và là cảng thứ 19 của thế giới đón được tàu mẹ siêu lớn với trọng tải 214.000 DWT. Trong giai đoạn 2016-2020 đã có thêm 05 cảng biển hoàn thành đi vào hoạt động, nâng tổng số cảng biển đang hoạt động trên địa bàn tỉnh là 48/69 cảng, tổng công suất thiết kế đạt 155,7 triệu tấn/năm, trong đó có 07 dự án cảng container lớn với công suất 6,8 triệu TEUs/năm. Bên cạnh đó trên địa bàn tỉnh còn có 15 cảng thủy nội địa với tổng công suất 81,6 triệu tấn (Cục Thống kê tỉnh Bà Rịa- Vũng Tàu, 2020).

Đối với tỉnh Bà Rịa -Vũng Tàu, Logistics và cảng biển được xác định là ngành kinh tế mũi nhọn. Ngày 20 tháng 03 năm 2021, Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc đến thăm hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải đã khẳng định: **“Tập trung phát triển khu vực Cái Mép - Thị Vải ngang tầm khu vực vào năm 2030, cạnh tranh ngang hàng với Singapore và trở thành một đầu mối cảng biển đẳng cấp thế giới vào năm 2045”** (UBND tỉnh BR-VT, 2020).

2. Cơ sở lý thuyết

2.1 Các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực logistics

Theo phương pháp đánh giá của Ngân hàng thế giới (WB Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy) thông qua chỉ số LPI (Logistics Performance Index), có 6 tiêu chí để xác định năng lực logistics ở tầm vĩ mô, đó là:

- Tính hiệu quả của hệ thống hải quan và các ban ngành liên quan;
- Chất lượng của hệ thống giao thông vận tải và công nghệ thông tin cho hoạt động logistics;
- Hoạt động vận tải quốc gia;
- Năng lực và chất lượng dịch vụ logistics;
- Khả năng theo dõi, truy xuất và định vị các chuyến hàng quốc tế;
- Thời gian giao hàng đến đích cuối cùng.

WB dựa vào các tiêu chí này để xếp hạng năng lực logistics các quốc gia trên thế giới. Các chỉ tiêu này rất quan trọng, vì các nhà đầu tư nước ngoài sẽ coi đây là một trong những thông số tham khảo khi quyết định đầu tư vào một quốc gia nào đó hoặc thiết lập quan hệ buôn bán với thương nhân ở một quốc gia nào đó.

Theo Dunning (1977), một doanh nghiệp chỉ thực hiện đầu tư trực tiếp nước ngoài khi hội tụ đủ ba điều kiện:

- Doanh nghiệp phải sở hữu một số lợi thế so với doanh nghiệp khác như qui mô, công nghệ, mạng lưới tiếp thị, khả năng tiếp cận nguồn vốn có lãi suất thấp hay các tài sản vô hình đặc thù của doanh nghiệp;
- Nội vi hóa: việc sử dụng những lợi thế đó trong nội bộ doanh nghiệp có lợi hơn là bán hay cho các doanh nghiệp khác thuê;
- Sản xuất tại nước tiếp nhận đầu tư có chi phí thấp hơn là sản xuất tại nước mẹ rồi xuất khẩu.

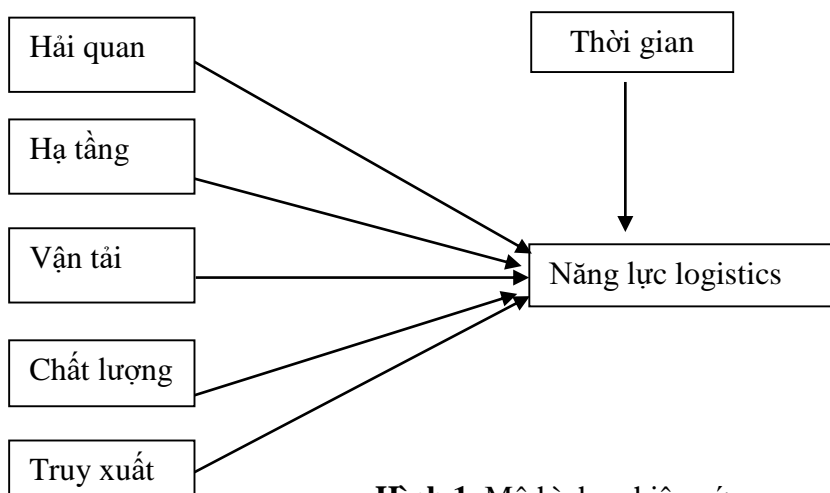
Lợi thế địa điểm có thể có được nhờ các các nguồn tài nguyên thiên nhiên, lao động, các rào cản thương mại, chính sách khuyến khích đầu tư và cả những tác động ngoại vi mà địa điểm có thể tạo ra cho doanh nghiệp khi hoạt động tại đó.

2.2 Mô hình định lượng

Để phù hợp với điều kiện của hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, tiến hành một cuộc hội thảo với các chuyên gia thuộc các cảng biển, doanh nghiệp dịch vụ logistics, các bộ hải quan, các Sở Công thương, Sở Giao thông vận tải., nhằm xác định các yếu tố chính ảnh hưởng đến năng lực logistics của hệ thống cảng biển Cái Mép - Thị Vải.

Từ những kết quả nghiên cứu, để nhận diện mô hình phù hợp với điều kiện hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải tại tỉnh BR-VT. Nghiên cứu đề xuất các yếu tố chính ảnh hưởng đến năng lực logistics của hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải bao gồm;

- (1) Tính hiệu quả của hệ thống hải quan và các ban ngành liên quan;
- (2) Chất lượng của hệ thống giao thông vận tải và công nghệ thông tin cho hoạt động logistics;
- (3) Hoạt động vận tải quốc gia;
- (4) Năng lực và chất lượng dịch vụ logistics;
- (5) Khả năng theo dõi, truy xuất và định vị các chuyến hàng quốc tế;
- (6) Thời gian giao hàng đến đích cuối cùng.



Hình 1. Mô hình nghiên cứu

3. Phương pháp nghiên cứu

Sử dụng phương pháp chọn mẫu ngẫu nhiên đơn giản, công thức xác định kích thước mẫu điều tra n được tính bởi: ε là phạm vi sai số chọn mẫu có thể chấp nhận được là $\leq 2\%$; độ tin cậy 95%; kết quả điều tra doanh nghiệp năm 2020 của Cục Thống kê tỉnh BR-VT là 48 cảng đang hoạt động và 400 doanh nghiệp vận tải và dịch vụ logistics. Chúng tôi chọn tỷ lệ 5%, vậy ta có kích thước mẫu n điều tra tính toán như sau:

$$\varepsilon = 2\%; p = 5\%; q = 98\%; \alpha = 5\%;$$

$$z_{\alpha/2} = z_{0,025} = 1,96$$

$$n = \frac{(z_{\alpha/2}^2 pq)}{\varepsilon^2_p} = \frac{1,96^2 \cdot 0,05 \cdot 0,98}{0,02^2} = 47$$

Bảng khảo sát nghiên cứu chính thức gồm 6 thang đo đại diện cho các nhân tố ảnh hưởng (có 39 biến quan sát) và 1 thang đo đại diện cho năng lực logistics của doanh nghiệp (với 3 biến quan sát) nên số phần tử nghiên cứu tối thiểu là $n = 47$ đối tượng nghiên cứu. Nghiên cứu được tiến hành thập số liệu của 50 doanh nghiệp (chiếm 10% tổng số doanh nghiệp cảng biển, dịch vụ logistics và vận tải ở tỉnh BR-VT) đang hoạt động trên địa bàn tỉnh BR-VT, cuộc khảo sát tiến hành từ tháng 01 năm 2021 đến tháng 03 năm 2021. Số liệu được nhập và xử lý bằng phần mềm IBM SPSS (Statistical Package for Social Science) phiên bản 20 và thuật toán thống kê.

4. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

4.1 Kết quả nghiên cứu

Bước 1 Phân tích nhân tố

Tiến hành nghiên cứu 6 thang đo đại diện cho các yếu tố ảnh hưởng (39 biến quan sát) và 1 thang đo đại diện cho năng lực logistics (với 3 biến quan sát). Qua kiểm định Cronbach Alpha, ta được kết quả sau:

Bảng 1.

Biến đặc trưng và thang đo chất lượng tốt

Thang đo	Biến đặc trưng	Cronbach Alpha của thang đo
HQ	Hải quan	0,925
HT	Hạ tầng	0,945
VT	Vận tải	0,924
CL	Chất lượng	0,946
TX	Truy xuất	0,938
TG	Thời gian	0,948
LG	Năng lực logistics	0,863

Các thang đo đều có độ tin cậy đạt yêu cầu do lớn hơn 0,7, trong đó thấp nhất là năng lực logistics có $\alpha=0,863$ và cao nhất là thang đo thời gian có $\alpha=0,948$ cao nhất.

Kiểm định tính thích hợp của EFA

Bảng 2.

Kiểm định KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0,788
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	3,952.543
	Df	200
	Sig.	0,000

KMO=0,788 thỏa mãn điều kiện: $0,5 < KMO < 1,0$ phân tích nhân tố khám phá là thích hợp cho dữ liệu thực tế.

Kiểm định tương quan của các biến quan sát trong thước đo đại diện, kiểm định Bartlett có Sig. <0,05 các biến quan sát có tương quan tuyến tính với nhân tố đại diện.

Kết quả của mô hình EFA biết các biến đặc trưng đều có hệ số tải nhân tố (Factor loading) lớn hơn 0,55 có 2 nhân tố đại diện cho các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực logistics được sắp xếp lại khác với mô hình lý thuyết ban đầu:

Nhóm 1 (Component 1) bao gồm các biến về Tính hiệu quả của hệ thống hải quan và các ban ngành liên quan (HQ);

Nhóm 2 (Component 2) bao gồm các biến về chất lượng của hệ thống giao thông vận tải và công nghệ thông tin cho hoạt động logistics (HT);

Nhóm 3 (Component 3) bao gồm các biến về hoạt động vận tải quốc gia (VT);

Nhóm 4 (Component 4) bao gồm các biến về năng lực và chất lượng dịch vụ logistics (CL);

Nhóm 5 (Component 5) bao gồm các biến về khả năng theo dõi, truy xuất và định vị các chuyến hàng quốc tế (TX);

Nhóm 6 (Component 6) bao gồm các biến về Thời gian giao hàng đến đích cuối cùng(TG)

Nhóm 7 (Component 7) bao gồm các biến về mức độ tập trung trong làm việc (MD).

Như vậy, qua các kiểm định chất lượng thang đo và các kiểm định mô hình EFA, nhận diện có 7 thang đo đại diện cho các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực logistics và 1 thang đo đại diện cho năng lực logistics với 39 biến đặc trưng.

Bước 2 Phân tích hồi quy đa biến

Để nhận diện các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực logistics tại hệ thống Cái Mép - Thị Vải tỉnh BR-VT, mô hình tương quan tổng thể có dạng hồi quy tuyến tính $LG = \beta_0 + \beta_1 F_1 + \beta_2 F_2 + \beta_3 F_3 + \beta_4 F_4 + \beta_5 F_5 + \beta_6 F_6 + e_i$. Trong đó: $\beta_1, \beta_2, \dots, \beta_k$ là các hệ số cần xác định được sử dụng mối tương quan giữa năng lực logistics và các yếu tố ảnh hưởng. Các biến đưa vào phân tích hồi quy xác định bằng cách tính điểm các nhân tố.

Kiểm định hệ số hồi quy

Các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực logistics của hệ thống Cái Mép -Thị Vải là quan trọng để đề ra các giải pháp, điều chỉnh phù hợp, tạo mức lợi nhuận cao và bền vững cho các doanh nghiệp khai thác tại hệ thống Cái Mép - Thị Vải. Kết quả kiểm định (xem bảng 3):

Biến hải quan, hạ tầng, vận tải, chất lượng, truy xuất và thời gian có ý nghĩa Sig. <0,01 do đó biến hải quan, hạ tầng, vận tải, chất lượng, truy xuất và thời gian tương quan có ý nghĩa với năng lực logistics với độ tin cậy 99%.

Bảng 3.

Hệ số hồi quy (Coefficients^a)

Model	Unstandardized Coefficients B	Sig.
(Constan)	0,000	1,000
Hải quan(F1- HQ)	0,176	0,004

Model	Unstandardized Coefficients B	Sig.
Hạ tầng (F2-HT)	0,197	0,005
Vận tải (F3-VT)	0,385	0,003
Chất lượng (F4-CL)	0,126	0,007
Truy xuất (F5-TX)	0,184	0,000
Thời gian (F6-TG)	0,192	0,000
Mức độ tập trung (F7-MD)	0,052	0,674

Biến mức độ tập trung tương quan không ý nghĩa với năng lực logistics với độ tin cậy dưới 95% (loại).

Từ kết quả kiểm định bảng trên, ta có hàm hồi quy năng lực logistics của hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải tại tỉnh BR-VT là:

Năng lực logistics = 0,000 + 0,176 hải quan + 0,197 hạ tầng + 0,385 vận tải + 0,126 chất lượng + 0,184 truy xuất + 0,192 thời gian.

Qua hàm hồi quy có thể thấy, trong 6 yếu tố kiểm định có quan hệ thuận với năng lực logistics. Trong đó yếu tố trình độ với hệ số hồi quy $\beta_3=0,385$ (Sig=0,003) có ý nghĩa khá cao, tác động mạnh đến năng lực logistics của hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải tại tỉnh BR-VT.

Kiểm định mức độ phù hợp của mô hình

- *Mức độ giải thích của mô hình:* Năng lực logistics của hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải tại tỉnh BR-VT được giải thích bởi các yếu tố (hải quan, hạ tầng, vận tải, chất lượng dịch vụ logistics, truy xuất và thời gian). Kết quả kiểm định trên phần mềm IBM SPSS 20 như sau:

Bảng 4.

Tóm tắt mô hình

R	R Square	Adjusted R Square	Change Statistics Sig. F Change	Durbi-Watson
0,674 ^a	0,382	0,349	0,000	0,672

Trong bảng trên, hệ số tương quan chung là R=0,674 cho thấy mối quan hệ năng lực logistics tác động bởi các yếu tố khác được kiểm định là tương đối chặt chẽ. Với 6 yếu tố kiểm định đã giải thích được 38,2% ($R^2=0,382$) sự thay đổi năng lực logistics. Như vậy, thay đổi thay đổi năng lực logistics của hệ thống cảng Cái Mép -Thị Vải tại tỉnh BR- VT được giải thích bởi các biến độc lập là: hải quan, hạ tầng, vận tải, chất lượng dịch vụ logistics, truy xuất và thời gian.

- *Mức độ phù hợp:* Phân tích phương sai với Sig.<0,01 có thể kết luận rằng mô hình đưa ra phù hợp với dữ liệu thực tế. Hay nói cách khác, các biến độc lập có tương quan tuyến tính với biến phụ thuộc với độ tin cậy 99%.

4.2 Thảo luận kết quả hồi quy

Hệ số hồi quy chưa chuẩn hóa xác định vị trí ảnh hưởng của các biến độc lập như sau: biến hải quan đóng góp 13,97%, biến hạ tầng đóng góp 15,63%, biến vận tải đóng góp 30,56%, biến chất lượng dịch vụ logistics 10%, biến truy xuất đóng góp 14,6% và thời gian đóng góp 15,24%. Như vậy, thứ tự ảnh hưởng các nhân tố đến năng lực logistics là: vận tải, hạ tầng, thời gian, truy xuất, hải quan và chất lượng dịch vụ logistics.

5. Giải pháp

Giải pháp 1: Tăng cường kết nối hạ tầng các khu dịch vụ hậu cần cảng, logistics cũng đã có những chuyển biến tích cực, hiện có 30 dự án kho bãi, logistics chuyên dùng đang hoạt động và đang xây dựng với diện tích 266 ha đã góp phần tạo sự sôi động và lan tỏa trong ngành logistics (Sở Công thương tỉnh BR-VT, 2020).

Giải pháp 2: Phát triển tỉnh Bà Rịa -Vũng Tàu mạnh về công nghiệp, cảng biển, du lịch và nông nghiệp công nghệ cao. Trong đó giá trị sản xuất công nghiệp trừ dầu khí tăng từ 9,21%/năm, doanh thu dịch vụ vận tải, kho bãi và hỗ trợ vận tải tăng 6,34%/năm, trong đó doanh thu dịch vụ cảng tăng 5,32%/năm. Thực hiện chủ trương thu hút đầu tư có chọn lọc, chú trọng thu hút a, các dự án có công nghệ hiện đại, có tính lan tỏa, có giá trị gia tăng cao, ít thâm dụng lao động.

Giải pháp 3: Triển khai Trung tâm logistics Cái Mép Hạ, Xây dựng đường Phước Hòa - Cái Mép, 991B, đường sau cảng Mỹ Xuân- Thị Vải, khởi công Cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, cầu Phước An; triển khai nạo vét luồng hàng hải Vũng Tàu - Thị Vải; hoàn thành và đưa vào vận hành trung tâm kiểm tra chuyên ngành tại Cái mép - Thị Vải (UBND tỉnh BR-VT, 2020).

6. Kết luận

Logistics đang trở thành một ngành kinh tế phát triển mạnh mẽ gắn chặt quá trình đổi mới, mở cửa, lưu thông hàng hóa trong nước và hội nhập quốc tế. Đối với tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Logistics và cảng biển được xác định là ngành kinh tế mũi nhọn. Hệ thống cảng Cái Mép -Thị Vải trở thành cảng biển đầu tiên của Việt Nam và là cảng thứ 19 của thế giới đón được tàu mẹ siêu lớn với trọng tải 214.000 DWT (Sở Công thương tỉnh BR-VT, 2020). Năng lực logistics của hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải ảnh hưởng bởi các nhân tố biến hải quan đóng góp 13,97%, biến hạ tầng đóng góp 15,63%, biến vận tải đóng góp 30,56%, biến chất lượng dịch vụ logistics 10%, biến truy xuất đóng góp 14,6% và thời gian đóng góp 15,24%. Thứ tự các nhân tố ảnh hưởng như sau: Vận tải, hạ tầng, thời gian, truy xuất, chất lượng dịch vụ logistics và hải quan.

LỜI CẢM ƠN

Chúng tôi xin cảm ơn các doanh nghiệp cảng biển, doanh nghiệp dịch vụ logistics đã tạo điều kiện cho khảo sát. Cảng biển và dịch vụ logistics là ngành kinh tế mũi nhọn của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, xin cảm ơn UBND tỉnh, các Sở, Ban, Ngành đã cung cấp thông tin phục vụ nghiên cứu.

Tài liệu tham khảo

Cục Thống kê tỉnh Bà Rịa- Vũng Tàu (2020), *Niên giám thống kê năm 2019*.

Dale, Yode (1962). *Personel managenment and Industrial relation*. Englewood Cliffs,N.J: Prentice-Hall,1962.

Hà Văn Sơn, (2010). *Giáo trình nguyên lý thống kê kinh tế*. Nhà xuất bản thống kê

Hoàng Trọng & Chu Nguyễn Mộng Ngọc (2008), *Phân tích dữ liệu nghiên cứu với SPSS*. Nhà xuất bản Hồng Đức.

Likert, R. A. (1932). Technique for the Measurement of Attitudes. *Archives of Psychology*, 22, 1-55.

Sở Công thương tỉnh BR-VT (2020), *Báo cáo thực hiện kế hoạch Công nghiệp, thương mại năm 2020*.

UBND tỉnh BR-VT (2020). *Báo cáo tình hình thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, năm 2020*.