

# Các yếu tố ảnh hưởng tới thành công trong dịch vụ cảng container tại khu vực phía Nam

HÀ KIM HỒNG\*  
HÀ MINH HIẾU\*\*

## Tóm tắt

Bài viết nhằm xác định và đánh giá các yếu tố then chốt của cảng container ảnh hưởng đến thành công trong dịch vụ cảng tại khu vực phía Nam, từ đó giúp cảng nâng cao năng lực cạnh tranh của mình. Kết quả nghiên cứu cho thấy, có 5 yếu tố sẽ dẫn đến thành công trong dịch vụ cảng, gồm: Cơ sở vật chất hạ tầng; Vị trí; Năng lực kết nối nội địa; Đồng bộ công nghệ thông tin; Thủ tục giao nhận. Trên cơ sở đó, bài viết đề xuất một số giải pháp góp phần nâng cao sự thành công trong dịch vụ cảng.

**Từ khóa:** cảng container, dịch vụ cảng, cạnh tranh; thành công

## Summary

The study aims to identify and assess key factors of container ports affecting port services in the Southern region so as to assist those ports in improving their competitiveness. Research result points out 5 factors leading to the success of port services, which are Port infrastructure, Port location, Inland connectivity, Synchronous information technology, Delivery procedures. From this finding, a number of measures are proposed to bring the success in port services.

**Keywords:** container port, port service, competitiveness, success

## GIỚI THIỆU

Cảng container đóng vai trò quan trọng mấu chốt trong hoạt động logistics vận chuyển hàng hóa bằng container trên toàn cầu. Khả năng cung cấp dịch vụ logistics trở thành một vấn đề quan trọng sống còn cho cảng, cũng như tạo ra dịch vụ giá trị gia tăng và đáp ứng nhu cầu khách hàng (Baird, 2006).

Dịch vụ cảng container hiện nay phải đối mặt với những thách thức chưa từng có, nhất là trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng nhanh. Để duy trì vị trí trên thị trường, các cảng container phải nâng cao hơn nữa năng lực cạnh tranh của bản thân so với các đối thủ cạnh tranh. Cụ thể là cần đáp ứng các yêu cầu khác nhau của các hãng tàu, các doanh nghiệp xuất - nhập khẩu, cũng như các công ty giao nhận... và do đó cố gắng để thích nghi với một môi trường luôn thay đổi. Nếu không có sự thay đổi sẽ bị các đối thủ cạnh tranh tranh giành và qua mặt một cách nhanh chóng.

Xuất phát từ các lý do trên, nhóm tác giả thực hiện nghiên cứu “Các yếu tố ảnh hưởng tới thành công trong dịch vụ cảng container tại khu vực phía Nam”.

## CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

### Cơ sở lý thuyết

**Cơ sở vật chất hạ tầng:** Cơ sở vật chất hạ tầng cảng là một trong những yếu tố rất quan trọng ảnh hưởng đến việc lựa chọn cảng của khách hàng. Cơ sở vật chất hạ tầng cảng đó là đề cập đến số lượng trang thiết bị xếp dỡ của cảng container nhiều, trang thiết bị cảng hiện đại (Cullinane và cộng sự, 2006; Tongzon và cộng sự, 2005). Bên cạnh đó, thang đo này còn được khá nhiều nhà nghiên cứu đo lường bằng hệ thống cứu chữa sự cố ở cảng đạt tiêu chuẩn, điều kiện cơ sở đạt tiêu chuẩn, năng suất xếp dỡ container cao (Chien Chang Chou, 2009). Nhóm tác giả đưa ra giả thuyết là:

**Giả thuyết H1:** Cơ sở vật chất hạ tầng là yếu tố quan trọng mang đến thành công dịch vụ cảng container.

\* Khoa Du lịch, Trường Đại học Tài chính - Marketing

\*\* Khoa Thương mại, Trường Đại học Tài chính - Marketing

Ngày nhận bài: 18/11/2020; Ngày phản biện: 19/01/2021; Ngày duyệt đăng: 23/01/2021

**Vị trí cảng:** Đây là yếu tố quan trọng nhất trong quan điểm thông thường khi các khách hàng lựa chọn cảng, vị trí của cảng có tác động to lớn đến chi phí của khách hàng, vị trí cảng có thể kể đến là khoảng cách từ cảng đến nhà kho của khách hàng (Murphy và cộng sự, 1992; Chien-Chang Chou, 2009) hoặc khoảng cách từ cảng đến các trung tâm thương mại, gần các khu chế xuất (Josip Zohil và cộng sự, 1999) và gần các thêm lục địa Á - Âu, hay các cảng trung chuyển (Liu Qianwen, 2010). Nhóm tác giả đưa ra giả thuyết là:

**Giả thuyết H2:** Vị trí là yếu tố quan trọng mang đến thành công dịch vụ cảng container.

**Năng lực kết nối nội địa:** Đây là khả năng kết nối vùng hậu phương của cảng, các chủ hàng xuất - nhập khẩu thường đặt nhà máy hoặc trụ sở kinh doanh của họ nằm sâu trong đất liền, nên nhu cầu lựa chọn một cảng container để gửi hàng thường chú ý đến việc khả năng kết nối hệ thống vận tải nội địa là điều tất yếu (Douglas K. Fleming và cộng sự, 1999), vì vậy, khả năng tiếp cận thị trường nội địa, hệ thống vận tải nội địa là một yếu tố quan trọng lựa chọn cảng của chủ hàng. Khả năng kết nối nội địa của cảng được thể hiện bằng khả năng kết nối cảng với mạng lưới logistics nội địa cao hay có nhiều tuyến đường bộ đến cảng (Yih-Ching Juang và Michael Roe, 2010). Nhóm tác giả đưa ra giả thuyết là:

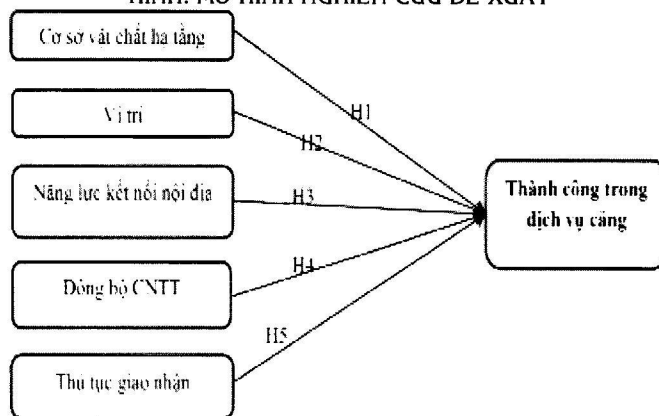
**Giả thuyết H3:** Năng lực kết nối nội địa là yếu tố quan trọng mang đến thành công dịch vụ cảng container.

**Đồng bộ công nghệ thông tin cảng:** Công nghệ thông tin của cảng thể hiện năng động trong việc trao đổi thông tin với khách hàng và trong quản lý của cảng. Đồng bộ công nghệ thông tin của cảng sẽ tạo cho cảng tính năng động và sự nổi tiếng của cảng đó (Yih-Ching Juang và Michael Roe, 2010). Nhóm tác giả đưa ra giả thuyết là:

**Giả thuyết H4:** Đồng bộ công nghệ thông tin là yếu tố quan trọng mang đến thành công dịch vụ cảng container.

**Thủ tục giao nhận cảng:** Đây là các hoạt động nhằm khai thông hàng hóa đi và đến cảng định hướng vào phục vụ khách hàng (Yih-Ching Juang và Michael Roe, 2010), hay các hoạt động, như: bốc xếp, dỡ, cấu trúc tổ chức bến cảng giúp giảm chi phí cho khách hàng

HÌNH: MÔ HÌNH NGHIÊN CỨU ĐỀ XUẤT



(Vitor Caldeirinha và cộng sự, 2012) bên cạnh quản lý tốt hệ thống quản lý phương tiện, cảng phí tốt (Tongzon và Heng, 2005, Chien Chang Chou, 2009). Nhóm tác giả đưa ra giả thuyết là:

**Giả thuyết H5:** Thủ tục giao nhận là yếu tố quan trọng mang đến thành công dịch vụ cảng container.

Dựa trên cơ sở lý thuyết và các giả thuyết đưa ra, nhóm tác giả đề xuất mô hình nghiên cứu như Hình.

### Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu được thực hiện thông qua 2 giai đoạn:

- **Nghiên cứu sơ bộ:** Sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính với kỹ thuật phỏng vấn sâu các nhà quản lý khai thác cảng container và các chủ hàng đại diện thường xuyên sử dụng dịch vụ cảng container. Giai đoạn nghiên cứu này nhằm điều chỉnh và bổ sung biến quan sát cho thang đo đối với các yếu tố thành công đối với dịch vụ cảng.

- **Nghiên cứu chính thức:** Sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng cùng với phương pháp chọn mẫu thuận tiện với cỡ mẫu là 230, phương pháp thu thập thông tin được sử dụng là gửi phiếu khảo sát đến các nhà quản lý cảng và khu bến container khu vực phía Nam, như: cảng Cát Lái, Cái Mép, Hiệp Phước, VICT, ICD, Bến Nghé... Với tổng số phiếu phát ra là 230 phiếu, thu về 230 phiếu, trong đó số phiếu hợp lệ là 155 phiếu (67%). Thời gian tiến hành khảo sát từ tháng 12/2019 đến tháng 3/2020.

### KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

#### Kiểm định độ tin cậy của thang đo

Từ kết quả phân tích kiểm định Cronbach's Alpha (Bảng 1) cho thấy, độ tin cậy của 5 thành phần có hệ số Cronbach's Alpha từ 0,735 đến 0,875 (> 0,6), điều đó chứng tỏ các thang đo của các thành phần này có độ tin cậy cao. Bên cạnh đó, 20 biến quan sát dùng để đo lường cho các thành phần trên đều có hệ số tương quan biến tổng > 0,3. Do đó, 20 biến quan sát này đủ độ tin cậy để giải thích cho các thành phần trong mô hình nghiên cứu. Như vậy, kết thúc phân tích kiểm định Cronbach's Alpha, mô hình còn 6 thang đo đảm bảo chất lượng tốt với 20 biến quan sát.

**BẢNG 1: KIỂM ĐỊNH ĐỘ TIN CẬY CỦA THANG ĐO**

STT	Thang đo	Hệ số Cronbach's Alpha	Hệ số tương quan biến - tổng nhỏ nhất	Số biến quan sát hợp lệ (hệ số tương quan biến tổng $\geq 0,3$ )
1	Cơ sở vật chất hạ tầng	0,810	0,610	4 biến
2	Vị trí	0,851	0,590	4 biến
3	Năng lực kết nối nội địa	0,755	0,537	3 biến
4	Động bộ công nghệ thông tin	0,735	0,527	3 biến
5	Thủ tục giao nhận	0,875	0,636	3 biến
6	Thành công trong dịch vụ cảng	0,808	0,458	3 biến

**BẢNG 2: MÔ HÌNH ĐIỀU CHỈNH QUA KIỂM ĐỊNH CRONBACH'S ALPHA VÀ PHÂN TÍCH EFA**

STT	Thang đo	Biến quan sát	Giải thích thang đo
1	HT	HT1, HT2, HT3	Cơ sở vật chất hạ tầng
2	VT	VT1, VT2, VT3, VT4	Vị trí
3	NL	NL1, NL2, NL3	Năng lực kết nối nội địa
4	CNTT	CNTT1, CNTT2, CNTT3	Động bộ công nghệ thông tin
5	TT	TT1, TT2, TT3	Thủ tục giao nhận
6	TC	TC1, TC2, TC3	Thành công trong dịch vụ cảng
<b>Tổng</b>	<b>6</b>	<b>19</b>	

**BẢNG 3: CÁC THÔNG SỐ CỦA TỪNG BIẾN TRONG MÔ HÌNH HỒI QUY**

Mô hình	Hệ số chưa chuẩn hóa B	Sai số chuẩn	Hệ số đã chuẩn hóa $\beta$	Giá trị t	Giá trị Sig.	Đa cộng tuyến	
						Độ chấp nhận	VIF
Hằng số	0,898	0,140		6,430	0,000		
HT	0,337	0,043	0,379	7,905	0,000	0,625	1,599
VT	0,294	0,041	0,328	7,157	0,000	0,685	1,461
NL	0,069	0,029	0,100	2,362	0,019	0,808	1,238
CNTT	0,077	0,028	0,113	2,736	0,007	0,847	1,181
TT	0,057	0,022	0,120	2,218	0,012	0,725	1,213

R<sup>2</sup> hiệu chỉnh: 71,7%  
 Durbin Watson: 1,962  
 Sig. (kiểm định F): 0,000

a. Dependent Variable: Thành công trong dịch vụ cảng (TC)

**Phân tích nhân tố khám phá (EFA)**

Kết quả phân tích đối với thang đo độc lập cho thấy, hệ số KMO = 0,881, nên phân tích nhân tố là thích hợp. Kiểm định Bartlett xem xét giả thuyết H<sub>0</sub>: độ tương quan giữa các biến quan sát bằng không trong tổng thể.

Nếu kiểm định này có ý nghĩa thống kê (Sig.  $\leq 0,05$ ), thì các biến quan sát có tương quan với nhau trong tổng thể. Theo đó, Sig. của kiểm định trên là 0,000, nên các biến có tương quan với nhau trong tổng thể.

Tương tự, đối với biến phức thuộc, trị số KMO = 0,868 ( $0,50 \leq KMO \leq 1$ ), phân tích nhân tố khám phá là phù hợp với thang đo Thành công trong dịch vụ cảng; Giá trị Sig. trong kiểm định Bartlett = 0,000 < 0,05, chứng tỏ các biến quan sát có sự tương quan với nhân tố đại diện; Giá trị tổng phương sai trích (% cumulative variance) = 53,488%, có nghĩa là nhân tố rút trích từ phân tích EFA giải thích được 53,488%, sự biến thiên của tập quan sát/dữ liệu.

Từ kết quả phân tích EFA, nhóm tác giả đã loại ra những biến quan sát có hệ số tải nhân tố (Factor Loading) < 0,5. Đây là những biến quan sát có mức độ giải thích cho nhân tố đại diện rất thấp. Theo đó, các biến quan sát bị loại ra sau khi phân tích EFA là: HT4. Còn lại 16 biến quan sát (đối với thang đo độc lập) và 3 biến quan sát (đối với thang đo “Thành công trong dịch vụ cảng”) có hệ số tải nhân tố > 0,5, nên được giữ lại và phục vụ cho các phân tích tiếp theo. Các nhân tố hợp lệ được phân thành các nhóm để giải thích cho các nhân tố đại diện và được trình bày như Bảng 2.

**Phân tích hồi quy**

Kết quả phân tích hồi quy (Bảng 3) cho thấy, R<sup>2</sup> hiệu chỉnh = 71,7%. Kiểm định F cho thấy mức ý nghĩa p = 0,000. Kiểm định hiện tượng tương quan bằng hệ số Durbin - Watson ( $1 < 1,962 < 3$ ); như vậy, mô hình hồi quy phù hợp với dữ liệu thu thập được. Cụ thể, hệ số xác định hiệu chỉnh cho thấy, độ tương thích của mô hình là 71,7%, hay các biến độc lập giải thích được 71,7% phương sai của biến phụ thuộc. Ngoài ra, chỉ số VIF < 10, chứng tỏ không xảy ra hiện tượng đa cộng tuyến.

Từ các kết quả phân tích trên, phương trình hồi quy ước lượng các yếu tố ảnh hưởng sự thành công trong dịch vụ cảng được thiết lập như sau:

$$TC = 0,898 + 0,337*HT + 0,294*VT + 0,069*NL + 0,077*CNTT + 0,057*TT$$

Trong đó: TC: Thành công trong dịch vụ cảng; HT: Cơ sở vật chất hạ tầng; VT: Vị trí; NL: Năng lực kết nối nội địa; CNTT: Động bộ CNTT; TT: Thủ tục giao nhận.

## KẾT LUẬN VÀ HÀM Ý QUẢN TRỊ

Kết quả nghiên cứu cho thấy, có 5 yếu tố có ý nghĩa thống kê ảnh hưởng đến sự thành công trong dịch vụ cảng đối với khu vực phía Nam và được sắp xếp theo thứ tự giảm dần là: Cơ sở vật chất hạ tầng; Vị trí; Đồng bộ công nghệ thông tin; Năng lực kết nối nội địa và Thủ tục giao nhận. Từ kết quả nghiên cứu, nhóm tác giả đề ra một số hàm ý quản trị nhằm góp phần nâng cao sự thành công trong dịch vụ cảng như sau:

**Đối với yếu tố Cơ sở vật chất hạ tầng:** Đây là yếu tố ảnh hưởng mạnh nhất đến sự thành công trong dịch vụ cảng. Do đó, cần có sự đánh giá mức độ đầy đủ về mặt số lượng, cũng như chất lượng đối với các phương tiện bốc dỡ, phương tiện vận chuyển... Ngoài ra, cần nghiên cứu ứng dụng công nghệ hiện đại giúp tự động hóa toàn phần trong quá trình bốc dỡ hàng hóa.

**Đối với yếu tố Vị trí:** Đây là một trong những nội dung mà khách hàng rất quan tâm trong khi lựa chọn cảng. Vì thế, cần tổ chức đánh giá mức độ tối ưu về vị trí cảng

hiện tại, vì nếu vị trí không thuận lợi, thì sẽ dẫn đến chi phí cao, cũng như mất thời gian cho phía đối tác.

**Đối với yếu tố Năng lực kết nối nội địa:** Để góp phần tích cực vào sự thành công của dịch vụ cảng, đòi hỏi phải có sự liên kết chặt chẽ giữa các bộ phận và đối tượng có liên quan trong chuỗi giá trị cung cấp dịch vụ cảng, khi đó có thể đề xuất cho các doanh nghiệp có nhu cầu xuất, nhập khẩu với mức chi phí thấp.

**Đối với yếu tố Đồng bộ công nghệ thông tin:** Công nghệ thông tin giữ vai trò quan trọng trong bất kỳ hoạt động kinh doanh nào, đặc biệt là dịch vụ cảng. Mạng lưới công nghệ thông tin chất lượng sẽ thúc đẩy quá trình trao đổi thông tin giữa khách hàng và doanh nghiệp, giúp nắm bắt và giải quyết vấn đề kịp thời giúp khách hàng tiết kiệm chi phí và công việc giải quyết được hiệu quả. Do đó, cần thường xuyên kiểm tra hệ thống công nghệ thông tin và nâng cấp để tốc độ xử lý nhanh hơn, ứng dụng những thành quả từ Cách mạng Công nghiệp 4.0 mang lại để nâng cao sự thành công trong dịch vụ cảng.

**Đối với yếu tố Thủ tục giao nhận:** Thủ tục cần rõ ràng và rút ngắn những giai đoạn không cần thiết. Tuy nhiên, cần đảm bảo rõ yêu cầu và trách nhiệm của các bên có liên quan, triển khai tăng cường việc ứng dụng công nghệ thông tin vào quá trình thực hiện thủ tục giao nhận để rút ngắn thời gian cho khách hàng. □

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Nguyễn Đình Thọ (2011). *Phương pháp nghiên cứu khoa học trong kinh doanh*, Nxb Lao động - Xã hội
2. Baird, A (2006). Optimizing the container transshipment hub location in northern Europe, *Journal of Transport Geography*, 14(3), 195-214
3. Chien-Chang Chou (2009). An evaluation of the service performances of container ports, *Journal of Information and Optimization Sciences*, 30(5), 925-933
4. Cullinane, K. P. B., and Song, D. W. (2006). *Estimating the Relative Efficiency of European Container Ports: A Stochastic Frontier Analysis*, Research in Transportation Economics Vol 16 Port Economics, Eds Cullinane, K., and Talley, W. K. Amsterdam, Netherlands
5. Douglas K. Fleming and Alfred J. Baird (2010). Comment Some reflections on port competition in the United States and western Europe, *The flagship journal of international shipping and port research*, 26(4), 383-394
6. Josip Zohil and Majda Prijon (1999). The MED rule: the interdependence of container throughput and transshipment volumes in the Mediterranean ports, *Maritime Policy & Management*, 26(2), 175-193
7. Liu Qianwen (2010). *Efficiency Analysis of Container Ports and Terminals*, A thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy of University College London
8. Murphy, P., Daley, J., Dalenberg, D. (1992). Port selection criteria: an application of a transport research framework, *Logistics and Transportation Review*, 28(3), 237-255
9. Tongzon, J. and Heng, W. (2005). Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals), *Transportation Research Part A*, 39, 405-424
10. Vitor Caldeirinha, J. Augusto Felício and Andreia Dionisio (2012). *The Container Terminal Characteristics and Customer Satisfaction*, School of Economics and management, University of Lisbon, Rua Miguel Lupi, 20. 1249-078 Lisbon
11. Yih-Ching Juang and Michael Roe (2010). A Study on Success Factors of Development Strategies for Intermodal Freight Transport Systems, *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 8