



COMPETITIVE ADVANTAGE FOR CONTAINER PORT IN VIET NAM

Ha Minh Hieu

University Finance and Marketing, 778 Nguyen Kiem st, ward 4, Phu Nhuan dist, HCM city, Vietnam

ARTICLE INFO

TYPE: Research Article

Received: 15/06/2021

Revised: 06/08/2021

Accepted: 15/08/2021

Published online: 15/08/2021

<https://doi.org/10.47869/tcsj.72.6.8>

* *Corresponding author*

Email: haminhhieu06@gmail.com; Tel: +84918052077

Abstract. Competitive advantage approaching from the customer's perspective is an important measure to improve the quality of customer service of container ports in Vietnam. Therefore, the research objective is to identify the factors of the port that affect the competitive advantage of the container port approaching from customers to help the port improve its competitiveness. Here, a qualitative method combined with quantitative, using 5-point Likert scale and analyzing linear structural model (SEM) was used to analyze. The research results show that 6 factors: port infrastructure, port location, domestic connection capacity, service quality, logistics costs, and reliability affect the competitive advantage of container ports, helping container port businesses to have policies and decisions to improve capacity as well as competitive advantage.

Keywords: Container port, Việt Nam, Competitive



NÂNG CAO LỢI THẾ CẠNH TRANH CHO CÁC CẢNG CONTAINER TẠI VIỆT NAM

Hà Minh Hiếu

Trường Đại Học Tài Chính Marketing, 778 Nguyễn Kiệm, Phường 4, Quận Phú Nhuận,
Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

THÔNG TIN BÀI BÁO

CHUYÊN MỤC: Công trình khoa học

Ngày nhận bài: 15/06/2021

Ngày nhận bài sửa: 06/08/2021

Ngày chấp nhận đăng: 15/08/2021

Ngày xuất bản Online: 15/08/2021

<https://doi.org/10.47869/tcsj.72.6.8>

* Tác giả liên hệ

Email: haminhhieu06@gmail.com; Tel:+84918052077

Tóm tắt. Lợi thế cạnh tranh tiếp cận từ góc độ khách hàng là thước đo quan trọng nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng của cảng container tại Việt Nam. Vì vậy, mục tiêu nghiên cứu là xác định các yếu tố của cảng ảnh hưởng đến lợi thế cạnh tranh cảng container tiếp cận từ khách hàng để từ đó giúp cảng nâng cao năng lực cạnh tranh. Bài báo sử dụng phương pháp định tính kết hợp với định lượng, sử dụng thang đo Likert 5 điểm và phân tích mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) để phân tích. Kết quả nghiên cứu cho thấy 6 yếu tố: cơ sở hạ tầng cảng, vị trí cảng, năng lực kết nối nội địa, chất lượng dịch vụ, chi phí logistics, độ tin cậy ảnh hưởng đến lợi thế cạnh tranh cảng container từ đó giúp cho doanh nghiệp kinh doanh cảng container có các chính sách và quyết định để nâng cao năng lực cũng như lợi thế cạnh tranh.

Từ khóa: Cảng container, Việt Nam, Lợi thế cạnh tranh

© 2021 Trường Đại học Giao thông vận tải

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Kinh tế Việt Nam tăng trưởng tốt trong những năm gần đây đã kéo theo sự gia tăng nhu cầu vận chuyển hàng hóa mạnh mẽ tương ứng. Trong vòng 10 năm qua khối lượng vận chuyển hàng hóa tăng gấp đôi, đạt hơn 293 triệu tấn vào năm 2018 tương ứng 13 triệu TEU và năm 2020 sản lượng đạt gần 370 triệu tấn đạt gần 20 triệu TEU mặc dù đây là giai đoạn dịch bệnh covid-19 hoành hành. Điều này cho thấy vai trò quan trọng của ngành vận tải biển bằng container trong thương mại quốc tế. Do đó, việc đầu tư hoàn thiện hệ thống cảng container để nâng cao lợi thế cạnh tranh đã thực sự trở thành một yêu cầu cấp thiết đối với nền kinh tế.

Hiện Việt Nam có 45 cảng biển, 251 bến, 87,5 km cầu cảng, 18 khu neo đậu chuyển tải và 33 cảng ICD [1] nhưng số lượng cảng nước sâu và các cảng làm hàng container thì quá ít và phần lớn chỉ đáp ứng được nhu cầu của tàu trọng tải nhỏ trong khi đó nhu cầu vận chuyển hàng container lớn, các hãng tàu muốn giảm chi phí nên đưa tàu container có dung tích lớn vào khai thác điều này đã khiến các cảng biển VN bắt đầu bộc lộ nhiều khuyết điểm như thiếu đường dẫn, một số cảng bị than phiền về hạ tầng, đường sá ùn tắc thường xuyên, vị trí cảng ở trong thành phố chật chội, gây bất tiện cho giao thông. Từ những thực trạng trên có thể thấy hệ thống cảng biển nói chung và cảng container nói riêng ở Việt Nam đến nay vẫn chưa đáp ứng được các yêu cầu phát triển tương xứng.

Tuy nhiên, do nhiều nguyên nhân khác nhau, cả chủ quan và khách quan thì lợi thế cạnh tranh hệ thống cảng container của nước ta còn thấp, chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế. Hiện tại, phần lớn các cảng container vẫn sử dụng công nghệ quản lý, khai thác lạc hậu, năng suất xếp dỡ hạn chế (chỉ đạt 45% - 50% mức tiên tiến của thế giới). Trong khi đó, một số bến cảng container, do quy hoạch thiếu tầm nhìn, nặng về đối phó với tăng trưởng cục bộ, nên khó có thể kết nối để thiết lập mạng lưới giao thông quốc gia đồng bộ, chặt chẽ. Điều này không chỉ dẫn tới tình trạng cảng nhiều, hàng hóa ít, mà còn làm suy yếu lợi thế thông quan hàng hóa ở các cảng vốn là đô thị lớn, nhưng phải chịu sức ép về dân số tăng nhanh và hạ tầng giao thông xuống cấp và hiện nay các cảng vẫn chưa phát triển kịp theo kế hoạch định hướng của Chính Phủ, nhiều cảng vẫn đang trong tình trạng chờ hàng, chờ tàu, thiếu kết nối, khai thác kém hiệu quả.

Để duy trì vị trí của cảng container trên thị trường, cảng container phải nâng cao hơn nữa lợi thế cạnh tranh của bản thân so với các đối thủ cạnh tranh. Cụ thể là cần đáp ứng các yêu cầu khác nhau của khách hàng như hãng tàu, chủ hàng 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. Trong thực tế, cảng cần phải nỗ lực nhằm tìm hiểu các yếu tố nào của cảng container ảnh hưởng đến lợi thế cạnh tranh để từ đó đưa ra các chính sách nhằm nâng cao lợi thế cạnh tranh trong khai thác cảng container.

2. CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ MÔ HÌNH NGHIÊN CỨU

2.1 Cơ sở lý thuyết

Cạnh tranh là vấn đề cơ bản quyết định sự thành công hay thất bại của doanh nghiệp, chiến lược cạnh tranh là sự tìm kiếm vị thế cạnh tranh thuận lợi [2,3]. Các yếu tố tạo lợi thế cạnh tranh cho doanh nghiệp đồng nghĩa với các yếu tố tạo ra giá trị, hay giá trị cảm nhận của khách hàng vượt trội so với các đối thủ, đó là các giá trị mà khách hàng có được sau khi sử dụng dịch vụ và mức độ hài lòng của khách hàng [4]. Lợi thế cạnh tranh cảng container biểu hiện bằng giá trị lợi ích khách hàng cảng nhận được [5,6]. Cảng container là một doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics vì vậy có rất nhiều đối tượng khách hàng sử dụng dịch vụ cảng nhưng trong đó chủ yếu 3 nhóm khách hàng chính mà cảng thường xuyên phục vụ đó là: là doanh nghiệp gửi hàng hóa xuất nhập khẩu hay thường gọi là chủ hàng [7-9], các doanh nghiệp khai thác tàu hay còn gọi là chủ tàu [3,7], và các doanh nghiệp làm dịch vụ giao nhận [7,9,10]. Sự thỏa mãn và hài lòng của khách hàng sử dụng dịch vụ cảng sẽ mang đến lợi thế cạnh tranh khai thác cảng [11].

Cơ sở vật chất hạ tầng tạo lợi thế cạnh tranh cho cảng container [5,12]. Cơ sở 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 [9,13]. Bên cạnh đó thang đo này còn được khá nhiều nhà nghiên cứu đo lường

bằng hệ thống cầu chữa sự cố ở cảng đạt tiêu chuẩn, điều kiện cơ sở đạt tiêu chuẩn, năng suất xếp dỡ container cao [9,14]. Hay một số nhà nghiên cứu cho rằng cơ sở hạ tầng cảng container còn bao gồm số lượng bến đậu tàu nhiều, số lượng cầu tàu nước sâu nhiều [15,16].

Vị trí cảng là yếu tố liên quan đến hiệu quả cũng như nâng cao lợi thế cạnh tranh cho cảng container [6,12,17] đây là yếu tố quan trọng trong chiến lược kinh doanh đầu tư, khai thác cảng [15], vị trí cảng có thể kể đến là vị trí địa lý thuận lợi của cảng [15,16] hoặc khoảng cách từ cảng đến các trung tâm thương mại; gần các khu chế xuất khi công nghiệp [18,19], và gần các theme park địa Á-Âu, hay các cảng trung chuyển [7]. Cảng container có vị trí liên kết hệ thống vệ tinh tốt ICD, Depot sẽ giải quyết bài toán quá tải và nâng cao lợi thế cạnh tranh [1].

Năng lực kết nối nội địa 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 [20] vì vậy yếu tố 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 và tạo lợi thế cạnh tranh cho cảng container. Khả năng kết nối nội địa của cảng được thể hiện bằng khả năng kết nối cảng với mạng lưới logistics nội địa cao [6] hay có nhiều tuyến đường bộ đến cảng [5] Với đặc trưng địa lý Việt Nam khả năng kết nối vùng hậu phương của cảng còn có khả năng kết nối mạng lưới đường sông và đường bộ vào các bãi container lớn và năng lực vận tải của các công ty logistics trong khu vực lớn. Ở Việt Nam do đặc điểm mạng lưới sông ngòi dày đặc và các cảng biển thường nằm trên khu vực các nhánh sông vì vậy khả năng kết nối của cảng còn phải tính đến là có nhiều tuyến đường sông đến cảng.

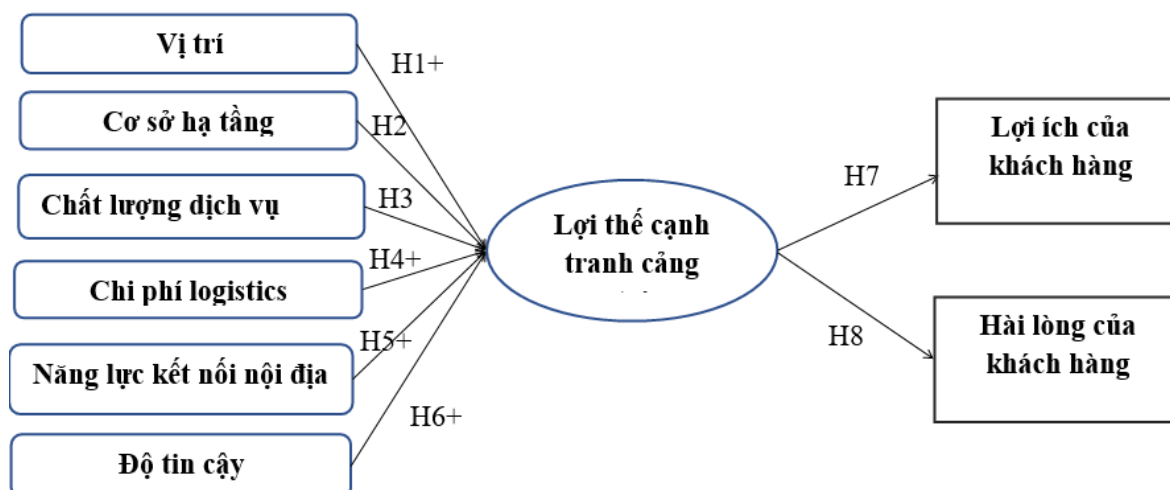
Độ tin cậy của cảng container được khách hàng đánh giá thông qua khả năng đáp ứng nhanh cũng như uy tính của cảng trong khai thác [9] Cảng container có hệ thống quản lý tốt sẽ tạo độ tin cậy cho khách hàng và lợi thế cạnh tranh của cảng [5,6]. Độ tin cậy của cảng còn thể hiện qua hệ thống thông tin nhanh chóng kịp thời của cảng [7,12] và luôn thay đổi chiến lược chính sách phù hợp với nhu cầu khách hàng [17,20]

Chi phí logistics cảng là khoản chi phí mà khách hàng cảng phải bỏ ra sử dụng dịch vụ cảng đây là yếu tố quan trọng tạo nên lợi thế cạnh tranh cho cảng trong môi trường cạnh tranh [21]. Chi phí logistics cảng phải phù hợp với dịch vụ khách hàng sử dụng [14] cũng như phải ổn định và cạnh tranh để tạo lợi thế cạnh tranh [21] hay luôn có những khoản ưu đãi thu hút khách hàng [6]

Chất lượng dịch vụ cảng đó là các hoạt động khai thác của cảng định hướng vào phục vụ khách hàng [6] hay các hoạt động như thiết kế, cấu trúc tổ chức bến cảng giúp giảm chi phí cho khách hàng [20] bên cạnh quản lý tốt hệ thống thông tin và quản lý cảng [7], năng lực trao đổi dữ liệu [14]; Năng lực cung cấp container [21]. Bên cạnh đó thì các dịch vụ lai dắt tàu, dịch vụ hải quan cũng là các dịch vụ mà cảng cần phải nâng cao chất lượng dịch vụ để nâng cao cạnh tranh [21]

2.2 Mô hình nghiên cứu.

Dựa trên cơ sở lý thuyết và các giả thuyết được đưa ra tác giả đề xuất mô hình nghiên cứu như sau:



Hình 1: Mô hình nghiên cứu.

3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU.

Nghiên cứu được thực hiện thông qua hai bước định tính và định lượng với 2 nhóm đối tượng khảo sát khác nhau. Đối tượng khảo sát cho nghiên cứu định tính là các nhà quản lý cấp cao khai thác cảng container và các chuyên gia nghiên cứu giảng dạy về khai thác cảng. Đối tượng cho nghiên cứu định lượng là các quản lý doanh nghiệp chủ hàng, hãng tàu và doanh nghiệp giao nhận. Nghiên cứu được thực hiện qua xây dựng tập biến quan sát, sử dụng phương pháp định tính hình thành một tập các thang đo khái niệm vị trí cảng, hạ tầng cảng, chất lượng dịch vụ, năng lực kết nối nội địa, chi phí logistics và độ tin cậy ảnh hưởng đến lợi thế cạnh tranh cảng container. Đánh giá sơ bộ thang đo, đánh giá chính thức khẳng định độ tin cậy và giá trị thang đo, bảng câu hỏi được thiết kế với cỡ mẫu tối thiểu phải là 50, tốt hơn là 100 và tỉ lệ quan sát / biến đo lường là 5:1, nghĩa là một biến đo lường cần tối thiểu là 5 biến quan sát, tốt nhất là 10:1 trở lên [4] vì vậy đề đạt được kết quả tốt tác giả đã sử dụng lượng mẫu n = 516. Dữ liệu được xử lý trên phần mềm SPSS 20. Các thang đo tiếp tục được kiểm định bằng hệ số Cronbach Alpha với yêu cầu >0.6, kiểm định Barlett (dùng để xem xét ma trận tương quan) với p<5% nghĩa là các biến có quan hệ với nhau, kiểm định KMO để so sánh độ lớn của hệ số tương quan các biến với KMO chấp nhận phải >0.5. Sau đó tiếp tục cho chạy EFA với phép xoay Promax, kiểm định thang đo bằng CFA và cuối cùng kiểm định mối quan hệ và sự tương thích của mô hình bằng SEM.

4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU.

4.1 Mẫu nghiên cứu

Quá trình khảo sát được thực hiện theo phương pháp lấy mẫu thuận tiện, gián tiếp từ tháng 08/2020 đến tháng 5/2021. Thu về 516 bản hợp lệ như bảng 1.

Bảng 1: Thống kê mẫu nghiên cứu chính thức.

Khu Vực	Hãng tàu	Chủ hàng	Giao nhận	Số lượng mẫu	Tỷ lệ %
Miền Nam	32	151	250	433	83,90
Miền Trung	0	19	6	25	4,86

Miền Bắc	0	49	9	58	11,24
Tổng:	32	219	265	516	100

Nguồn: Tác giả thống kê

4.2 Phân tích nhân tố khám phá EFA

Theo kết quả $KMO = 0,847$ nên phân tích nhân tố là thích hợp. Kiểm định Bartlett xem xét giả thuyết H_0 : 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 [22]. Theo đó, sig của kiểm định trên là 0,000 nên các biến có tương quan với nhau trong tổng thể. Với kết quả hệ số KMO và kiểm định Bartlett thích hợp như trên cho thấy có đủ điều kiện để tiến hành phân tích nhân tố.

Bảng 2: Nhân tố khám phá (EFA).

Thang đo khái niệm	Thành phần					
	1	2	3	4	5	6
Dịch vụ thủ tục hải quan thuận lợi CLDV8	0,820					
Hoạt động cảng định hướng phục vụ khách hàng CLDV7	0,809					
Năng lực cung cấp container CLDV1	0,807					
Tổ chức cảng tiện lợi giảm cp cho khách hàng CLDV4	0,797					
Hệ thống thông tin nhanh chóng, kịp thời CLDV3	0,754					
Bố trí thiết bị xếp dỡ phù hợp CLDV6	0,707					
Năng lực hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử CLDV10	0,672					
Cảng phí thấp CP3		0,822				
Chi phí phụ trợ phù hợp CP4		0,811				
Chi phí cảng có nhiều ưu đãi CP6		0,805				
Chi phí cảng ổn định CP2		0,787				
Chi phí cảng luôn cạnh tranh.CP5		0,786				
Chi phí cảng phù hợp với chất lượng dịch vụ CP1		0,712				
Số lượng bến đậu tàu nhiều HT5			0,863			
Điều kiện cơ sở hạ tầng đạt tiêu chuẩn cao HT4			0,848			
Số lượng cầu tàu nước sâu nhiều HT6			0,808			
Số lượng trang thiết bị xếp dỡ nhiều HT7			0,707			

Trang thiết bị cảng hiện đại HT1			0,698		
Hệ thống cứu chữa sự cố ở cảng đạt tiêu chuẩn HT2			0,669		
Năng lực vận tải Cty logistics trong khu vực lớn ND4			0,829		
Có nhiều tuyến đường sông đến cảng ND1			0,821		
Có nhiều tuyến đường bộ đến cảng ND2			0,799		
Kết nối mạng lưới đường sông và đường bộ ND5			0,786		
Kết nối cảng với các mạng lưới logistics cao ND3			0,743		
Vị trí địa lý thuận lợi VT7				0,846	
Khoảng cách luồng ngắn VT2				0,787	
Tuyến đường liên kết liên hợp đến cảng phù hợp VT5				0,775	
Cảng gần các cảng liên kết khác bao gồm các depot VT6				0,767	
Cảng gần các trung tâm thương mại VT9				0,762	
Cảng gần các khu công nghiệp, khu chế xuất VT3				0,749	
Hệ thống thông tin nhanh chóng, kịp thời TC4					0,845
Uy tín cảng về thiệt hại hàng hóa TC2					0,839
Khả năng đáp ứng nhanh của cảng TC1					0,838
Hệ thống quản lý tốt TC3					0,791

(Nguồn: tác giả phân tích)

Kết quả phân tích nhân tố có 6 thành phần có lượng biến thiên được giải thích lớn hơn 1 được rút trích từ 42 biến quan sát ban đầu với phương sai trích có giá trị bằng 63,064% giải thích độ biến thiên của dữ liệu.

4.3 Đánh giá độ tin cậy thang đo.

Theo [4] thì “Độ tin cậy thang đo được đánh giá thông qua 3 chỉ số: Độ tin cậy tổng hợp (CR), tổng phương sai rút trích (AVE) và hệ số Cronbach’s Alpha.” Theo [22] thì “thang đo được đánh giá là đáng tin cậy khi độ tin cậy tổng hợp có ý nghĩa khi có giá trị lớn hơn 0,5 và tổng phương sai rút trích có ý nghĩa khi có giá trị trên 0,5.” Dựa vào bảng kết quả ta thấy độ tin cậy tổng hợp (CR) và tổng phương sai rút trích (AVE) của tất cả các thang đo đều lớn hơn hoặc bằng 0,5 nên thang đo là tin cậy.

Bảng 3. Độ tin cậy tổng hợp và tổng phương sai rút trích các nhân tố.

Nhân tố	CR	AVE	Cronbach’s Alpha
Chất lượng dịch vụ	0,874	0,504	0,868
Chi phí logistics	0,864	0,517	0,876

Nhân tố	CR	AVE	Cronbach's Alpha
Hạ tầng cảng	0,867	0,524	0,872
Năng lực kết nối nội địa	0,835	0,511	0,832
Vị trí cảng container	0,860	0,552	0,857
Tin cậy	0,849	0,585	0,846
Khách hàng hài lòng	0,756	0,508	0,753
Lợi ích khách hàng	0,732	0,519	0,730

4.4 Kiểm định giá trị phân biệt

Qua so sánh giá trị căn bậc hai của các tổng phương sai rút trích (AVE) so với các hệ số tương quan giữa các khái niệm, ta có thể thấy tổng phương sai rút trích (AVE) của từng khái niệm lớn hơn bình phương các hệ số tương quan giữa khái niệm đó với các khái niệm còn lại khác. Do đó có thể khẳng định rằng các khái niệm hay thang đo khái niệm đạt giá trị phân biệt

Bảng 4. Tổng phương sai rút trích (AVE) của các nhân tố.

	CLDV	CP	VT	HT	ND	TC	HL	LI
AVE	0,504	0,517	0,524	0,511	0,552	0,585	0,508	0,519
AVE^{1/2}	0,710	0,719	0,724	0,715	0,743	0,765	0,713	0,720

Nguồn: Xử lý dữ liệu từ SPSS

Bên cạnh đó hệ số tương quan giữa các khái niệm với sai lệch chuẩn cho thấy các hệ số này nhỏ hơn 1 nên có ý nghĩa thống kê và đạt giá trị phân biệt thể hiện trong bảng 5

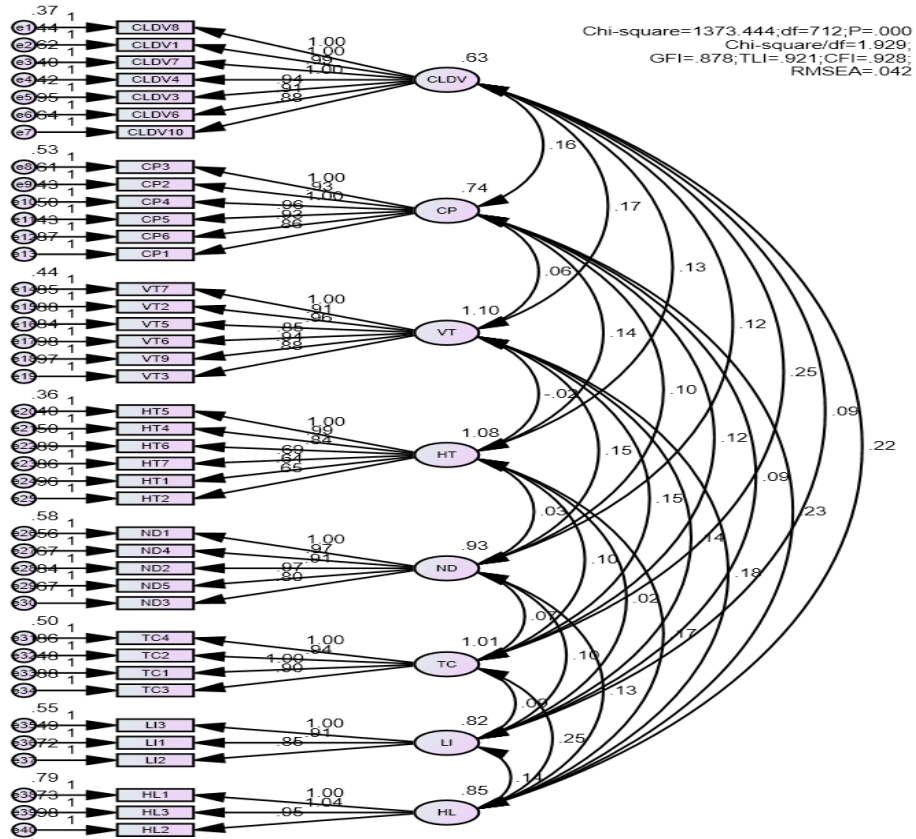
Bảng 5. Ma trận tương quan giữa các khái niệm.

	CLDV	CP	VT	HT	ND	TC	HL	LI
CLDV	1							
CP	0,235	1						
VT	0,188	0,057	1					
HT	0,148	0,169	-0,011	1				
ND	0,154	0,111	0,147	0,027	1			
TC	0,301	0,139	0,14	0,088	0,312	1		
HL	0,319	0,368	0,195	0,2	0,139	0,312	1	
LI	0,181	0,165	0,172	0,078	0,121	0,139	0,241	1

(Nguồn: Kết quả xử lý số liệu trên Amos 20 và tính toán trên Excel.)

4.5 Kiểm định thang đo bằng CFA

Kết quả CFA thành phần tạo lợi thế cạnh tranh cho cảng container thang đo được thể hiện ở hình 2. Kết quả cho thấy Chi - bình phương = 1104,959 với giá trị P = 0,000, df = 512, Chi-square/df = 2,158; CFI = 0,928; TLI = 0,921; RMSEA = 0,047. Nên tương thích với dữ liệu thị trường mà không cần giải pháp điều chỉnh, do đó thang đo các thành phần đạt tính đơn hướng. Các trọng số chuẩn hóa của các biến > 0,5, nhỏ nhất bằng 0,622 nên thang đo các thành phần đạt giá trị hội tụ.



Hình 2: Kết quả CFA thang đo các khái niệm.

Bảng 6: Kết quả kiểm định giá trị phân biệt giữa các thành phần thang đo ảnh hưởng đến lợi thế cạnh tranh.

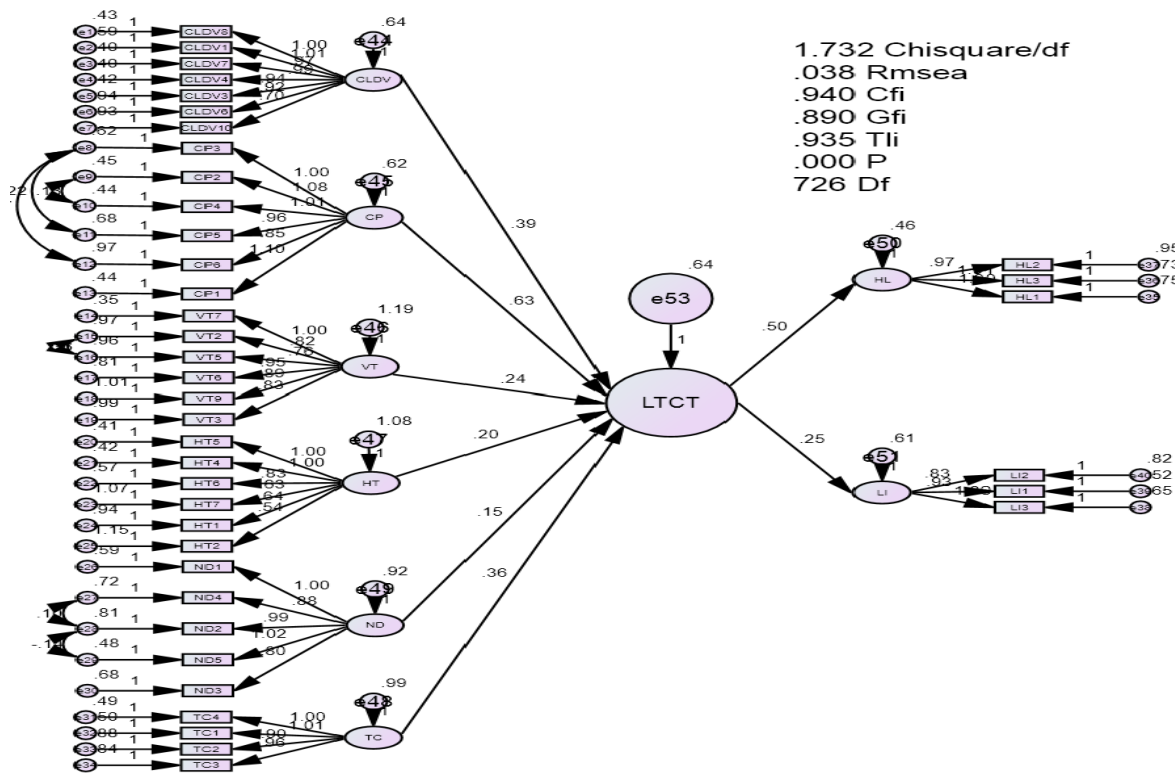
Sự tương quan		r	SE	CR	P-value	
CLDV	↔	CP	0,156	0,036	4,392	***
CLDV	↔	VT	0,166	0,042	3,899	***
CLDV	↔	HT	0,134	0,041	3,225	0,001
CLDV	↔	ND	0,119	0,038	3,110	0,002
CLDV	↔	TC	0,247	0,043	5,720	***
CP	↔	VT	0,057	0,045	1,268	0,004
CP	↔	HT	0,141	0,045	3,121	0,002

Sự tương quan			r	SE	CR	P-value
CP	↔	ND	0,103	0,041	2,491	***
CP	↔	TC	0,116	0,045	2,590	***
VT	↔	HT	0,024	0,054	0,454	***
VT	↔	ND	0,146	0,050	2,905	0,004
VT	↔	TC	0,149	0,054	2,761	***
HT	↔	ND	0,031	0,049	0,643	***
HT	↔	TC	0,098	0,053	1,864	***
ND	↔	TC	0,156	0,036	4,392	***

Nguồn: Tác giả thống kê

4.6 Kiểm định bằng SEM

Kết quả phân tích cấu trúc tuyến tính (SEM) cho thấy Chi - bình phương = 1257,210 với giá trị P = 0,000, df = 726, Chi-square/df = 1,732; CFI = 0,940; TLI = 0,955; RMSEA = 0,038 nên tương thích với dữ liệu thu thập từ thị trường. kết quả ước lượng cũng cho thấy các mối quan hệ có ý nghĩa thống kê vì P < 0,05 được thể hiện ở bảng 7



Hình 3: Kết quả SEM của mô hình lý thuyết chuẩn hóa lợi thế cạnh tranh cảng container.

Bảng 7: kết quả ước lượng thang đo lợi thế cạnh tranh cảng container.

Mối quan hệ			Chưa chuẩn hóa				Chuẩn hóa (ML)
			ML	S. E	C.R	P	
CLDV	←	LTCT	0,500	0,071	3,111	***	0,387
CP	←	LTCT	0,418	0,075	5,579	***	0,628
VT	←	LTCT	0,383	0,087	4,394	***	0,242
HT	←	LTCT	0,307	0,080	3,828	***	0,205
ND	←	LTCT	0,293	0,075	3,884	***	0,151
TC	←	LTCT	0,529	0,093	5,693	***	0,360
LTCT	←	HL	0,501	0,043	3,111	***	0,450
LTCT	←	LI	0,261	0,055	4,757	***	0,249

Nguồn: Tác giả thống kê

4.7 Kiểm định ước lượng mô hình bằng Bootstrap

Kiểm định tính bền vững của mô hình bằng phương pháp Bootstrap với số lượng mẫu lặp lại N = 1000. Kết quả ước lượng từ 1000 mẫu được tính trung bình kèm theo độ chệch được trình bày trong bảng 8. Theo kết quả nhận thấy rằng độ chệch xuất hiện nhưng không nhiều và lớn vì vậy có thể kết luận là các ước lượng trong mô hình có thể tin cậy được.

Bảng 8. Kết quả ước lượng bằng Bootstrap với N = 1000.

Các quan hệ			Ước Lượng Bootstrap					
Biến bị tác động		Biến tác động	SE	SE-SE	Mean	Bias	SE-Bias	CR
CLDV	←	LTCT	0,043	0,001	0,500	0,000	0,000	0,00
CP	←	LTCT	0,083	0,004	0,419	0,002	0,006	0,33
VT	←	LTCT	0,101	0,005	0,385	0,002	0,007	0,28
HT	←	LTCT	0,103	0,005	0,314	0,007	0,007	1,00
ND	←	LTCT	0,087	0,004	0,304	0,011	0,006	1,83
TC	←	LTCT	0,099	0,005	0,527	0,003	0,007	0,42
LTCT	←	HL	0,070	0,002	0,500	0,000	0,002	0,00
LTCT	←	LI	0,066	0,003	0,264	0,003	0,005	0,60

Nguồn: tác giả phân tích

4.8 Kiểm định giả thuyết nghiên cứu

Nghiên cứu có 8 giả thuyết, với kết quả kiểm định bằng công cụ SEM như sau:

Giả thuyết H1 với phát biểu “Vị trí cảng tác động tích cực đến lợi thế cạnh tranh cảng container”. Giả thuyết này có nghĩa là nếu một cảng container có vị trí cảng tốt, thích hợp và thuận lợi thì sẽ làm tăng lợi thế cạnh tranh. Kết quả kiểm định cho thấy với mức sai lệch chuẩn (SE) = 0,087, giá trị $P = 0,000 < 0,05$ nên có ý nghĩa thống kê xét ở độ tin cậy 95% như vậy giả thuyết này được chấp nhận và điều này có nghĩa là vị trí của cảng container có tác động tích cực làm tăng lợi thế cạnh tranh cảng container. Với mức ước lượng đạt 0,242 có thể nói rằng vị trí cảng là một yếu tố quan trọng tác động đến hiệu quả khai thác cảng container.

Giả thuyết H2 với phát biểu “Cơ sở vật chất hạ tầng cảng có tác động tích cực đến lợi thế cạnh tranh cảng container”. Giả thuyết này có nghĩa là nếu một cảng container có cơ sở vật chất hạ tầng đầy đủ, thích hợp và hiện đại thì sẽ làm tăng lợi thế cạnh tranh cảng container. Kết quả kiểm định cho thấy với mức sai lệch chuẩn (SE) = 0,080, giá trị $P = 0,000 < 0,05$ nên có ý nghĩa thống kê xét ở độ tin cậy 95% như vậy giả thuyết này được chấp nhận và điều này có nghĩa là cơ sở vật chất hạ tầng của cảng container có tác động tích cực làm tăng lợi thế cạnh tranh cảng container. Với mức ước lượng đạt 0,205 có thể nói rằng cảng container muốn nâng cao lợi thế cạnh tranh thì nhất thiết phải đầu tư phát triển hệ thống cơ sở vật chất hạ tầng.

Giả thuyết H3 với phát biểu “Chất lượng dịch vụ logistics của cảng container có tác động tích cực đến hiệu lợi thế cạnh tranh cảng container”. Giả thuyết này có nghĩa là nếu một cảng container có chất lượng dịch vụ tốt sẽ làm tăng lợi thế cạnh tranh cho cảng. Kết quả kiểm định cho thấy với mức sai lệch chuẩn (SE) = 0,071, giá trị $P = 0,000 < 0,05$ nên có ý nghĩa thống kê xét ở độ tin cậy 95% như vậy giả thuyết này được chấp nhận và điều này có nghĩa là chất lượng dịch vụ logistics có tác động tích cực làm nâng cao lợi thế cạnh tranh cảng container. Với mức ước lượng đạt 0,387 có thể nói rằng cảng container muốn nâng cao lợi thế cạnh tranh thì nhất thiết phải nâng cao chất lượng dịch vụ logistics cảng.

Giả thuyết H4 với phát biểu “Chi phí logistics có tác động tích cực đến lợi thế cạnh tranh cảng container”. Giả thuyết này có nghĩa là nếu một cảng container có chi phí tốt thì sẽ làm tăng lợi thế cạnh tranh của cảng. Kết quả kiểm định cho thấy với mức sai lệch chuẩn (SE) = 0,075, giá trị $P = 0,000 < 0,05$ nên có ý nghĩa thống kê xét ở độ tin cậy 95% như vậy giả thuyết này được chấp nhận và điều này có nghĩa là chi phí logistics có tác động tích cực làm nâng cao lợi thế cạnh tranh cảng container. Với mức ước lượng đạt 0,628 là cao nhất nên có thể nói rằng cảng container muốn nâng cao lợi thế cạnh tranh thì phải đặt cạnh tranh về chi phí logistics lên hàng đầu.

Giả thuyết H5 với phát biểu “Năng lực kết nối nội địa cảng container có tác động tích cực đến lợi thế cạnh tranh cảng container”. Giả thuyết này có nghĩa là nếu một cảng container có khả năng kết nối nội địa cao thì sẽ nâng cao lợi thế cạnh tranh cho cảng. Kết quả kiểm định cho thấy với mức sai lệch chuẩn (SE) = 0,075, giá trị $P = 0,000 < 0,05$ nên có ý nghĩa thống kê xét ở độ tin cậy 95% như vậy giả thuyết này được chấp nhận và điều này có nghĩa là năng lực kết nối nội địa của cảng container có tác động tích cực làm nâng cao lợi thế cạnh tranh cho cảng container. Với mức ước lượng đạt 0,151 có thể nói rằng cảng container muốn nâng cao lợi thế cạnh tranh thì nhất thiết phải đầu tư, mở rộng nâng cấp năng lực kết nối nội địa.

Giả thuyết H6 với phát biểu “Độ tin cậy của cảng container có tác động tích cực đến lợi thế cạnh tranh cảng container”. Giả thuyết này có nghĩa là nếu một cảng container có độ tin cậy thì sẽ nâng cao lợi thế cạnh tranh. Kết quả kiểm định cho thấy với mức sai lệch chuẩn

(SE) = 0,093, giá trị $P = 0,000 < 0,05$ nên có ý nghĩa thống kê xét ở độ tin cậy 95% như vậy giả thuyết này được chấp nhận và điều này có nghĩa là độ tin cậy có tác động tích cực làm tăng lợi thế cạnh tranh của cảng container. Với mức ước lượng đạt 0,360 có thể nói rằng cảng container muốn nâng cao lợi thế cạnh tranh thì phải tăng độ tin cậy.

Giả thuyết H7 với phát biểu “lợi thế cạnh tranh của cảng container Việt Nam được đo bằng lợi ích của khách hàng cảng”. Giả thuyết này có nghĩa lợi thế cạnh tranh của cảng chính là lợi ích mà khách hàng cảng có được. Kết quả kiểm định cho thấy với mức sai lệch chuẩn (SE) = 0,055, giá trị $P = 0,000 < 0,05$ nên có ý nghĩa thống kê xét ở độ tin cậy 95% như vậy giả thuyết này được chấp nhận. Tuy nhiên thang đo này có hệ số 0,249 thấp hơn thang đo hài lòng 0,450 vì hài lòng là cái tổng thể còn lợi ích là một phần khi khách hàng sử dụng dịch vụ cảng.

Giả thuyết H8 với phát biểu “lợi thế cạnh tranh của cảng container Việt Nam được đo bằng hài lòng của khách hàng cảng”. Giả thuyết này có nghĩa lợi thế cạnh tranh của cảng chính là sự hài lòng khách hàng cảng. Kết quả kiểm định cho thấy với mức sai lệch chuẩn (SE) = 0,043, giá trị $P = 0,000 < 0,05$ nên có ý nghĩa thống kê xét ở độ tin cậy 95% như vậy giả thuyết này được chấp nhận.

5. THẢO LUẬN KẾT QUẢ

5.1 Kết quả xây dựng phát triển thang đo

Nghiên cứu này có thang đo thành phần lợi thế cạnh tranh tiếp cận từ khách hàng được đo bằng khái niệm sự hài lòng khách hàng, lợi ích khách hàng như trên mô hình lý thuyết [2] và nghiên cứu của [12, 21]. Bên cạnh đó nghiên cứu này cũng được phát triển khác biệt thang đo các yếu tố tạo lợi thế cạnh tranh so với các nghiên cứu trước như [5, 6, 15, 21].

Với kết quả này có ý nghĩa nâng cao vai trò quan trọng và dứt khoát trong điều tiết, quản lý của nhà nước đối với hoạt động xây dựng và khai thác cảng, khắc phục tình trạng đầu tư dàn trải, gây lãng phí nguồn lực xã hội, không tập trung được sức mạnh cả nước trong phát triển cảng biển và dịch vụ logistics. Bên cạnh đó kết quả còn đóng góp về quy hoạch chi tiết quyết định 3655/QĐ-BGTVT ngày 27/12/2017 về phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (nhóm 5) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 cũng như quyết định số 995/QĐ-TTg ngày 9/8/2018 về quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển giai đoạn 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050 của Thủ Tướng Chính Phủ thực hiện theo nghị quyết số 36-NQ/TW về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

5.2 Đóng góp về mặt lý thuyết

Kết quả nghiên cứu đã góp phần điều chỉnh bổ sung thang đo một số khái niệm phù hợp với ngành khai thác cảng container tại Việt Nam. Các thang đo đạt được đều có tính đơn hướng đạt độ tin cậy và có giá trị hội tụ, phân biệt.

Nghiên cứu rất có ý nghĩa khi góp phần xây dựng và phát triển thang đo các khái niệm ảnh hưởng đến lợi thế cạnh tranh của cảng trong bối cảnh nền kinh tế đang chuyển đổi của Việt Nam. Kết quả này còn đóng góp giúp các nhà nghiên cứu về các vấn đề liên quan có khung lý thuyết cơ bản về lợi thế cạnh tranh. Bên cạnh đó kết quả nghiên cứu này cũng có thể làm nền tảng tham chiếu và áp dụng trong lĩnh vực khai thác cảng nói chung.

5.3 Hàm ý cho nhà quản trị

Để nâng cao lợi thế cạnh tranh cho cảng container tại Việt Nam nhằm tạo lợi ích cho khách hàng cảng, lợi ích mà khách hàng nhận được xứng đáng khi bỏ ra thời gian và chi phí cũng như sự hài lòng của khách hàng cảng container của chủ hàng, hãng tàu và các doanh nghiệp giao nhận thì cảng container cần phải:

Thứ nhất, lựa chọn vị trí để đầu tư xây dựng, kinh doanh, khai thác cảng container nhằm nâng cao lợi thế cạnh tranh. Các cảng container ở Việt Nam có vị trí thuận lợi, gần các khu chế xuất, khu công nghiệp hay các trung tâm thương mại, các tuyến đường kết nối mạng lưới vận tải sẽ làm tăng lợi thế cạnh tranh

Thứ hai, đầu tư xây dựng và phát triển hệ thống cơ sở vật chất hạ tầng cảng container, đầu tư các cầu tàu nước sâu, khu bến với trang thiết bị hiện đại để rút ngắn thời gian giải phóng tàu cũng như giao nhận container cho khách hàng.

Thứ ba, không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng của cảng, quan tâm đến quyền lợi, lợi ích của khách hàng, Xây dựng hệ thống thông tin nhanh chóng, kịp thời, bố trí trang thiết bị, cấu trúc bến cảng hợp lý. Bên cạnh đó không ngừng nâng cao hệ thống trao đổi dữ liệu, tăng năng lực cung cấp container cũng như tạo điều kiện thủ tục hải quan thuận lợi.

Thứ tư, không ngừng có chính sách ổn định chi phí logistics và giảm chi phí sử dụng dịch vụ cảng cho khách hàng, chi phí làm hàng ở cảng phải luôn cạnh tranh với các cảng khác, xây dựng các chính sách cảng phí ưu đãi cho từng đối tượng khách hàng.

Thứ năm, không ngừng đầu tư xây dựng, mở rộng đẩy mạnh khả năng kết nối nội địa của cảng ở cả tuyến tiền phương và hậu phương vào hệ thống vận tải của quốc gia như đường sắt, bộ, thủy nội địa, đường hàng không

Cuối cùng, không ngừng xây dựng hình ảnh, hệ thống quản lý, khả năng đáp ứng, chiến lược chính sách nhằm nâng cao độ tin cậy của cảng.

LỜI CẢM ƠN

Nghiên cứu này được tài trợ bởi trường Đại học Tài chính Marketing trong đề tài mã số CS-65-20.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Hiệp Hội Doanh Nghiệp Dịch Vụ Logistics VN, Sách trắng VLA, NXB Văn Hóa Nghệ Thuật, 2018
- [2]. M. Porter, Competitive Advantage, Nguyễn Phúc Hoàng biên dịch, NXB Trẻ - DT BOOKS, 2009.
- [3]. M. Porter, the Competitive Advantage of Nations, Nguyễn Phúc Hoàng biên dịch, NXB Trẻ - DT BOOKS, 2010.
- [4]. Nguyễn Đình Thọ, Nguyễn Thị Mai Trang, Nghiên cứu khoa học Marketing ứng dụng mô hình cấu trúc tuyến tính SEM, NXB Lao Động, 2011.
- [5]. J. H. Luna, J. Mar-Ortiz, M. D. Gracia, D. Morales-Ramirez, An efficiency analysis of cargo-handling operations at container terminals, Maritime Economics & Logistics, 20 (2018) 190-210. <https://doi.org/10.1057/s41278-017-0074-8>
- [6]. Vitor Caldeirinha, J. Augusto Felício, Andreia Dionísio, Effect of the container terminal characteristics on performance, CEFAGE-UE Working Paper No, 2014

- [7]. W. Liu, H. Xu, X. Zhao, Agile service oriented shipping companies in the container terminal, *Transportation*, 24 (2009) 143-153. <https://doi.org/10.3846/1648-4142.2009.24.143-153>
- [8]. R. Robinson, Ports as elements in value-driven chain systems: the new paradigm, *Maritime Policy and Management*, 29 (2002) 241-255
- [9]. J. Tongzon, Systematizing international bench marketing for port, *Maritime policy and management*, 22 (2008) 171-77. <https://doi.org/10.1080/03088839500000048>
- [10]. J. Martinez Moya, M. Feo Valero, port choice in container market: a literature review, *Transport Reviews*, 37 (2017) 300-321. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1231233>
- [11].M. R. Brooks, A. A. Pallis, Assessing port governance models: process and performance components, *Maritime Policy and Management*, 35 (2013) 411-432.
- [12].Thai Van Vinh, Port service quality (PSQ) and customer satisfaction: an exploratory study of container ports in Vietnam, *Maritime Business Review Emerald Publishing Limited*, (2020) 2397-3757.
- [13].T. F. Wang, K. Cullinane, The efficiency of European container terminals and implications for supply chain management, *Maritime Economics and Logistics*, 8 (2006) 82–99.
- [14]. Y. T. Chang, W. K. Talley, Port competitiveness, Efficiency, and Supply Chains: A Literature Review, *Transportation Journal*, 58 (2019) 1-20. <https://doi.org/10.5325/transportationj.58.1.0001>
- [15].V. Carbone, M. De Martino, The Seaport in supply chain management: an empirical analysis, *Maritime Policy and Management*, 32 (2011) 297-313. <https://doi.org/10.1080/0308883032000145618>
- [16].Raimonds Aronietis et al, port Competitiveness Determinants of Selected European Ports in The Containerized Cargo Market, *Association for European Transport and contributors*, 2010.
- [17]. Nguyễn Văn Khoảng, Tổ chức khai thác cảng. NXB ĐH GTVT Tp.HCM, 2015
- [18]. S. Hung, W. Lu, T. Wang, Benchmarking the operating efficiency of Asia container ports, *European Journal of Operational Research*, 203 (2010) 706–713. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2009.09.005>
- [19].S. Onut, U. Tuzkaya, E. Torun, Selecting container port via a fuzzy ANP-based approach: A case study in the Marmara Region, Turkey, *Transport Policy* 18 (2011) 182–193.
- [20].Elvira Haezendonck, Mychal Langenus, Integrated ports clusters and competitive advantage in an extended resource pool for the Antwerp Seaport, *Maritime Policy & Management*, 46 (2019) 74-91.
- [21].Ahmed Shaheen, Hany Mahmoud, The competitive advantage of seaports and applied to the east port said, *international Journal of Research in Applied, Natural and Social Sciences*, 2 (2018) 111-120.
- [22].Hair JF et al., *Multivariate data analysis*, 6th. Upper Saddle River NJ: Prentice –Hall, 2006.