

Các yếu tố ảnh hưởng đến lợi thế cạnh tranh của các cảng cạn khu vực Thành phố Hồ Chí Minh

Nguyễn Thanh Hùng*



Use your smartphone to scan this QR code and download this article

TÓM TẮT

Vận tải container đã nâng cao vai trò của các cảng cạn trong việc điều phối vận chuyển hiệu quả. Hoạt động của các cảng cạn cần được cải thiện để bắt kịp sự phát triển của những mall hàng hải, đáp ứng tốt nhu cầu của các bên trong chuỗi vận tải và duy trì lợi thế cạnh tranh bền vững cho các cảng biển. Mục tiêu của nghiên cứu này nhằm nâng cao vị thế của các cảng cạn ở thành phố Hồ Chí Minh thông qua việc xác định các yếu tố nâng cao lợi thế cạnh tranh theo đường tích hợp chuỗi cung ứng vận tải nhằm nâng cao năng lực, độ tin cậy không chỉ cho các cảng cạn mà cho cả chuỗi cung ứng vận tải mà nó thuộc về. Bài báo sử dụng phương pháp định lượng với việc xây dựng mô hình kiểm định bốn biến độc lập. Mẫu khảo sát được thu thập từ 213 doanh nghiệp có sử dụng các cảng cạn khu vực thành phố Hồ Chí Minh. Dữ liệu được xử lý bằng phần mềm SPSS 20 và AMOS 24. Thông qua nghiên cứu, kết luận rằng có bốn nhân tố, gồm: năng lực kết nối hạ tầng vận tải, năng lực vận hành hàng hoá container, năng lực hợp tác với các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải và năng lực cải tiến các yếu tố khác ảnh hưởng đến lợi thế cạnh tranh của các cảng cạn. Trên cơ sở đó, bài báo đề xuất một số hàm ý quản trị đối với các cảng cạn khu vực thành phố Hồ Chí Minh.

Từ khoá: cảng cạn, lợi thế cạnh tranh, thành phố Hồ Chí Minh

GIỚI THIỆU

Sự phát triển của vận tải container đã đặt ra yêu cầu tích hợp các cảng cạn vào trong hệ thống cảng biển nhằm nâng cao sức cạnh tranh toàn hệ thống. Sự lớn mạnh của vận chuyển liên phương thức buộc các cảng cạn chuyển đổi mô hình logistics là trung tâm sang mô hình người tiêu dùng lấy logistics làm trung tâm¹. Các cảng biển chuyển đổi từ thế hệ thứ tư sang thế hệ thứ năm buộc các cảng cạn hỗ trợ các cảng biển, do đó các cảng cạn trở thành yếu tố quan trọng của hệ thống cảng biển và các mạng lưới logistics. Các cảng cạn có vai trò quyết định giúp các cảng biển ứng phó với sự thay đổi, những biến động của thương mại toàn cầu cũng như sự xu hướng vùng hóa cảng. Sự lệ thuộc vào các cảng cạn của các cảng biển nhằm duy trì lợi thế cạnh tranh buộc các cảng cạn phải đạt năng suất và hiệu quả tốt nhất trong quá trình vận hành cũng như đáp ứng chất lượng dịch vụ ở mức tối đa. Do đó, cần thiết phải xác định các yếu tố gia tăng hiệu năng của cảng cạn, cảng cạn có lợi thế cạnh tranh thì mới làm gia tăng lợi thế cạnh tranh cho các cảng biển và chuỗi vận tải mà nó thuộc về. Bài báo này sẽ xác định và phân tích các nhân tố chính giúp gia tăng lợi thế cạnh tranh của cảng cạn khu vực thành phố Hồ Chí Minh theo hướng tích hợp chuỗi cung ứng vận tải. Đặc biệt là cải thiện hoạt động của các cảng cạn trong hệ thống cảng container khu vực Đông Nam Bộ cũng

như nâng cao hiệu quả điều phối vận chuyển từ cảng biển đến cảng cạn và ngược lại. Phần lớn các nghiên cứu về cảng cạn là theo hướng cảng biển quyết định sự phát triển của cảng cạn. Đây là xu hướng phát triển cảng cạn tại các quốc gia đã phát triển. Trong bài báo này, tác giả thực hiện nghiên cứu theo hướng hiệu quả và sự phát triển của cảng cạn xuất phát từ chính bản thân các cảng cạn đặt trong mối tương quan lợi ích với các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải. Hướng này là phù hợp vì ở các quốc gia đang phát triển như Việt Nam, các cảng cạn được hình thành gần nơi sản xuất để mang lại giá trị tăng thêm cho các chủ hàng và các công ty cung ứng dịch vụ logistics, đồng thời đây cũng là hướng mới vì chưa có nghiên cứu tương tự.

CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ MÔ HÌNH NGHIÊN CỨU

Tổng quan vai trò và lợi thế cạnh tranh của cảng cạn trong chuỗi cung ứng vận tải

Có rất nhiều cách gọi để chỉ thuật ngữ ICD (Inland Clearance Depot), như bến nội địa², cảng cạn³, cảng nội địa hay bến thông quan nội địa⁴. Thuật ngữ cảng cạn được định nghĩa là một địa điểm liên phương thức vận tải kết nối trực tiếp các cảng biển với các phương tiện vận tải có năng lực chuyên chở cao, nơi mà các chủ hàng có thể thực hiện việc giao nhận container như là ở cảng biển⁵.

Trường đại học Tài chính – Marketing

Liên hệ

Nguyễn Thanh Hùng, Trường đại học Tài chính – Marketing

Email: nguyenthung@ufm.edu.vn

Lịch sử

- Ngày nhận: 14-9-2022
- Ngày chấp nhận: 22-02-2023
- Ngày đăng: 31-3-2023

DOI:

<https://doi.org/10.32502/stdj.v7i1.1128>



Bản quyền

© ĐHQG Tp.HCM. Đây là bài báo công bố mở được phát hành theo các điều khoản của the Creative Commons Attribution 4.0 International license.



Trích dẫn bài báo này: Hùng N.T. Các yếu tố ảnh hưởng đến lợi thế cạnh tranh của các cảng cạn khu vực Thành phố Hồ Chí Minh. *Sci. Tech. Dev. J. - Eco. Law Manag.*; 7(1):4008-4020.

Cảng cạn thường được hiểu là bến nội địa có kết nối với các cảng biển cửa ngõ do năng lực làm hàng cao và có các dịch vụ vận chuyển định kỳ và thường xuyên. Trong chuỗi cung ứng vận tải, cảng cạn hoạt động như là cảng biển mở rộng hoặc như điểm trung chuyển nội địa nhằm thúc đẩy dòng hàng hóa lưu thông giữa cảng biển và nội địa. Ở các nước phát triển, chính quyền cảng và các nhà điều hành cảng biển sẽ phát triển các cảng cạn nhằm giải quyết các hạn chế về năng lực, nguồn lực hoặc cải thiện khả năng thâm nhập nội địa đối cho các container nhập khẩu. Trong khi đó tại các nước đang phát triển, cảng cạn hướng vào nội địa, được hình thành để thực hiện việc gom và tách hàng container từ các khu chế xuất sau đó giao hàng tại các cảng biển cửa ngõ. Do đó, sự phát triển của các cảng cạn giúp nâng cao giá trị gia tăng cho hoạt động logistics nội địa⁶.

Cảng cạn định hướng cảng biển là phát triển theo cảng biển, hoạt động dưới sự vận hành và quản lý của chính quyền cảng biển. Đây là trường hợp phổ biến ở các quốc gia mà các cảng biển đã phát triển tới giai đoạn vùng hóa cảng⁷, giai đoạn mà cảng biển hợp tác chặt chẽ với các điểm logistics nội địa. Đối với các cảng cạn định hướng nội địa, chúng được các bên phát triển như chính quyền hoặc các công ty vận tải nội địa phương và chủ yếu phục vụ logistics nội địa. Hầu hết các cảng cạn tại các nước đang phát triển đều được định hướng nội địa khi chúng được hình thành nhằm phục vụ cho các khu chế xuất. Theo đó, vị trí của các cảng cạn thường do các nhà khai thác nội địa chỉ định, phần lớn không có liên hệ đến phương thức vận tải và tích hợp với các cảng biển, thể hiện qua năng lực chuyên chở, thông tin và linh hoạt trong vận chuyển đa phương thức.

Trong bài báo này, lý thuyết lợi thế cạnh tranh được bắt nguồn từ quan điểm của Porter⁸. Lợi thế cạnh tranh của doanh nghiệp chỉ được tạo ra khi giá trị cảm nhận của khách hàng vượt trội so với các đối thủ. Vì thế, các yếu tố tạo lợi thế cạnh tranh cho doanh nghiệp phải là các yếu tố tạo ra giá trị (hay chất lượng) của dịch vụ; giá trị cảm xúc; giá trị tính theo giá cả và giá trị hình ảnh, mà tổng hợp các giá trị này phải vượt trội so với các đối thủ. Cảng cạn cần và nên là một bộ phận của chuỗi cung ứng vận tải. Cảng cạn và các bên khác thuộc chuỗi vận tải cùng tích hợp để tạo ra giá trị và lợi ích cho khách hàng. Cảng cạn cạnh tranh dựa vào việc tích hợp chuỗi cung ứng vận tải và cùng với chuỗi vận tải cung cấp giá trị nhận thức lớn hơn, các lợi ích cạnh tranh hơn, vượt trội hơn cho khách hàng.

Dooms & Macharis⁹ giới thiệu khung phân tích lập kế hoạch phát triển dài hạn cảng cạn từ góc nhìn của các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải, với nội dung cụ

thể là phân tích môi trường kinh tế xã hội của cảng cạn và kỳ vọng của các bên về cảng cạn. Nghiên cứu của Roso & cộng sự⁵ mở rộng khái niệm cảng cạn và cho rằng kết nối đường bộ giúp cảng cạn giảm thiểu tác nghẽn cho cảng biển, ô nhiễm môi trường và cải thiện chất lượng dịch vụ logistics cho các bên sử dụng cảng cạn. Nunez & cộng sự¹⁰ tổng hợp các yếu tố tác động đến việc lựa chọn vị trí xây dựng cảng cạn đồng thời xác định trọng số của từng yếu tố bằng phương pháp Delphi. Lam & Notteboom¹¹ giới thiệu khung phân tích các yếu tố tác động đến việc lựa chọn vị trí xây dựng cảng cạn tại các nước đang phát triển từ quan điểm của ba nhóm: nhóm những người sử dụng cảng cạn, nhóm những người cung cấp dịch vụ cảng cạn và nhóm những người dân địa phương. Theo đó, hai tác giả này hoạch định việc mở cảng cạn mới cho tỉnh Vĩnh Phúc dựa trên việc đối sánh dữ liệu với hai cảng cạn đã tồn tại tại tỉnh Lào Cai và Phú Thọ. Nguyễn Cảnh Lâm & Quách Thị Hà¹² đánh giá vai trò và hiệu quả khai thác hệ thống cảng cạn Việt Nam theo phương pháp phân tích bao dữ liệu, tuy nhiên, vấn đề và các yếu tố tiếp cận lại nghiên cứu của Lam & Notteboom¹¹. Do vậy, chưa có nghiên cứu nào phân tích lợi thế cạnh tranh của cảng cạn, đặc biệt tại khu vực thành phố Hồ Chí Minh.

Xây dựng mô hình các yếu tố tác động đến lợi thế cạnh tranh của cảng cạn

Các giả thuyết nghiên cứu

Giảm chi phí vận chuyển, tiết kiệm thời gian vận tải là lý do chính mà các bên chọn sử dụng dịch vụ liên phương thức của cảng cạn. Năng lực tiếp cận phương thức vận tải nhằm xem xét mức độ dễ dàng kết nối vận tải từ cảng cạn vào nội địa. Đối với vận tải đường bộ, Nunez & cộng sự¹⁰ cho rằng đó là quãng đường từ cảng cạn đến lối dẫn lên đường cao tốc và là mật độ phương tiện lưu thông mỗi ngày. Tích hợp đường sắt và à lan để cập đến quãng đường từ cảng cạn đến nhà ga gần nhất, năng lực chuyên chở hàng ngày, tần suất và độ tin cậy khi kết nối. Theo đó, tác giả đề xuất giả thuyết *Năng lực kết nối hạ tầng vận tải có tác động tích cực đến giá trị vượt trội của người sử dụng cảng cạn (lợi thế cạnh tranh của cảng cạn)*.

Cảng cạn cung cấp một chuỗi các dịch vụ bao gồm nhận hàng, gửi hàng, đóng gói, gom tách hàng lẻ xuất khẩu, lưu kho, sửa chữa container, vận chuyển đến điểm cuối, dịch vụ khai hải quan, dịch vụ cung cấp trang thiết bị làm hàng, kết nối các bên thuộc phần dưới của chuỗi cung ứng³. Vị trí của cảng cạn với khu chế xuất là một trong những tiêu chí hàng đầu mà chủ hàng cân nhắc lựa chọn và bình chọn cảng cạn. Các cảng cạn nằm gần các trung tâm logistics hay các cơ

sở cung ứng dịch vụ logistics sẽ đảm bảo thành công hơn. Chủ hàng tại các nước đang phát triển ưa chuộng cảng cạn hơn cảng biển vì có sự nối kết tốt hơn cũng như kiểm soát dòng hàng hóa hiệu quả hơn, lý do là sự sẵn có của các dịch vụ tại mỗi điểm. Từ đó, tác giả đề xuất giả thuyết *năng lực vận hành hàng hóa container có tác động tích cực đến lợi thế cạnh tranh của cảng cạn*.

Việc gia tăng sự tích hợp giữa cảng biển và miền hậu phương của nó, vùng hóa cảng biển cũng như mở rộng phạm vi các cảng cửa ngõ^{13,14} làm nổi bật mối quan hệ giữa cảng cạn và cảng biển. Ngày nay, ý kiến của các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải có tính quyết định¹⁵. Do đó, chỉ có một cách duy nhất tạo giá trị cho các bên là quan tâm đến họ¹⁶. Các bên liên quan của một cảng cạn bao gồm cảng biển, người gửi hàng, công ty giao nhận, nhà đầu tư, người điều hành bến. Mỗi bên có lợi ích riêng, nhu cầu riêng, do vậy cảng cạn cần phải đáp ứng nhu cầu đa dạng của tất cả các bên. Theo Dooms & Machairs⁹, các bên liên quan đến cảng cạn có ba nhóm đánh giá chính xác hoạt động của cảng cạn gồm: cộng đồng cư dân, những người cung cấp dịch vụ cảng và những người sử dụng cảng, trong đó nhóm quan trọng nhất là những người sử dụng cảng. Nhóm người sử dụng cảng bao gồm: người gửi hàng, công ty cung ứng dịch vụ logistics, các công ty vận tải và giao nhận. Ảnh hưởng của cảng cạn được thể hiện ở năng lực logistics trong việc lưu chuyển hàng hóa từ nội địa ra các cảng cửa ngõ. Từ đó, tác giả đề xuất giả thuyết *Năng lực hợp tác với các bên thuộc chuỗi vận tải có tác động tích cực đến lợi thế cạnh tranh của cảng cạn*.

Bên cạnh mang lại lợi ích cho mạng lưới vận tải, hỗ trợ cảng biển và đa dạng vận tải nội địa trong chuỗi, một nội dung cần xem xét là mối quan hệ giữa sự tồn tại và phát triển của cảng cạn với vấn đề ô nhiễm môi trường và ô nhiễm. Có hai nguồn ô nhiễm chính: ô nhiễm từ các phương tiện vận tải ra vào cảng cạn và ô nhiễm từ các hoạt động của chính cảng cạn. Tại các quốc gia đang phát triển, vấn đề ô nhiễm và tất nghẽn giao thông thường được chấp nhận để đánh đổi với tăng trưởng kinh tế và việc làm, tuy nhiên, về dài hạn, vấn đề này tác động đến lợi thế cạnh tranh của cảng cạn^{10,17}. Roso & cộng sự⁵ cho rằng cảng cạn kết nối đường bộ là hình thức đem lại hiệu quả kinh tế nhất, ít gây ô nhiễm môi trường nhất, giảm tất nghẽn cho hệ thống vận tải nhiều nhất đồng thời cải thiện chất lượng dịch vụ logistics cho các khách hàng của cảng cạn. Theo đó, tác giả đề xuất giả thuyết *Năng lực cải thiện các yếu tố khác có tác động tích cực đến lợi thế cạnh tranh của cảng cạn*.

Dựa trên lý thuyết lợi thế cạnh tranh⁸ và lý thuyết tích hợp chuỗi cung ứng cảng¹³, kế thừa quan điểm

của các nghiên cứu nêu trên, tác giả đề xuất mô hình nghiên cứu, đồng thời từ kết quả phỏng vấn sâu các bên liên quan, tác giả bổ sung các quan sát mới cho từng yếu tố trong mô hình nghiên cứu. Mô hình nghiên cứu thể hiện ở Hình 1.

Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu áp dụng phương pháp định lượng để xác định các yếu tố ảnh hưởng đến lợi thế cạnh tranh của cảng cạn. Trước hết, nghiên cứu sử dụng hệ số Cronbach alpha để xác định mức độ tin cậy của các thang đo, xác định tính hội tụ và phân biệt thông qua phân tích EFA và đánh giá độ phù hợp của mô hình thông qua phân tích CFA. Sau cùng, áp dụng mô hình cấu trúc tuyến tính SEM phân tích mối quan hệ đa chiều giữa các biến trong mô hình nghiên cứu đề xuất. Do áp dụng phương pháp phân tích EFA, kích thước mẫu tối thiểu là 50, và tỉ lệ quan sát với biến đo lường là 5/1¹⁸. Nghiên cứu gồm 29 biến đo lường, theo Nguyễn Minh Thọ¹⁹ kích thước mẫu tối thiểu là 145. Đồng thời, khi phân tích SEM, cỡ mẫu phù hợp sẽ được xác định dựa trên các nhóm nhân tố. Cỡ mẫu tối thiểu là 150 nếu ở nhóm nhân tố từ 7 nhóm trở xuống, mỗi nhóm tối thiểu 3 biến quan sát, lượng biến thiên của các biến quan sát từ 0.5 trở lên. Nghiên cứu dùng phương pháp chọn mẫu thuận tiện. Mẫu nghiên cứu gồm các bên thuộc chuỗi vận tải, bao gồm các nhóm doanh nghiệp: vận tải biển, vận tải nội địa, dịch vụ logistics, công ty xuất nhập khẩu và dịch vụ cảng biển. Bảng khảo sát được gửi đến các bên sử dụng cảng cạn bằng email, fax và gọi trực tiếp. Tổng số bản phát ra là 250, thu về là 229 với số lượng hợp lệ là 213 tương ứng tỷ lệ 85,2% được sử dụng làm dữ liệu nghiên cứu. Đặc điểm mẫu nghiên cứu thể hiện ở Bảng 1.

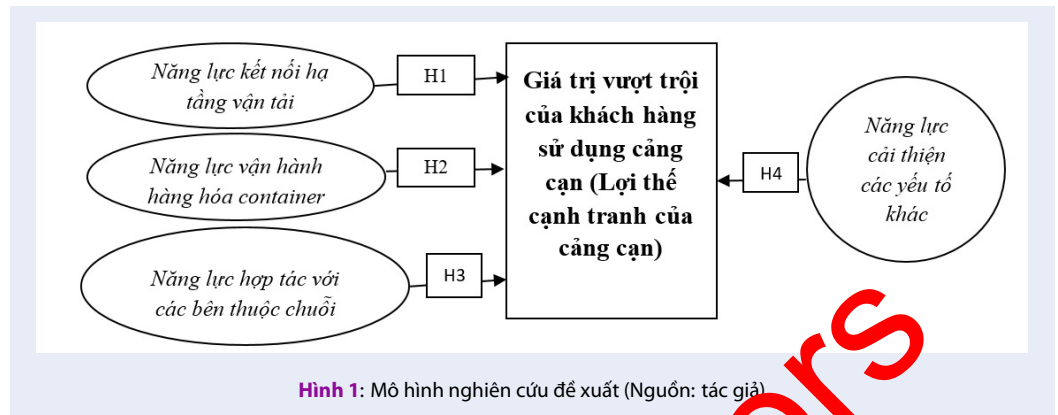
KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ THẢO LUẬN

Hệ số tin cậy

Kết quả kiểm định cho thấy các thang đo đều đạt độ tin cậy, nội dung chi tiết ở Bảng 2.

Phân tích EFA

Phân tích nhân tố khám phá được đánh giá qua hệ số KMO, hệ số truyền tải, hệ số tải phân biệt, eigenvalue và tổng phương sai trích. Kết quả cho thấy Eigenvalue nhỏ nhất là 1,319 (>1,0) và có 05 nhân tố được rút trích. Hệ số KMO = 0,548 (> 0,5) nên các biến đều đạt yêu cầu. Tổng phương sai trích đạt 62,013, nghĩa là 05 nhân tố được rút trích giải thích được 62,013% biến thiên của dữ liệu và đạt yêu cầu. Đảm bảo tính hội tụ do hệ số tải các nhân tố đều lớn hơn 0,5 và tính phân biệt do trị tuyệt đối của hiệu số hệ số tải lớn nhất



Bảng 1: Đặc điểm mẫu nghiên cứu

Đặc điểm	Tần số	Tỷ lệ (%)
Lĩnh vực hoạt động	41	19,45
Vận tải biển	38	17,83
Vận tải nội địa	66	30,81
Dịch vụ logistics	48	22,70
Xuất nhập khẩu	20	9,19
Dịch vụ cảng biển		
Loại hình doanh nghiệp	44	20,54
Công ty 100% vốn nước ngoài	84	39,45
Công ty TNHH và doanh nghiệp chi phí tư nhân	39	18,37
Công ty liên doanh	46	21,62
Công ty cổ phần		
Quy mô doanh nghiệp	43	20,0
< 10 nhân viên	46	21,62
11 - 20 nhân viên	60	28,1
21 - 30 nhân viên	41	19,45
31 - 50 nhân viên	23	10,81
> 50 nhân viên		
Tổng	213	100,0

Nguồn: tác giả

Bảng 2: Tóm tắt kết quả kiểm định thang đo

Nhân tố	Ký hiệu	Số quan sát	Cronbach's Alpha	Độ tin cậy
Năng lực kết nối hạ tầng vận tải	KN	06	0,919	Đạt yêu cầu
Năng lực vận hành hàng hóa container	VH	06	0,897	
Năng lực hợp tác với các bên thuộc chuỗi vận tải	HT	06	0,889	
Năng lực cải thiện các yếu tố khác	CT	05	0,914	
Giá trị vượt trội của khách hàng sử dụng cảng cạn	GT	06	0,876	

Nguồn: tác giả

Bảng 3: Kết quả ma trận nhân tố

	Nhân tố				
	1	2	3	4	5
KN5	0,875				
KN2	0,839				
KN4	0,812				
KN6	0,794				
KN1	0,792				
KN3	0,750				
VH1		0,868			
VH4		0,833			
VH6		0,815			
VH2		0,783			
VH3		0,708			
VH5		0,661			
HT6			0,920		
HT1			0,777		
HT3			0,777		
HT2			0,758		
HT5			0,717		
HT4			0,599		
CT5				0,869	
CT4				0,843	
CT1				0,831	
CT3				0,826	
CT2				0,735	
GT1					0,804
GT4					0,796
GT2					0,721
GT6					0,683
GT5					0,671
GT3					0,618

Nguồn: tác giả

và các hệ số tải cùng biến $> 0,3$. Nội dung được chi tiết ở Bảng 3.

Như vậy việc áp dụng kỹ thuật phân tích nhân tố khám phá trong trường hợp này là hoàn toàn phù hợp với bộ dữ liệu.

Phân tích CFA

Đánh giá độ phù hợp của mô hình

Kết quả CMIN/df là 1,143 là rất tốt (>1); CFI = 0,985 và TLI = 0,984 đều rất tốt ($>0,95$). RMSEA = 0,026 rất tốt ($< 0,06$). Do đó, mô hình tương thích với dữ liệu, nội dung được minh họa ở Hình 2.

Đánh giá độ tin cậy của thang đo

Độ tin cậy thang đo được đánh giá thông qua 3 chỉ số: Độ tin cậy tổng hợp, phương sai rút trích trung bình và hệ số Cronbach's Alpha. Thang đo được đánh giá là đáng tin cậy vì độ tin cậy tổng hợp có giá trị $> 0,5$ và AVE có ý nghĩa do giá trị $> 0,5$ (Hair & cộng sự, 2010). Nội dung được thể hiện ở Bảng 4.

Đánh giá giá trị hội tụ của thang đo

Kết quả cho thấy, tất cả các hệ số đã chuẩn hóa và chưa chuẩn hóa đều $> 0,5$; đồng thời các giá trị AVE $> 0,5$ nên các nhân tố đạt giá trị hội tụ. Nội dung chi tiết tại Bảng 5.

Đánh giá giá trị phân biệt

Giá trị phân biệt thoả mãn mối tương quan khác 1 và $p < 0,05$ (Bảng 6) và căn bậc hai của AVE lớn hơn tất cả giá trị tuyệt đối của hệ số tương quan giữa một nhân tố với các nhân tố còn lại (Bảng 7).

Phân tích mô hình cấu trúc tuyến tính

Đánh giá độ phù hợp của mô hình

Kết quả CMIN/df = 1,143 (>1) là rất tốt. CFI = 0,985 và TLI = 0,984 đều rất tốt do $> 0,95$. RMSEA = 0,026 rất tốt (do $< 0,06$). Do đó, mô hình tương thích với dữ liệu, nội dung được minh họa ở Hình 3.

Đánh giá các mối quan hệ trong mô hình

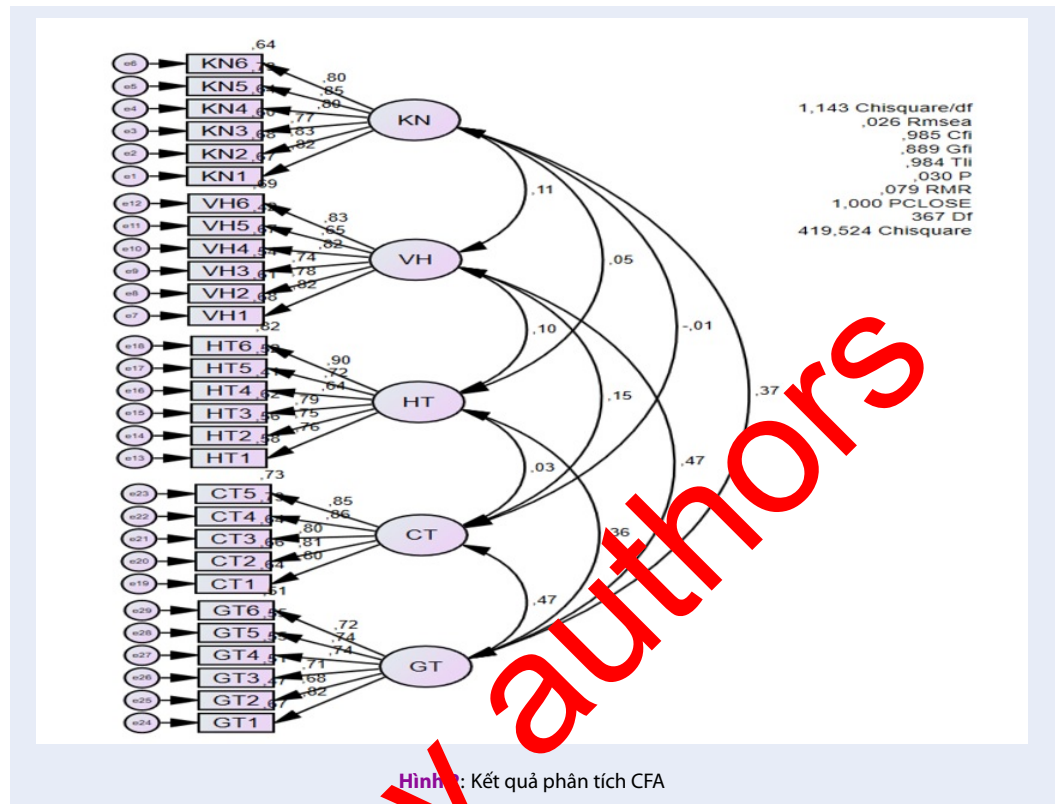
Kết quả định lượng xác định 04 yếu tố đem lại giá trị vượt trội cho khách hàng sử dụng cảng cạn, gồm năng lực kết nối hạ tầng vận tải, năng lực vận hành hàng hoá container, năng lực hợp tác với các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải và năng lực cải tiến các yếu tố khác do tất cả các giả thuyết của mô hình đều được chấp nhận (p -value $< 0,05$). Theo đó Năng lực cải tiến các yếu tố khác của cảng cạn có tác động lớn nhất (0,412), tiếp theo lần lượt là Năng lực vận hành hàng hoá container (0,342), Năng lực kết nối hạ tầng vận tải (0,321) và tác động ít nhất là Năng lực hợp tác với các bên thuộc chuỗi vận tải (0,291). Nội dung thể hiện ở Bảng 8.

Thảo luận

Theo kết quả định lượng, Năng lực cải tiến các yếu tố khác là yếu tố ảnh hưởng lớn nhất đến lợi thế cạnh tranh của cảng cạn (0,412) và có p thoả ý nghĩa thống kê, có nghĩa là H4 được chấp nhận. Tiếp đó, Năng lực vận hành hàng hoá container là yếu tố có trọng số lớn thứ hai ảnh hưởng đến lợi thế cạnh tranh của cảng cạn (0,342) và thoả mức ý nghĩa p , có nghĩa là chấp nhận giả thuyết H2. Năng lực kết nối hạ tầng tác động 32,1% và thoả mức ý nghĩa p đồng nghĩa H1 được chấp nhận, kết quả định lượng yếu tố này tương đồng với kết luận của Lam & Nottelboom¹¹. Năng lực hợp tác với các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải ảnh hưởng ở mức độ 29,1% và thoả p , do đó H3 được chấp nhận, kết quả này tương đồng với Klink²⁰, sự hợp tác giữa các cảng và cảng biển là cần thiết để gia tăng thị phần khi cảng cạn trở thành một bộ phận của chuỗi cung ứng vận tải. Tuy nhiên, yếu tố này có mức ảnh hưởng thấp nhất, điều đó cho thấy hệ thống cảng cạn ở thành phố Hồ Chí Minh và các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải chưa có được sự hợp tác đầy đủ và thực chất. Thực trạng này làm cho vấn đề điều phối các phương tiện vận tải của các cảng cạn khó khăn, trong khi đây là yếu tố mà các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải kỳ vọng từ cảng cạn. Từ đó cho thấy tư duy hợp tác, tư duy chuỗi trong phát triển của các nhà quản lý cảng cạn và các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải còn hạn chế, thay đổi điều này một cách nhanh chóng là không dễ. Như đã trình bày, bài báo nghiên cứu lợi thế cạnh tranh của cảng cạn theo hướng tích hợp chuỗi vận tải nên phát hiện một số yếu tố mới, gồm bốn yếu tố nêu trên, khác với các nghiên cứu trước đó và cập nhật với hiện trạng các cảng cạn phía nam hiện nay. Hiện nay mạng lưới cảng cạn tập trung gần cảng biển khu vực thành phố Hồ Chí Minh (TPHCM) và có xu hướng kết hợp cung cấp dịch vụ logistics đồng thời đóng vai trò lớn trong hệ thống cảng biển (Hình 4).

Hàm ý quản trị

Với việc tác nhân giao thông thường xuyên, liên tục tại các cảng biển khu vực TPHCM, đặc biệt là cảng Cát Lái, các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải tìm thấy giải pháp ở các cảng cạn. Đồng thời, về phía các cảng cạn, các ban quản lý đã xác định được đối tượng khách hàng cũng như định vị được thị trường nên đây là điểm mạnh giúp các cảng cạn gia tăng lợi thế cạnh tranh. Tại khu vực này, cảng biển và cảng cạn vừa hợp tác vừa cạnh tranh, để gia tăng lợi thế cạnh tranh, các cảng cạn cần mở rộng phạm vi dịch vụ miền tiền phương và cả miền hậu phương, đồng thời tiếp thị bản thân nhiều hơn để thu hút các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải đầu tư hơn nữa vào cảng cạn.



Bảng 4: Độ tin cậy của thang đo

Biến tiềm ẩn	Cronbachs Alpha	Độ tin cậy tổng hợp	Phương sai trích trung bình
KN	0,919	0,921	0,660
VH	0,897	0,900	0,601
HT	0,889	0,893	0,586
CT	0,914	0,914	0,680
GT	0,876	0,877	0,543

Nguồn: tác giả

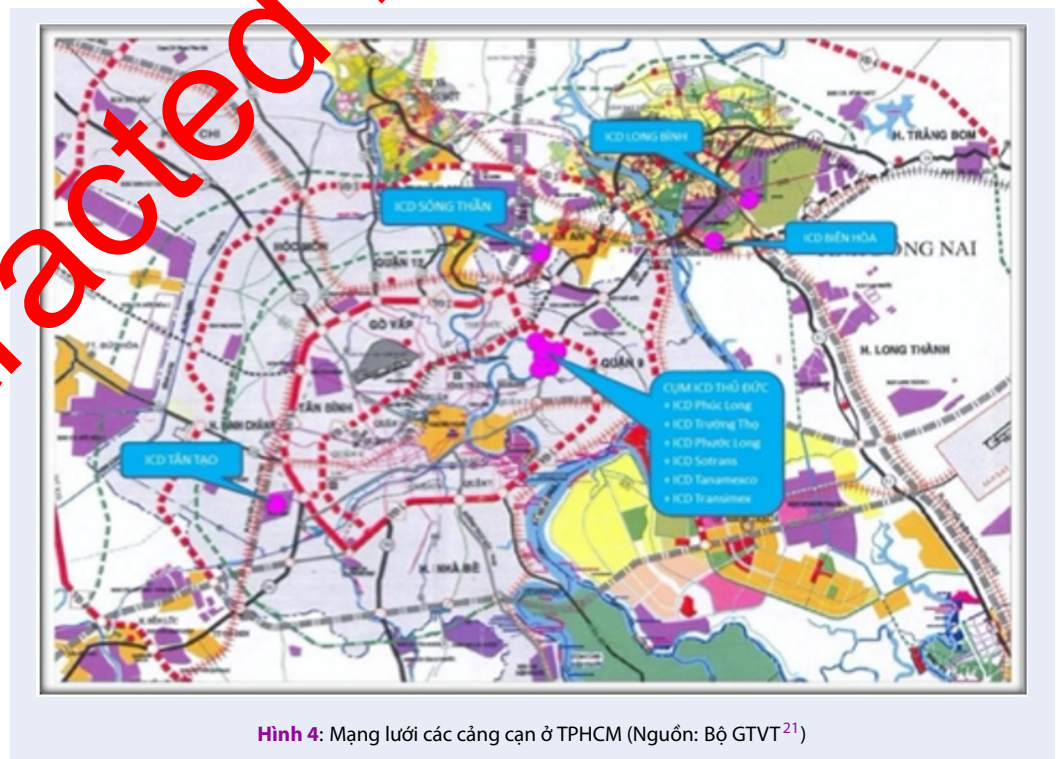
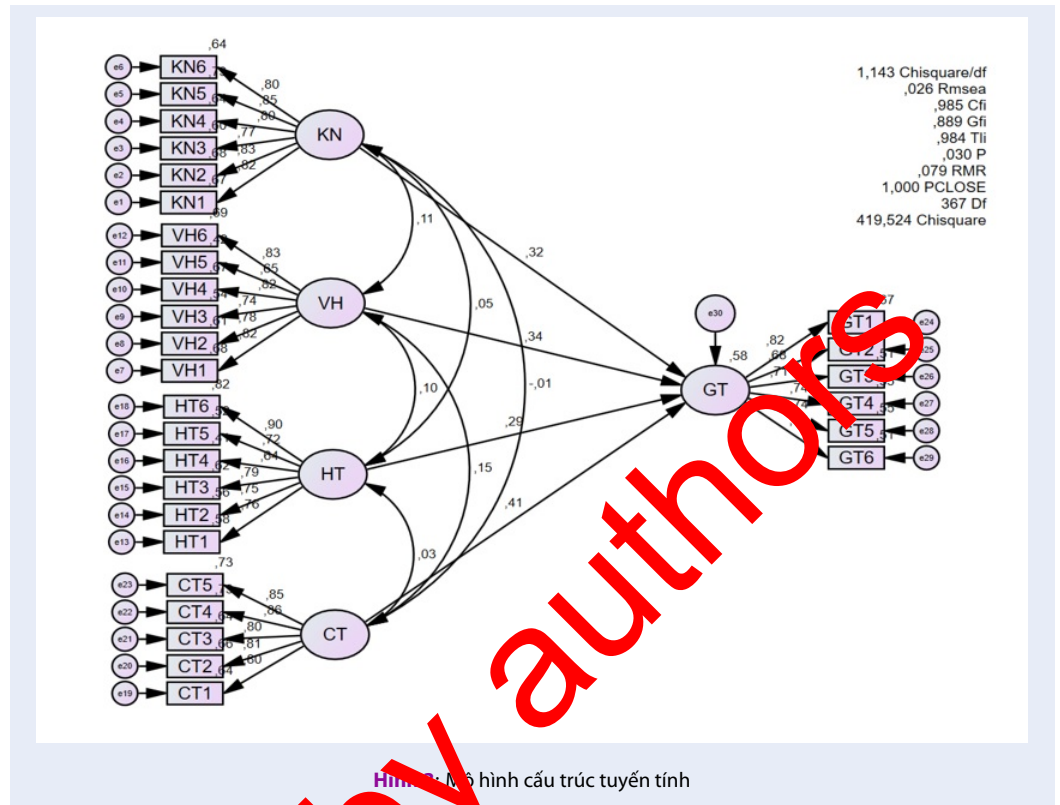
Để nâng cao lợi thế cạnh tranh, quản lý các cảng cạnh cần chú ý năng lực vận hành hàng hóa container. Việc điều phối container tại các cảng cạnh ở khu vực TPHCM hiện mang tính thụ động cũng như chưa khoa học. Bên cạnh nguyên nhân trình độ quản lý thấp dẫn đến việc việc bố trí, sắp xếp hàng hóa trong kho và bãi chưa tốt, chưa khoa học làm cho các tác nghiệp hàng hóa vẫn chưa phát huy được hiệu quả trong việc hỗ trợ các dòng hàng hóa xuất nhập khẩu lưu thông qua cảng cạnh, nguyên nhân chính là do chưa số hoá theo hướng tích hợp với các bên thuộc chuỗi cung ứng hàng hoá xuất nhập khẩu cũng như kết nối thông tin giữa các cảng cạnh, cảng biển cùng hệ thống và cùng địa bàn. Sự cố khủng hoảng mất cân bằng container,

đứt gãy chuỗi cung ứng hàng hoá xuất nhập khẩu tại Việt Nam bắt đầu từ tháng 10 năm 2020 và kéo dài đến quý I năm 2022 là minh chứng cho hạn chế của cảng cạnh trong việc điều phối vỏ container, điển hình là ở TPHCM. Thống kê của Hiệp hội Doanh Nghiệp Dịch Vụ Logistics Việt Nam cho thấy nguyên nhân khó khăn của doanh nghiệp xuất nhập khẩu và của các công ty logistics về mất cân bằng container tại TPHCM là do lỗi của: ộ phận kinh doanh của hãng tàu chiếm 17%, giao nhận container ở cảng cạnh chiếm 40% và ộ phận booking của hãng tàu chiếm 43%²². Để cải thiện năng lực này, các cảng cạnh cần thiết thực hiện số hoá quy trình cung ứng dịch vụ. Tất cả các cảng cạnh khu vực TPHCM đều đã ứng dụng công

Bảng 5: Giá trị hội tụ của thang đo

Mối quan hệ/ Đường dẫn			Hệ số chưa chuẩn hóa	Hệ số đã chuẩn hóa
KN1	<—	KN	1,000	0,817
KN2	<—	KN	1,102	0,826
KN3	<—	KN	1,012	0,774
KN4	<—	KN	0,889	0,800
KN5	<—	KN	1,203	0,850
KN6	<—	KN	0,958	0,799
VH1	<—	VH	1,000	0,822
VH2	<—	VH	0,946	0,780
VH3	<—	VH	0,979	0,735
VH4	<—	VH	1,007	0,820
VH5	<—	VH	0,879	0,650
VH6	<—	VH	1,092	0,829
HT1	<—	HT	1,000	0,764
HT2	<—	HT	1,010	0,747
HT3	<—	HT	1,002	0,789
HT4	<—	HT	0,859	0,644
HT5	<—	HT	0,944	0,720
HT6	<—	HT	1,065	0,903
CT1	<—	CT	1,000	0,799
CT2	<—	CT	1,029	0,814
CT3	<—	CT	1,009	0,799
CT4	<—	CT	1,087	0,856
CT5	<—	CT	1,027	0,854
GT1	<—	G_T	1,000	0,816
GT2	<—	G_T	0,847	0,685
GT3	<—	G_T	0,937	0,714
GT4	<—	G_T	0,911	0,744
GT5	<—	G_T	0,908	0,741
GT6	<—	G_T	0,900	0,716

Nguồn: tác giả



Retracted by authors

Bảng 6: Hệ số tương quan

Mối tương quan	Hệ số tương quan	S.E	CR	-value
KN <-> VH	0,110	0,068	13,007	0,000
KN <-> HT	0,052	0,069	13,789	0,000
KN <-> CT	-0,011	0,069	14,687	0,000
KN <-> G_T	0,369	0,064	9,862	0,000
VH <-> HT	0,104	0,068	13,086	0,000
VH <-> CT	0,150	0,068	12,481	0,000
VH <-> G_T	0,469	0,061	17,551	0,000
HT <-> CT	0,031	0,069	14,082	0,000
HT <-> G_T	0,356	0,064	10,010	0,000
CT <-> G_T	0,469	0,064	8,733	0,000

Bảng 7: Tiêu chuẩn Fornell và Larcker

	AVE	MSV	KN	VH	HT	CT	G_T
KN	0,660	0,136	0,812				
VH	0,601	0,220	0,110	0,775			
HT	0,586	0,127	0,052	0,104	0,765		
CT	0,680	0,220	-0,011	0,150	0,031	0,825	
G_T	0,543	0,220	0,369***	0,469***	0,356***	0,469***	0,737

Chú thích: ***: với mức ý nghĩa thống kê 1%
 Nguồn: tác giả

Bảng 8: Kết quả kiểm định mô hình cấu trúc tuyến tính

Mối quan hệ	Hệ số chưa chuẩn hóa	S.E.	C.R.	P-value	Hệ số chuẩn hóa
G_T <- KN	0,335	0,063	5,359	***	0,321
G_T <- VH	0,348	0,063	5,544	***	0,342
G_T <- HT	0,252	0,052	4,840	***	0,291
G_T <- CT	0,389	0,060	6,527	***	0,412

(Chú thích: ***: thống kê có mức ý nghĩa <1%)
 Nguồn: tác giả

nghệ thông tin, tuy nhiên chỉ mới dừng ở mức độ cơ bản, việc ứng dụng các giải pháp công nghệ chưa sâu, đặc biệt trong bối cảnh chuyển đổi số đang diễn ra mạnh mẽ như hiện nay.

Quản lý các cảng cạn cần quan tâm ảnh lực kết nối hạ tầng vận tải khi tái cơ cấu hệ thống, di dời hoặc mở mới các cảng cạn. Lợi thế thời gian là thế mạnh lớn nhất của các cảng cạn tại TPHCM. Thời gian hao phí do tắt nghẽn cảng tại Cát Lái trung bình là 7 tiếng, trong khi tại cảng Cái Mép là 2 tiếng và chính điều

làm cho các cảng cạn ở TPHCM trở nên thu hút hơn. Các công ty xuất nhập khẩu chuộng vận chuyển hàng qua các cảng cạn nhằm giảm chi phí tắt nghẽn cảng tại Cát Lái. Tuy nhiên năng lực các bãi container của các cảng cạn TPHCM hiện nay không đáp ứng đủ cho sản lượng container trong giai đoạn tới do sản lượng TEUs của dòng lưu chuyển từ cảng cạn tới cảng biển và ngược lại tăng mạnh qua từng năm, đặc biệt là giai đoạn phục hồi sau đại dịch COVID-19. Do vậy các cảng cạn tại TPHCM cần gia tăng kết nối để

duy trì và phát triển là bền liên phương thức. Điểm yếu của các cảng cạn tại TP.HCM là hệ thống đường sắt kém hiệu quả, những tuyến đường sắt khổ nhỏ và năng lực chuyên chở hạn chế làm cho việc lưu chuyển container từ các cảng cạn đến các cảng biển không kinh tế. Tuyến đường sắt không đa dạng làm cho lịch trình vận chuyển quay vòng chậm cũng như gây tắc nghẽn cho chính các cảng cạn, điều này làm cho các cảng biển khu vực này không thể cất hàng đúng lịch trình, buộc tàu phải lưu lại và làm ảnh hưởng đến lợi thế cạnh tranh của cả chuỗi cung ứng vận tải. Cải tiến năng lực này, trước khi có những giải pháp tầm vĩ mô, quản lý các cảng cạn cần linh hoạt hơn nữa trong các hình thức hợp tác vận chuyển container với các công ty đường sắt.

KẾT LUẬN

Nghiên cứu phát hiện bốn yếu tố tác động nhằm nâng cao lợi thế cạnh tranh cho các cảng cạn tại TP.HCM theo hướng tích hợp chuỗi cung ứng vận tải, bao gồm: năng lực kết nối hạ tầng vận tải, năng lực vận hành hàng hoá container, năng lực hợp tác với các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải và năng lực cải tiến các yếu tố khác. Các cảng cạn khu vực TP.HCM cần cải thiện các năng lực này để các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải có thể tin cậy lựa chọn, đồng thời làm cho chuỗi cung ứng vận tải mà cảng cạn là một thành tố quan trọng mạnh hơn. Mặc dù sản lượng hàng hoá vận chuyển bằng container tăng dần qua các năm, tuy nhiên không phải tất cả các nguồn lực đều được khai thác hết. Do đó cần có những chính sách và giải pháp khai thác cũng như đầu tư hợp lý các nguồn lực tiềm năng của khu vực nhằm gia tăng lợi thế cạnh tranh cho các cảng cạn tại TP.HCM. Vấn đề cốt lõi cần cải tổ là nội dung “tích hợp”. Mỗi cảng cạn cần có sự kết hợp, liên kết tang số hoá tất cả các dịch vụ, giữa các cảng cạn, cảng biển và với các bên thuộc chuỗi cung ứng vận tải. Hạn chế của nghiên cứu là thực hiện trong thời gian hậu COVID-19 nên còn nhiều ngốn ngàng cũng như nhiều điều kiện tiêu cực tồn đọng sau một đại dịch chưa có tiền lệ, đồng thời mẫu nghiên cứu chỉ giới hạn tại một thành phố, các nghiên cứu tương lai có thể mở rộng phạm vi không gian và thời gian nghiên cứu để phát hiện thêm các yếu tố mới.

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

SPSS: Statistical Package for the Social Sciences
AMOS: Analysis of Moment Structures
TP.HCM: Thành phố Hồ Chí Minh
EFA: Exploratory Factor Analysis
CFA: Confirmatory Factor Analysis
RMSEA: Root Mean square Errors of Approximation

AVE: Average Variance Extracted
CR: Composite Reliability
TEU: Twenty-foot Equivalent Unit

XUNG ĐỘT LỢI ÍCH

Tác giả xin cam đoan rằng không có bất kỳ xung đột lợi ích nào trong công bố bài báo.

ĐÓNG GÓP CỦA CÁC TÁC GIẢ

Tác giả Nguyễn Thanh Hùng chịu trách nhiệm nội dung toàn bộ bài báo.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Lee PYW, Cullinane I. *Container shipping and port development in the globalized economy*. New York: Springer; 2016; Available from: <https://doi.org/10.1057/9781137514233>.
2. UNCTAD. *Dry Port Transport Development Report*, issued on 1st July 1988.
3. Benford A, Dubey R. *Handbook on the management and operation of the dry ports*. Switzerland: United Nations Publications; 1996.
4. Roson G. The dry port concept-application in Sweden. *Logistics Research Network* 2005;12(1):379-382.
5. Koster S, Woxenius J, Lumsden K. The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland. *Journal of Transport Geography* 2009; 17(2):338-345; Available from: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.10.008>.
6. Adolf AKN, Ismail, BC. Locational characteristics of the dry ports in developing economies: some lessons from Northern India. *Regional Studies* 2012; 46(2):757-773; Available from: <https://doi.org/10.1080/00343404.2010.532117>.
7. Notteboom T, Rodrigue JP. Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy and Management* 2005; 32(2):297-313; Available from: <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>.
8. Porter ME. *Competitive Advantage*. New York: Free Press; 1985. p. 557.
9. Dooms M, Macharis C, editors. *A framework for sustainable port planning in inland port: a multistakeholder approach*. Proceedings of ERSA conference; 2002 Oct 16-19; Geneva, Switzerland. Amsterdam: European Regional Science Association; 2003.
10. Nunez SA, Cancelas NG, Orive AC, editors. *Quality evaluation of Spanish Dry ports location based on delphi methodology & multicriteria analysis*. Proceedings of Electronic International Interdisciplinary Conference; 2013 Sept 5-9; Madrid: Elsevier; 2013. p. 36-48.
11. Lam CN, Notteboom T. A Multi-Criteria Approach to Dry Port Location in Developing Economies with Application to Vietnam. *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 2016; 32(1):23-32; Available from: <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2016.03.003>.
12. Nguyễn Cảnh Lâm, Quách Thị Hà. Đánh giá vai trò và hiệu quả khai thác hệ thống cảng cạn Việt Nam. *Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế* 2021; 513(2):75-87.
13. Notteboom T, Rodrigue JP. Inland terminals within north American and European supply chains. *Transportation and communications bulletin for Asia and the Pacific* 2009; 78(2):1-39.
14. Veenstra, A, Zuidwijk R, Asperen EV. The extended gate concept for container terminals: Expanding the notion of dry ports. *Maritime Economics & Logistics* 2012; 14(2):14-32; Available from: <https://doi.org/10.1057/mel.2011.15>.
15. Bhusan N, Rai K. *Strategic decision making: applying the analytic hierarchy process*. Springer Science & Business Media 2004; 3(1):217-240; Available from: <https://doi.org/10.1007/b97668>.

16. Freeman RE. Strategic management: a stakeholder approach. Cambridge: Cambridge University Press; 2010, p. 233; Available from: <https://doi.org/10.1017/CBO9781139192675>.
17. Kapros SK, Panou D, Tsamboulas T. Multicriteria approach to the evaluation of intermodal freight villages. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board 2005; 19(6):56-63; Available from: <https://doi.org/10.1177/0361198105190600107>.
18. Hair JF, Black WC, Babin BJ, Anderson RE. Multivariate Data Analysis, 7th ed. New York: Pearson; 2010;.
19. Nguyễn Đình Thọ. Phương pháp nghiên cứu khoa học trong kinh doanh. TP.HCM: NXB Lao động xã hội; 2011;.
20. Klink HA. Optimisation of land access to seaports. Proceedings of European Conference of ministers of transport; 2000 Nov 4 -8; Rotterdam: Elsevier; 2000. p. 10-11;.
21. Bộ Giao thông Vận tải. Đề án quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam định hướng 2030; ban hành ngày 19 tháng 10 năm 2016;.
22. VLA. Doanh nghiệp xuất khẩu gặp khó vì thiếu container [Online]. 2021; Available from: <https://enternews.vn/doanh-nghiep-xuat-khau-gap-kho-vi-thieu-container-rong-186406.html>.

Retracted by authors

Factors influencing Ho Chi Minh City based dry ports' competitive advantage

Nguyen Thanh Hung*



Use your smartphone to scan this QR code and download this article

ABSTRACT

The container revolution has highlighted the role of dry ports in efficient shipping and coordination. The operation of dry ports needs to be improved to keep up with the dynamics of maritime trade, to meet the needs of the parties in the transport supply chain and to maintain a sustainable competitive advantage of seaports. The objective of this article is to improve the position of the dry port in Ho Chi Minh City by identifying factors that enhance competitive advantage in the direction of integrating the transport supply chain in order to improve capacity, reliability not only for the dry port but also for the supply chain to which it belongs. The article uses a quantitative method to test four independent variables. The survey sample was collected from 213 enterprises using dry ports in this area. The data is processed by SPSS 20 and AMOS 24 softwares. Thus, it is concluded that there are four factors, including: capacity to connect transport infrastructure, capacity to operate container goods, capacity to cooperate with stakeholders in the transport supply chain and the ability to improve other factors, affecting the dry ports' competitive advantages. On that basis, the article offers some governance implications for dry ports in Ho Chi Minh City.

Key words: dry port, competitive advantage, HCMC

University of Finance – Marketing

Correspondence

Nguyen Thanh Hung, University of Finance – Marketing

Email: nguyenthung@ufm.edu.vn

History

- Received: 14-9-2022
- Accepted: 22-02-2023
- Published: 31-3-2023

DOI : <https://doi.org/10.32508/STDM.v7i1.1128>



Copyright

© VNUHCM Press. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International license.



Cite this article : Hung N T. Factors in luencing Ho Chi Minh City based dry ports' competitive ad-vantage. *Sci. Tech. Dev. J. - Eco. Law Manag.*; 2023, 7(1):4008-4020.