

CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN HIỆU QUẢ KHAI THÁC CẢNG CONTAINER VIỆT NAM

FACTORS AFFECTING THE VIET NAM CONTAINER PORT PERFORMANCE

Ngày nhận bài: 14/08/2017

Ngày chấp nhận đăng: 05/12/2017

Hà Minh Hiếu

TÓM TẮT

Hiệu quả khai thác cảng container là thước đo quan trọng trong năng lực cạnh tranh của cảng. Vì vậy, mục tiêu của nghiên cứu là xác định các yếu tố then chốt của cảng container ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng để từ đó giúp cảng nâng cao năng lực cạnh tranh. Với phương pháp định tính kết hợp với định lượng, sử dụng thang đo likert 5 điểm. Kết quả nghiên cứu cho thấy 5 yếu tố: cơ sở hạ tầng cảng, vị trí cảng, khả năng kết nối nội địa, tính năng động, hoạt động dịch vụ Logistics cảng ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng từ đó giúp cho các doanh nghiệp kinh doanh cảng container có các chính sách và quyết định để nâng cao năng lực cạnh tranh.

Từ khóa: Cảng container, hiệu quả cảng, cạnh tranh.

ABSTRACT

Container port performance is an important measure of the competitiveness of the container port. Therefore, the objective of the study is to identify the key factors affecting the port's container terminal operating efficiency so that helps ports enhance their competitiveness. With a combined qualitative methods with quantitative, using 5-point Likert scale. The study results showed that five factors port infrastructure, port location, land accessibility, port dynamics, Logistics integration and terminal organization affect extraction efficiency port which enables the container terminal business enterprises have policies and decisions to improve competitiveness.

Keywords: Container port, Port performance, competitiveness.

1. Giới thiệu

Cảng container đóng vai trò quan trọng mấu chốt trong hoạt động logistics vận chuyển hàng hóa bằng container trên toàn cầu (Baird, 2006). và chúng cũng có thể đáp ứng được các yêu cầu trong nền logistics hội nhập. 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 (Juang và Roe, 2010).

Cảng container hiện nay phải đối mặt với những thách thức chưa từng có trong một môi trường cạnh tranh gay gắt trong bối cảnh áp lực ngày càng tăng từ các bên liên quan nhằm trở thành động lực cho tăng trưởng kinh tế. Với khả năng thương lượng của những liên minh, tập đoàn vận chuyển toàn cầu đã làm

tăng thêm sự cạnh tranh ngày một khốc liệt giữa các cảng. Do đó, các cảng đang thua lỗ, khi họ phải đối mặt với việc cạnh tranh giữa các cảng ngày một nghiêm trọng và đang bị đe dọa bởi khả năng đàm phán của tập đoàn toàn cầu.

Để duy trì vị trí của cảng container trên thị trường, 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

ThS. Hà Minh Hiếu, Trường Đại học Tài Chính Marketing

nhANH chóng. Trong thực tế, cảng cần phải nỗ lực nhằm tìm hiểu các yếu tố nào của cảng container ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác để từ đó đưa ra các chính sách nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh trong khai thác cảng container.

2. Cơ sở lý thuyết và mô hình nghiên cứu

2.1. Cơ sở lý thuyết

Hiệu quả khai thác cảng: hiệu quả khai thác của cảng container thường được đo lường bằng năng suất và hiệu suất khai thác như là năng suất trên từng thiết bị xếp dỡ thường tính bằng TEU/giờ/tàu hay hiệu suất là số lượng hàng thông qua cảng tính bằng TEU hoặc Tấn trong khoảng thời gian (Brooks và Pallis, 2013). Tuy nhiên năng suất và hiệu suất cảng thì không nói lên hết được hiệu quả khai thác của một cảng container mà hiệu quả khai thác của cảng còn phải nói đến sự thỏa mãn và hài lòng của khách hàng sử dụng dịch vụ cảng (Brooks và Pallis, 2013).

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 (Robinson, 2002; Liu, 2009; Tongzon, 2008), các doanh nghiệp khai thác tàu hay còn gọi là chủ tàu (Liu, 2009; Chang Y & at al, 2008), và các doanh nghiệp làm dịch vụ giao nhận (Liu, 2009; Magala và Sammons, 2008; Tongzon 2008).

Cơ sở vật chất hạ tầng: Cơ sở vật chất hạ tầng là một trong những yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng container. 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 (Wang & Cullinane, 2006; Guy, 2006; Tongzon, 2002, 2005, 2008). 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 (Tongzon, 2008; Chien Chang Chou, 2009). 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 (Raimonds Aronietis và cộng sự, 2010; Notteboom, 2011).

Giả thuyết H1: cơ sở vật chất hạ tầng là yếu tố ảnh hưởng tích cực đến hiệu quả khai thác cảng container

Vị trí cảng: đây là yếu tố quan trọng trong chiến lược kinh doanh đầu tư, khai thác cảng (Yap & Notteboom, 2011), vị trí cảng có thể kể đến là vị trí địa lý thuận lợi của cảng (Willingale, 1984; Murphy và cộng sự, 1991; Chien-Chang Chou, 2009; Raimonds Aronietis và cộng sự, 2010; Yap and Notteboom, 2011) hoặc khoảng cách từ cảng đến các trung tâm thương mại; gần các khu chế xuất khi công nghiệp (Chou, 2010; Onut, 2011; Zohil & Prijon, 1999; Cheo, 2007; Hung, 2010), và gần các thêm lục địa Á-Âu, hay các cảng trung chuyển (Hosssein Cheraghi và cộng sự, 2012; Liu và cộng sự, 2010, Lirn et al, 2004). Bên cạnh đó trong hội nghị hậu cần hàng hải VN năm 2013 tổ chức tại Tp.HCM các chuyên gia nhận định một cảng khai thác hiệu quả là phải có sự lưu thông tốt ở tuyến hậu phương trong đó đề cập đến vị trí cảng có hệ thống vệ tinh tốt như gần các cảng liên kết khác bao gồm các ICD (cảng thông quan nội địa) và Depot (khu tập kết container rỗng và hàng). Còn theo các nhà quản lý khai thác cảng container thì do điều kiện vị trí địa lý của Việt Nam thì hầu hết các cảng nằm trên các nhánh sông nên yếu tố khoảng cách luồng vào cảng rất quan trọng quyết định đến hiệu quả khai thác cảng.

Giả thuyết H2: vị trí là yếu tố ảnh hưởng tích cực đến hiệu quả khai thác 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 (Fleming and Baird, 1999) 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. Khả năng kết nối nội địa của cảng được thể hiện bằng khả năng kết nối cảng với mạng lưới logistics nội địa cao (Juang and Roe, 2010; Vitor, 2013; Woo et al., 2011; Bichou e Gray, 2004) hay có nhiều tuyến đường bộ đến cảng (Juang và Roe, 2010; Tongzon, 2002; Wiegman, 2003). Bên cạnh đó trong Hội Nghị Hậu Cần Hàng Hải VN 2013 các chuyên gia nhận định 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 VN 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.

Giả thuyết H3: năng lực kết nối nội địa là yếu tố tích cực ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng container

Tính năng động của cảng: tính năng động của cảng thể hiện năng động trong việc trao đổi thông tin với khách hàng và trong quản lý của cảng (Van Der Horst and De Langen, 2008; Vitor, 2012, 2013). tính năng động của một cảng còn thể hiện sự nổi tiếng của cảng đó (Juang and Roe, 2010; Onut et al., 2011; Chang et al., 2008; Cheo, 2007; Pando et al., 2005; Pardali and Kounoupas, 2007; Cahoon and Hecker, 2007). Bên cạnh đó theo các chuyên gia trong lĩnh vực khai thác cảng container thì khách hàng lựa chọn

cảng còn phụ thuộc vào chất lượng dịch vụ cảng có nổi tiếng và hoạt động khai thác cảng có nổi tiếng hay không điều này sẽ góp phần làm cho một cảng trở nên năng động.

Giả thuyết H4: tính năng động là yếu tố tích cực ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng container

Tổ chức hoạt động và dịch vụ Logistics cảng: đó là các hoạt động khai thác của cảng định hướng vào phục vụ khách hàng (Juang and Roe, 2010; Vitor 2012 2011; Carbone e De Martino, 2003; Vitor, 2012, 2013) hay các hoạt động như thiết kế, cấu trúc tổ chức bên cảng giúp giảm chi phí cho khách hàng (Bicou e Gray, 2004; Robinson, 2002; Vitor 2012, 2013) bên cạnh quản lý tốt hệ thống thông và quản lý cảng (Carbone and De Martino, 2003; Panayedes and Song, 2009; Cachon and Fisher, 2000; Zhao et al., 2002; Liu et al., 2009), cảng phí tốt (Tongzon & Heng, 2005, Chien Chang Chou, 2009, Raimonds Aronietis, 2010). Bên cạnh đó theo các nhận định của chủ hàng Việt Nam, chủ tàu thì một cảng có làm họ hài lòng để lựa chọn hay không còn phụ thuộc vào quy trình, thủ tục Hải Quan ở cảng đó có dễ dàng, thông thoáng hay không.

Giả thuyết H5: Tổ chức hoạt động và dịch vụ Logistics là yếu tố tích cực ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng container

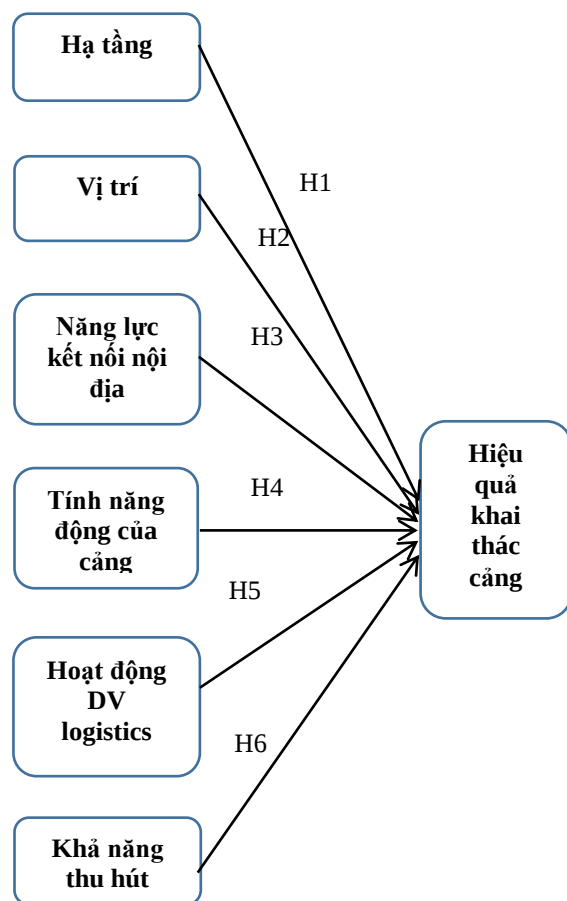
Khả năng thu hút của cảng: được đo lường bởi số lượng hãng tàu top 10 thế giới đến cảng thường xuyên, số lượng tàu vận tải liên lục địa (Song e Yeo, 2004), số lượng tàu trung chuyển đến cảng (Chou, 2010; Veldman et al., 2011; Vitor 2012, 2013, Tongzon, 2002; Veldman and Buckmann, 2003; Hung et al., 2010). Các chủ hàng thường quan tâm đến lịch trình tàu chạy chuyên tuyến, số lượng tàu mà hãng tàu khai thác trong chuyến và các cảng tàu thường ghé để lập kế hoạch gửi hàng vì vậy có thể nói

đây là đặc tính lựa chọn cảng của chủ hàng (Liu và cộng sự 2009).

Giả thuyết H6: Khả năng thu hút của cảng là yếu tố tích cực ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng container.

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 đề xuất của tác giả

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 nhà quản lý cảng và bến bãi container. Nghiên cứu này được thực hiện qua xây dựng tập biến quan sát, trong bước này tác giả sử dụng phương pháp định tính để xác định các tập biến quan sát, từ lý thuyết nghiên cứu tác giả hình thành một tập các thang đo nháp I là các khái niệm cụ thể là thang đo vị trí cảng, hạ tầng cảng, tính năng động, năng lực kết nối nội địa, hoạt động dịch vụ Logistics và khả năng thu hút ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng. Sau đó tác giả thảo luận nhóm với hai nhóm chuyên gia đến từ các quản lý cấp cao khai thác cảng container và các chuyên gia nghiên cứu giảng dạy khai thác cảng, từ đó bổ sung thêm các thang đo và các khái niệm chưa có thang đo, đồng thời khám phá bổ sung mối quan hệ giữa các khái niệm trong mô hình, bổ sung thêm các biến quan sát khám phá thành phần mới trong thang đo để hình thành thang đo nháp II. Đánh giá sơ bộ thang đo chính thức bằng nghiên cứu định lượng sơ bộ. Trong bước này tác giả thông qua kỹ thuật phỏng vấn bằng bảng câu hỏi với thang đo Likert 5 điểm để phỏng vấn 175 nhà quản lý container theo tỷ lệ tối thiểu 5:1 (Churchill, 1979). Nghiên cứu định lượng sơ bộ chủ yếu được thực hiện khảo sát các cảng có khai thác hàng container, các ICD tại khu vực Tp.HCM, Đồng Nai, Bình Dương, Vũng Tàu, Quy Nhơn, Hải Phòng... Tác giả đã sử dụng phần mềm SPSS 20 để xử lý làm sạch dữ liệu, sau đó kiểm tra độ tin cậy Cronbach Alpha với yêu cầu >0.6, sau đó kiểm định thang đo bằng phân tích EFA với PCA và Varimax với điều kiện loại bỏ các biến có trọng số EFA <0.5 (Gerbing & Anderson 1988), đối với các biến quan sát có hệ số tương quan (Item – total correlation) < 0.3 sẽ bị loại bỏ (Nunnally & Burnstein 1994). Các biến còn lại sẽ được đưa vào bảng câu hỏi dùng cho nghiên cứu định lượng chính thức. Đánh giá chính thức khẳng định độ tin cậy và

giá trị thang đo, đây là bước định lượng chính thức. Dựa trên thang đo chính thức tác giả thiết kế bảng câu hỏi với thang đo Likert 05 điểm. Kích thước mẫu thường được xác định dựa vào hai yếu tố đó là kích thước tối thiểu và số lượng biến đo lường đưa vào phân tích (Hair và cộng sự, 2006), để sử dụng EFA kích thước 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 (Nguyễn Đình Thọ, 2011, trang 398) vì vậy để 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 Bartlett (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. Phân Tích Nhân Tố Khám Phá EFA

Theo kết quả $KMO = 0,925$ 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 (Hair, Anderson, Tatham và William 2006). 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 1: Nhân tố khám phá (EFA)

Mã biến	Thành phần					
	1	2	3	4	5	6
Tuyến đường liên kết liên hợp đến cảng phù hợp cho vận tải lượng hàng lớn (Vitri3)	.804					
Gần các cảng trung chuyển lớn trên thế giới (Vitri8)	.761					
Cảng gần các cảng liên kết khác bao gồm các Depot (Vitri4)	.743					
Cảng gần các khu công nghiệp, khu chế xuất (Vitri7)	.732					
Cảng gần các trung tâm thương mại (Vitri6)	.711					
Khoảng cách luồng ngắn (Vitri2)	.696					
Cảng gần những tuyến hàng hải chính yếu (Vitri5)	.666					
Vị trí địa lý thuận lợi (Vitri1)	.640					
Dịch vụ lai dắt tàu vào cảng năng động (HDDVL7)		.764				
Hệ thống thông tin nhanh chóng, kịp thời (HDDVL3)		.739				
Dịch vụ thủ tục hải quan thuận lợi (HDDVL8)		.722				
Cảng phí tốt (HDDVL10)		.705				
Hệ thống quản lý cảng tốt (HDDVL6)		.703				

Hoạt động khai thác của cảng định hướng vào phục vụ khách hàng (HDDVL2)		.655				
Điều kiện cơ sở hạ tầng đạt tiêu chuẩn cao (Hatang4)			.790			
Trang thiết bị cảng hiện đại (Hatang1)			.743			
Hệ thống cứu chữa sự cố ở cảng đạt tiêu chuẩn (Hatang3)			.697			
Số lượng cầu tàu nước sâu nhiều (Hatang6)			.688			
Số lượng bến đậu tàu nhiều (Hatang5)			.640			
Số lượng trang thiết bị xếp dỡ nhiều (Hatang7)			.640			
Chất lượng dịch vụ cảng nổi tiếng (Nangdong2)				.862		
Bến bãi container của cảng nổi tiếng (Nangdong1)				.827		
Cảng năng động trong công việc quản lý (Nangdong3)				.808		
Cảng năng động trong việc trao đổi thông tin với khách hàng (Nangdong4)				.718		
Cảng năng động trong xử lý sự cố (Nangdong5)				.653		
Năng lực vận tải của các công ty logistics trong khu vực lớn (Ketnoinoidia4)					.832	
Khả năng kết nối của cảng với các mạng lưới logistics nội địa cao (Ketnoinoidia3)					.817	
Khả năng kết nối mạng lưới đường sông và đường bộ vào các bãi container lớn (Ketnoinoidia5)					.693	
Có nhiều tuyến đường bộ đến cảng (Ketnoinoidia2)					.583	
Số lượng hãng tàu top 10 thế giới đến cảng (KNTH1)						.865
Số lượng hãng tàu trung chuyển đến cảng (KNTH2)						.827
Số lượng hãng tàu xuyên lục địa đến cảng (KNTH3)						.711
Phương sai trích	31,538	40,047	47,270	53,681	59,303	63,796
Eigenvalues	10,092	2,723	2,312	2,051	1,799	1,438

(Nguồn: tác giả phân tích)

Kết quả phân tích nhân tố được trình bày ở bảng 1 trên, 6 nhân tố có Eigenvalues (lượng biến thiên được giải thích bởi nhân tố) lớn hơn 1 được rút trích từ 39 biến quan sát ban đầu; và Cumulative (phương sai trích) có giá trị bằng 63,796% cho ta biết 6 nhân tố này giải thích được 63,796 % độ biến thiên của dữ liệu (Gerbing và Anderson, 1988).

Tuy nhiên để kiểm tra xem liệu các biến quan sát trong 6 nhân tố này có thật sự giải thích cho khái niệm đo lường, điều này được thực kiểm chứng qua hệ số Cronbach's alpha cho từng nhân tố.

4.2. Kiểm định độ tin cậy thang đo.

Một nhân tố được đánh giá tốt khi hệ số Cronbach's alpha lớn hơn hoặc bằng 0,8, hệ

số Cronbach's alpha từ 0,6 trở lên là có thể sử dụng được (Peterson, 1994). Theo Nunnally & Burntein (1994), các biến có hệ số tương

quan biến tổng (total correlation) nhỏ hơn 0,5 sẽ bị loại khỏi thang đo do có tương quan kém với các biến khác trong cùng mục hỏi.

Bảng 2: Hệ số Cronbach Alpha các nhân tố

Yếu tố	Ký hiệu	Hệ số Cronbach Alpha
Vị trí cảng container	Vitri	0,898
Hoạt động dịch vụ Logistics cảng container	HDDVL	0,864
Hạ tầng cảng	Hatang	0,856
Khả năng kết nối nội địa cảng container	Ketnoinoidia	0,846
Tính năng động	Nangdong	0,883
Khả năng thu hút	KNTH	0,845

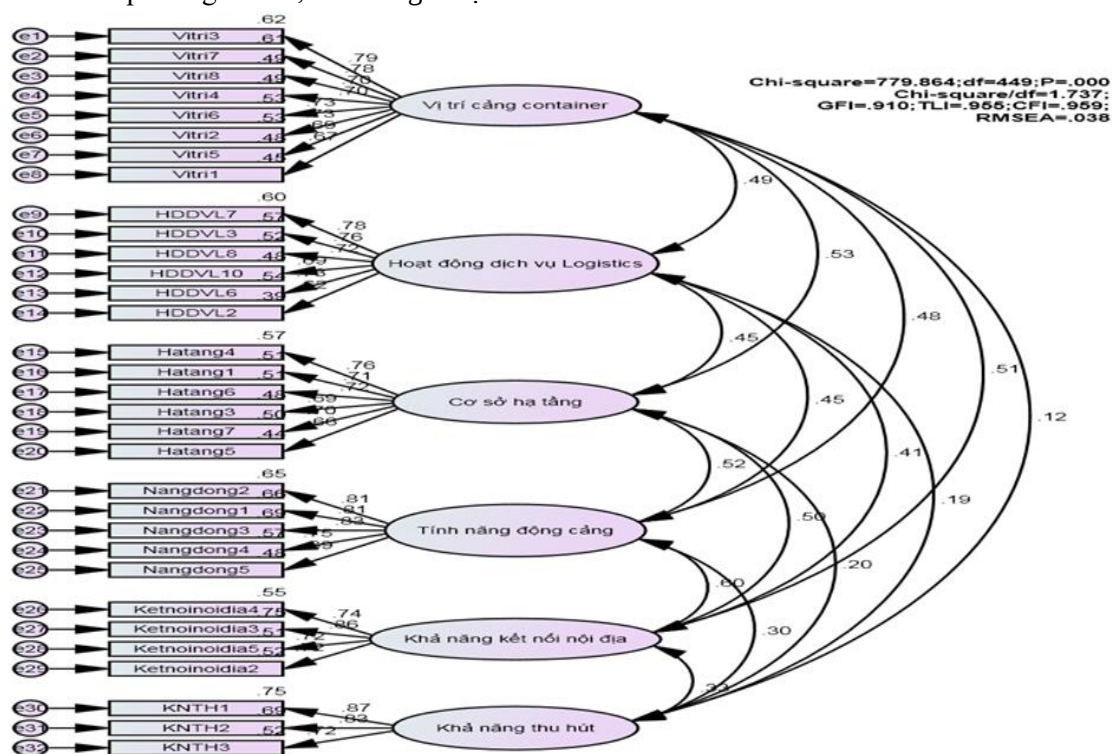
(Nguồn: tác giả phân tích)

Kết quả phân tích cho thấy hệ số Cronbach Alpha của các thang đo là rất tốt, điều này phản ánh mức độ tin cậy của các thang đo, và các biến quan sát của các nhân tố đo lường cùng một khái niệm.

4.3. Kiểm định thang đo bằng CFA

Kết quả CFA của mô hình các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng container được thể hiện ở hình 2.8. Kết quả cho thấy Chi - bình phương = 779,864 với giá trị P =

.000, df = 449, Chi-square/df = 1,737; CFI = 0,959; TLI = 0,955; RMSEA = 0,038. 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: Mô hình đo lường các khái niệm ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng

(Nguồn: phân tích của tác giả)

Bên cạnh đó hệ số tương quan giữa các khái niệm với sai lệch chuẩn theo hình 2 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 3.

Bảng 3: Kết quả kiểm định giá trị phân biệt giữa các thành phần các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng container

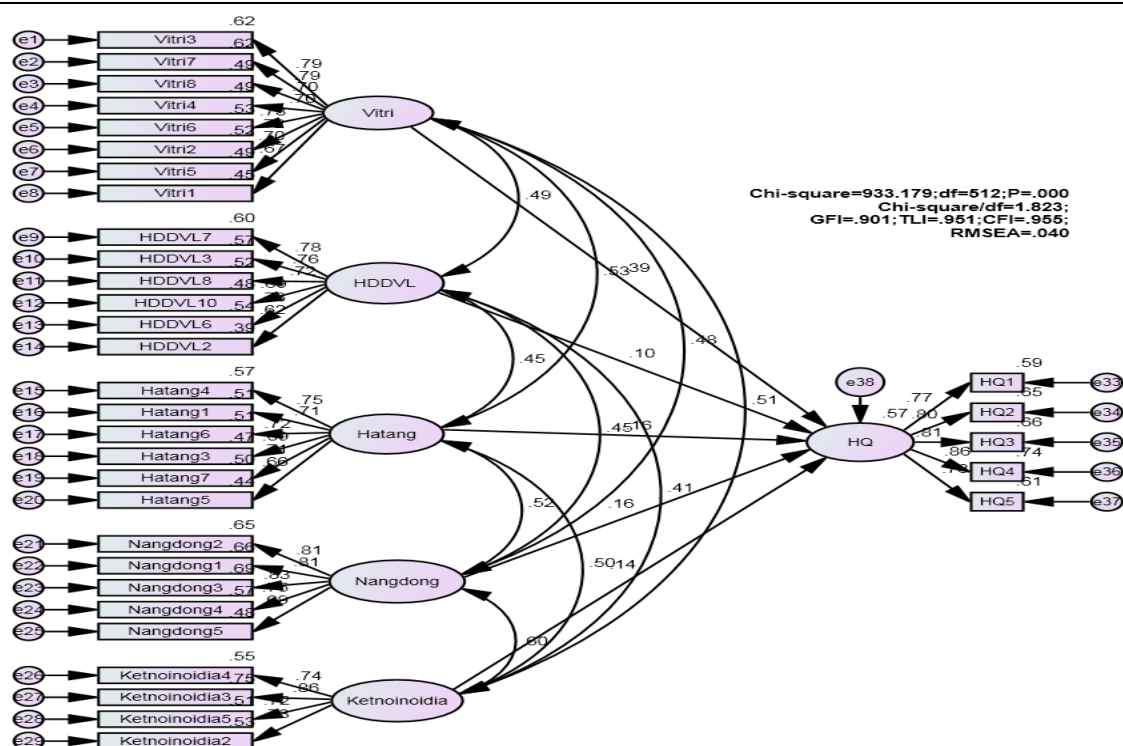
Sự tương quan			r	SE	CR	P-value
Vitri	<-->	HDDVL	.296	.036	8.221	.000
Vitri	<-->	Hatang	.280	.032	8.651	.000
Vitri	<-->	Nangdong	.296	.036	8.322	.000
Vitri	<-->	Ketnoinoidia	.299	.036	8.365	.000
Vitri	<-->	KNTH	.081	.035	2.305	.021
HDDVL	<-->	Hatang	.207	.027	7.578	.000
HDDVL	<-->	Nangdong	.240	.031	7.744	.000
HDDVL	<-->	Ketnoinoidia	.211	.030	7.055	.000
HDDVL	<-->	KNTH	.114	.032	3.570	.000
Hatang	<-->	Nangdong	.239	.028	8.503	.000
Hatang	<-->	Ketnoinoidia	.223	.028	8.094	.000
Hatang	<-->	KNTH	.106	.028	3.823	.000
Nangdong	<-->	Ketnoinoidia	.313	.033	9.369	.000
Nangdong	<-->	KNTH	.184	.033	5.595	.000
Ketnoinoidia	<-->	KNTH	.194	.033	5.939	.000

(Nguồn: tác giả phân tích)

4.4. Kiểm định bằng SEM

Kết quả ước lượng lần 1 cho thấy có một mối quan hệ chưa thấy có ý nghĩa thống kê vì $P = 0.506 > 0,05$ cụ thể là khái niệm khả năng thu hút của cảng (KNTH) vì vậy tác giả sẽ loại ra khỏi mô hình và tiếp tục chạy SEM lần 2. Kết quả ước lượng lần 2 của mô hình lý thuyết chính thức được trình bày ở hình 3 bên

dưới. Kết quả phân tích cấu trúc tuyến tính (SEM) cho thấy Chi - bình phương = 933,179 với giá trị $P = .000$, $df = 512$, Chi-square/ $df = 1,823$; CFI = 0.951; TLI = 0,955; RMSEA = 0,040 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 4



Hình 3: Kết quả SEM của mô hình lý thuyết chuẩn hóa các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng

(Nguồn: phân tích của tác giả)

Bảng 4: Bảng kết quả ước lượng thang đo các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng container

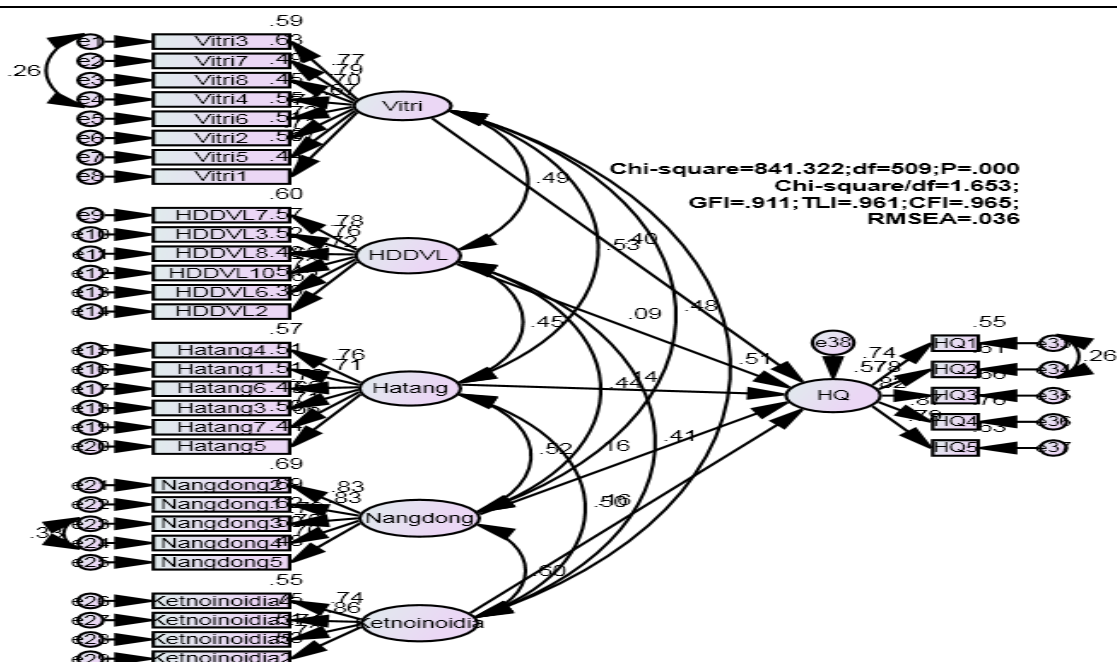
Mối quan hệ			Estimate	S.E	C.R	P
HQ	<---	Vitri	.287	.038	7.568	***
HQ	<---	HDDVL	.082	.038	2.166	.030
HQ	<---	Hatang	.152	.049	3.126	.002
HQ	<---	Nangdong	.129	.043	3.035	.002
HQ	<---	Ketnoinoidia	.125	.045	2.762	.006
HQ	<---	Vitri	.287	.038	7.568	***

(Nguồn: phân tích của tác giả)

4.5. Kiểm định mô hình cạnh tranh

Kết quả phân tích cấu trúc tuyến tính của mô hình cạnh tranh hình 4 cho thấy Chi - bình phương = 841,322 với giá trị P = .000, df = 509, Chi-square/df = 1,653; CFI = 0.961; TLI = 0,965; RMSEA = 0,036 và các chỉ tiêu khác cho thấy mô hình cạnh tranh này cũng thích hợp với dữ liệu thị trường. Mô hình này

có sự khác biệt với mô hình ban đầu với Chi-square biến thiên 91,857 từ 933,179 xuống 841,322 với 3 bậc tự do từ 512 xuống 509 và các chỉ tiêu khác cho thấy mô hình này cải thiện đáng kể so với mô hình ban đầu. Sự phù hợp sau khi điều chỉnh này được thể hiện trong bảng 5 bên dưới.



Hình 4: Kết quả SEM của mô hình cạnh tranh các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng

(Nguồn: phân tích của tác giả)

Bảng 5: Bảng so sánh độ phù hợp của mô hình trước và sau khi hiệu chỉnh

Các chỉ số đánh giá	Mô hình ban đầu	Mô hình hiệu chỉnh
Chi-square	933,179	841,322
Chi-square / df	1,823	1,653
P	0,000	0,000
GFI	0,901	0,911
TLI	0,951	0,961
CFI	0,955	0,965
RMSEA	0,040	0,036

4.6. 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 lệch được trình bày trong bảng 6. Theo kết quả nhận thấy rằng độ lệch 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 6: 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
HQ	<---	Vitri	.056	.001	.400	.000	.002	0,00
HQ	<---	HDDVL	.051	.001	.092	.000	.002	0,00
HQ	<---	Hatang	.060	.001	.141	.002	.002	1,00
HQ	<---	Nangdong	.060	.001	.156	-.001	.002	-0,5
HQ	<---	Ketnoinoidia	.062	.001	.156	.000	.002	0,00

(Nguồn: phân tích của tác giả)

4.7. Kiểm định giả thuyết nghiên cứu

Nghiên cứu có 6 giả thuyết, với kết quả kiểm định bằng công cụ SEM kết quả như sau:

Thứ nhất, giả thuyết H1 với phát biểu “Cơ sở vật chất hạ tầng cảng container có tác động tích cực đến hiệu quả khai thác 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 hiệu quả khai thác cảng. Kết quả kiểm định cho thấy với mức sai lệch chuẩn (SE) = 0,047, giá trị $P = 0,006 < 0,05$ 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 hiệu quả khai thác cảng container. Với mức ước lượng đạt 0,13 có thể nói rằng cảng container muốn đạt được hiệu quả khai thác thì nhất thiết phải đầu tư phát triển hệ thống cơ sở vật chất hạ tầng.

Thứ hai, giả thuyết H2 với phát biểu “Vị trí cảng container có tác động tích cực đến hiệu quả khai thác 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 hiệu quả khai thác cảng. Kết quả kiểm định cho thấy với mức sai lệch chuẩn (SE) = 0,039, 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 hiệu quả khai thác cảng container. Với mức ước lượng đạt 0,29 cao nhất trong tất cả các giả thuyết thì có thể nói rằng vị trí cảng là một yếu tố rất quan trọng tác động đến hiệu quả khai thác cảng container.

Thứ ba, giả thuyết H3 với phát biểu “khả năng kết nối nội địa cảng container có tác động tích cực đến hiệu quả khai thác cảng container”. Giả thuyết này có nghĩa là nếu một cảng container có khả năng kết nối nội

địa cao thì sẽ làm tăng hiệu quả khai thác cảng. Kết quả kiểm định cho thấy với mức sai lệch chuẩn (SE) = 0,044, giá trị $P = 0,003 < 0,05$ 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 khả năng kết nối nội địa của cảng container có tác động tích cực làm tăng hiệu quả khai thác cảng container. Với mức ước lượng đạt 0,13 có thể nói rằng cảng container muốn đạt được hiệu quả khai thác thì nhất thiết phải đầu tư, mở rộng nâng cấp khả năng kết nối nội địa.

Thứ tư, giả thuyết H4 với phát biểu “Tính năng động của cảng container có tác động tích cực đến hiệu quả khai thác cảng container”. Giả thuyết này có nghĩa là nếu một cảng container có tính năng động cao thì sẽ làm tăng hiệu quả khai thác cảng. Kết quả kiểm định cho thấy với mức sai lệch chuẩn (SE) = 0,040, giá trị $P = 0,002 < 0,05$ 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 tính năng động của cảng container có tác động tích cực làm tăng hiệu quả khai thác cảng container. Với mức ước lượng đạt 0,122 có thể nói rằng cảng container muốn đạt được hiệu quả khai thác thì nhất thiết phải tăng tính năng động.

Thứ năm, giả thuyết H5 với phát biểu “khả năng thu hút của cảng container có tác động tích cực đến hiệu quả khai thác cảng container”. Giả thuyết này có nghĩa là nếu một cảng container có khả năng thu hút thì sẽ làm tăng hiệu quả khai thác cảng. Kết quả kiểm định SEM lần 1 đã cho thấy với mức sai lệch chuẩn (SE) = 0,029, giá trị $P = 0,506 > 0,05$ nên không có ý nghĩa thống kê xét ở độ tin cậy 95% như vậy giả thuyết này đã bị bác bỏ.

Cuối cùng, giả thuyết H6 với phát biểu “Tổ chức hoạt động và dịch vụ Logistics của cảng container có tác động tích cực đến hiệu quả khai thác cảng container”. Giả thuyết này có nghĩa là nếu một cảng container có tổ chức

hoạt động và dịch vụ Logistics thích hợp thì sẽ làm tăng hiệu quả khai thác cảng. Kết quả kiểm định cho thấy với mức sai lệch chuẩn (SE) = 0,037, giá trị $P = 0,042 < 0,05$ 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 tổ chức hoạt động và dịch vụ Logistics của cảng container có tác động tích cực làm tăng hiệu quả khai thác cảng container. Với mức ước lượng đạt 0,075 có thể nói rằng cảng container muốn đạt được hiệu quả khai thác thì nhất thiết phải tổ chức hoạt động và dịch vụ Logistics ở cảng phải tốt.

5. Thảo luận kết quả

5.1. 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 thang đo và có giá trị hội tụ và phân biệt cụ thể như sau:

- Thang đo Vị trí cảng container được đo lường bởi 8 biến quan sát bao gồm vị trí địa lý cảng thuận lợi, Khoảng cách luồng ngắn, tuyến đường liên kết liên hợp đến cảng phù hợp cho vận tải lượng hàng lớn (vd: đường sắt, xa lộ, sà lan...), cảng gần các cảng liên kết khác bao gồm các Depot, cảng gần những tuyến hàng hải chính yếu, cảng gần các trung tâm thương mại, cảng gần các khu công nghiệp, khu chế xuất, gần các cảng trung chuyển lớn trên thế giới (Cảng Singapore,)

- Thang đo cơ sở vật chất hạ tầng cảng được đo lường bằng 6 quan sát bao gồm trang thiết bị cảng hiện đại, hệ thống cứu chữa sự cố ở cảng đạt tiêu chuẩn, điều kiện cơ sở hạ tầng đạt tiêu chuẩn cao, số lượng bến đậu tàu nhiều, số lượng cầu tàu nước sâu nhiều, số lượng trang thiết bị xếp dỡ nhiều.

- Thang đo khả năng kết nối nội địa được đo lường bằng 4 quan sát bao gồm: có nhiều tuyến đường bộ đến cảng, khả năng kết nối

của cảng với các mạng lưới logistics nội địa cao, năng lực vận tải của các công ty logistics trong khu vực lớn, khả năng kết nối mạng lưới đường sông và đường bộ vào các bãi container lớn

- Thang đo tính năng động cảng container được đo lường bằng 5 quan sát bao gồm: bến bãi container của cảng nổi tiếng, chất lượng dịch vụ cảng nổi tiếng, cảng năng động trong công việc quản lý, cảng năng động trong việc trao đổi thông tin với khách hàng, cảng năng động trong xử lý sự cố.

- Thang đo tổ chức hoạt động dịch vụ Logistics cảng container được đo lường bằng 6 quan sát bao gồm Hoạt động khai thác của cảng định hướng vào phục vụ khách hàng, hệ thống thông tin nhanh chóng, kịp thời, hệ thống quản lý cảng tốt, dịch vụ lai dắt tàu vào cảng năng động, dịch vụ thủ tục hải quan, cảng phí tốt

- Thang đo hiệu quả khai thác bao gồm 5 quan sát: năng suất của cảng, hiệu suất của cảng, sự hài lòng của chủ hàng, sự hài lòng của chủ tàu, sự hài lòng của các Đại lý và các công ty giao nhận.

Như vậy nghiên cứu rất có ý nghĩa khi góp phần đóng góp xây dựng và phát triển thang đo các khái niệm các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng trong bối cảnh nền kinh tế đang chuyển đổi như 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 hiệu quả khai thác cảng container. 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.

5.2. Hàm ý quản trị đối với các nhà quản lý kinh doanh dịch vụ cảng container

5.2.1. *Lựa chọn vị trí để đầu tư xây dựng, kinh doanh, khai thác cảng container nhằm đạt được hiệu quả khai thác, nâng cao năng lực cạnh tranh.*

Thực trạng hiện nay ở Việt Nam là rất nhiều cảng khi tính toán xây dựng, kinh doanh khai thác thiếu sự hoạch định về vị trí vì vậy thường xảy ra hiện tượng cảng nằm chờ hàng hoặc xây dựng xong rồi bỏ hoang phế ví dụ khu vực Vịnh Vân Phong hay một số cảng nước sâu tại Thị Vải – Cái Mép,...vì vậy hàm ý nghiên cứu của tác giả đối với các nhà quản trị khai thác cảng container là hãy quan tâm chú ý nhiều hơn nữa vị trí cảng container trong đầu tư xây dựng, kinh doanh và khai thác. Dựa vào các trọng số của kết quả nghiên cứu cụ thể như sau:

Thứ nhất, xây dựng đầu tư kinh doanh khai thác cảng container phải ưu tiên đến cảng phải nằm gần các khu công nghiệp khu chế xuất (vitri7) vì rõ ràng đây là nơi có thể nói tập trung rất nhiều hàng hóa xuất nhập khẩu. Các doanh nghiệp xuất nhập khẩu để giảm chi phí Logistics họ phải buộc chọn các cảng gần để gửi hàng và từ đó kéo theo tập trung của các Hãng Tàu, vì các Hãng Tàu mong muốn nhiều khách hàng và để nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng nên họ sẽ chọn các cảng container để đưa tàu về nơi đó tập trung nhiều khách hàng.

Thứ hai, vị trí cảng phải có các tuyến đường liên kết liên hợp đến cảng phù hợp cho vận tải lượng hàng lớn (Vitri3). Một cảng container hoạt động hiệu quả khai thác thì không thể thiếu được sự liên kết của các tuyến đường đến cảng phù hợp cho vận tải lượng hàng lớn. Trong bối cảnh hiện nay các doanh nghiệp vận tải muốn giảm chi phí nên họ đưa vào khai thác các tàu container có sức chở lớn vì vậy các cảng container nào mà các tuyến đường liên kết đến cảng kém và không phù hợp với lượng hàng lớn sẽ không là sự lựa chọn của các hãng tàu. Vì vậy khi đầu tư xây dựng kinh doanh khai thác cảng các nhà kinh doanh phải lưu ý đến sự liên kết liên hợp của các tuyến đường đủ để vận tải lượng hàng lớn..

Thứ ba, Cảng gần các trung tâm thương mại (Vitri6). Một cảng container khai thác hiệu quả thì không thể nào nằm quá xa các trung tâm thương mại, vì miền hậu phương của một cảng container là đầy hàng hóa lưu thông đến các khu chế xuất, khu công nghiệp và trung tâm thương mại. Lựa chọn đầu tư xây dựng, kinh doanh khai thác cảng gần trung tâm thương mại sẽ là một ưu thế để tăng hiệu quả khai thác cảng và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Thứ tư, Khoảng cách luồng ngắn (Vitri2), luồng ở đây được hiểu là khoảng cách từ phao số 0 đến cảng container, nếu một cảng container nằm quá sâu trong luồng sẽ ảnh hưởng đến chi phí khai thác vận hành của các hãng tàu và khả năng chi phí nạo vét luồng hàng năm vì vậy khi đầu tư xây dựng cảng để đạt được hiệu quả trong khai thác thì lựa chọn vị trí cảng ở những nơi có khoảng cách luồng ngắn.

Thứ năm, Cảng gần những tuyến hàng hải chính yếu (Vitri5), các tàu container chủ yếu hoạt động theo phương thức tàu chợ, có nghĩa là tàu thường hoạt động trên tuyến cố định vì vậy các cảng có vị trí gần những tuyến hàng hải chính yếu sẽ là một lựa chọn cho các hãng tàu. Vì thế để thu hút các hãng tàu container thì nên lựa chọn vị trí xây dựng cảng có vị trí nằm gần các tuyến hàng hải chính yếu từ đó mới mang lại hiệu quả trong khai thác, nâng cao năng lực cạnh tranh.

Thứ sáu, Gần các cảng trung chuyển lớn trên thế giới (Vitri8), các tàu container đi và đến Việt Nam phần lớn là các tàu Feeder (sức chở 1000 TEUs đến 2000TEUs) và các tàu này phải qua các cảng trung chuyển (Hub vận tải) để chuyển sang các tàu Mother Ship (sức chở đến 18.000 TEUs) vì vậy vị trí cảng container gần các cảng trung chuyển lớn sẽ là một ưu thế làm tăng hiệu quả khai thác cũng như quan tâm của khách hàng

Thứ bảy, Cảng gần các cảng liên kết khác bao gồm các Depot (Vitri4), một cảng container hoạt động mà thiếu liên kết các vệ tinh thì sẽ làm giảm hiệu quả khai thác, vì các vệ tinh của cảng sẽ là một cánh tay đắc lực để giảm ùn tắc, tăng năng suất cho cảng và làm tăng hiệu quả khai thác. Vì thế vị trí cảng sẽ mang tính chiến lược nếu xung quanh có hệ thống vệ tinh bao gồm các cảng liên kết, các Depot vì vậy các nhà quản lý cảng lưu ý khi lựa chọn vị trí đầu tư xây dựng, kinh doanh khai thác cảng container thì phải chú trọng đến các vệ tinh.

Cuối cùng, Vị trí địa lý thuận lợi (Vitri1), một cảng container mà có vị trí địa lý tự nhiên thuận lợi đương nhiên sẽ là một lợi thế rất lớn trong khai thác hiệu quả cảng, vì vấn đề này liên quan đến chi phí đầu tư ban đầu của cảng

5.2.2. *Xây dựng các chính sách để tăng tính năng động của cảng nhằm tăng hiệu quả khai thác cảng.*

Hàm ý của tác giả đối với các nhà quản lý khai thác cảng là nên xây dựng các chính sách để tăng tính năng động của cảng nhằm tăng hiệu quả khai thác cảng container. Cụ thể dựa vào các trong số trong kết quả nghiên cứu như sau:

Thứ nhất, cần xây dựng các chính sách quảng cáo, marketing, chính sách hợp tác, liên doanh liên kết để tạo tên tuổi, có sự chú ý của khách hàng, các bến bãi container của cảng nổi tiếng (Nangdong1).

Thứ hai, các nhà quản lý khai thác cảng không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ cảng, cần có các biện pháp, các chính sách nâng cao chất lượng dịch vụ để tạo sự nổi tiếng của chất lượng dịch vụ (Nangdong2) từ đó sẽ làm tăng hiệu quả khai thác cảng.

Thứ ba, một cảng container sẽ có hoạt động kinh doanh hiệu quả khai thác tốt thì

các nhà quản lý cảng phải năng động (Nangdong3) hơn trong công tác quản lý

Thứ tư, khách hàng có thể được xem là yếu tố quan trọng nhất đối với các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ và kinh doanh dịch vụ cảng biển cũng không ngoài nguyên tắc đó vì vậy để đạt được hiệu quả trong kinh doanh và hiệu quả trong khai thác thì các nhà quản lý cảng phải có những chính sách, quyết định để cảng năng động trong việc trao đổi thông tin với khách hàng (Nangdong4). Cảng có trao đổi thì mới nắm bắt tốt thông tin với khách hàng từ đó mà hiểu được tâm tư nguyện vọng, yêu cầu của khách hàng và từ đó mới vạch định các chính sách đúng đắn làm tăng hiệu quả khai thác cảng.

Cuối cùng, hoạt động kinh doanh dịch vụ khai thác cảng container có thể nói rất phức tạp và có nhiều nguy cơ xảy ra sự cố về an toàn, an ninh cũng như năng lực cung ứng dịch vụ vì vậy các nhà quản lý khai thác cảng cần năng động trong xử lý sự cố (Nangdong5), điều này sẽ làm tăng niềm tin cho khách hàng và sẽ có chiều hướng gia tăng hiệu quả khai thác cảng.

5.2.3. *Có chính sách đầu tư xây dựng, mở rộng đẩy mạnh khả năng kết nối nội địa của cảng.*

Hoạt động khai thác cảng container bao gồm miền tiền phương và miền hậu phương, khả năng kết nối nội địa của cảng thuộc miền hậu phương. Một cảng container muốn phát triển bền vững và hiệu quả thì phải phát triển đồng thời miền tiền phương và hậu phương vì vậy ngoài các chính sách dành cho miền tiền phương thì các nhà quản lý cảng cần phải đặc biệt chú ý phát triển mở rộng miền hậu phương cụ thể là tăng khả năng kết nối nội địa của cảng. Dựa vào kết quả nghiên cứu được thể hiện bằng các trọng số trong mô hình tác giả hàm ý nghiên cứu đối với nhà quản lý như sau:

Thứ nhất, các nhà quản lý cần có các kế hoạch chính sách để tăng khả năng kết nối của cảng với các mạng lưới logistics nội địa (Ketnoinoidia3), một cảng container nếu tăng cường khả năng kết nối nội địa các mạng lưới Logistics thì sẽ góp phần làm thông thoáng tuyến hậu phương, từ đó giải phóng tốt tuyến tiền phương và sẽ làm tăng hiệu quả khai thác cảng vì lúc này năng suất và hiệu suất của cảng sẽ tăng lên.

Thứ hai, khi thực hiện dự án đầu tư xây dựng khai thác kinh doanh cảng container các nhà quản lý cảng nên xem xét năng lực vận tải của các công ty logistics trong khu vực (Ketnoinoidia4). Bởi vì đây sẽ là điều kiện giúp thông thoáng miền hậu phương của cảng từ đó giúp cảng container tăng năng suất, hiệu suất và sẽ dẫn đến tăng hiệu quả khai thác.

Thứ ba, các nhà quản lý khai thác kinh doanh dịch vụ cảng container khi lựa chọn đầu tư xây dựng kinh doanh cảng cần quan tâm đến khả năng kết nối mạng lưới đường sông và đường bộ vào các bãi container lớn (Ketnoinoidia5), đặc thù hiện tại ở Việt Nam chỉ phát triển hai mạng lưới vận tải hàng hóa nội địa linh hoạt chính là đường sông và đường bộ vì vậy nếu một cảng có vị thế nằm ở khu vực kết nối vận tải nội địa tốt sẽ giúp hàng hóa đi và đến cảng thuận lợi từ đó sẽ làm tăng hiệu quả khai thác.

Cuối cùng, hệ thống cảng container của Việt Nam khai thác kém hiệu quả một phần là do chỉ có một tuyến đường bộ độc đạo đến cảng điều này sẽ ảnh hưởng rất lớn đến hiệu quả khai thác cảng, cụ thể là dễ xảy ra tình trạng ùn tắc kéo dài, gây nhiều nguyên nhân rớt hàng, rớt tàu,... Vì vậy các nhà quản lý cảng cần xem xét nghiên cứu vị trí cảng có nhiều tuyến đường bộ đến cảng (Ketnoinoidia2) điều này sẽ giúp cảng container giải được bài toán ùn tắc từ đó tăng năng suất và tăng hiệu quả khai thác.

5.2.4. Đầu tư xây dựng và phát triển hệ thống cơ sở vật chất hạ tầng cảng container

Cơ sở vật chất hạ tầng cảng container là một trong những điều kiện thu hút khách hàng và làm hài lòng khách hàng của cảng, vì vậy các nhà quản lý cần có các chính sách đầu tư, xây dựng phát triển cơ sở hạ tầng cảng phù hợp để nhằm mục đích tăng năng suất hiệu suất cảng và làm hài lòng khách hàng cảng, cụ thể dựa vào kết quả và trọng số kết quả trong nghiên cứu các nhà quản lý cần thực hiện các chính sách như sau:

Thứ nhất, để đảm bảo nhiệm vụ khai thác diễn ra xuyên suốt, an toàn và đạt hiệu suất cao thì cơ sở vật chất hạ tầng cảng phải được đầu tư, phát triển, bảo trì, bảo dưỡng trong điều kiện cơ sở hạ tầng đạt tiêu chuẩn cao (hatang4).

Thứ hai, cần có kế hoạch nạo vét, xây dựng phát triển số lượng cầu tàu nước sâu nhiều (Hatang6), vì theo xu hướng chung các hãng tàu muốn giảm chi phí nên sẽ ưu tiên phát triển đội tàu lớn, nếu cảng mà không có hoặc có quá ít cầu tàu nước sâu sẽ là một hạn chế rất lớn để khai thác hiệu quả cảng container.

Thứ ba, đầu tư, mua sắm, cải tiến sao cho các trang thiết bị cảng hiện đại (Hatang1). Đối với vận hàng khai thác cảng container thì trang thiết bị sẽ rất quan trọng ảnh hưởng đến năng suất, hiệu suất cũng như sự hài lòng của khách hàng cảng. Vì vậy, một cảng có trang thiết bị xếp dỡ hiện đại sẽ góp phần đáng kể để tăng hiệu quả khai thác.

Thứ tư, các nhà quản trị kinh doanh khai thác cảng cần có chính sách phát triển số lượng trang thiết bị xếp dỡ nhiều (Hatang7), phát triển trang thiết bị xếp dỡ tương ứng với kế hoạch dự báo và tăng trưởng, tính toán đầu tư mua sắm sao cho không thừa hoặc thiếu trang thiết bị xếp dỡ vì như vậy sẽ ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác.

Thứ năm, trong hoạt động khai thác luân tiềm ẩn những sự cố ngoài ý muốn sẽ ảnh hưởng đến tài sản, con người của cảng và của khách hàng vì vậy một cảng mà có đầu tư quan tâm hệ thống cứu chữa sự cố ở cảng đạt tiêu chuẩn (Hatang5) sẽ là sự quan tâm và tin tưởng của khách hàng cũng như giảm thiểu sự thiệt hại nếu xảy ra sự cố. Vì vậy các nhà quản lý nên chú ý đầu tư và phát triển hệ thống cứu chữa sự cố ở cảng đạt tiêu chuẩn cao.

Cuối cùng, bến đậu tàu nhiều hay ít sẽ ảnh hưởng đến năng suất và hiệu suất khai thác của cảng và sẽ ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác, cho nên các nhà làm chính sách quản lý khai thác cảng container nên chú ý phát triển số lượng bến đậu tàu nhiều (Hatang3) nhằm giảm bớt thời gian tàu chờ hoặc xếp hàng vào cảng vì lý do thiếu bến đậu.

5.2.5. Xây dựng chính sách và kế hoạch nhằm tổ chức tốt hoạt động dịch vụ Logistics của cảng.

Hoạt động dịch vụ Logistics của cảng container đó là các hoạt động góp phần làm cho dòng chảy container đi và đến cảng được thông thoáng, hay các dịch vụ mang lại giá trị cho khách hàng,...các hoạt động này sẽ góp phần làm hài lòng và thu hút khách hàng cảng từ đó sẽ làm tăng hiệu quả khai thác cảng. Vì vậy các nhà quản lý cảng nên tổ chức hoạt động dịch vụ Logistics của cảng container tốt từ tuyến tiền phương đến tuyến hậu phương mà cụ thể như sau:

Thứ nhất, cần có kế hoạch chính sách xây dựng dịch vụ lai dắt tàu vào cảng năng động (HDDVL7), các nhà quản lý cảng cần có chính sách phối hợp, kết hợp với các dịch vụ Hoa Tiêu, lai dắt nhằm chủ động trong công tác dẫn dắt tàu vào cảng để tránh tình trạng chờ đợi không kịp con nước gây khó khăn tàu ra vào luồng, chế độ con nước ở Việt Nam thường theo chế độ bán nhật triều nên cần quan tâm hơn dịch vụ lai dắt tàu năng động.

Thứ hai, cần xây dựng hệ thống thông tin nhanh chóng, kịp thời (Hatang3), hệ thống thông tin sẽ giúp cảng kết nối với khách hàng nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, hệ thống thông tin tốt còn giúp cảng có kế hoạch chính xác trong khai thác và làm hài lòng khách hàng từ đó tăng hiệu quả khai thác.

Thứ ba, trong hoạt động kinh doanh khai thác cảng container sẽ có rất nhiều khâu và rất nhiều bộ phận, các khâu hoặc bộ phận này phải kết hợp chặt chẽ và nhịp nhàng với nhau để tránh những rủi ro và sai sót làm ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác cảng vì vậy các nhà quản lý cảng nên xây dựng một hệ thống quản lý cảng tốt (HDDVL6) để xóa bỏ bớt các khâu quá thủ công, tinh gọn bộ máy nhân sự, và quy trách nhiệm bằng hệ thống quản lý cảng nhằm tăng cường kết hợp chặt chẽ, nhịp nhàng giữa các bộ phận, tránh tình trạng đùn đẩy, kéo dài giữa các bộ phận.

Thứ tư, một trong những dịch vụ Logistics ở cảng container được phần lớn khách hàng của cảng quan tâm nhiều nhất để quyết định đưa hàng, tàu về đó là dịch vụ thủ tục hải quan thuận lợi (HDDVL8) vì vậy các nhà quản lý khai thác kinh doanh cảng cần có các chính sách, hợp tác với các cơ quan hữu quan như Cục Hải Quan để tạo cơ chế thông thoáng, thuận lợi thúc đẩy lưu thông hàng hóa, tàu nhanh chóng, thuận lợi. Bên cạnh đó, cần sắp xếp xây dựng khu vực làm thủ tục, khai báo Hải Quan thuận lợi kết hợp với các kho bãi để tạo một chuỗi Logistics thuận lợi.

Thứ năm, một vấn đề luôn làm nhà quản lý kinh doanh khai thác cảng đau đầu đó là cảng phí (HDDVL10), cảng phí sẽ ảnh hưởng đến sự hài lòng khách hàng nhưng cảng phí lại ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh của cảng. Vì vậy các nhà quản lý cảng cố gắng xây dựng biểu giá cảng phí thật tốt sao cho phù hợp với các tiêu chí như là: phù hợp với các văn bản pháp quy do chính phủ ban hành,

các chính sách thu hút của cảng, năng lực cạnh tranh của cảng.

Cuối cùng, xây dựng các kế hoạch, chính sách hoạt động khai thác của cảng định hướng vào phục vụ khách hàng (HDDVL2)

nhằm mang lại chất lượng dịch vụ khách hàng tốt nhất, tạo lòng trung thành cho khách hàng, làm khách hàng hài lòng để từ đó sẽ tăng hiệu quả khai thác cảng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Baird, A., (2006), optimizing the container transshipment hub location in northern Europe, *Journal of Transport Geography*, 14(3), 195-214.
- Chien-Chang Chou (2009), *an evaluation of the service performances of container ports*, Journal of Information and Optimization Sciences, 30:5, 925-933.
- 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.
- Gordon Wilmsmeier & cộng sự (2006), The Impact of Port Characteristics on International Maritime Transport Cost. Research in Transport Economics, Vol 16, 117-140.
- Gonzalez, M. M. and Trujillo, L. (2009), Efficiency measurement in the port industry: a survey of empirical evidence. *Journal of Transport Economics and Policy* 43 (2): 157-192
- Liu Qianwen (2010), Efficiency Analysis of Container Ports and Terminals. A thesis submitted for the degree of Doctor of Philosophy of University College London
- 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
- Nguyễn Đình Thọ (2011), phương pháp nghiên cứu khoa học trong kinh doanh, NXB LĐ-XH.
- 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.
- Vítor Caldeirinha, J. Augusto Felício and Andreia Dionísio (2012), The Container Terminal Characteristics and Customer Satisfaction, School of Economics and management, University of Lisbon; Rua Miguel Lupi, 20. 1249-078 Lisbon.