

PHÂN TÍCH CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN CHẤT LƯỢNG DỊCH VỤ LOGISTICS CẢNG BIỂN CỦA TP. HỒ CHÍ MINH

Nguyễn Xuân Quyết*, Võ Thị Diệu Hiền

Trường Đại học Công nghiệp Thực phẩm TP.HCM

**Email: quyetnx@hufi.edu.vn*

Ngày nhận bài: 02/3/2022; Ngày chấp nhận đăng: 22/6/2022

TÓM TẮT

Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM) là trung tâm kinh tế của Việt Nam, tiếp giáp biển cùng hệ thống sông ngòi phong phú, nên hệ thống cảng biển phát triển bậc nhất cả nước, với 42 bến cảng, cụm cảng trải dài gần 13 km đã đang khai thác dịch vụ logistics cảng biển, phục vụ giao dịch hàng hóa xuất nhập khẩu chiếm gần 60% của miền Nam, Việt Nam. Một số cảng lớn, đảm trách phần lớn thị phần logistics vận tải biển như Tân Cảng-Cát Lái, Cảng Sài Gòn, Cảng Container Trung Tâm Sài Gòn (SPCT). Tuy nhiên, các năm gần đây tình trạng kẹt cảng tại TP.HCM xảy ra thường xuyên do cơ sở hạ tầng không theo kịp tốc độ phát triển, kết nối vận chuyển logistics cảng hạn chế, dẫn đến các chỉ tiêu chất lượng dịch vụ cảng biển bị ảnh hưởng. Bài viết tập trung vào nghiên cứu thực trạng, phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM, qua đó đề xuất hàm ý chiến lược nâng cao chất lượng dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM, Việt Nam.

Từ khóa: Logistics cảng biển, chất lượng dịch vụ logistics.

1. MỞ ĐẦU

Cảng biển TP.HCM lớn nhất Việt Nam “do nằm trên tuyến giao thông biển huyết mạch nối liền Thái Bình Dương- Ấn Độ Dương, Châu Âu- Châu Á, Trung Đông- Châu Á, là tuyến vận tải quốc tế nhộn nhịp thứ hai của thế giới. Hơn 90% lượng vận tải thương mại thế giới bằng đường biển và 45% đi qua Biển Đông. TP.HCM với lợi thế về biển, kinh tế hàng hải (cảng và vận tải biển) có vai trò đặc biệt quan trọng đối với sự phát triển kinh tế, bảo đảm an ninh, quốc phòng trong hội nhập quốc tế của đất nước. Cảng biển TP.HCM xếp thứ 25 trong số 50 cảng container lớn nhất thế giới năm 2012, là thành viên của Hội cảng biển quốc tế (IAPH) và Hội cảng biển ASEAN (APA). Tuy nhiên, Cảng biển TP.HCM từ vị trí kề cận với trung tâm nay đã nằm lọt ngay giữa trung tâm thành phố (Cảng Sài Gòn, Tân Cảng), nên việc vận chuyển logistics cảng biển gặp nhiều khó khăn”, với lượng xe tải, container hàng hóa đi qua quá lớn [1].

Lượng hàng thông quan qua cảng TP.HCM là hơn 122 triệu tấn (gần 7,3 triệu TEUS) năm 2019 và hơn 125 triệu tấn (hơn 7,5 triệu TEUS) năm 2020, dự báo tốc độ tăng trưởng trên hai con số trong 10 năm tới... TP.HCM đã chú trọng đầu tư nhiều công trình cơ sở hạ tầng hạ tầng để nâng chất lượng dịch vụ cảng biển như: mở rộng cảng Tân Cảng-Hiệp Phước, dự án nạo vét luồng Soài Rạp giai đoạn 2. Tuy nhiên, “Hệ thống giao thông kết nối cảng biển chưa tương xứng; Hạ tầng logistics còn bất cập; Quy hoạch phát triển và tổ chức cảng biển còn nhiều tồn tại, chỉ chủ yếu tập trung vào phát triển hạ tầng bến cảng, còn chưa chú trọng vào phát triển giao thông kết nối, hệ thống hạ tầng và dịch vụ logistics đi kèm” [1].

Từ nghiên cứu lý luận và thực tiễn về dịch vụ logistics cảng biển, nghiên cứu phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển tại TP.HCM. Nhóm tác giả

đề xuất hàm ý chính sách nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM.

2. CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

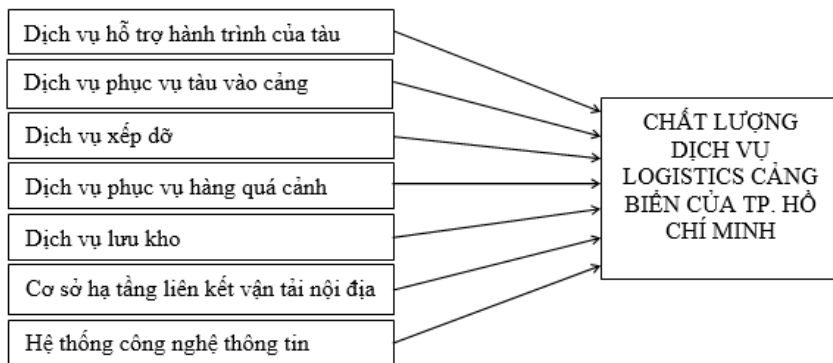
2.1. Cơ sở lý thuyết và mô hình nghiên cứu

Theo Hội đồng quản lý Logistics - Council of Logistics Management - CLM (1999), thì *“Logistics là một phần của quản trị chuỗi cung ứng bao gồm việc hoạch định, thực hiện, kiểm soát việc vận chuyển và dự trữ hiệu quả hàng hóa, dịch vụ cũng như những thông tin liên quan từ nơi xuất phát đến nơi tiêu thụ để đáp ứng yêu cầu của khách hàng”*. Logistics cảng biển bao gồm mọi hoạt động lập kế hoạch, tổ chức thực hiện các dịch vụ kinh doanh liên quan đến cảng biển, như: kết nối vận tải đường biển, lưu kho bãi, sắp xếp, đóng gói, bao bì hàng hóa vận tải và phân phối hàng đi các nơi theo yêu cầu của người ủy thác.

Theo Trần Chí Nam (2021), Logistics cảng biển Việt Nam hiện nay đang chịu ảnh hưởng của các nhân tố: 1) Cơ sở hạ tầng kết nối các cảng; 2) Hệ thống thông tin liên thông, tích hợp dữ liệu giữa các hệ thống thông tin liên quan đến xử lý giao dịch hàng hóa qua cảng; 3) Thủ tục hải quan và khai báo; 4) Chiến lược, quy hoạch phát triển cảng thông minh. Qua đó đề xuất một số gợi ý chuyển đổi số ngành logistics cảng biển.

Theo Nguyễn Thanh Thuý (2009), “Cảng là đầu mối quan trọng trong chuỗi logistics và có vai trò quyết định trong nâng cao hiệu quả của logistics cảng, từ đó thuật ngữ “logistics cảng” được đưa vào nghiên cứu. Mục tiêu của logistics cảng là tập trung xây dựng các hệ thống dịch vụ cảng nhằm tối ưu hóa quy trình logistics thông qua việc nâng cao tính tương thích của cảng trong chuỗi logistics. Chất lượng dịch vụ logistics cảng biển phụ thuộc vào hệ thống quy trình logistics cảng, bao gồm: 1) Hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu; 2) Hệ thống phục vụ tàu vào cảng; 3) Hệ thống xếp dỡ; 4) Hệ thống phục vụ hàng quá cảnh; 5) Hệ thống lưu kho; 6) Hệ thống liên kết vận tải nội địa. Hệ thống này sẽ kết hợp cùng với Hệ thống thông tin có vai trò như 07 nhóm hình thành quy trình logistics cảng”. [2].

Từ cơ sở lý thuyết, kinh nghiệm thực tiễn và kết hợp với tham vấn chuyên gia, Tác giả đề xuất mô hình nghiên cứu phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM, gồm các nhân tố (Hình 1):



Hình 1. Mô hình nghiên cứu Phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM

Trong đó, i) *Dịch vụ hỗ trợ hành trình của tàu*, gồm 03 thang đo: thủ tục khai báo hành trình; thời gian khai báo hành trình; mức độ thông suốt của tàu ra vào cảng; ii) *Dịch vụ phục vụ tàu ra vào cảng*, gồm 03 thang đo: thủ tục đăng ký dịch vụ; số lượng và chủng loại dịch vụ (tiếp liệu, sửa chữa, bảo trì...); thời gian cung cấp dịch vụ; iii) *Dịch vụ xếp dỡ*, gồm 03 thang đo: số lượng và chủng loại hàng xếp dỡ; năng lực xếp dỡ; thời gian xếp dỡ đo bằng tỷ

lệ tàu chờ cầu tàu; iv) *Dịch vụ phục vụ hàng quá cảnh*, gồm 03 thang đo: thủ tục khai báo tàu hàng quá cảnh; thời gian khai báo hàng quá cảnh; khả năng tiếp nhận và điều tiết tàu hàng quá cảnh; v) *Dịch vụ lưu kho*, được đo bằng tỷ lệ tồn bãi toàn cảng, gồm 03 thang đo: tổ chức lưu kho; qui mô kho bãi và chủng loại hàng nhận lưu kho; vi) *Cơ sở hạ tầng liên kết vận tải nội địa*, gồm 03 thang đo: hệ thống hạ tầng giao thông kết nối cảng; khả năng lưu thoát ngoài cảng được đánh giá bằng mức độ ùn tắc bên ngoài cảng; hệ thống phân luồng và kết nối hàng hóa giữa các cảng trong khu vực; vii) *Hệ thống công nghệ thông tin*, gồm 03 thang đo: mức độ ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hoạt động cảng; trình độ sử dụng công nghệ thông tin của nhân viên; mức độ đầu tư công nghệ thông tin.

2.2. Thu thập thông tin cho nghiên cứu

Số liệu sử dụng nghiên cứu gồm: (1) *Số liệu thứ cấp*, được thu thập từ các nghiên cứu và báo cáo có liên quan của các bộ, sở, ban, ngành, các doanh nghiệp kinh doanh và sử dụng dịch vụ logistics cảng biển; (2) *Số liệu sơ cấp*, được tổng hợp và phân tích từ kết quả khảo sát 120 các nhân là đại diện các doanh nghiệp kinh doanh và sử dụng dịch vụ logistics cảng biển; một số đại diện cơ quan quản lý nhà nước và các chuyên gia nghiên cứu về dịch vụ logistics cảng biển tại TP.HCM. Bảng câu hỏi khảo sát được sử dụng chung cho tất cả đối tượng khảo sát.

Để đảm bảo tính khách quan của kết quả nghiên cứu, mẫu khảo sát được lựa chọn theo phương pháp thuận tiện, số lượng được tính toán dựa trên số lượng doanh nghiệp kinh doanh và sử dụng dịch vụ logistics cảng biển bình quân năm gần nhất tại TP.HCM.

2.3. Phương pháp nghiên cứu, phân tích đánh giá

- *Tiếp cận nghiên cứu*: tiếp cận hệ thống, thể chế, chính sách và thị trường được sử dụng xuyên suốt quá trình nghiên cứu.

- *Nghiên cứu định tính*: được tác giả sử dụng để xây dựng bảng câu hỏi sơ bộ và phỏng vấn 20 lãnh đạo, đại diện các tổ chức, chuyên gia liên quan, nhằm xác định đối tượng nghiên cứu và nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển. Kết quả làm cơ sở xây dựng bảng khảo sát chính thức nhằm kiểm định thang đo gồm 01 biến phụ thuộc và 07 biến độc lập với 21 biến quan sát (Hình 1), đảm bảo khách quan và minh chứng cho kết quả nghiên cứu.

- *Nghiên cứu định lượng*: từ 120 phiếu khảo sát, tác giả sử dụng phần mềm SPSS 22.0 phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển, thảo luận và đề xuất hàm ý chính sách nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM.

3. KẾT QUẢ VÀ THẢO LUẬN

3.1. Thực trạng chất lượng dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM

3.1.1. Dịch vụ hỗ trợ hành trình của tàu: Dù ảnh hưởng của dịch Covid 19, nhưng nửa cuối năm 2021, Cảng TP.HCM vẫn xảy ra tình trạng tắc nghẽn do lượng hàng liên tục tăng cao, đặc biệt là cảng Cát Lái, Tân Cảng... “theo Hiệp hội đại lý và môi giới hàng hải Việt Nam, sản lượng hàng hóa qua Cát Lái đã vượt công suất quy hoạch cảng đến năm 2030. Trong khi đó các cảng lân cận trong khu vực cảng TP.HCM như SPCT, SP ITC, Hiệp Phước...” lại vắng vẻ dù được đầu tư hiện đại. Nhiều cảng trong khu vực TP. HCM đang hoạt động dưới công suất. Từ đó, ta thấy có sự không đồng bộ của logistics cảng biển ở TP.HCM, thiếu cơ chế điều chỉnh, trung tâm điều tiết tàu, hàng giữa các cảng [3].

3.1.2. Dịch vụ phục vụ tàu vào cảng: Cảng biển TP.HCM khá hiện đại, cảng Tân Cảng, Cát Lái với diện tích 160 ha, chiều dài cầu tàu 2.040m, 10 bến, trang bị 30 cầu bờ, cùng kho bãi, đầu kéo... đáp ứng được lượng hàng xuất nhập lớn. Nhưng, với lượng hàng ngày một tăng; 06 tháng đầu năm 2021 đạt hơn 2,89 triệu Teus, chiếm 66,7% sản lượng container cảng TP.HCM, chưa kể sản lượng từ sà lan, tàu sông... từ khu vực lân cận, dẫn đến tình trạng không đáp ứng kịp, tỷ lệ tàu chờ cầu tàu là 20%, Thời gian giao nhận container trung bình qua cổng là gần 40 phút (Bảng 1), tình trạng tắc nghẽn thường xuyên xảy ra [3].

3.1.3. Dịch vụ xếp dỡ: Các cảng trung tâm TP.HCM thường có lượng container tồn bãi tăng cao. “Hiện tỉ lệ tồn bãi của cảng Cát Lái là 85%, với 360 tàu đang trong tình trạng chờ cầu và luôn cảnh báo sự cố tắc nghẽn. Riêng ở Tân Cảng Sài Gòn, từ ngày 15/7 đến 4/8/2021, sự cố bỏ chuyến là khoảng 38 tàu, các tuyến dịch vụ từ tàu mẹ bị xáo trộn do việc kẹt cảng, một phần ảnh hưởng dây chuyền từ các cảng ở nước ngoài”, phần lớn là do cơ sở hạ tầng và năng lực xếp dỡ của các cảng đã luôn trong tình trạng quá tải [4].

3.1.4. Dịch vụ phục vụ hàng quá cảnh: Cảng biển của TP.HCM tương đối là mạnh nếu so với các cảng ở Việt Nam, tuy nhiên nếu so với các cảng của các nước lân cận như cảng Singapore (Singapore), cảng Thượng Hải (Trung Quốc), cảng Tanjung Pelepas (Malaysia)... thì năng lực dịch vụ logistics và dịch vụ quá cảnh của các cảng biển ở TP.HCM vẫn thua từ năng lực bốc dỡ, khả năng tiếp nhận các đội tàu lớn đến việc xử lý container hàng hóa [4].

3.1.5. Dịch vụ lưu kho: Hệ thống kho cảng TP.HCM nằm ở vị trí đắc địa, thuận lợi trong việc phối hợp nhiều phương thức vận tải khác trong việc luân chuyển hàng hóa đi các nơi và ngược lại. Nhưng tình trạng tồn kho toàn cảng của các cảng trung tâm TP.HCM, như Cát Lái, Tân Cảng khá cao (đến gần 70%) và chỉ số tồn kho CFS gần 60% (Bảng 1), cho thấy dịch vụ lưu kho của các cảng biển TP.HCM chưa hiệu quả, được lí giải chủ yếu là do khâu tổ chức quản lý và ứng dụng công nghệ còn hạn chế, đầu tư cho cơ sở vật chất, thiết bị kho bãi chưa được quan tâm [5].

3.1.6. Cơ sở hạ tầng liên kết vận tải nội địa: Nhiều doanh nghiệp vận tải qua cảng biển TP.HCM phản ánh tình trạng ùn tắc giao thông bên ngoài cảng Cát Lái làm doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn trong giao nhận hàng hóa, thường xuyên bị tình trạng hàng hóa không đúng thời gian. Việc quy hoạch và nâng cấp cơ sở hạ tầng kết nối giữa các cảng trung tâm đến các cảng lân cận để giảm áp lực hàng về Cát Lái, Tân Cảng là vô cùng cần thiết, nhưng đã được địa phương quan tâm, nhưng chưa có kế hoạch thực hiện một cách tổng thể [5].

3.1.7. Hệ thống công nghệ thông tin: Các cảng tại TP.HCM cũng đã và đang áp dụng công nghệ thông tin vào hoạt động sản xuất kinh doanh (cảng điện tử ePort, lệnh giao hàng điện tử - eDO với các hãng tàu) giúp tiết kiệm thời gian, tăng hiệu quả logistics, tuy nhiên chưa đáp ứng yêu cầu tăng trưởng và phát triển của dịch vụ cảng biển tại TP.HCM hiện nay [6].

Bảng 1. Chỉ số đánh giá chất lượng dịch vụ cảng biển của Tân Cảng, Cát Lái năm 2021

Chỉ số đánh giá chất lượng dịch vụ cảng biển	Kết quả năm 2021
Tồn bãi toàn cảng	70%
Tỷ lệ tàu chờ cầu	20%
Năng suất giải phóng tàu trung bình trong tháng 10	87 cnts/ tàu/giờ
Chỉ số tồn kho CFS	< 60%
Thời gian giao nhận container trung bình qua cổng	< 40 phút

Nguồn: Cty CP Tân Cảng - Cát Lái Sài Gòn, 2021.

3.2. Kiểm định mô hình nghiên cứu

3.2.1. Kết quả kiểm định Cronbach's Alpha

+ *Kết quả kiểm định Cronbach's Alpha*: Các biến quan sát có hệ số tương quan biến tổng $< 0,3$ sẽ bị loại khỏi mô hình. Tiêu chuẩn đề thang đo đạt yêu cầu khi Cronbach's Alpha $> 0,6$ [8]. Với 120 đối tượng khảo sát chính thức và 07 tiêu chí của phiếu khảo sát các biến đạt yêu cầu về độ tin cậy, hệ số toàn thang đo Cronbach's Alpha $= 0,866 > 0,6$ nằm trong mức đo lường tốt, Các hệ số tương quan biến tổng của các biến đo lường nhân tố này đều $> 0,3$ tất cả các biến quan sát đều được chấp nhận và sẽ được sử dụng trong phân tích nhân tố tiếp theo (Bảng 2).

Bảng 2. Cronbach's Alpha đánh giá nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển TP.HCM

Biến quan sát	Hệ số tương quan biến tổng	Cronbach's Alpha nếu loại biến	Cronbach's Alpha toàn thang đo
Dịch vụ hỗ trợ hành trình của tàu	0,612	0,865	0,866
Dịch vụ phục vụ tàu vào cảng	0,620	0,865	
Dịch vụ xếp dỡ	0,617	0,865	
Dịch vụ phục vụ hàng quá cảnh	0,662	0,864	
Dịch vụ lưu kho	0,693	0,864	
Cơ sở hạ tầng liên kết vận tải nội địa	0,747	0,863	
Hệ thống công nghệ thông tin	0,519	0,866	

3.2.2. Kiểm định phương sai thay đổi và sự tương quan

Biến quan sát được trích thành 21 nhân tố tại Eigenvalues $= 1,457 (>1)$ kết quả phân tích nhân tố là hợp lý, tổng phương sai trích đạt 72,633% ($>50\%$) sự biến thiên của dữ liệu, đây là kết quả chấp nhận được đồng thời các biến được rút trích vào các nhân tố (Bảng 4).

Bảng 4. Phương sai giải thích các nhân tố ảnh hưởng

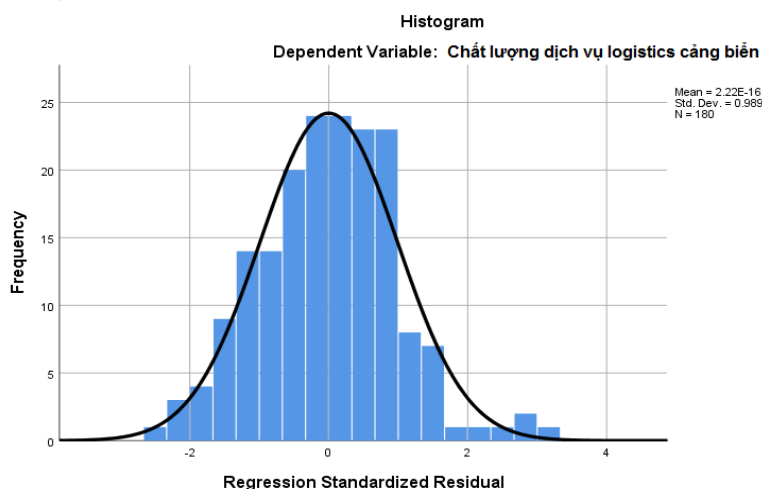
Tổng phương sai được giải thích						
Nhân tố	Giá trị Eigenvalues			Tổng bình phương hệ số tải được trích		
	Tổng	Phần trăm phương sai	Phần trăm tích lũy	Tổng	Phần trăm phương sai	Phần trăm tích lũy
1	9,325	42,384	42,384	9,052	41,145	41,145
2	2,997	13,624	56,009	2,756	12,527	53,672
3	2,200	9,999	66,008	1,868	8,489	62,161
4	1,457	6,625	72,633	1,186	5,392	67,554
5	1,060	4,816	77,449			
6	0,807	3,667	81,116			
7	0,659	2,996	84,112			
8	0,536	2,435	86,548			

Tổng phương sai được giải thích						
Nhân tố	Giá trị Eigenvalues			Tổng bình phương hệ số tải được trích		
	Tổng	Phần trăm phương sai	Phần trăm tích lũy	Tổng	Phần trăm phương sai	Phần trăm tích lũy
9	0,432	1,963	88,510			
10	0,406	1,846	90,356			
11	0,358	1,628	91,985			
12	0,308	1,399	93,383			
13	0,298	1,354	94,738			
14	0,241	1,095	95,832			
15	0,194	0,882	96,714			
16	0,187	0,852	97,566			
17	0,144	0,657	98,222			
18	0,113	0,512	98,734			
19	0,107	0,488	99,222			
20	0,070	0,319	99,541			
21	0,042	0,192	100,000			

Phương pháp chiết xuất: Phân tích thành phần chính.

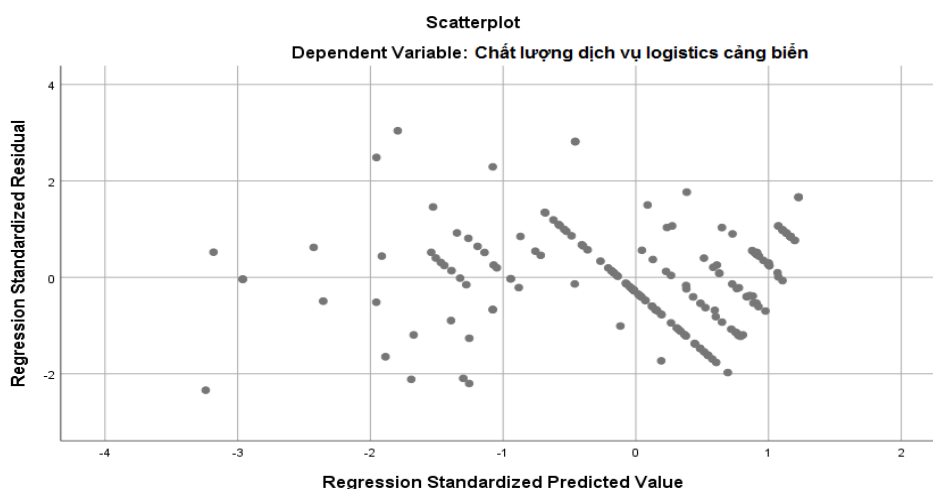
+ Kiểm tra giả định các biến độc lập không có hiện tượng đa cộng tuyến

Hệ số phóng đại phương sai VIF < 2, cho thấy không xảy ra hiện tượng đa cộng tuyến và không có mối tương quan chặt chẽ giữa các biến độc lập (Hoàng Trọng và Chu Nguyễn Mộng Ngọc, 2008).



Hình 2. Kiểm tra giả định về phân phân phối của phần dư và phần dư tự tương quan

Ta thấy đồ thị của phần dư (Hình 2) có dạng hình chuông cân đối, giá trị trung bình của phần dư $= 2,22 \times 10^{-16}$ rất nhỏ và gần bằng 0, giá trị độ lệch gần bằng 1 do đó ta kết luận phần dư chuẩn hóa có phân phối chuẩn.



Hình 3. Đồ thị phân tích tương quan phần dư

Ta thấy đồ thị của giá trị phần dư chuẩn hóa phân tán ngẫu nhiên theo đường giá trị = 0, do đó ta kết luận không có hiện tượng tự tương quan giữa phần dư.

3.2.3. Kết quả phân tích nhân tố khám phá EFA

+ *Đánh giá thang đo qua phân tích nhân tố khám phá EFA*: Hệ số KMO = 0,818 ($0,5 < \text{KMO} < 1$). Thống kê Chi-Square (Chi bình phương) của kiểm định Bartlett's có giá trị 692,359 với mức ý nghĩa Sig. = 0,000 cho thấy các biến quan sát có tương quan với nhau. Kết quả phân tích EFA cho thấy tổng phương sai trích đạt 86,677% ($> 50\%$) thể hiện rằng 07 nhân tố rút ra này giải thích được 86,677% biến thiên của dữ liệu, đây là kết quả chấp nhận được và chứng tỏ việc nhóm các nhân tố lại với nhau là thích hợp. Điểm dừng khi rút trích các nhân tố tại nhân tố thứ 7 với Eigenvalues là $1,987 > 1$, cho kết quả phân tích nhân tố là phù hợp. Các biến quan sát có hệ số tải nhân tố đạt yêu cầu $> 0,5$, không có biến quan sát nào có hệ số tải lên đồng thời trên cả hai nhân tố, vậy các thang đo đạt giá trị hội tụ (Bảng 3).

Bảng 3. Kiểm định KMO về tính phù hợp của việc lấy mẫu KMO and Bartlett's Test

Kiểm định Kaiser-Meyer-Olkin về sự thích hợp của mẫu		0,818
Kiểm định Bartlett's về cấu hình của mẫu	Tương đương Chi Bình phương	692,359
	Df	120
	Sig.	0,000

Kết quả phân tích nhân tố khám phá (EFA) cho thấy các nhóm nhân tố khám phá đều phù hợp với mô hình nghiên cứu.

3.2.4. Phân tích hồi quy tuyến tính

Phân tích hồi qui tuyến tính cho thấy không có hiện tượng đa cộng tuyến, Thống kê đa cộng tuyến (Collinearity Statistics) với hệ số phóng đại phương sai VIF (Variance Inflation Factor) của các biến độc lập trong mô hình đều nhỏ hơn 2, chứng tỏ không có hiện tượng đa cộng tuyến (Bảng 4). Với kết quả tất cả các biến đều có ý nghĩa thống kê các giá trị Sig. = 0,000 ($< 0,05$). Như vậy, có 07 nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển TP.HCM theo hệ số hồi quy chuẩn hóa (Beta).

Bảng 4. Kiểm định đa cộng tuyến

Mô hình	Hệ số chưa chuẩn hóa		Hệ số đã chuẩn hóa	Hệ số (t)	Hệ số (Sig.)	Thống kê đa cộng tuyến (Collinearity Statistics)	
	Hệ số (B)	Độ lệch chuẩn	Hệ số Beta			Dung sai điều chỉnh (Tolerance)	Hệ số phóng đại phương sai (VIF)
1	(Hằng số)	1,967	0,032		13,053	0,000	
	Dịch vụ hỗ trợ hành trình của tàu	0,105	0,014	0,045	2,364	0,017	0,185
	Dịch vụ phục vụ tàu vào cảng	0,220	0,020	0,185	1,984	0,027	0,781
	Dịch vụ xếp dỡ	0,303	0,014	0,029	2,222	0,024	0,874
	Dịch vụ phục vụ hàng quá cảnh	0,039	0,010	0,190	1,859	0,005	0,775
	Dịch vụ lưu kho	0,270	0,029	1,540	1,865	0,000	0,842
	Cơ sở hạ tầng liên kết vận tải nội địa	0,135	0,010	0,379	1,528	0,001	0,950
	Hệ thống công nghệ thông tin	0,185	0,020	1,747	1,373	0,000	0,883

- *Hàm tuyến tính*: Từ kết quả trên, phương trình thể hiện các nhân tố tác động đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển TP.HCM, như sau:

$$Y = 1,967 + 0,105 \cdot X_1 + 0,220 \cdot X_2 + 0,303 \cdot X_3 + 0,039 \cdot X_4 + 0,270 \cdot X_5 + 0,135 \cdot X_6 + 0,185 \cdot X_7$$

Như vậy, mô hình hồi quy tuyến tính được xây dựng theo phương trình Y không vi phạm các giả định cần thiết trong hồi quy tuyến tính. Do đó, các giả thuyết được chấp nhận với mức ý nghĩa thống kê 5% và mối quan hệ giữa từng nhân tố với “Chất lượng dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM” là mối quan hệ tỷ lệ thuận.

3.3. Phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển TP.HCM

3.3.1. Nhân tố Dịch vụ hỗ trợ hành trình của tàu

Từ kết quả nghiên cứu (Bảng 4), thì nhân tố X_1 - Dịch vụ hỗ trợ hành trình của tàu, bao gồm cơ chế điều tiết tàu hàng ra vào cảng, khai báo tàu đi đến, với $\beta^*_1 = 0,105$, tức có ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển TP.HCM. Dịch vụ hỗ trợ hành trình của tàu - được đo bằng khả năng thông suốt của tàu hàng, là nhân tố quan trọng đánh giá khâu điều phối tàu, hàng hoá ra vào cảng. Theo Nguyễn Thanh Thủy (2009), nếu thiếu cơ chế điều chỉnh tàu cập bến giữa các cảng biển, thiếu trung tâm điều tiết lượng hàng nhập xuất giữa các cảng sẽ dẫn đến nguy cơ ùn tắc cảng, hoạt động và hiệu quả của tàu hàng và cảng biển sẽ bị ảnh hưởng dây truyền [3].

3.3.2. Nhân tố Dịch vụ phục vụ tàu vào cảng

Kết quả nghiên cứu (Bảng 4), thì nhân tố X_2 - Dịch vụ phục vụ tàu vào cảng, gồm hạ tầng cơ sở và thiết bị cầu cảng, bến neo đậu, cơ chế lịch trình tàu ra vào, có $\beta^*_2 = 0,283$, có mức độ ảnh hưởng thứ ba đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển TP.HCM. Thước đo cho nhân tố này là tỷ lệ tàu chờ cầu tàu, đánh giá năng lực cầu cảng cho việc lưu thoát tàu hàng, hay thời gian neo đậu của tàu hàng. Theo Trần Chí Nam (2021), khi cơ sở hạ tầng kết nối các cảng không đảm bảo chính là nguyên nhân dẫn đến tình trạng tắc nghẽn cầu cảng và tàu chờ, gây thiệt hại về thời gian và hiệu quả kinh tế [3].

3.3.3 Nhân tố Dịch vụ xếp dỡ

Nhân tố ảnh hưởng cao nhất đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển là X3- Dịch vụ xếp dỡ, bao gồm hoạt động nâng hạ, xếp dỡ container lên xuống, với $\beta^*3 = 0,303$ (Bảng 4). Đây là nhân tố được doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển quan tâm do thường mất thời gian nhất trong toàn quy trình thực hiện dịch vụ logistics cảng biển, do liên quan đến nhiều thủ tục nhập, xuất hàng, thao tác thực hiện mang yếu tố nhỏ lẻ, sắp xếp từng container. Cơ sở hạ tầng, thiết bị xếp dỡ và vận hành xếp dỡ đều có ảnh hưởng đến nhân tố này. Do vậy, Cơ sở hạ tầng, thiết bị xếp dỡ và vận hành xếp dỡ của cảng biển của TP.HCM cần được đầu tư đúng theo nhu cầu của lượng tàu, hàng ra vào cảng [4].

3.3.4. Nhân tố Dịch vụ phục vụ hàng quá cảnh

Nhân tố X4- Dịch vụ phục vụ hàng quá cảnh, gồm các hoạt động khai báo quá cảnh, ra vào cảng, của tàu hàng, có ảnh hưởng thấp nhất đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển, với $\beta^*4 = 0,039$ (Bảng 4). Điều đó cho thấy các cảng biển của TP.HCM nói riêng và Việt Nam nói chung chưa thấy được tầm quan trọng của dịch vụ này, nên năng lực dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM được đánh giá thấp so với các cảng biển của các nước trong khu vực. Theo đại diện một số hãng tàu quá cảnh cảng biển TP.HCM thì năng lực bốc dỡ, khả năng tiếp nhận các đội tàu lớn và việc xử lý lượng container hàng hóa lớn của cảng biển TP.HCM còn hạn chế, đặc biệt thiếu cơ chế điều tiết tàu giữa các cảng trong khu vực [4].

3.3.5. Nhân tố Dịch vụ lưu kho

Nhân tố X5- Dịch vụ lưu kho có ảnh hưởng thứ hai đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển, với $\beta^*5 = 0,270$ (Bảng 4), do lưu kho là một trong các chức năng quan trọng của logistics nói chung và của logistics cảng biển nói riêng. Đa số các chủ hàng, chủ tàu đều quan tâm đến chất lượng hàng hoá được bảo quản thế nào tại cảng trung chuyển, với quá trình bốc xếp lên xuống, nâng hạ, thủ tục thông quan tại mỗi cảng tôn thời gian khác nhau, phụ thuộc năng lực của mỗi doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển. Theo Nguyễn Thanh Thủy (2009), thì Dịch vụ lưu kho phát sinh trong trường hợp thủ tục giao nhận, kiểm hoá, thông quan kéo dài nhằm đảm bảo an toàn cho hàng hoá [8].

3.3.6. Nhân tố Cơ sở hạ tầng liên kết vận tải nội địa

Nhân tố ảnh hưởng thứ năm đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển là X6- Cơ sở hạ tầng liên kết vận tải nội địa, với $\beta^*6 = 0,135$ (Bảng 4), Nhân tố này không thuộc kiểm soát của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển, mà do nhà nước, địa phương quy hoạch và tổ chức cơ sở hạ tầng kết nối giữa các cảng trung tâm đến các cảng lân cận và khu vực. Theo Trần Chí Nam (2021), thì nhân tố Cơ sở hạ tầng liên kết vận tải lại ảnh hưởng lớn nhất đến năng suất vận hành của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển và cả các khách hàng liên quan [5].

3.3.7. Nhân tố Hệ thống công nghệ thông tin

Theo kết quả nghiên cứu thì Hệ thống công nghệ thông tin - X7 là nhân tố có ảnh hưởng thứ tư đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển, với $\beta^*7 = 0,185$ (Bảng 4). Dù hầu hết các cảng tại TP.HCM đã áp dụng công nghệ thông tin vào quản lý hoạt động, giúp tiết kiệm thời gian, tăng hiệu quả logistics lên cao [6]. Tuy nhiên, theo Trần Chí Nam (2021) thì cảng biển TP.HCM và các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển chưa có kế hoạch chiến lược phát triển đồng bộ hệ thống điều phối, với trung tâm điều tiết cảng biển, nhằm điều hoà lượng tàu, hàng xuất nhập giữa các cảng của TP.HCM và khu vực.

3.4. Hàm ý chiến lược nâng cao chất lượng dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM, Việt Nam

3.4.1. Xây dựng kế hoạch chiến lược và tăng cường đầu tư cho phát triển cảng biển của TP.HCM qua đó nâng cao năng lực, chất lượng logistics cảng biển

Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1579/QĐ-TTg Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, ngày 22/09/2021 [9]. TP.HCM với vị thế là đầu tàu kinh tế của cả nước, có địa thế thuận lợi cho phát triển dịch vụ logistics cảng biển, cần rà soát, đánh giá mạng lưới cơ sở hạ tầng giao thông vận tải kết nối, hệ thống trung tâm logistics, cảng cạn - ICD (Inland Container Depot) trong khu vực; Xây dựng các phương thức vận tải đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt nối với cảng biển. Đặc biệt là giao thông kết nối với khu cảng Cát Lái trên sông Đồng Nai, cảng Hiệp Phước trên sông Soài Ráp... [10].

Từ kết quả nghiên cứu thực trạng cho thấy tình trạng quá tải trong xếp dỡ, ùn tắc trong lưu thông cảng biển cho thấy hạ tầng, cơ sở vật chất cảng biển của TP.HCM vẫn còn hạn chế. Kết hợp phân tích nhân tố Dịch vụ xếp dỡ (X_3), với $\beta^*3 = 0,303$ ảnh hưởng nhất, và nhân tố Dịch vụ lưu kho (X_5), $\beta^*2 = 0,283$ ảnh hưởng thứ hai đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển TP.HCM cần nhanh chóng, tăng cường đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng và cơ sở vật chất cảng biển, nhằm nâng cao năng lực khai thác bãi cảng, giảm thiểu thời gian hoàn thành dịch vụ logistics cảng biển là vấn đề rất cần thiết và cấp bách.

Từ kết quả khảo sát các chuyên gia, việc xây dựng cơ chế chính sách để tư nhân tham gia vào đầu tư phát triển dịch vụ logistics cảng biển vừa giúp TP.HCM nhanh chóng nâng cao năng lực, tăng cường tính cạnh tranh và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics cảng biển, bằng việc tạo môi trường thuận lợi cho đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phát triển logistics cảng biển, nhanh chóng xây dựng trung tâm logistics tâm cờ khu vực Đông Nam Á.

3.4.2. Xây dựng trung tâm điều tiết giữa các cảng nhằm giảm ùn tắc cảng, nâng cao hiệu quả khai thác dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM

Kết quả nghiên cứu thực trạng cho thấy, các cảng trung tâm TP.HCM luôn xảy ra tình trạng ùn tắc, nhưng rất nhiều cảng trong khu vực TP. HCM đang hoạt động dưới công suất là do thiếu cơ chế điều chỉnh tàu cập bến giữa các cảng biển, thiếu trung tâm điều tiết lượng hàng nhập xuất giữa các cảng [3]. Trong khi đó, thì nhân tố Dịch vụ hỗ trợ hành trình của tàu (X_1), với $\beta^*1 = 0,105$, tức có ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển TP.HCM. Do vậy, TP.HCM cần xây dựng trung tâm điều tiết giữa các cảng nhằm giảm ùn tắc cảng, nâng cao hiệu quả khai thác dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM.

TP.HCM cần tăng kết nối logistics cảng biển bằng khai thác cảng cửa ngõ và cảng cạn (ICD). “Cảng biển được xác định là đầu mối trung tâm để triển khai giải pháp kết nối các phương thức vận tải. Quy hoạch phát triển các ICD để hỗ trợ khai thác cảng biển, góp phần cơ cấu lại thị phần vận tải logistics, tạo thuận lợi cho vận tải hàng hóa từ cảng biển đến các trung tâm sản xuất, phân phối, tiêu thụ được xuyên suốt. TP HCM gồm trung tâm logistics Cái Mép Hạ, các cảng cạn tại Đồng Nai, Bình Dương, Tây Ninh sẽ được chú trọng đầu tư. Đẩy mạnh việc đầu tư xây dựng các tuyến đường giao thông kết nối với cảng biển Vũng Tàu, trong đó có đường cao tốc Bến Lức - Long Thành; đường liên cảng...” [1].

3.4.3. Tăng cường ứng dụng công nghệ số cho dịch vụ logistics cảng biển nhằm nâng cao chất lượng và hiệu quả dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM

Việc tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, công nghệ số vào hoạt động sản xuất kinh doanh (cảng điện tử - ePort, lệnh giao hàng điện tử - eDO...), với các cảng, hãng tàu giúp tiết kiệm thời gian, tăng hiệu quả kinh tế cho dịch vụ logistics. Điều này phù hợp với “Chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ số: 21/CT-TTg, ngày 18/07/2018, về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông”. Việc xây dựng cơ sở hạ tầng hiện đại để nâng cao năng lực khai thác bãi cảng, giảm thiểu thời gian hoàn thành dịch vụ logistics cảng biển là vấn đề rất cần thiết [11].

Ứng dụng các phương tiện tự động không người lái, vận dụng các cảm biến thông minh phát hiện bất thường, ứng dụng phần mềm điện tử trong điều tiết cont, sắp xếp cont, nhận cont và giao cont. Xây dựng các qui trình vận tải chuyên dụng nhằm hiện đại hóa logistics cảng biển.

4. KẾT LUẬN

Từ tổng quan cơ sở lý luận và thực tiễn về dịch vụ logistics cảng biển, nghiên cứu đã đi sâu phân tích 07 nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng logistics cảng biển của TP.HCM. Trong đó, nhóm nhân tố Dịch vụ xếp dỡ (X3) và nhân tố Dịch vụ lưu kho (X5) có ảnh hưởng nhất, kế đến là nhóm nhân tố Dịch vụ phục vụ tàu vào cảng (X2) và tất cả các nhóm nhân tố Hệ thống công nghệ thông tin (X7), Cơ sở hạ tầng liên kết vận tải nội địa (X6), Dịch vụ hỗ trợ hành trình của tàu (X1), Dịch vụ phục vụ hàng quá cảnh (X4) đều có ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM.

Từ nghiên cứu thực trạng, kết hợp với phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng logistics cảng biển của TP.HCM, tác giả đề xuất các nhóm hàm ý chính sách nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM, Việt Nam, như sau: *Một là*, Xây dựng kế hoạch chiến lược và tăng cường đầu tư cho phát triển cảng biển của TP.HCM qua đó nâng cao năng lực, chất lượng dịch vụ logistics cảng biển; *Hai là*, Xây dựng trung tâm điều tiết giữa các cảng nhằm giảm ùn tắc cảng, nâng cao hiệu quả khai thác dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM; *Ba là*, Tăng cường ứng dụng công nghệ số cho dịch vụ logistics cảng biển nhằm nâng cao chất lượng và hiệu quả dịch vụ logistics cảng biển của TP.HCM.

Lời cảm ơn: Nghiên cứu này do Trường Đại học Công nghiệp Thực phẩm TP.HCM bảo trợ và cấp kinh phí theo Hợp đồng số 149/HĐ-DCT.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Trần Tuấn Sơn - Đẩy mạnh phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam trong giai đoạn hiện nay (2021). Nguồn: <<http://vasi.gov.vn/pages/day-manh-phat-trien-he-thong-cang-bien-viet-nam-tr-870d.aspx>>. [Truy cập lúc 10:12, 25/12/2021]
2. Nguyễn Thanh Thủy - Khái niệm và Mô hình logistics Cảng Biển, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải **17** (2009) 67-71.
3. Nguyễn Xuân Sang - Cảng biển, logistics Việt trong thế trận kết nối, cạnh tranh thế giới (2018). Nguồn: <<https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/56460/cang-bien--logistics-viet-trong-the-tran-ket-noi--canh-tranh-the-gioi.aspx>>. [Truy cập lúc 16:34, 05/12/2021]
4. Nguyễn Bình - Gần 1.500 doanh nghiệp hợp trực tuyến giải quyết ùn tắc ở cảng Cát Lái (2021). Nguồn: <<https://hanoimoi.com.vn/tin-tuc/Kinh-te/1015503/thanh-pho-ho-chi-minh-tang-hieu-qua-he-thong-cang-noi-dia>>. [Truy cập lúc 20:13, 10/01/2022]
5. Hà Phạm - Thành phố Hồ Chí Minh: Tăng hiệu quả hệ thống cảng nội địa (2021). Nguồn: <<https://hanoimoi.com.vn/tin-tuc/Kinh-te/1015503/thanh-pho-ho-chi-minh-tang-hieu-qua-he-thong-cang-noi-dia>>. [Truy cập lúc 07:45, 25/12/2021]

6. Trần Chí Nam - Phát triển kinh tế số lĩnh vực logistics cảng biển tại Việt Nam (2021). Nguồn: <<https://aita.gov.vn/phat-trien-kinh-te-so-linh-vuc-logistics-cang-bien-tai-viet-nam>>. [Truy cập lúc 16:19, 27/01/2022]
7. Công ty CP Tân Cảng - Cát Lái Sài Gòn - Chỉ số đánh giá chất lượng dịch vụ cảng biển của Tân Cảng, Cát Lái năm 2021 (2021)
8. Đinh Phi Hồ - Phương pháp nghiên cứu định lượng và những nghiên cứu thực tiễn trong kinh tế phát triển nông thôn, NXB Phương Đông, Cà Mau (2012) 1-428.
9. Thủ tướng Chính phủ - Quyết định số 1579/QĐ-TTg, ngày 22/09/2021, Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 (2021)
10. Phan Lê - Quy hoạch cảng biển TPHCM: Gắn với phát triển hạ tầng giao thông (2020). Nguồn: <<https://ttbc-hcm.gov.vn/quy-hoach-cang-bien-tphcm-gan-voi-phat-trien-ha-tang-giao-thong-14277.html>>. [Truy cập lúc 15:05, ngày 21/12/2020]
11. Thủ tướng Chính phủ - Chỉ thị của số 21/CT-TTg, ngày 18/07/2018, về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông (2018).

ABSTRACT

ANALYSIS OF FACTORS AFFECTING LOGISTICS SERVICE QUALITY IN HO CHI MINH CITY

Nguyen Xuan Quyet*, Vo Thi Dieu Hien

Ho Chi Minh City University of Food Industry

*Email: quyetnx@hufi.edu.vn

Ho Chi Minh City (HCMC) is the economic center of Vietnam, adjacent to the sea and a rich system of rivers, so the seaport system is the most developed in the country, with 42 ports and clusters of ports, along 13 kilometers of coastline, has been exploited seaport logistics services, serving the transaction of import and export goods accounting for nearly 60% of the South, Vietnam. Some large ports, which take up the majority of the shipping logistics market share, such as Tan Cang-Cat Lai, Saigon Port, Saigon Central Container Terminal (SPCT), etc. However, in recent years, the situation of port congestion in Vietnam has been increased. Ho Chi Minh City happens often due to infrastructure failure to keep up with development speed, limited port logistics connection, leading to affected seaport service quality indicators. The article focuses on studying the current situation, analyzing the factors affecting the quality of seaport logistics services in Ho Chi Minh City, thereby proposing a strategy to improve the quality of seaport logistics services of Ho Chi Minh City, Vietnam.

Keywords: Port logistics, quality of logistics services.