

NHẬN DIỆN CÁC YẾU TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA TẠI THÀNH PHỐ HÀ NỘI

● NGUYỄN DANH NAM

Trường Đại học Thành Đông

TÓM TẮT:

Mục đích của nghiên cứu nhằm nhận diện các yếu tố tác động đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa tại thành phố Hà Nội. Phương pháp phân tích mô hình hồi quy đa biến được sử dụng để kiểm định các giả thuyết. Kết quả nghiên cứu cho thấy “tần suất” là yếu tố có tác động lớn nhất đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa tại thành phố Hà Nội. Dựa vào kết quả nghiên cứu, một số hàm ý quản trị được đề xuất để nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa trong thời gian tới.

Từ khóa: năng lực cạnh tranh, doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa, đường bộ, TP. Hà Nội.

1. Đặt vấn đề

Dịch vụ vận chuyển hàng hóa (VCHH) đóng vai trò khá quan trọng trong nền kinh tế của thành phố (TP) Hà Nội. Dự kiến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành Dịch vụ logistics, trong đó có dịch vụ VCHH vào GRDP của TP. Hà Nội đạt 8-10%, cũng như giải quyết được rất nhiều việc làm cho người dân (Ngân Linh, 2018). Tuy nhiên, dịch vụ VCHH ở Hà Nội khá cạnh tranh, các nhà cung cấp dịch vụ của Hà Nội phải đối mặt với sự cạnh tranh từ các tỉnh lân cận như Hưng Yên, Bắc Ninh, Thái Nguyên, Vĩnh Phúc, Hòa Bình... Vì việc cung cấp dịch vụ VCHH không bị giới hạn bởi ranh giới giữa các địa phương, bí quyết chuyên môn hoặc các lợi thế cạnh tranh khác, do đó, nhận diện các

yếu tố tác động đến NLCT của các doanh nghiệp (DN) VCHH tại TP. Hà Nội là cấp thiết, có ý nghĩa lý luận và thực tiễn. Nghiên cứu này chỉ giới hạn ở dịch vụ VCHH bằng đường bộ, loại trừ các DN dịch vụ vận chuyển bằng đường sắt, đường hàng không và đường thủy.

2. Cơ sở lý thuyết và đề xuất mô hình nghiên cứu

Nghiên cứu của Buzzigoli và Viviani (2009) đã tổng hợp các tài liệu liên quan đến NLCT và nhấn mạnh đây là một chủ đề nhận được sự quan tâm thường xuyên của các nhà hoạch định chính sách và các nhà quản lý doanh nghiệp. Do đó, NLCT được nhìn nhận từ góc độ kinh tế vi mô đến kinh tế vĩ mô, tương ứng là các cấp độ của NLCT: NLCT

cấp quốc gia, NLCT cấp ngành và NLCT cấp DN. NLCT là một khái niệm đa chiều nên khó để đưa ra một quan điểm tổng quát, nhưng Porter (1990) đã nhấn mạnh NLCT cấp DN là yếu tố quan trọng khi xem xét đến NLCT. Quan điểm này ngày càng được củng cố trong các nghiên cứu về sau khi các nghiên cứu đều chú trọng đến NLCT cấp độ DN (Nguyễn Thị Kim Hiệp, 2016).

Nghiên cứu của Porter (1985) cho rằng, NLCT cấp DN là việc DN có thể sản xuất sản phẩm, dịch vụ với chất lượng vượt trội, giá cả thấp hơn đối thủ cạnh tranh trong và ngoài nước. Khả năng cạnh tranh đồng nghĩa với việc đạt được lợi ích lâu dài của DN, đảm bảo thu nhập cho người lao động và chủ DN. Theo D'Cruz và Rugman (1992), NLCT cấp DN là khả năng thiết kế, sản xuất và tiếp thị vượt trội hơn so với đối thủ cạnh tranh về chất lượng, giá cả và chi phí. Tại Việt Nam, Nguyễn Bách Khoa (2004) nhấn mạnh, NLCT cấp DN bao gồm các khả năng, nguồn nội lực của bản thân DN để duy trì và phát triển thị phần, lợi nhuận hay định vị những ưu điểm cạnh tranh của DN đối với

các đối thủ cạnh tranh trực tiếp và tiềm ẩn trên thị trường mục tiêu xác định, điều này nhận được sự ủng hộ mạnh mẽ trong nghiên cứu của Phạm Việt Hùng và cộng sự (2017).

Thông qua lược khảo các nghiên cứu về NLCT cấp DN hoạt động trong lĩnh vực vận chuyển, kết hợp với quá trình khảo sát thực tế tại một số DN vận chuyển trên địa bàn TP. Hà Nội, nhóm nghiên cứu đã chọn lọc các yếu tố, đề xuất mô hình và giả thuyết nghiên cứu như Hình 1, Bảng 1.

Từ đó, phương trình hồi quy được viết dưới dạng tổng quát như sau:

$$CT = \beta_0 + \beta_1 * GC + \beta_2 * TC + \beta_3 * CM + \beta_4 * TT + \beta_5 * ĐƯ + \beta_6 * ĐM + \beta_7 * TS + \beta_8 * VT$$

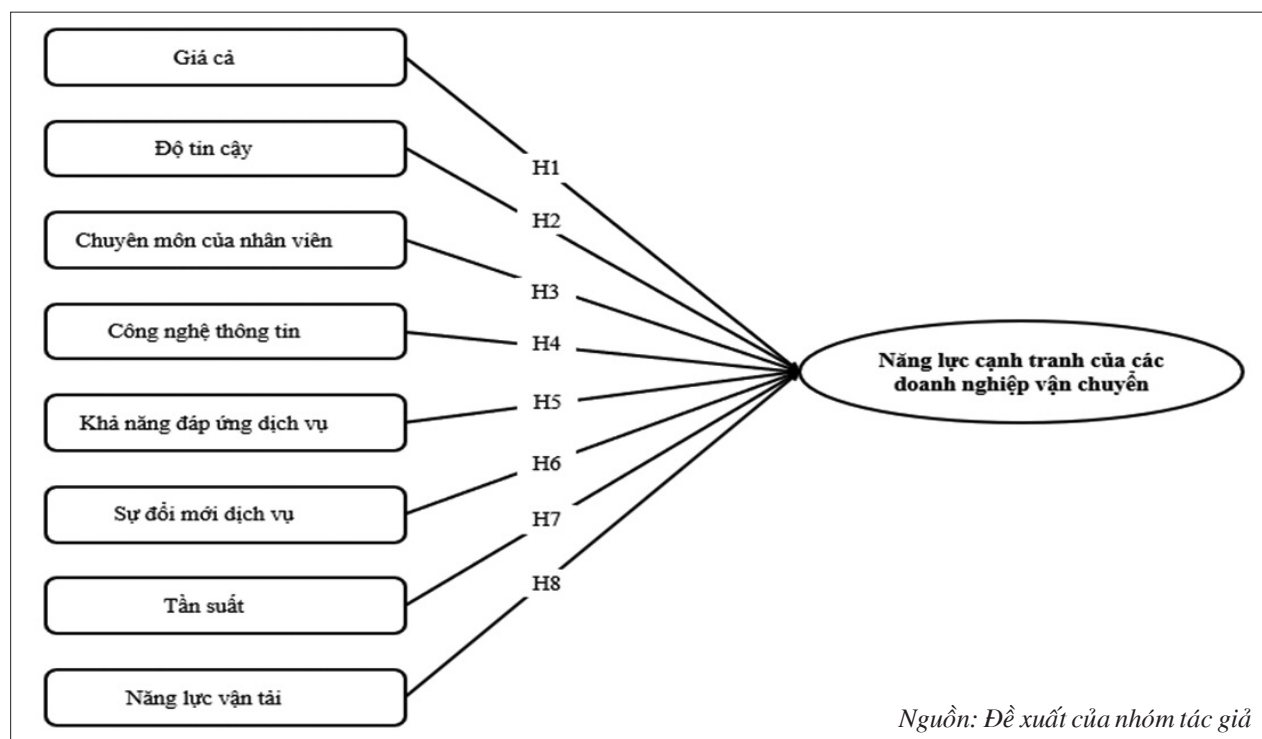
Trong đó:

Yếu tố phụ thuộc là NLCT của các DN vận chuyển: CT

Các yếu tố độc lập bao gồm: GC; TC; CM; TT; ĐƯ; ĐM; TS; VT

β_k : Hệ số hồi quy ($k = 0, 1, 2, \dots, 8$).

Hình 1: Mô hình nghiên cứu đề xuất



Bảng 1. Tổng hợp các giả thuyết nghiên cứu

Các yếu tố	Mã hóa	Giả thuyết nghiên cứu	Nguồn
Giá cả	GC	Giá cả có tác động tích cực đến năng lực đến NLCT của DN vận chuyển	Rafid và Jaafar (2007), Yoon và Park (2015)
Độ tin cậy	TC	Độ tin cậy có tác động tích cực đến NLCT của DN vận chuyển	Rafid và Jaafar (2007), Yoon và Park (2015)
Chuyên môn của nhân viên	CM	Chuyên môn của nhân viên có tác động tích cực đến NLCT của DN vận chuyển	Wong và Karia (2010)
Công nghệ thông tin	TT	Khả năng cung cấp thông tin có tác động tích cực đến NLCT của DN vận chuyển	Rafid và Jaafar (2007), Wong và Karia (2010)
Khả năng đáp ứng dịch vụ	ĐƯ	Khả năng đáp ứng thông tin có tác động tích cực đến NLCT của DN vận chuyển	Rafid và Jaafar (2007), Yoon và Park (2015)
Sự đổi mới dịch vụ	ĐM	Sự đổi mới dịch vụ có tác động tích cực đến NLCT của DN vận chuyển	Rafid và Jaafar (2007)
Tần suất	TS	Tần suất có tác động tích cực đến NLCT của DN vận chuyển	Rafid và Jaafar (2007)
Năng lực vận tải	VT	Năng lực vận tải có tác động tích cực đến NLCT của DN vận chuyển	Rafid và Jaafar (2007)

Nguồn: Đề xuất của nhóm tác giả

3. Phương pháp nghiên cứu

Thang đo chính thức được kế thừa từ các nghiên cứu nước ngoài và được điều chỉnh thông qua quá trình thảo luận nhóm, phỏng vấn chuyên gia là các nhà quản lý DN VCC. Cỡ mẫu cần thiết cho nghiên cứu tuân thủ theo công thức tính cỡ mẫu 10:1 của Hair và cộng sự (2010) kết hợp với phương pháp chọn mẫu phi xác suất thuận tiện thông qua bảng khảo sát online được gửi đến các khách hàng cá nhân đã từng hoặc đang sử dụng dịch vụ từ các DN VCC trên địa bàn TP. Hà Nội như: giao hàng nhanh, giao hàng tiết kiệm, Viettel Post, VietNam Post, J&T Express trong khoảng thời gian từ tháng 12/2024 đến tháng 01/2025. Thang đo được đo lường theo thang Likert 5 mức độ (Mức 1 - Rất

không đồng ý đến Mức 5 - Rất đồng ý) và dữ liệu thu thập được từ 311 phiếu hợp lệ sẽ được phân tích bằng phần mềm SPSS 26 để kiểm định các giả thuyết trong mô hình nghiên cứu đề xuất.

4. Kết quả nghiên cứu

Kết quả Bảng 2 cho thấy chỉ số của các yếu tố độc lập đều thỏa mãn các yêu cầu đặt ra của Hair và cộng sự (2010), cụ thể các hệ số Cronbach > 0,7; hệ số tương quan biến tổng > 0,4; hệ số tải nhân tố > 0,7 đã khẳng định đây là một thang đo tốt, không xuất hiện biến xấu và đạt được giá trị hội tụ, phân biệt. Tiếp đến, hệ số KMO > 0,7 với hệ số Sig. của kiểm định Barlett's đạt 0,000 đã cho thấy các biến quan sát đều tương quan trong cùng một yếu tố. Hệ số Eigenvalue > 1 với tổng

Bảng 2. Kết quả phân tích nhân tố khám phá

Các yếu tố	Biến quan sát	Croanbach's Alpha	Tương quan biến tổng nhỏ nhất	Tải nhân tố nhỏ nhất	Eigenvalue	Tương quan
GC	3	0,813	0,519	0,786	7,893	0,758***
TC	5	0,786	0,484	0,738	6,354	0,803**
CM	5	0,824	0,467	0,757	5,862	0,724***
TT	5	0,792	0,458	0,743	4,658	0,772***
ĐƯ	4	0,805	0,503	0,782	3,226	0,793***
ĐM	5	0,819	0,471	0,751	2,785	0,815***
TS	3	0,833	0,512	0,779	1,958	0,821**
VT	4	0,802	0,479	0,766	1,317	0,739**
Hệ số KMO = 0,712 Tổng phương sai trích = 73,441% Giá trị Sig. của kiểm định Barlett's = 0,000						
Ghi chú: **,*** tương ứng với tương quan có ý nghĩa ở mức nhỏ hơn 0,01; nhỏ hơn 0,001						

Nguồn: Kết quả phân tích của nhóm tác giả

phương sai trích đạt 73,441% đã chỉ ra các yếu tố độc lập giải thích được 73,441% sự biến thiên của các biến quan sát khi phân tích nhân tố khám phá (EFA). Hệ số tương quan giữa các yếu tố độc lập với yếu tố phụ thuộc đều > 0,7 với mức ý nghĩa thống kê < 0,01 và hệ số tương quan giữa các yếu tố độc lập < 0,5, hệ số Sig. < 0,01 đã cho thấy chưa xảy ra hiện tượng đa cộng tuyến.

Ngoài ra, 3 biến quan sát của yếu tố phụ thuộc đã được trích vào cùng một yếu tố với các hệ số EFA hoàn toàn thỏa mãn các yêu cầu đặt ra như khi phân tích các yếu tố phụ thuộc (Hair và cộng sự, 2010).

Kết quả Bảng 3 cho thấy hệ số R² hiệu chỉnh đạt 0,754 thể hiện mức độ tác động lớn từ các yếu tố độc lập đến yếu tố phụ thuộc hay các yếu tố độc lập giải thích được 75,4% mô hình nghiên cứu và 24,6% còn lại là sai số từ phân tích hoặc từ các

yếu tố khác. Đồng thời hệ số Sig của kiểm định F < 0,001 đã khẳng định mức độ phù hợp của mô hình hồi quy với dữ liệu thu thập và hệ số VIF < 2 đã chắc chắn mô hình không xảy ra hiện tượng đa cộng tuyến. Hệ số Sig. của kiểm định t < 0,01 đã chỉ rõ mối quan hệ giữa các yếu tố độc lập với yếu tố phụ thuộc đều có ý nghĩa thống kê 99% tương ứng các giả thuyết từ H1 đến H8 được chấp nhận. Phương trình hồi quy tuyến tính được viết theo hệ số Beta như sau:

$$\begin{aligned} CT = & 0,328*TS + 0,319*VT + 0,289*ĐM \\ & + 0,285*TT + 0,270*ĐƯ + 0,283*GC \\ & + 0,181*TC + 0,167*CM \end{aligned}$$

5. Kết luận

Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng “tần suất” có tác động tích cực nhất đến NLCT của các DN VCCH. Do đó, các DN cần chú trọng xây dựng và duy trì lịch trình vận chuyển nhất quán, tăng

Bảng 3. Kết quả phân tích hồi quy tuyến tính

Mô hình	Hệ số hồi quy chưa chuẩn hoá		Hệ số hồi quy chuẩn hoá	t	Sig.	Thống kê đa cộng tuyến	
	Beta	Độ lệch chuẩn	Beta chuẩn hoá			Dung sai điều chỉnh	VIF
1	Hằng số	4,075	0,163		5,358	0,000	
	GC	0,235	0,031	0,238	3,312	0,001	0,754
	TC	0,174	0,036	0,181	5,802	0,008	0,382
	CM	0,159	0,034	0,167	4,515	0,002	0,458
	TT	0,273	0,034	0,285	3,972	0,000	0,663
	ĐƯ	0,266	0,032	0,270	2,751	0,000	0,438
	ĐM	0,286	0,035	0,289	5,349	0,001	0,517
	TS	0,321	0,030	0,328	6,107	0,000	0,482
	VT	0,308	0,032	0,319	6,542	0,000	0,584
Giá trị F = 114,058; Sig. = 0,000 $R^2 = 0,771$; R^2 hiệu chỉnh = 0,754; Durbin-Watson = 2,236 a. Yếu tố phụ thuộc: CT							

Nguồn: Kết quả phân tích của nhóm tác giả

cường tần suất cung ứng dịch vụ để đáp ứng kịp thời nhu cầu của khách hàng. Bên cạnh đó, năng lực vận tải cũng có tác động đáng kể đến NLCT của các DN VCCCH, vì vậy, DN cần đầu tư vào việc nâng cấp và mở rộng đội xe, áp dụng các công nghệ hiện đại để quản lý và vận hành hiệu

quả hơn. Cuối cùng, sự đổi mới dịch vụ có tác động quan trọng đến NLCT của các DN vận chuyển hàng, do đó các DN cần tập trung vào việc phát triển và cung cấp các dịch vụ vận chuyển sáng tạo, đáp ứng tốt hơn nhu cầu ngày càng cao, đa dạng của khách hàng ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- Buzzigoli L., & Viviani A. (2009). Firm and system competitiveness: Problems of definition, measurement and analysis. Firms and system competitiveness in Italy, 11-37, Frenz University Press, Firenze.
- D'Cruz, J., & Rugman, A. (1992). New Concepts for Canadian Competitiveness. Kodak, Canada.
- Hair, J.F., Black, W.C., Babin, B.J., & Anderson, R.E. (2010). Multivariate Data Analysis (7th Edition). Pearson, New York.
- Nguyễn Bách Khoa (2004). Phương pháp luận xác định năng lực cạnh tranh và hội nhập kinh tế quốc tế của doanh nghiệp. Tạp chí Khoa học Thương mại, 4&5.
- Nguyễn Thị Kim Hiệp (2017). Các yếu tố tác động đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp dệt may Việt Nam. Tạp chí Khoa học Lạc Hồng, 5, 13-18.
- Ngân Linh (2018). Logistics sẽ đóng góp 10% vào GDP năm 2025. Tạp chí Tài chính online, truy cập từ: <https://tapchitaichinh.vn/logistics-se-dong-gop-10-vao-gdp-nam-2025.html>

Phạm Việt Hùng, Lại Xuân Thủy, Trần Hữu Tuấn (2017). Các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp du lịch tỉnh Quảng Ngãi. Tạp chí Khoa học Đại học Huế: Kinh tế và Phát triển, 126(5D), 125-137.

Porter, M.E. (1985). Competitive advantage. New York: Free Press.

Porter, M. (1990). The Competitive Advantage of Nations. Free Press, New York.

Rafid, M., & Jaafar, H.S. (2007). Measuring customers' perceptions of logistics service quality of 3PL service providers. Journal of Business Logistics, 28(2), 159-175.

Wong, C. Y., & Karia, N. (2010). Explaining the Competitive Advantage of Logistics Service Providers. International Journal of Production Economics, 128(1), 51-67.

Yoon, S.H., & Park, J.W. (2015). A study of the competitiveness of airline cargo services departing from Korea: Focusing on the main export routes. Journal of Air Transport Management, 42, 232-238.

Ngày nhận bài: 5/2/2025

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 17/2/2025

Ngày chấp nhận đăng bài: 26/2/2025

IDENTIFYING FACTORS AFFECTING THE COMPETITIVENESS OF FREIGHT FORWARDERS IN HANOI

● **NGUYEN DANH NAM**

Thanh Dong University

ABSTRACT:

This study aims to identify the factors influencing the competitiveness of freight forwarders in Hanoi. Using multivariate regression analysis to test the proposed hypotheses, the findings reveal that "frequency" is the most significant factor affecting competitiveness. Based on these results, the study proposes several managerial implications to help enhance the competitiveness of freight forwarders in the future.

Keywords: competitiveness, freight forwarders, road, Hanoi.