

CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN QUYẾT ĐỊNH LỰA CHỌN NHÀ CUNG CẤP DỊCH VỤ VẬN TẢI CONTAINER BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TẠI KHU VỰC HẢI PHÒNG

● NGUYỄN THỊ MỸ DUYÊN¹ - NGUYỄN VŨ ÁNH DƯƠNG¹ - VŨ THU HÀ¹
- PHẠM THỊ NGỌC ANH¹ - TRƯƠNG THỊ NHƯ HÀ^{2*}

¹Sinh viên Viện Đào tạo chất lượng cao, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

²Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

*Email liên hệ: hattn.ktcb@vimaru.edu.vn

TÓM TẮT:

Nghiên cứu đánh giá các yếu tố tác động đến quyết định lựa chọn dịch vụ vận tải container bằng đường biển của khách hàng tại khu vực Hải Phòng. Nghiên cứu sử dụng dữ liệu khảo sát thu thập 130 quan sát từ các doanh nghiệp và tổ chức sử dụng dịch vụ vận tải container tại Hải Phòng, được phân tích bằng phương pháp phân tích nhân tố khám phá (EFA) và hồi quy tuyến tính đa biến. Kết quả cho thấy, các nhân tố: “Định hướng và công nghệ” và “Sự phân bổ container tại cảng và độ tin cậy” ảnh hưởng chủ yếu đến quyết định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải container bằng đường biển, trong khi nhân tố “Giá cả và thời gian vận chuyển” có mức độ ảnh hưởng thấp nhất và không có ý nghĩa thống kê.

Từ khóa: vận tải container, lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ, phân tích nhân tố khám phá, Hải Phòng.

1. Đặt vấn đề

Ngày nay, vận tải biển giữ vai trò quan trọng trong lưu thông hàng hóa quốc tế nhờ khả năng vận chuyển khối lượng lớn với chi phí thấp. Hiện khoảng 80% tổng lượng hàng hóa xuất nhập khẩu toàn cầu được vận chuyển bằng đường biển dưới hình thức container. Tuy nhiên, lĩnh vực vận tải container đường biển đang chịu sự cạnh tranh gay gắt từ các hãng tàu nước ngoài, trong khi nhiều

doanh nghiệp trong nước còn hạn chế về quy mô và năng lực cạnh tranh. Cảng Hải Phòng là cảng biển lớn nhất khu vực phía Bắc, đóng vai trò quan trọng trong hoạt động xuất nhập khẩu. Trước xu hướng khách hàng ưu tiên lựa chọn các hãng tàu nước ngoài, việc nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định lựa chọn dịch vụ vận tải container bằng đường biển tại Hải Phòng là cần thiết nhằm hỗ trợ doanh nghiệp trong nước nâng cao năng lực cạnh tranh.

2. Tổng quan nghiên cứu

Đã có nhiều công trình nghiên cứu trong và ngoài nước xem xét các nhân tố ảnh hưởng đến quyết định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải container bằng đường biển. Pedersen và Gray (1998) xác định 4 nhân tố cơ bản gồm: chi phí, thời gian, an toàn và dịch vụ, trong đó chi phí giữ vai trò chi phối trong lựa chọn phương thức vận tải của các nhà xuất khẩu Na Uy. Trái lại, Okan Tuna và Mustafa Silan (2002) cho thấy, độ tin cậy và chất lượng dịch vụ, đặc biệt là giao hàng đúng hạn và xử lý khiếu nại, có ảnh hưởng lớn hơn chi phí trong bối cảnh Thổ Nhĩ Kỳ. So với 2 nghiên cứu trước, Lu Chin-San (2003) đã có sự mở rộng phân tích theo 2 góc nhìn: hãng vận tải và khách hàng tại Đài Loan (Trung Quốc), nhấn mạnh vai trò của năng lực nhân viên, độ chính xác chứng từ và độ tin cậy lịch trình, đồng thời chỉ ra sự khác biệt trong mức độ ưu tiên giữa 2 nhóm. Tại Việt Nam, Quách Mỹ Anh (2013) cũng khẳng định chất lượng dịch vụ và độ tin cậy có tác động mạnh hơn chi phí trong ý định lựa chọn hãng tàu của khách hàng tại TP. Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, hạn chế chung của các nghiên cứu này chủ yếu dừng lại ở việc xếp hạng mức độ quan trọng của các yếu tố, chưa thật sự đi sâu vào mối quan hệ nhân quả của các yếu tố.

Các nghiên cứu sau đó đã mở rộng phạm vi và bổ sung thêm nhiều nhân tố mới. Shane R. Premeaux (2007) cho thấy, sự khác biệt rõ rệt trong ưu tiên giữa chủ hàng và nhà vận tải tại Mỹ, trong đó chủ hàng đề cao tính linh hoạt, khả năng phản ứng nhanh và minh bạch thông tin, còn nhà vận tải chú trọng uy tín, độ tin cậy và sự hợp tác nhân viên. P.C.C. Wong (2007) và Wen-Cheng Lin & Gin-Shuh Liang (2011) tiếp tục khẳng định vai trò trung tâm của uy tín, dịch vụ và độ tin cậy, đồng thời bổ sung các yếu tố như năng lực vận chuyển, vị trí địa lý và tình trạng container. Keith Roberts (2012) và Nguyễn Thúy Nga (2014) nhấn mạnh thêm vai trò của an ninh, môi trường và mối quan hệ hợp tác trong quyết định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải. Cũng theo hướng tiếp cận này, Đặng Thị Thùy Trang (2018) cho rằng

chất lượng dịch vụ và tính linh hoạt là các yếu tố quyết định, trong khi chi phí ngày càng ít được coi trọng.

Gần đây, các nghiên cứu có xu hướng tiếp cận sâu hơn vào mối quan hệ nhân quả và các nhân tố mới nổi. Po-Hsing Tseng và Chun-Hsiung Liao (2015) khẳng định vai trò của tích hợp chuỗi cung ứng và công nghệ trong nâng cao hiệu quả vận tải container. Batool Iqbal và Danish Ahmed Siddiqui (2017) cho thấy, độ tin cậy vẫn là nhân tố quan trọng nhất tại các nền kinh tế mới nổi, trong khi chi phí giữ vai trò thứ yếu. Enna Hirata (2019) và Chien-Lung Hsu & Tien-Chun Ho (2021) nhấn mạnh vai trò ngày càng tăng của số hóa, giao tiếp và sự hài lòng khách hàng, coi độ tin cậy là nhân tố dẫn dắt chi phối các yếu tố khác. Tại Việt Nam, Ngô Đức Phước (2023) đã bổ sung yếu tố quan hệ hợp tác và tính linh hoạt trong bối cảnh hậu COVID-19.

Nhìn chung, các công trình nghiên cứu đều thống nhất rằng độ tin cậy và chất lượng dịch vụ là những nhân tố có ảnh hưởng mạnh nhất đến quyết định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải container bằng đường biển, trong khi vai trò của chi phí có sự khác biệt tùy theo bối cảnh thị trường. Tuy nhiên, phần lớn các nghiên cứu trong nước mới tập trung tại khu vực phía Nam, chưa có nhiều công trình đi sâu phân tích tại Hải Phòng - cảng container lớn nhất miền Bắc với đặc thù riêng về thị trường và cơ cấu khách hàng. Đây chính là khoảng trống nghiên cứu mà đề tài hướng tới nhằm bổ sung cả về mặt học thuật và giá trị thực tiễn cho doanh nghiệp vận tải container tại Việt Nam. Trên cơ sở lý luận và thực tiễn của các nghiên cứu trước đây, mô hình nghiên cứu được đề xuất như sau. (Hình 1)

3. Phương pháp nghiên cứu

3.1. Phương pháp chọn mẫu nghiên cứu

Tác giả thu thập được 130 kết quả khảo sát hợp lệ theo phương pháp phi ngẫu nhiên theo chủ đích với kỹ thuật chọn mẫu định mức.

Theo Hair và cộng sự (2010), khi thực hiện phân tích nhân tố khám phá (EFA), cỡ mẫu tối thiểu được xác định theo công thức $n = 5 \times m$,

Hình 1: Mô hình các nhân tố tác động đến lựa chọn nhà cung cấp



(Nguồn: Đặng Thị Thùy Trang, 2018)

trong đó m là số biến quan sát. Với 26 biến quan sát trong mô hình nghiên cứu, số lượng mẫu tối thiểu cần thiết là 130 quan sát. Do đó, quy mô mẫu thu thập được trong nghiên cứu này đáp ứng yêu cầu tối thiểu để tiến hành phân tích EFA, đảm bảo độ tin cậy cho các bước phân tích tiếp theo.

Đặc điểm của mẫu khảo sát được trình bày chi tiết tại Bảng 1.

Bảng 1. Kết quả thống kê mô tả mẫu nghiên cứu

Đặc điểm		Số lượng	Tỷ lệ %
1. Giới tính	Nam	68	52,3
	Nữ	62	47,7
2. Lĩnh Vực công tác	Hãng tàu	26	20
	Công ty giao nhận	29	22,3
	Xuất nhập khẩu	43	33,1
	Khác	32	24,6
3. Vị trí công việc	Nhân viên	54	41,5
	Quản lý cấp trung	39	30
	Quản lý cấp cao	37	28,5
4. Quy mô doanh nghiệp	Doanh nghiệp nhỏ	46	35,4
	Doanh nghiệp vừa	57	43,8
	Doanh nghiệp lớn	27	20,8

(Nguồn: Kết quả phân tích SPSS)

3.2. Phương pháp thu thập số liệu

Thông tin sơ cấp được thu thập thông qua bảng hỏi, nội dung bảng hỏi bao gồm thông tin về khách hàng (giới tính, lĩnh vực công tác, vị trí công việc, quy mô của doanh nghiệp), các nhân tố ảnh hưởng đến quyết định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải container bằng đường biển. Nghiên cứu chính thức được thực hiện bằng phương pháp định lượng thông qua phát bảng hỏi với dung lượng mỗi khảo sát là 130 người.

Để khảo sát ý kiến của người được hỏi về các nhân tố ảnh hưởng đến quyết định lựa chọn nhà cung cấp, nghiên cứu sử dụng thang đo Likert với 5 mức độ: (1) - “Hoàn toàn không đồng ý”, (2) - “Không đồng ý”, (3) - “Bình thường”, (4) - “Đồng ý”, (5) - “Hoàn toàn đồng ý”, mô hình phân tích bao gồm 5 nhóm thang đo tiềm năng với tổng số 21 biến quan sát đo lường các nhân tố ảnh hưởng đến quyết định lựa chọn nhà cung cấp và một thang đo đại diện cho quyết định lựa chọn với 5 biến quan sát (Bảng 2)

3.3. Phương pháp tổng hợp, xử lý và phân tích số liệu

Dữ liệu nghiên cứu được xử lý bằng phần mềm SPSS 27.0 nhằm đánh giá độ tin cậy của thang đo, khám phá các nhân tố và kiểm định mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến quyết định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải container bằng đường biển tại Hải Phòng.

Trước hết, hệ số Cronbach's Alpha được sử dụng để kiểm định độ tin cậy của các thang đo, các biến có Cronbach's Alpha > 0,6 và hệ số tương quan biến tổng > 0,3 được giữ lại cho các phân tích tiếp theo.

Tiếp theo, phân tích nhân tố khám phá (EFA) được thực hiện nhằm rút gọn các biến quan sát và xác định cấu trúc các nhân tố đại diện. Kết quả kiểm định cho thấy, KMO > 0,5 và Sig. của kiểm định Bartlett < 0,05, chứng tỏ dữ liệu phù hợp với phân tích EFA. Phương pháp trích Principal Component Analysis (PCA) kết hợp với phép quay Varimax được sử dụng, với điều kiện Eigenvalue > 1, hệ số tải nhân tố $\geq 0,5$ và tổng phương sai trích $\geq 0,5$ để tìm ra các yếu tố đại diện cho các biến.

Trên cơ sở kết quả Cronbach's Alpha và EFA,

Bảng 2. Mã hóa thang đo các nhân tố ảnh hưởng đến quyết định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ

TT	Các thang đo	Mã hóa
I. Giá cả		
1	Tổng chi phí vận chuyển (phí và phụ phí) không ảnh hưởng nhiều tới ý định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ của tôi.	CP1
2	Tôi không quan tâm nhiều tới các chương trình giảm giá của nhà cung cấp dịch vụ.	CP2
3	Cơ cấu cước đơn giản và rõ ràng của nhà cung cấp dịch vụ không ảnh hưởng nhiều tới ý định lựa chọn của tôi.	CP3
4	Mức cạnh tranh về giá cước giữa các nhà cung cấp dịch vụ không ảnh hưởng nhiều tới ý định lựa chọn của tôi.	CP4
5	Tôi không quan tâm nhiều tới việc nhà cung cấp dịch vụ có sẵn lòng thương lượng dịch vụ và giá cước hay không.	CP5
II. Thời gian vận chuyển		
1	Thời gian vận chuyển lô hàng nhanh hay chậm không ảnh hưởng nhiều tới ý định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ của tôi.	TG1
2	Tôi không quan tâm nhiều tới tính trực tiếp của các tuyến vận tải của nhà cung cấp dịch vụ.	TG2
3	Tần suất cao của các tuyến tàu không ảnh hưởng nhiều tới ý định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ của tôi.	TG3
III. Độ tin cậy		
1	Việc hàng hóa được giao đúng theo thỏa thuận ảnh hưởng đến sự tin cậy của tôi đối với nhà cung cấp dịch vụ.	TC1
2	Tôi quan tâm tới việc đảm bảo bộ chứng từ luôn chính xác của nhà cung cấp dịch vụ.	TC2
3	Khả năng giải quyết các khiếu nại nhanh chóng ảnh hưởng đến sự tin cậy của tôi đối với nhà cung cấp dịch vụ.	TC3
4	Việc kiểm soát hàng hóa tốt ảnh hưởng tới sự tin cậy của tôi đối với nhà cung cấp dịch vụ.	TC4
5	Việc luôn cẩn thận trong việc bốc xếp, vận chuyển hàng hóa của nhà cung cấp dịch vụ ảnh hưởng đến sự tin cậy của tôi đối với họ.	TC5
IV. Sự phân bổ container tại cảng		
1	Tôi quan tâm tới sự sẵn có thiết bị container khi lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ.	PB1
2	Tình trạng tốt hay xấu của Container được cung cấp bởi nhà cung cấp dịch vụ ảnh hưởng tới ý định lựa chọn của tôi.	PB2
3	Cách sắp xếp, vận chuyển hợp lý ở các cảng của nhà cung cấp dịch vụ ảnh hưởng đến ý định lựa chọn của tôi.	PB3
4	Tôi quan tâm đến khả năng đáp ứng về số chỗ trên tàu được cung cấp bởi nhà cung cấp dịch vụ.	PB4

5	Tôi chú trọng đến tốc độ tra cứu thông tin dữ liệu điện tử EDI được cung cấp bởi nhà cung cấp dịch vụ.	PB5
V. Định hướng và công nghệ		
1	Tôi quan tâm đến việc có thể theo dõi và kiểm tra lô hàng trực tuyến trên đường vận chuyển của nhà cung cấp.	CN1
2	Tôi đặc biệt quan tâm đến việc các bộ phận vận chuyển của nhà cung cấp dịch vụ có phát hành hóa đơn B/ L (vận đơn đường biển) và hoá đơn hàng hoá đầy đủ, đúng hạn hay không.	CN2
3	Tôi quan tâm đến việc có thể đặt dịch vụ vận chuyển trực tuyến đối với nhà cung cấp.	CN3
VI. Ý định lựa chọn		
1	Doanh nghiệp chúng tôi có ý định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải bằng đường biển này để vận chuyển.	YD1
2	Doanh nghiệp chúng tôi sẽ thường xuyên sử dụng hãng tàu này để vận chuyển.	YD2
3	Doanh nghiệp chúng tôi sẽ giới thiệu nhà cung cấp dịch vụ này cho công ty bạn.	YD3
4	Nhà cung cấp dịch vụ này là lựa chọn hàng đầu của tôi.	YD4
5	Nếu có nhu cầu tôi sẽ lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ này.	YD5

(Nguồn: Nhóm tác giả tự tổng hợp)

hệ thống thang đo được điều chỉnh phù hợp với bối cảnh nghiên cứu tại Hải Phòng. Các biến không đạt yêu cầu bị loại bỏ, các biến còn lại được đo lường bằng thang Likert 5 mức độ, gồm 5 nhân tố: Giá cả, Thời gian vận chuyển, Độ tin cậy, Sự phân bổ container tại cảng và Định hướng và công nghệ.

Cuối cùng, phân tích hồi quy tuyến tính đa biến được sử dụng để kiểm định mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến quyết định lựa chọn, với mô hình được đánh giá thông qua kiểm định F, hệ số R^2 điều chỉnh, chỉ số Durbin-Watson và hệ số VIF, cho thấy mô hình phù hợp và không xuất hiện hiện tượng đa cộng tuyến.

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Kiểm định độ tin cậy thang đo bằng hệ số Cronbach's Alpha

Kết quả kiểm định Cronbach's Alpha cho thấy, nghiên cứu gồm 6 nhân tố với 26 biến quan sát. Các hệ số Cronbach's Alpha dao động từ 0,805 đến 0,926 và các biến đều có hệ số tương quan

biến tổng $> 0,3$, đáp ứng yêu cầu về độ tin cậy và đủ điều kiện để thực hiện phân tích nhân tố khám phá (EFA).

4.2. Kết quả phân tích nhân tố khám phá (EFA)

Phân tích nhân tố khám phá (EFA) được sử dụng nhằm rút gọn dữ liệu và xác định các nhân tố đại diện từ các biến quan sát. Mức độ phù hợp của dữ liệu được đánh giá thông qua chỉ số KMO và kiểm định Bartlett; trong đó KMO càng lớn thì mức độ phù hợp của EFA càng cao (Nguyễn Đình Thọ, 2011), giá trị KMO trong khoảng 0,5-1 cho thấy EFA là phù hợp (Hoàng Trọng & Chu Nguyễn Mộng Ngọc, 2008). Kiểm định Bartlett có Sig. $< 0,05$ chứng tỏ các biến có mối liên hệ với nhau và đáp ứng điều kiện thực hiện EFA (Hair, 2010). Trên cơ sở đó, các biến đạt yêu cầu sau kiểm định độ tin cậy được đưa vào phân tích EFA bằng phương pháp trích Principal Components kết hợp với phép quay Varimax.

Đối với các biến độc lập, 26 biến quan sát thuộc

5 yếu tố ban đầu được đưa vào phân tích EFA. Kết quả cho thấy, hệ số KMO đạt 0,868 (0,5 - 1), kiểm định Bartlett có Sig = 0,001 (< 0,05), phương sai trích đạt 72,023% (> 50%) (điều này có nghĩa là 72,023% thay đổi của các nhân tố được giải thích bởi các biến quan sát) và Eigenvalue của nhân tố nhỏ nhất là 5,658 (>1), đáp ứng tiêu chuẩn Kaiser. Từ các phân tích trên, có thể thấy rằng phân tích nhân tố khám phá EFA là phù hợp với dữ liệu tổng thể.

Qua các lần phân tích, các biến có tải chéo và hiệu số tải < 0,3 (TC2, TC5, TC1, CN3) đã bị loại bỏ.

Kết quả EFA lần cuối cùng cho thấy, hệ số KMO đạt 0,857, Sig = 0,001, phương sai trích đạt 68,458% và Eigenvalue nhỏ nhất đạt 6,597, đáp ứng tiêu chuẩn Kaiser. 3 nhóm nhân tố được rút trích bao gồm: “Giá cả” và “Thời gian vận chuyển” (GCTG); “Sự phân bổ container tại cảng” và “Độ tin cậy” (PBTC); “Định hướng và công nghệ” (CN). Các biến quan sát đều có hệ số tải cao (> 0,6) và không xuất hiện tải chéo, cho thấy cấu trúc thang đo phù hợp để sử dụng trong phân tích hồi quy đa biến.

Đối với biến phụ thuộc, kết quả EFA cho thấy hệ số KMO đạt 0,849 (> 0,5), kiểm định Bartlett có Sig = 0,001 (< 0,05), phương sai trích đạt 77,198% (> 50%) và Eigenvalue đạt 3,860 (> 1). Các biến quan sát đều có hệ số tải nhân tố lớn

(> 0,3), đáp ứng tiêu chí Kaiser, khẳng định thang đo biến phụ thuộc là đáng tin cậy.

4.3. Kết quả phân tích hồi quy

Phân tích nhân tố khám phá đã rút gọn 26 biến quan sát và 6 biến ban đầu thành 3 nhân tố độc lập (GCTG, PBTC, CN) và 1 nhân tố phụ thuộc (YD). Kết quả ANOVA cho thấy, mô hình hồi quy tuyến tính bội có ý nghĩa thống kê (Sig. = 0,000 < 0,05; F = 43,385), khẳng định mối quan hệ giữa các biến độc lập và biến phụ thuộc là có thật trong tổng thể.

Kết quả hồi quy cho thấy, hệ số R² đạt 0,508 và R² hiệu chỉnh đạt 0,496, cho thấy 50,8% sự biến thiên của YD được giải thích bởi các biến độc lập. Giá trị Durbin-Watson đạt 1,707, nằm trong khoảng 1,5-3, chứng tỏ không tồn tại hiện tượng tự tương quan của phần dư.

Mô hình hồi quy tuyến tính bội tổng quát được xác định như sau:

$$YD = \beta_0 + \beta_1.PBTC + \beta_2.CN + \varepsilon$$

Kết quả phân tích hệ số hồi quy tại Bảng 3 cho thấy, 2 biến độc lập có ý nghĩa thống kê là Sự phân bổ container tại cảng và độ tin cậy (PBTC) và Định hướng và công nghệ (CN), trong khi biến Giá cả và Thời gian vận chuyển (GCTG) không có ý nghĩa thống kê (Sig. = 0,972 > 0,05). Các biến đều có VIF < 2, cho thấy không xuất hiện hiện tượng đa cộng tuyến. Mô hình hồi quy chuẩn hóa được xác định như sau:

$$YD = 0,555.PBTC + 0,448.CN + \varepsilon.$$

Bảng 3. Hệ số của mô hình hồi quy

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-1,695E-16	,062		,000	1,000		
	GCTG	,002	,062	,002	,035	,972	1,000	1,000
	PBTC	,555	,062	,555	8,880	,000	1,000	1,000
	CN	,448	,062	,448	7,162	,000	1,000	1,000

a. Dependent Variable: YD

(Nguồn: Kết quả phân tích SPSS)

Kiểm định giả định mô hình thông qua biểu đồ Histogram cho thấy, phần dư có Mean = 4,29E-17 và Std. Dev = 0,988, xấp xỉ 1; biểu đồ Scatterplot cho thấy phần dư phân bố đều quanh giá trị 0, phù hợp với giả định phân phối chuẩn và phương sai sai số không đổi. Do đó, mô hình hồi quy được xây dựng là phù hợp để mô tả mối quan hệ giữa biến phụ thuộc và các biến độc lập trên tổng thể.

5. Kết luận

Nghiên cứu sử dụng mô hình hồi quy tuyến tính để đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến ý định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải container bằng đường biển tại Hải Phòng. Kết quả cho thấy, Định hướng và công nghệ với Sự phân bổ container tại

cảng và độ tin cậy có tác động tích cực và có ý nghĩa thống kê, trong đó Sự phân bổ container tại cảng và độ tin cậy là nhân tố ảnh hưởng mạnh nhất. Ngược lại, Giá cả và Thời gian vận chuyển không có ý nghĩa thống kê trong mô hình nghiên cứu. Kết quả phản ánh xu hướng các doanh nghiệp ngày càng ưu tiên các yếu tố mang tính chiến lược và dài hạn như năng lực điều phối container, độ tin cậy và hiệu quả vận hành, thay vì chỉ chú trọng chi phí và thời gian vận chuyển. Tuy nhiên, nghiên cứu còn hạn chế do phạm vi chỉ tập trung tại Hải Phòng và số lượng nhân tố còn hạn chế cho nên các nghiên cứu tiếp theo có thể mở rộng phạm vi và bổ sung thêm các nhân tố mới nhằm hoàn thiện mô hình■

Lời cảm ơn:

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong đề tài mã số: SV25-26.207

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

Tài liệu tiếng Việt:

Đặng Thị Thùy Trang (2018). Các yếu tố ảnh hưởng đến ý định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải container bằng đường biển tại khu vực TP. Hồ Chí Minh. Luận văn Thạc sĩ, Trường Đại học Kinh tế TP. Hồ Chí Minh.

Ngô Đức Phước (2023). Các nhân tố ảnh hưởng đến lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải: nghiên cứu đối với dịch vụ vận tải container bằng đường biển tại khu vực TP. Hồ Chí Minh. Tạp chí Kinh tế và Dự báo số 21, tháng 7. Truy cập tại <https://nghiencuu.tapchikinhthetachinh.vn/cac-nhan-to-anh-huong-den-lua-chon-nha-cung-cap-dich-vu-van-tai-nghien-cuu-doi-voi-dich-vu-van-tai-container-bang-duong-bien-tai-khu-vuc-tp-ho-chi-min-81209.html>

Nguyễn Thúy Nga (2014). Các yếu tố tác động đến quyết định lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ vận tải container đường biển của các công ty xuất nhập khẩu và các công ty forwarder tại TP. Hồ Chí Minh. Luận văn Thạc sĩ, Trường Đại học Kinh tế TP. Hồ Chí Minh.

Quách Mỹ Anh (2013). Nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến ý định lựa chọn hãng tàu của khách hàng tại Thành phố Hồ Chí Minh. Luận văn Thạc sĩ, Trường Đại học Kinh tế TP. Hồ Chí Minh.

Tài liệu tiếng nước ngoài:

Hirata, E. (2019). Service characteristics and customer satisfaction in the container liner shipping industry. The Asian Journal of Shipping and Logistics, 35(1), 24-29.

Hsu, C.-W., & Ho, C.-C. (2021). Evaluating key factors of container shipping lines from the perspective of high-tech industry shippers. Maritime Business Review.

Iqbal, B., & Siddiqui, D. A. (2017). Factors influencing selection of container shipping lines in Pakistan: A logistics perspective. Asian Business Review 7(1), 35-44.

Lu, C.-S. (2003). An evaluation of service attributes in a partnering relationship between maritime firms and shippers in Taiwan. Transportation Journal, 42(5), 5-16.

Pedersen, E. L., & Gray, R. (1998). The transport selection criteria of Norwegian exporters. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 28(2), 108-120.

Premeaux, S. R. (2007). Motor carriers' and shippers' perception of the carrier choice decision. Journal of the Transportation Research Forum, 46(3), 5-12.

- Roberts, K. (2012). Key factors and trends in transportation mode and carrier selection. *The Journal of Undergraduate Research at the University of Tennessee, Knoxville*, 4(1).
- Tseng, P.-H., & Liao, C.-H. (2015). Supply chain integration, information technology, market orientation and firm performance in container shipping firms. *The International Journal of Logistics Management* 26(1), 82-106.
- Tuna, O., & Silan, M. (2002). Freight transportation selection criteria: An empirical investigation of Turkish liner shipping. Dokuz Eylul University, School of Maritime Business and Management. Available at <https://avesis.deu.edu.tr/yayin/80a1e5a2-1e33-436c-96c7-8ea54ce900a5/freight-transportation-selection-criteria-an-empirical-investigation-of-turkish-liner-shipping>
- Wen, C. L., & Gin, S. L. (2011). Applying fuzzy ZOT to explore customer service quality of ocean freight forwarders in the emerging Taiwan market. *Research Journal of Business Management*.
- Wong, P. C. C. (2007), “An evaluation of the factors that determine carrier selection”, Luận án Tiến sĩ, University of Huddersfield.

Ngày nhận bài: 20/01/2026

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 6/02/2026

Ngày chấp nhận đăng bài: 27/02/2026

FACTORS INFLUENCING CUSTOMERS' DECISIONS IN SELECTING SEA CONTAINER SHIPPING SERVICES IN THE HAI PHONG AREA

- NGUYEN THI MY DUYEN¹
- NGUYEN VU ANH DUONG¹
- VU THU HA¹
- PHAM THI NGOC ANH¹
- TRUONG THI NHU HA²

¹student, Institute for High-Quality Training, Vietnam Maritime University

²Faculty of Economics, Vietnam Maritime University

ABSTRACT:

This study investigates the factors influencing customers' decisions in selecting sea container shipping services in the Hai Phong area. Survey data were collected from 130 firms and organizations utilizing container shipping services and analyzed using exploratory factor analysis (EFA) and multiple linear regression. The findings indicate that “orientation and technology” and “container distribution at the port and reliability” exert the most significant influence on service provider choice, whereas “price and transit time” exhibit the weakest effect and are not statistically significant. These results provide empirical evidence on the relative importance of operational and technological factors in shaping customer preferences within the container shipping sector.

Keywords: container shipping, service provider selection, exploratory factor analysis, Hai Phong.