KINH TẾ - XÃ HỘI

NGHIÊN CỨU XÂY DỰNG BỘ TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ XẾP HẠNG NĂNG LỰC CẠNH TRANH CÁC BẾN CẢNG CONTAINER TẠI HẢI PHÒNG

RESEARCH ON DETERMINING SET OF COMPETITIVE FACTORS USED TO RANK CONTAINER TERMINALS IN HAIPHONG

ĐẶNG CÔNG XƯỞNG[1,*], NGUYỄN MINH ĐỨC[1], NGUYỄN THỊ NGA[2]

[1]Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam,

[2]Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải

**Email liên hệ: xuongdc@vimaru.edu.vn*

Tóm tắt

Cảng Hải Phòng là cảng cửa ngõ phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu không chỉ cho thành phố mà còn toàn miền Bắc Việt Nam. Trong những năm gần đây, cùng với sự phát triển của nền kinh tế vùng, cảng Hải Phòng dần phát triển trở thành trung tâm Logistics quan trọng của cả nước và khu vực. Lượng hàng hóa thông qua cảng, đặc biệt là hàng container tăng lên nhanh chóng. Các bến cảng container mới, theo đó mà cũng xuất hiện nhiều thêm, làm tăng nguồn cung dịch vụ cảng biển địa phương và phức tạp thêm môi trường cạnh tranh giữa các bến cảng container. Bài báo này tập trung nghiên cứu xây dựng bộ tiêu chí đánh giá xếp hạng năng lực cạnh tranh giữa các bến cảng container tại Hải Phòng dựa trên ứng dụng của phương pháp nghiên cứu định tính. Kết quả của bài báo sẽ được tiếp tục sử dụng trong các nghiên cứu tiếp theo để đánh giá xếp hạng các bến cảng container của thành phố.

***Từ khóa**: Bến cảng container, thành phố Hải Phòng, phương pháp định tính, bộ tiêu chí năng lực cạnh tranh.*

Abstract

Haiphong port has played the role of gateway port for import-export commodities of not only the host city but also the Northern of Vietnam. In recent years, parallel with the growth of local economy, Haiphong port has developed to be an important logistics center of the country. The volume of port throughput, especially containerized cargoes have increased significantly. New container terminals begin their operation making the competition among local terminals fiercer. The paper purpose is to determine a set of competitive factors based on the application of qualitative technique. The paper's results will be able to used in the future research in evaluating and ranking the local container terminals in terms of their competitiveness.

***Keywords**: Container terminals, Haiphong city, qualitative technique, set of competitive factors.*

1. Đặt vấn đề

Cảng Hải Phòng là cảng biển ở vị trí cửa ngõ phục vụ hàng hóa xuất, nhập khẩu không chỉ cho thành phố mà còn toàn miền Bắc Việt Nam. Trong những năm gần đây, cùng với sự phát triển của nền kinh tế vùng, cảng Hải Phòng dần phát triển trở thành trung tâm Logistics quan trọng của cả nước và khu vực. Lượng hàng hóa thông qua cảng, đặc biệt là hàng container tăng lên nhanh chóng. Các bến cảng container mới, theo đó mà cũng xuất hiện nhiều thêm, làm tăng nguồn cung dịch vụ cảng biển địa phương và phức tạp thêm môi trường cạnh tranh giữa các bến cảng container. Nguyễn Minh Đức và Phạm Thị Yến (2019) sử dụng ma trận BCG (Boston Consultant Group) và Hierarchical Cluster Analysis đã chỉ ra rằng tại Hải Phòng đang tập trung khá nhiều bến cảng container giống nhau về đặc trưng khai thác và chất lượng dịch vụ. Nghiên cứu cũng sử dụng nhóm các yếu tố cạnh tranh phổ biến là số lượng cầu tàu, độ sâu trước bến, số lượng cần cẩu, chiều dài cầu tàu và diện tích bãi container (CY) [1].

Đánh giá và xếp hạng năng lực cạnh tranh các bến cảng container tại Hải Phòng, do đó, là một nhu cầu có tính cấp thiết được đặt ra và trước đó, không thể thiếu một bộ tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh sát với tình hình thực tế hiện tại và phản ánh đúng các yếu tố đóng vai trò quan trọng đối với việc đánh giá năng lực cạnh tranh của các bến cảng container trong khu vực. Nghiên cứu trước đây về cùng chủ đề có thể kể tới nghiên cứu của tác giả Nguyễn Hữu Hùng (2016) [2]. Trong nghiên cứu đó, tác giả đã tập hợp một số cơ sở lý luận về cạnh tranh cảng biển (nhưng còn thiếu tham khảo từ các tài liệu quốc tế, đặc biệt là về hệ thống các chỉ tiêu). Thứ hai, tác giả đã xây dựng các chỉ tiêu phản ánh năng lực cảng biển như thị phần hàng hóa thông qua, năng suất xếp dỡ tuyến

cầu tàu, công suất thông qua tuyến bãi, sức sản xuất của cảng, sức sinh lời của cảng, số lượng trang thiết bị xếp dỡ chủ yếu và công nghệ xếp dỡ, giá cả dịch vụ, chất lượng dịch vụ, mức độ an toàn và sự chuẩn xác trong điều động tàu. Thứ ba, nghiên cứu đã tính toán các chỉ tiêu kể trên theo số liệu thu thập từ các cảng container khu vực Hải Phòng năm 2015 và so sánh các cảng theo từng chỉ tiêu riêng biệt. So với nghiên cứu của tác giả Nguyễn Hữu Hùng, bài báo này sẽ dựa trên các tiêu chí đề xuất từ việc hệ thống hóa cơ sở lý luận trong nước và quốc tế, tiến hành khảo sát thực tế để xây dựng bộ chỉ tiêu phù hợp với thực tế Hải Phòng. Bộ tiêu chí được xây dựng sẽ là cơ sở để đánh giá và xếp hạng năng lực cạnh tranh các bến cảng container địa phương theo một bộ tiêu chí thống nhất chứ không so sánh, đánh giá các bến cảng theo từng chỉ tiêu riêng biệt trong bộ tiêu chí. Bảng 1 tổng hợp và liệt kê danh sách các bến cảng container tại Hải Phòng cũng như lượng hàng thông qua của các bến cảng đó trong giai đoạn từ năm 2010 đến 2017. Trong số các bến cảng, bến cảng container Lạch Huyện (HICT) đi vào hoạt động từ 2017 với lượng hàng xếp dỡ năm đầu tiên còn hạn chế nên không đưa vào bảng thống kê nhưng vẫn nằm trong danh sách nghiên cứu.

Bảng 1. Danh sách bến cảng container khu vực Hải Phòng và lượng hàng thông qua giai đoạn 2010 - 2017

STT	Cảng container	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
1	Nam Hải	210	313	232	252	182	244	255	265
2	Đoạn Xá	219	227	244	237	214	235	240	254
3	Green Port	335	373	396	347	360	350	280	285
4	Chùa Vẽ	626	551	446	401	378	315	270	250
5	128 Tân Cảng	-	75	89	116	135	200	195	185
6	Hải An	-	110	183	277	309	323	293	310
7	Transvina	159	127	104	80	79	113	120	128
8	189 Tân Cảng	-	-	-	-	110	135	169	200
9	Đình Vũ	399	439	455	516	574	628	655	690
10	Tân Vũ	327	467	518	639	624	704	788	856
11	VIP Green Port	-	-	-	-	-	165	350	520
12	PTSC Đình Vũ	-	76	155	241	265	238	245	255
13	Nam Hải Đình Vũ	-	-	-	-	280	424	464	510
14	Lạch Huyện (HICT)	-	-	-	-	-	-	-	-

Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam

2. Phương pháp nghiên cứu

Để có thể xây dựng được bộ tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh của các bến cảng container Hải Phòng phù hợp với đặc điểm khai thác và yêu cầu thị trường nước ta, nhóm nghiên cứu sử dụng phương pháp nghiên cứu khảo sát định tính. Trên cơ sở tổng hợp các lý thuyết và kinh nghiệm quốc tế về nghiên cứu tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh cảng biển, việc sử dụng phương pháp định tính giúp nhóm nghiên cứu có thể khám phá được các tiêu chí cạnh tranh phản ánh được thực tiễn tại Việt Nam. Khác với các phương pháp nghiên cứu định lượng, nghiên cứu bằng phương pháp định tính có nhiều điểm khác biệt về bản chất dữ liệu; nguyên tắc chọn mẫu; công cụ, cách thức thu thập dữ liệu cũng như, phân tích dữ liệu.

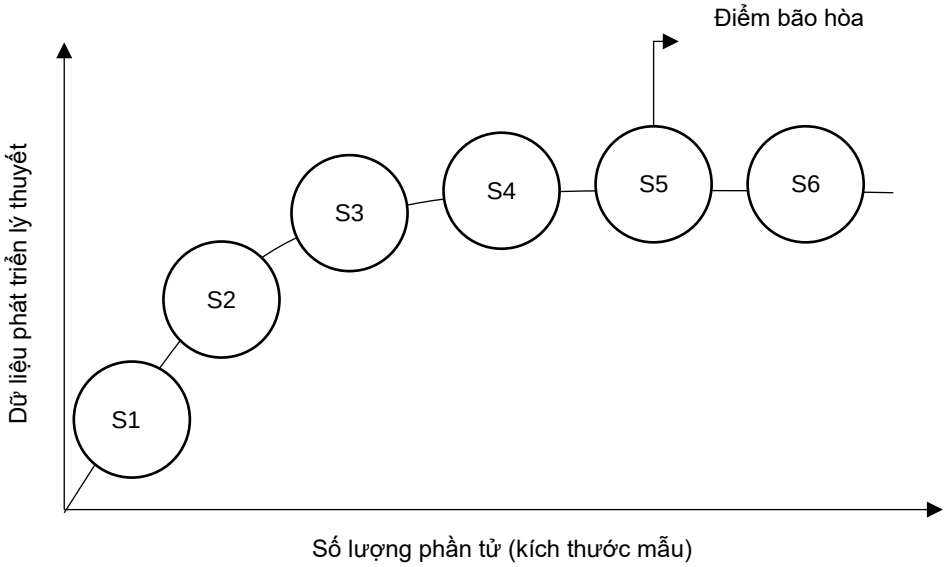
Với nghiên cứu định lượng thì dữ liệu được thu thập thường thông qua các hình thức hỏi đáp đem lại là loại dữ liệu bên ngoài (on-face data). Khác với nghiên cứu định lượng, dữ liệu cần thu thập trong các phương pháp định tính là loại dữ liệu bên trong (insight data) của đối tượng. Do yêu cầu cần phải đào sâu mới có thể phát hiện dữ liệu, những dữ liệu này không thể có được từ các cách thức phỏng vấn thông dụng như phát phiếu điều tra - mà phải áp dụng các kỹ thuật phỏng vấn thảo luận. Có hai phương pháp phỏng vấn thảo luận là phỏng vấn tay đôi và thảo luận nhóm.

2.1. Chọn mẫu trong nghiên cứu định tính

Về bản chất, nghiên cứu định tính là một trong các phương pháp nghiên cứu với mục tiêu khám phá ra dữ kiện. Người ta thường áp dụng kỹ thuật này với một nhóm nhỏ số lượng các đối tượng nghiên cứu. Do đó, mẫu không nhất thiết phải chọn theo các nguyên tắc chọn mẫu mà chọn theo mục đích (purposeful sampling), thường gọi là chọn mẫu có tính lý thuyết (theoretical sampling) (Coyne, 1997 [3]; Strauss & Corbin, 1998 [4]).

Quá trình chọn mẫu có tính lý thuyết có thể được tiến hành theo trình tự như sau: người nghiên cứu bắt đầu với đối tượng nghiên cứu thứ nhất (S1), thảo luận để thu thập dữ liệu cần

thiết. Sau đó, chọn phần tử S2 để khám phá dữ liệu và người nghiên cứu phát hiện phần tử S2 cho một số thông tin có ý nghĩa cho nghiên cứu nhưng khác với S1. Tiếp tục, người nghiên cứu nghiên cứu đối tượng S3. Giống với S2, lần này, người nghiên cứu phát hiện thêm một số thông tin không trùng lặp với thông tin có được từ S1 và S2. Người nghiên cứu tiếp tục chọn thêm phần tử S4. Đến đây, người nghiên cứu có thể phát hiện thêm một vài điểm khác biệt so với những gì đã thu thập từ S1, S2, S3 nhưng không có ý nghĩa nhiều. Đến phần tử S5 thì hầu như không có gì thêm. Điểm S5 được gọi là điểm bão hòa (saturated point) hay điểm tới hạn, nói cách khác, không cần tiếp tục với đối tượng nào nữa để phát hiện thêm thông tin có ích. Tuy nhiên, để xác minh và kiểm tra lại điểm bão hòa, người nghiên cứu vẫn phỏng vấn thêm S6. Nếu tiếp tục không khám phá thêm được thông tin gì mới thì quá trình nghiên cứu sẽ ngừng tại đối tượng S6 và kích thước mẫu được xác định là n = 6.



Hình 1. Quá trình phỏng vấn và xác định kích thước mẫu

2.2. Công cụ và kỹ thuật thu thập dữ liệu định tính

Trong nghiên các cứu định lượng, người ta thường xây dựng bảng hỏi chi tiết để phát hiện thông tin nhưng trong nghiên cứu định tính, dàn bài thảo luận (discussion guideline) sẽ được thay thế. Các bảng câu hỏi như vậy phải được thiết kế sao cho có cấu trúc chặt chẽ, đảm bảo tính chi tiết và thường là các câu hỏi đóng với các lựa chọn đáp án rõ ràng có thể dự tính trước. Ngược lại, trong nghiên cứu định tính, bộ câu hỏi không nhất thiết phải quá chi tiết mà người nghiên cứu hoàn toàn có thể đưa ra các câu hỏi mở để dẫn dắt thảo luận và đào sâu vấn đề.

- Kỹ thuật phỏng vấn tay đôi: Kỹ thuật phỏng vấn tay đôi là việc tổ chức thảo luận trực tiếp giữa người nghiên cứu và đối tượng khám phá thông tin. Kỹ thuật này thường được áp dụng khi: Vấn đề nghiên cứu không phù hợp với thảo luận nhóm do có tính riêng tư cao; Đối tượng nghiên cứu không muốn thảo luận nhóm do đặc thù của vị trí xã hội hay nghề nghiệp của họ; Do sức ép từ khía cạnh cạnh tranh; Khi chỉ có phỏng vấn trực tiếp mới có thể phát hiện ra vấn đề do đặc thù về tính chuyên môn hẹp. Mặc dù phỏng vấn trực tiếp tay đôi cũng có những hạn chế như cần nhiều thời gian, chi phí và kinh nghiệm của người phỏng vấn nhưng hiệu quả trong khai phá thông tin có tính chuyên môn hẹp nên kỹ thuật này vẫn được nhiều học giả sử dụng trong các nghiên cứu hàn lâm.

- Kỹ thuật thảo luận nhóm: Thảo luận nhóm là phương pháp khai phá dữ liệu dùng nhiều trong các nghiên cứu chuyên gia (Morgan, 1996) [5]. Kỹ thuật được thực hiện thông qua việc tổ chức thảo luận đồng thời và trực tiếp giữa các đối tượng được phỏng vấn theo định hướng của người nghiên cứu hay còn gọi là người điều khiển (moderator/ facilitator). Trong suốt quá trình thảo luận đó, người điều khiển phải chú ý sử dụng các câu hỏi có tính gợi mở để kích thích cuộc thảo luận, qua đó phát hiện và làm sâu sắc hơn vấn đề.

3. Ứng dụng phương pháp nghiên cứu định tính trong việc xác định bộ tiêu chí đánh giá xếp hạng năng lực cạnh tranh các bến cảng container tại Hải Phòng

Ứng dụng phương pháp nghiên cứu định tính trong việc xác định bộ tiêu chí đánh giá xếp hạng năng lực cạnh tranh các bến cảng container tại Hải Phòng, nhóm tác giả dựa vào phương pháp phỏng vấn tay đôi với các chuyên gia là người khai thác bến cảng container tại Hải Phòng, hãng tàu vận tải container trong và ngoài nước có các tuyến vận chuyển qua cảng Hải Phòng. Số lượng chuyên gia tham gia phỏng vấn là 10 người. Các chuyên gia được phỏng vấn hoàn toàn độc lập và không biết gì về kết quả phỏng vấn của những người còn lại. Các tiêu chí đưa ra trong quá trình phỏng vấn bao gồm các nhân tố có ảnh hưởng đến quyết định lựa chọn cảng container từ các nghiên cứu của các học giả trên thế giới. Các nhân tố đó là:

- Lượng hàng hóa thông qua (Cabral A.M Rios, (2014) [6], Song and Yeo (2004) [7]);
- Cơ sở vật chất và công suất cảng (Chi-lok A. Yuen (2012) [8], Aronietis et al (2010) [9], Willingale (1981) [10], Song and Yeo (2004) [7], Sayareh and Alizmini (2014) [11]);
- Độ sâu trước bến (Cabral A.M Rios (2014) [6], Sayareh and Alizmini (2014) [11], Tongzon (2001) [12]);
- Tốc độ xếp dỡ (Aronietis et al (2010) [9], Cabral A.M Rios (2014) [6]);
- Dịch vụ cảng biển (Yeo et al (2008) [13]);
- Dịch vụ vận tải biển (Chi-lok A. Yuen (2012) [8], Liu and Park (2011) [14]);
- Tần suất chuyến đi (Aronietis et al (2010) [9]);
- Kết nối nội địa và tình trạng tắc nghẽn (Chi-lok A. Yuen (2012) [8], Aronietis et al (2010) [9], Willingale (1981) [10], Yeo et al (2008) [13]);
- Chi phí Logistics (Yeo et al (2008) [13]);
- GDP miền hậu phương (Liu and Park (2011) [14]).

Mục tiêu nghiên cứu của hoạt động phỏng vấn là trả lời cho các câu hỏi: “Có những khía cạnh nào phản ánh năng lực cạnh tranh của cảng container ở Việt Nam? Có những tiêu chí đánh giá cụ thể nào đại diện cho mỗi khía cạnh về năng lực cạnh tranh của cảng container tại Việt Nam?” Dựa trên việc tổng hợp cơ sở lý thuyết ở phần trên, các câu hỏi trên được trả lời thông qua việc tiến hành phỏng vấn chuyên sâu với các chuyên gia trong lĩnh vực. Các cuộc phỏng vấn được tiến hành theo hình thức tay đôi giữa thành viên của nhóm nghiên cứu và một chuyên gia. Việc lựa chọn hình thức phỏng vấn tay đôi thay vì thảo luận nhóm là phù hợp với hoàn cảnh thực tế rất khó có thể mời nhiều chuyên gia cùng tham gia vào cuộc thảo luận. Các cuộc phỏng vấn tay đôi được tiến hành theo hình thức bán cấu trúc, trong đó nhóm nghiên cứu chuẩn bị trước việc kiểm tra một số yếu tố của năng lực cạnh tranh cảng container dựa trên tổng hợp lý thuyết và kết quả của các nghiên cứu khác. Ngoài ra, các câu hỏi gợi mở được sử dụng để có thể đầu sâu và tìm ra các yếu tố và tiêu chí phản ánh năng lực cạnh tranh cảng container theo kinh nghiệm và kiến thức của chuyên gia đối với hoàn cảnh các cảng biển Việt Nam nói chung và Hải Phòng nói riêng. Tùy theo nội dung trả lời của chuyên gia, các câu hỏi gợi mở được áp dụng để tìm hiểu chi tiết về những tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh của cảng container. Nội dung và thứ tự câu hỏi có thể được lựa chọn linh hoạt theo hoàn cảnh và tính chất của mỗi buổi phỏng vấn. Tuy nhiên, thông thường, người được phỏng vấn sau khi được giới thiệu về mục đích và nội dung nghiên cứu sẽ được hỏi đầu tiên về các nhóm tiêu chí phản ánh sự lựa chọn cảng container và trên cơ sở câu trả lời của họ, tiếp theo đó sẽ cho biết những tiêu chí cụ thể trong nhóm tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh. Đặc điểm của phóng vấn chuyên gia tay đôi là các câu hỏi đào sâu để phát hiện thông tin, do đó, bộ câu hỏi phóng vấn không hoàn toàn thống nhất giữa các lần phỏng vấn, tuy nhiên, bộ khung câu hỏi cơ bản mà các cuộc phỏng vấn thực hiện là:

- Theo quan điểm của anh/chị, có những yếu tố nào cấu thành năng lực cạnh tranh của cảng container?
- Khi khách hàng lựa chọn một bến cảng container thì họ căn cứ vào những tiêu chí nào?
- Yếu tố, tiêu chí đó có tầm quan trọng như thế nào đối với cảng container?
- Có nghiên cứu cho thấy yếu tố, tiêu chí X có ảnh hưởng rõ rệt đến năng lực cạnh tranh của cảng container, quan điểm của anh/chị về nhận định này như thế nào?
- Ngoài những yếu tố, tiêu chí nói trên, còn có tiêu chí nào để khách hàng lựa chọn một cảng container?

Tổng cộng có 10 buổi phỏng vấn được thực hiện. Cơ mẫu lý thuyết như vậy trong nghiên cứu định tính là thỏa đáng vì buổi phỏng vấn cuối cùng không phát hiện thêm các ý kiến và quan điểm

mới liên quan đến tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh của cảng container Việt Nam. Số lượng 10 trường hợp phỏng vấn cũng phù hợp với quan điểm của Yin (1984) [15] trong triển khai phương pháp "case study", trong đó tác giả gợi ý số lượng trường hợp trong khoảng từ 6 đến 10 là đủ. Còn đối với hai tác giả của phương pháp lý thuyết cơ sở (Grounded theory), Glaser và Strauss (1967) [16] cho rằng nhà nghiên cứu có thể dừng việc thu thập dữ liệu định tính khi đạt trạng thái bão hòa.

Tất cả 10 cuộc phỏng vấn đều được ghi lại thông qua ghi chú của người phỏng vấn trực tiếp. Thời gian mỗi buổi phỏng vấn từ 30 đến 45 phút. Việc lựa chọn chuyên gia để phỏng vấn được thực hiện một cách chặt chẽ để đảm bảo tính phù hợp với mục đích và bối cảnh nghiên cứu. Trong số 10 chuyên gia được phỏng vấn, có 3 người đến từ các doanh nghiệp khai thác cảng, 3 người từ các doanh nghiệp vận tải container đường biển, 2 nhà xuất khẩu và 2 từ công ty cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3 (3PL - Third party logistics service provider). Đặc điểm của các chuyên gia này đảm bảo tính đại diện cho các bên liên quan đến chuỗi hoạt động cảng container. Mỗi chuyên gia được phỏng vấn đều có đủ năng lực và kinh nghiệm để đưa ra các nhận định về năng lực cạnh tranh của cảng container, với thâm niên ít nhất là 3 năm kinh nghiệm ở cấp độ quản lý tại đơn vị của mình.

Qua phỏng vấn với chuyên gia, bộ tiêu chí đánh giá xếp hạng năng lực cạnh tranh các bến cảng container được tổng hợp như sau:

Bảng 2. Bộ tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh bến cảng container

Tiêu chí cấp 1	Tiêu chí cấp 2
Hạ tầng bến cảng container	Số lượng cầu tàu container; Chiều dài cầu tàu container; Độ sâu trước cầu tàu container; Vị trí bến cảng container; Số lượng cần cẩu dàn container; Số lượng RTG/RMG; Diện tích bãi container.
Lượng container thông qua cảng	Tổng số TEU thông qua cảng; Tốc độ tăng trưởng container qua cảng.
Chi phí	Chi phí xếp dỡ container; Chi phí neo đậu tàu container.
Khai thác	Tốc độ xếp dỡ container; Hiệu suất khai thác container; Mức độ an toàn của bến cảng container; Mức độ tin cậy của dịch vụ bến cảng.

4. Kết luận

Nghiên cứu đã hệ thống hóa về mặt lý luận phương pháp định tính được sử dụng trong nghiên cứu khoa học cũng như các tiêu chí đánh giá mức độ cạnh tranh của các bến cảng container. Dựa trên cơ sở lý luận, nhóm tác giả đã tiến hành phỏng vấn độc lập các chuyên gia trong lĩnh vực hoạt động có liên quan và thực hiện tổng hợp kết quả để thiết lập bộ tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh bến cảng container. Kết quả nghiên cứu sẽ là nền tảng để nhóm tác giả thực hiện các nghiên cứu tiếp theo nhằm đánh giá xếp hạng năng lực cạnh tranh các bến cảng container trên địa bàn thành phố.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Nguyễn Minh Đức, Phạm Thị Yến. *Ứng dụng phương pháp Boston Consulting Group (BCG) và Hierarchical Cluster Analysis trong phân tích so sánh các bến cảng container khu vực Hải Phòng*. Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải, Số 58, 2019.

[2] Nguyễn Hữu Hùng. *Nghiên cứu thực trạng và xây dựng các chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật đánh giá năng lực cạnh tranh của cảng Hải Phòng*. Đề tài nghiên cứu khoa học cấp trường, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, 2016.

[3] Coyne IT. *Sampling in qualitative research: Purposeful and theoretical sampling; merging or clear boundaries?*, Journal of Advanced Nursing, Vol. 26, 1997.

[4] Strauss A & Corbin J. *Basics of Qualitative Research, Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*, 2nd ed, Thousand Oaks CA: Sage, 1998.

[5] Morgan DL. *Focus Groups,* Annual Review of Sociology, Vol. 22, 1996.

[6] Cabral, Alexandra Maria Rios, Ramos, Francisco. *Cluster analysis of the competitiveness of container ports in Brazil*. Transportation research part A: Policy and Practice. Vol 69, Issue C, pp.423-431, 2014.

[7] Song, D.W. and Yeo, K.T, *A Completive Analysis of Chinese Container Ports Using the Analytic Hierarchy Process*. Maritime Economics and Logistics, 6, pp. 34-52, 2004.

[8] Chi-lok A. Yuen, Anming Zhang, Waiman Cheung. *Port competitiveness from the users' perspective: An analysis of major container ports in China and its neighboring countries*, Research in Transportation Economics Vol.35, pp. 34-40, 2012.

[9] Aronietis, R., Van de Voorde, E. and Vanelslander. T., *Port Competitiveness Determinants of Selected European Ports in the Containerized Cargo Market*. Paper presented at IAME 2010, 2010.

[10] Willingale, M.C., *The port-routeing behaviour of short-sea ship operators; theory and practice*, Maritime Policy and Management, Vol.8 (2), pp. 109-120, 1981.

[11] Sayareh, J. and Alizmini, H.R. *A Hybrid Decision-Making Model for Selecting Container Seaport in the Persian Gulf*. Asian Journal of Shipping & Logistics, Vol.30, pp. 75-95, 2004.

[12] Tongzon, J., *Efficiency measurement of selected Australian and other international ports using data envelopment analysis*. Transp. Res. Part A: Policy Pract. Vol.35 (2), pp.107-122, 2001.

[13] Yeo, Gi-Tae & Roe, Michael & Dinwoodie, John. *Evaluating the comparative of container ports in Korea and China.* Transportation Research Part A: Policy and Practice. Vol.42. pp. 910-921, 2008.

[14] Liu, L., & Park, G. *Empirical Analysis of Influence Factors to Container Throughput in Korea and China Ports*. The Asian Journal of Shipping and Logistics, Vol.27 (2), pp. 279-303. doi:10.1016/s2092-5212(11)80013-1, 2011.

[15] Yin, R. K. *Case study research: Design and methods (2nd ed.)*. Thousand Oaks, CA: Sage, 1994.

[16] Glaser, Barney G. and Anselm Strauss. *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. Chicago, IL: Aldine Publishing Co, pp. 225, 1967.

Ngày nhận bài: 21/10/2019
Ngày nhận bản sửa lần 01: 14/11/2019
Ngày nhận bản sửa lần 02: 22/11/2019
Ngày duyệt đăng: 02/12/2019