

KIỂM ĐỊNH CÁC YẾU TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM

● VƯƠNG THỊ BÍCH NGÀ

TÓM TẮT:

Bài nghiên cứu các yếu tố tác động đến ngành Logistics Việt Nam hiện nay, từ đó đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển, định hướng phát triển bền vững ngành Logistics. Kết quả nghiên cứu cho thấy có 5 nhóm yếu tố tác động đến sự phát triển ngành Logistics tại Việt Nam, gồm: (1) Chính sách luật pháp và Thủ tục hành chính; (2) Kết cấu hạ tầng; (3) Nguồn nhân lực và doanh nghiệp logistics; (4) Công nghệ và (5) Thương mại hàng hóa.

Từ khóa: ngành Logistics Việt Nam, các yếu tố tác động, phát triển bền vững.

1. Đặt vấn đề

Trong suốt hành trình gần 35 năm đổi mới và hội nhập, Việt Nam đã đạt được những thành tựu đáng tự hào trên các lĩnh vực của đời sống kinh tế - xã hội. Đặc biệt, sự thay đổi về quan điểm và chính sách kinh tế đã góp phần thúc đẩy thị trường hàng hóa, dịch vụ phát triển mạnh mẽ và mang lại nhiều thành quả tích cực. Trong số đó, dịch vụ logistics đang từng bước chuyển mình, ngày càng trở nên đa dạng và phong phú, đáp ứng nhu cầu phát triển của kinh tế Việt Nam và thế giới.

Gắn liền với sự thành công của sản xuất và thương mại, Logistics là điều kiện tiên quyết cho dòng lưu thông hàng hóa nội địa cũng như quốc tế. Trong bối cảnh dịch vụ logistics Việt Nam đang phát triển, nhưng cũng gặp phải không ít khó khăn, trở ngại tài này hướng tới việc đánh giá chính sách pháp luật logistics tại Việt Nam, nghiên cứu cơ sở hạ tầng logistics tại Việt Nam. Bên cạnh đó, các yếu tố tác động đến ngành Logistics như nguồn nhân lực, hoạt động triển khai ứng dụng công nghệ

thông tin trong cung ứng dịch vụ logistics và phát triển thương mại hàng hóa cũng được nghiên cứu một cách chi tiết và có hệ thống.

2. Cơ sở lý thuyết và mô hình nghiên cứu

2.1. Ngành Logistics Việt Nam

Logistics là một chuỗi các hoạt động liên tục, có quan hệ mật thiết với nhau, tác động qua lại lẫn nhau được thực hiện một cách khoa học và có hệ thống qua các bước nghiên cứu, hoạch định, tổ chức, quản lý, thực hiện, kiểm tra, kiểm soát và hoàn thiện các hoạt động bao gồm các công việc liên quan đến cung ứng, vận tải, theo dõi sản xuất, kho bãi, thủ tục phân phối, hải quan,... [6]

Logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công đoạn, bao gồm: nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi mã ký hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan tới hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao [9].

Tại Việt Nam, ngành Logistics thực sự được quan tâm và phát triển chỉ từ sau khi Việt Nam thực hiện chính sách đổi mới, mở cửa nền kinh tế. Cùng với việc tăng cường trao đổi, mua bán hàng hóa với nước ngoài, nhận thức và hiểu biết về logistics, vai trò của logistics được tăng lên, một số doanh nghiệp hình thành chuyên để cung cấp dịch vụ logistics.

2.2. Sự phát triển, định hướng phát triển bền vững ngành

Năm 1987, trong Báo cáo “Tương lai chung của chúng ta”, Ủy ban Thế giới về Môi trường và Phát triển (WCED - World Commission on Environment and Development) của Liên hợp quốc, “phát triển bền vững” được định nghĩa là “Sự phát triển đáp ứng được nhu cầu của hiện tại mà không làm tổn thương khả năng cho việc đáp ứng nhu cầu của các thế hệ tương lai” [10].

Phát triển bền vững là quá trình phát triển có sự kết hợp chặt chẽ, hợp lý và hài hòa giữa 3 mặt của sự phát triển, gồm: phát triển kinh tế (nhất là tăng trưởng kinh tế), phát triển xã hội (nhất là thực hiện tiến bộ, công bằng xã hội; xóa đói giảm nghèo và giải quyết việc làm) và bảo vệ môi trường (nhất là xử lý, khắc phục ô nhiễm, phục hồi và cải thiện chất lượng môi trường; phòng chống cháy và chặt phá rừng; khai thác hợp lý và sử dụng tiết kiệm tài nguyên thiên nhiên).

Hệ thống hoàn chỉnh các nguyên tắc đạo đức cho phát triển bền vững bao gồm các nguyên tắc phát triển bền vững trong cả “3 thế chân kiềng”: kinh tế, xã hội, môi trường. Chính vì lý do đó, trong đề tài này, khái niệm phát triển, định hướng phát triển bền vững ngành Logistics là biến định lượng bậc hai được đo lường thông qua 3 phương diện là phát triển kinh tế, phát triển xã hội và phát triển môi trường.

2.3. Các yếu tố tác động đến sự phát triển ngành Logistics

Theo Phạm Thị Mỹ Lê (2012), yếu tố chính sách luật pháp có ảnh hưởng lớn đến sự phát triển của ngành Logistics [8]. Theo đó, tại Việt Nam, hệ thống pháp luật điều chỉnh hoạt động logistics chưa hoàn thiện, thiếu các cơ sở chính sách hỗ trợ và khuyến khích phát triển dịch vụ logistics, do đó chưa đáp ứng kịp thời sự phát triển của ngành Logistics. Theo Bùi Duy Linh (2018), sự phát triển

hạ tầng cơ sở logistics có tác động đến phát triển ngành Logistics [1]. Tác giả đồng thời cũng chỉ ra rằng, chất lượng khung pháp lý và chất lượng nguồn nhân lực là 2 yếu tố tác động mạnh nhất tới năng lực cạnh tranh của ngành Dịch vụ logistics của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

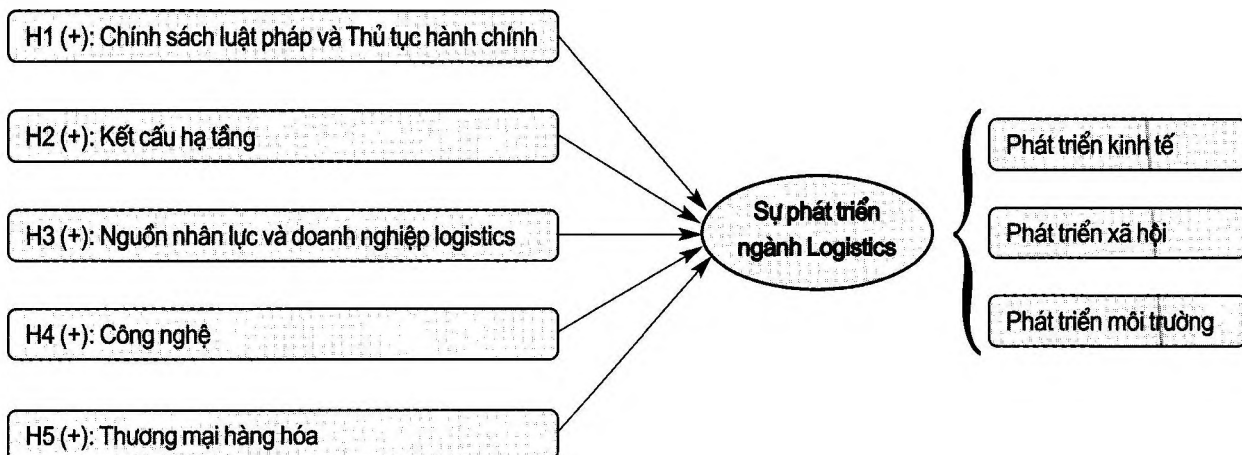
Theo Nguyễn Thị Thùy Dung và Ngô Nữ Mai Quỳnh (2020), trong các yếu tố tác động đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics, nhân tố nguồn lực có tác động mạnh nhất [7]. Nghiên cứu đồng thời chỉ ra rằng, các yếu tố như cơ sở hạ tầng, chất lượng khung pháp lý, chất lượng dịch vụ logistics, nhu cầu dịch vụ và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics đều có tác động dương đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics vùng kinh tế trọng điểm miền Trung.

Theo Introna (1991), yếu tố công nghệ thông tin có ảnh hưởng trực tiếp đến sự phát triển dịch vụ logistics trong suốt 4 giai đoạn nhận dạng, định hình, hội nhập và hỗ trợ doanh nghiệp [3]. Tác giả đồng thời đưa ra nhận định việc áp dụng công nghệ thông tin vào vận hành và khai thác trong hoạt động logistics là phức tạp, song là nhiệm vụ cấp thiết, hướng đến nâng cao năng lực cạnh tranh của các nhà quản lý doanh nghiệp.

Bên cạnh đó, yếu tố thương mại hàng hóa cũng gián tiếp được đề cập trong nhiều báo cáo quốc tế khi cấu thành bức tranh về sự phát triển ngành Logistics Việt Nam. Yếu tố thương mại hàng hóa được cấu thành bởi 3 nhóm chính là thương mại hàng hóa trong nước, xuất nhập khẩu hàng hóa [4] và thương mại điện tử [5]. Việc nghiên cứu yếu tố thương mại hàng hóa là phù hợp trong phân tích sự phát triển ngành Logistics tại Việt Nam trong bối cảnh hiện nay.

2.4. Mô hình nghiên cứu

Dựa vào tổng quan về lý thuyết và các nghiên cứu đi trước có liên quan, đề tài xây dựng mô hình nghiên cứu các yếu tố tác động đến sự phát triển, định hướng phát triển bền vững ngành Logistics tại Việt Nam với các nhân tố sau: (1) Chính sách luật pháp và Thủ tục hành chính; (2) Kết cấu hạ tầng; (3) Nguồn nhân lực và doanh nghiệp logistics; (4) Công nghệ và (5) Thương mại hàng hóa. Mô hình nghiên cứu được đề xuất như trong Mô hình 1.

Mô hình 1: Mô hình nghiên cứu chính thức**3. Phương pháp nghiên cứu**

Nghiên cứu thực hiện theo 2 giai đoạn: (1) nghiên cứu định tính và (2) nghiên cứu định lượng; gồm 3 bước chính, đó là: (1) xây dựng thang đo (thông qua nghiên cứu định tính), (2) đánh giá các thang đo sơ bộ, (3) phân tích kết quả nghiên cứu chính thức.

Trong đó, đánh giá thang đo trong nghiên cứu chính thức được thực hiện thông qua phân tích hệ số tin cậy Cronbach's Alpha. Các kỹ thuật phân tích dữ liệu được sử dụng gồm: phân tích nhân tố khám phá, phân tích nhân tố khẳng định, phân tích mô hình cấu trúc tuyến tính. Công cụ sử dụng để thực hiện các phân tích là phần mềm SPSS và AMOS.

Dữ liệu trong nghiên cứu chính thức được thu thập bằng phương pháp phỏng vấn trực tiếp thông qua bảng câu hỏi được thiết kế dựa trên thang đo đã xây dựng. Theo Hair & ctg (1998), cần thu thập dữ liệu với ít nhất 5 mẫu trên 1 biến quan sát. Như vậy, trong nghiên cứu này, với 52 biến quan sát, kích thước mẫu tối thiểu là $52 \times 5 = 260$.

Đối tượng khảo sát là nhân sự làm việc tại các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam. Có 368 đáp viên đã tham gia trả lời bảng câu hỏi phỏng vấn. Tuy nhiên, sau khi kiểm tra dữ liệu thu thập được, có 18 bảng bị loại, do: kết quả trả lời giữa các câu hỏi không logic; bỏ trống ô trả lời nhiều; câu trả lời không phù hợp với câu hỏi. Như vậy, kích thước mẫu thu về cuối cùng là $n = 350$. So sánh với kích thước mẫu cần thiết (260 quan sát) thì kích thước mẫu lớn hơn so với yêu cầu.

4. Kết quả nghiên cứu**4.1. Thống kê mô tả****4.1.1. Đặc điểm nhân khẩu học**

Kết quả phân tích từ dữ liệu khảo sát cho thấy:

Về giới tính: tỷ lệ giới tính nam - nữ phân bố khá cân bằng với số lượng đáp viên là nam đạt 193 người (chiếm 55.1%) so với 157 đáp viên nữ (chiếm 44.9%). Điều này phần nào cũng phản ánh thực trạng số lượng lao động theo giới trong ngành.

Về trình độ học vấn: Số lượng người tham gia khảo sát có trình độ cử nhân chiếm tỷ lệ cao nhất (46.3%), đứng thứ hai là số lượng người có trình độ thạc sĩ (20.9%). Số lượng đáp viên có trình độ học vấn trung cấp chuyên nghiệp và tiến sĩ lần lượt đứng vị trí thứ ba và thứ tư, với tỷ lệ tương ứng 17.7% và 10.3%. Trong số các đáp viên tham gia khảo sát, có 17 đáp viên có trình độ trung học phổ thông, chiếm 4.9%.

Về độ tuổi của đáp viên: Có 145 đáp viên có độ tuổi từ 36 - 45, chiếm tỷ lệ cao nhất (41.4%). Số lượng đáp viên trẻ từ 26 đến 35 tuổi đứng thứ hai với 110 khảo sát hợp lệ, chiếm 31.4%. Số lượng đáp viên từ 46 đến 55 tuổi đứng vị trí thứ ba với 89 người tham gia khảo sát, chiếm 25.4%. Kết quả phân tích cũng cho thấy số lượng đáp viên dưới 25 tuổi và trên 55 tuổi, lần lượt chiếm 1.1% và 0.6%.

Về kinh nghiệm làm việc trong ngành Logistics: Kết quả phân tích và tổng hợp cho thấy, đa số đáp viên tham gia khảo sát là các nhân sự đã có nhiều năm công tác trong ngành Logistics. Cụ thể, 83

đáp viên cho biết đã có hơn 20 kinh nghiệm làm việc trong ngành, chiếm tỷ lệ cao nhất (23.7%). Đáp viên có dưới 5 năm kinh nghiệm và từ 5 đến 10 năm kinh nghiệm lần lượt chiếm 21.1% và 20.6%. có 52 trong tổng số đáp viên tham gia khảo sát cho biết đã từ 16 đến 20 năm thâm niên trong ngành, chiếm tỷ lệ 14.9%.

4.1.2. Đặc điểm sự nghiệp

Từ kết quả thu thập và phân tích cho thấy:

Xét trên giác độ loại hình công ty: Các doanh nghiệp tham gia khảo sát rất đa dạng. Cụ thể, số lượng công ty cổ phần tham gia khảo sát đạt 163, chiếm tỷ trọng cao nhất với 46.6%. Số lượng công ty trách nhiệm hữu hạn có đáp viên tham gia khảo sát đạt 34.9% với tổng số 122 doanh nghiệp. Có 53 trên tổng số 350 đáp viên tham gia khảo sát đang làm việc tại các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Kết quả tổng hợp cũng ghi nhận 7 doanh nghiệp nhà nước và 5 doanh nghiệp tư nhân, lần lượt chiếm tỷ lệ 2.0% và 1.4%.

Về quy mô doanh nghiệp: Số lượng doanh nghiệp có từ 51 đến 100 lao động chiếm tỷ lệ cao nhất (38.9%) với 136 doanh nghiệp. Các doanh nghiệp có từ 101 đến 200 lao động và các doanh nghiệp có từ 11 đến 50 lao động, lần lượt giữ vị trí thứ hai và thứ ba, với tương ứng 22.6% và 22.0%. 36 doanh nghiệp tham gia khảo sát có trên 200 lao động, chiếm 10.3%. Cuối cùng, số lượng doanh nghiệp dưới 11 lao động chiếm 6.3% với 22 doanh nghiệp.

Về thời gian hoạt động trong ngành Logistics: Có 150 doanh nghiệp cho biết đã tham gia ngành từ 1 đến 5 năm, chiếm tỷ lệ cao nhất (42.9%). Đứng vị trí thứ hai, 86 doanh nghiệp cho biết có từ 11 đến 15 năm hoạt động kinh doanh trong ngành. Số lượng doanh nghiệp có từ 6 đến 10 năm hoạt động chiếm 20% với 70 doanh nghiệp. Kết quả phân tích cho thấy có 12 doanh nghiệp tham gia khảo sát có trên 15 năm hoạt động trong ngành Logistics, chiếm tỷ lệ 3.4%.

4.2. Phân tích nhân tố khám phá EFA

4.2.1. Phân tích nhân tố khám phá các biến độc lập

Kết quả phân tích nhân tố khám phá sơ bộ các biến độc lập xuất hiện hiện tượng Cronbach's Alpha if item Deleted lớn hơn hệ số tin cậy Cronbach's Alpha. Tác giả quyết định loại biến

CSTT3 và tiến hành phân tích nhân tố khám phá chính thức. Cụ thể:

Thang đo “chính sách luật pháp và thủ tục hành chính” gồm 6 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0.865 > 0.6 và tất cả các Cronbach's Alpha if item Deleted của các yếu tố thành phần đều nhỏ hơn 0.865 nên không phải loại bỏ yếu tố nào. Các hệ số tương quan biến tổng đều lớn hơn 0.3 nên các biến này vẫn được sử dụng trong phân tích nhân tố khám phá.

Thang đo “kết cấu hạ tầng” gồm 5 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0.860 > 0.6 và tất cả các Cronbach's Alpha if item Deleted của các yếu tố thành phần đều nhỏ hơn 0.860 nên không phải loại bỏ yếu tố nào. Các hệ số tương quan biến tổng đều lớn hơn 0.3 nên các biến này vẫn được sử dụng trong phân tích nhân tố khám phá.

Thang đo “nguồn nhân lực và doanh nghiệp logistics” gồm 6 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0.868 > 0.6 và tất cả các Cronbach's Alpha if item Deleted của các yếu tố thành phần đều nhỏ hơn 0.868 nên không phải loại bỏ yếu tố nào. Các hệ số tương quan biến tổng đều lớn hơn 0.3 nên các biến này vẫn được sử dụng trong phân tích nhân tố khám phá.

Thang đo “công nghệ” gồm 6 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0.858 > 0.6 và tất cả các Cronbach's Alpha if item Deleted của các yếu tố thành phần đều nhỏ hơn 0.858 nên không phải loại bỏ yếu tố nào. Các hệ số tương quan biến tổng đều lớn hơn 0.3 nên các biến này vẫn được sử dụng trong phân tích nhân tố khám phá.

Thang đo “thương mại hàng hóa” gồm 6 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0.866 > 0.6 và tất cả các Cronbach's Alpha if item Deleted của các yếu tố thành phần đều nhỏ hơn 0.866 nên không phải loại bỏ yếu tố nào. Các hệ số tương quan biến tổng đều lớn hơn 0.3 nên các biến này vẫn được sử dụng trong phân tích nhân tố khám phá.

Kết quả tại Bảng 1 cho thấy các biến độc lập có hệ số KMO = 0.873 > 0.5 và kiểm định Bartlett's có Sig. = 0.000 < 0.05 chứng minh phương pháp nhân tích nhân tố phù hợp. Kiểm tra tại điểm dừng với Eigenvalue = 2.525 > 1 và có tổng phương sai trích = 52.980 > 50% nên đủ điều kiện phân tích nhân tố. Xuất phát từ 30 biến quan sát ban đầu, thu được kết quả gồm 29 biến quan

Bảng 1. Kết quả phân tích nhân tố khám phá các biến độc lập

Nhân tố	Biến quan sát	Hệ số tải nhân tố				
		1	2	3	4	5
Nguồn nhân lực và doanh nghiệp logistics	NLDN5	.754				
	NLDN4	.745				
	NLDN6	.739				
	NLDN2	.737				
	NLDN1	.703				
Thương mại hàng hóa	TMHH2		.779			
	TMHH4		.771			
	TMHH1		.750			
	TMHH3		.699			
	TMHH5		.695			
	TMHH6		.625			
Chính sách luật pháp và thủ tục hành chính	CSTT7			.761		
	CSTT1			.749		
	CSTT5			.745		
	CSTT2			.717		
	CSTT4			.695		
	CSTT6			.648		
Công nghệ	CSTT7				.754	
	CSTT1				.738	
	CSTT5				.736	
	CSTT2				.693	
	CSTT4				.682	
	CSTT6				.643	
Kết cấu hạ tầng	KCHT1					.805
	KCHT2					.766
	KCHT4					.742
	KCHT5					.724
	KCHT3					.676

Nguồn: Tác giả tổng hợp dựa trên kết quả phân tích bằng phần mềm SPSS

sát hình thành 5 nhân tố sau khi thực hiện phân tích nhân tố khám phá. Không xuất hiện hiện tượng các biến quan sát bị xáo trộn (Bảng 1).

4.2.2. Phân tích nhân tố khám phá biến phụ thuộc

Kết quả phân tích nhân tố khám phá sơ bộ biến phụ thuộc xuất hiện hiện tượng Cronbach's Alpha if item Deleted lớn hơn hệ số tin cậy Cronbach's Alpha. Tác giả quyết định loại biến PTMT8 và tiến hành phân tích nhân tố khám phá chính thức. Cụ thể:

Thang đo "phát triển xã hội" gồm 6 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0.883 > 0.6 và tất cả các Cronbach's Alpha if item Deleted của các yếu tố thành phần đều nhỏ hơn 0.883 nên không phải loại bỏ yếu tố nào. Các hệ số tương quan biến tổng đều lớn hơn 0.3 nên các biến này vẫn được sử dụng trong phân tích nhân tố khám phá.

Thang đo "phát triển kinh tế" gồm 6 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0.857 > 0.6 và tất cả các Cronbach's Alpha if item Deleted của các yếu tố thành phần đều nhỏ hơn 0.857 nên không phải loại bỏ yếu tố nào. Các hệ số tương quan biến tổng đều lớn hơn 0.3 nên các biến này vẫn được sử dụng trong phân tích nhân tố khám phá.

Thang đo "phát triển môi trường" gồm 9 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0.919 > 0.6 và tất cả các Cronbach's Alpha if item Deleted của các yếu tố thành phần đều nhỏ hơn 0.919 nên không phải loại bỏ yếu tố nào. Các hệ số tương quan biến tổng đều lớn hơn 0.3 nên các biến này vẫn được sử dụng trong phân tích nhân tố khám phá.

Kết quả tại Bảng 2 cho thấy hệ số KMO = 0.914 > 0.5 và kiểm định Bartlett's có Sig. = 0.000 < 0.05 chứng

minh phương pháp nhân tích nhân tố phù hợp. Kiểm tra tại điểm dừng với Eigenvalue = 2.727 < 1 và có tổng phương sai trích bằng 54.339 > 50% nên đủ điều kiện phân tích nhân tố. Xuất phát từ 22 biến quan sát ban đầu, thu được kết quả gồm 21 biến quan sát hình thành 3 nhân tố sau khi thực hiện phân tích nhân tố khám phá. Không xuất hiện hiện tượng các biến quan sát bị xáo trộn. (Bảng 2)

Bảng 2. Kết quả phân tích nhân tố khám phá biến phụ thuộc

Nhân tố	Tên biến	Hệ số tải nhân tố		
		1	2	3
Phát triển môi trường	PTMT1	.772		
	PTMT9	.770		
	PTMT10	.754		
	PTMT4	.753		
	PTMT3	.746		
	PTMT6	.740		
	PTMT5	.739		
	PTMT2	.722		
Phát triển xã hội	PTXH1		.782	
	PTXH2		.761	
	PTXH4		.757	
	PTXH5		.745	
	PTXH3		.725	
	PTXH6		.706	
Phát triển kinh tế	PTKT4			.749
	PTKT2			.736
	PTKT1			.734
	PTKT6			.714
	PTKT5			.693
	PTKT3			.613

Nguồn: Tác giả tổng hợp dựa trên kết quả phân tích bằng phần mềm SPSS

4.3. Phân tích nhân tố khẳng định

4.3.1. Phân tích nhân tố khẳng định các biến độc lập

Bảng 3 trình bày kết quả phân tích nhân tố khẳng định nghiên cứu chính thức các biến độc lập. Các chỉ số quan sát đều đạt yêu cầu về mặt giá trị nên có thể kết luận mô hình tối hạn phù hợp với dữ liệu nghiên cứu.

Bảng 3. Mức độ phù hợp phân tích nhân tố khẳng định CFA các biến độc lập

Chỉ số	Giá trị yêu cầu	Kết quả phân tích	Kết luận
Chi-square/df	≤ 3 là tốt; ≤ 5 là chấp nhận được	1.049	Đạt
GFI	≥ 0,95 là rất tốt; ≥ 0,9 là tốt	0.930	Đạt
CFI	≥ 0,9 là tốt; ≥ 0,8 là chấp nhận được	0.996	Đạt
RMSEA	≤ 0,06 là tốt; ≤ 0,08 là chấp nhận được	0.012	Đạt
PCLOSE	≥ 0,05 là tốt; ≥ 0,01 là chấp nhận được	1.000	Đạt

Nguồn: Tác giả tổng hợp dựa trên kết quả phân tích bằng phần mềm AMOS

Bảng 4 cho thấy tất cả các trọng số chuẩn hóa đều lớn hơn 0.5 và độ tin cậy tổng hợp (CR) lớn hơn 0.7, đảm bảo độ tin cậy. Tất cả các phương sai trung bình trích được (AVE) đều lớn hơn 0.5 nên tính hội tụ được bảo đảm. Tất cả các căn bậc hai của AVE lớn hơn các tương quan giữa các biến tiềm ẩn với nhau và giá trị phương sai riêng lớn nhất (MSV) nhỏ hơn AVE nên tính phân biệt được bảo đảm.

4.3.2. Phân tích nhân tố khẳng định biến phụ thuộc

Bảng 5 trình bày kết quả phân tích nhân tố khẳng định bậc 1 nghiên cứu chính thức biến phụ thuộc. Các chỉ số quan sát đều đạt yêu cầu về mặt

Bảng 4. Kiểm định độ tin cậy, giá trị hội tụ và giá trị phân biệt biến độc lập

	CR	AVE	MSV	MaxR(H)	NLDN	TMHH	CNTT	CSTT	KCHT
NLDN	0.868	0.524	0.045	0.870	0.724				
TMHH	0.867	0.522	0.088	0.872	0.202	0.723			
CNTT	0.858	0.503	0.088	0.862	0.143	0.296	0.709		
CSTT	0.865	0.518	0.030	0.868	0.105	0.060	0.174	0.720	
KCHT	0.861	0.554	0.045	0.864	0.212	0.201	0.213	0.019	0.744

Nguồn: Tổng hợp dựa trên kết quả phân tích bằng phần mềm AMOS và Excel

Bảng 5. Mức độ phù hợp phân tích CFA bậc 1 biến phụ thuộc

Chỉ số	Giá trị yêu cầu	Kết quả phân tích	Kết luận
Chi-square/df	≤ 3 là tốt; ≤ 5 là chấp nhận được	1.196	Đạt
GFI	≥ 0,95 là rất tốt; ≥ 0,9 là tốt	0.946	Đạt
CFI	≥ 0,9 là tốt; ≥ 0,8 là chấp nhận được	0.990	Đạt
RMSEA	≤ 0,06 là tốt; ≤ 0,08 là chấp nhận được	0.024	Đạt
PCLOSE	≥ 0,05 là tốt; ≥ 0,01 là chấp nhận được	1.000	Đạt

Nguồn: Tác giả tổng hợp dựa trên kết quả phân tích bằng phần mềm AMOS

giá trị nên có thể kết luận mô hình tới hạn phù hợp với dữ liệu nghiên cứu.

Bảng 6 cho thấy tất cả các trọng số chuẩn hóa đều lớn hơn 0.5 và độ tin cậy tổng hợp (CR) lớn hơn 0.7, đảm bảo độ tin cậy. Tất cả các phương sai trung bình trích được (AVE) đều lớn hơn 0.5 nên tính hội tụ được bảo đảm. Tất cả các căn bậc hai của AVE lớn hơn các tương quan giữa các biến tiềm ẩn với nhau và giá trị phương sai riêng lớn nhất (MSV) nhỏ hơn AVE nên tính phân biệt được bảo đảm.

Khái niệm phát triển, định hướng phát triển bền vững ngành Logistics là biến tiềm ẩn bậc 2, không thể đo lường trực tiếp mà phải đo lường thông qua các thành phần là các biến bậc 1. Do vậy, tác giả tiếp tục tiến hành phân tích nhân tố khẳng định bậc hai cho biến phụ thuộc.

Bảng 7 trình bày kết quả phân tích nhân tố khẳng định nghiên cứu chính thức biến phụ thuộc. Các chỉ số quan sát đều đạt yêu cầu về mặt giá trị nên có thể kết luận mô hình tới hạn phù hợp với dữ liệu nghiên cứu.

Nguồn: Tác giả tổng hợp dựa trên kết quả phân tích bằng phần mềm AMOS

Sau khi tiến hành phân tích CFA bậc 1 và bậc 2 biến phụ thuộc, tác giả rút ra một số kết luận chính như sau. Thứ nhất, biến phụ thuộc phát triển ngành Logistics là biến tiềm ẩn bậc hai được đo lường thông qua 3 phương diện, đó là phát triển xã hội, phát triển kinh tế và phát triển môi trường. Thứ hai, mô hình phân tích CFA bậc 2 biến phụ thuộc là phù hợp nhất với bộ dữ liệu và do đó được sử dụng trong phân tích SEM các yếu tố tác động đến sự phát triển ngành Logistics tại Việt Nam.

4.4. Phân tích mô hình cấu trúc

Bảng 8 trình bày kết quả phân tích SEM mô hình nghiên cứu chính thức. Chỉ số Chi-square/df = 1.113 < 3 nên đạt yêu cầu. Chỉ số CFI = 0.983 > 0.9 nên thỏa mãn mức độ phù hợp. Chỉ số RMSEA = 0.018 < 0.06 nên đạt yêu cầu. Chỉ số PCLOSE = 1.000 > 0.05 nên thỏa mãn mức độ phù hợp. Tuy nhiên, do sự giới hạn về kích thước mẫu nên giá trị hệ số GFI khó đạt mức yêu cầu 0.9. Chính vì lý do đó, mức giá trị tối thiểu 0.8 vẫn được chấp nhận trong các nghiên cứu (Doll, Xia và Torkzadeh, 1994). Kết quả phân tích mô hình mạng SEM cho

Bảng 6. Kiểm định độ tin cậy, giá trị hội tụ và giá trị phân biệt biến phụ thuộc

	CR	AVE	MSV	MaxR(H)	PTKT	PTMT	PTXH
PTKT	0.857	0.502	0.085	0.861	0.708		
PTMT	0.919	0.556	0.057	0.919	0.213	0.746	
PTXH	0.883	0.557	0.085	0.884	0.291	0.238	0.746

Nguồn: Tổng hợp dựa trên kết quả phân tích bằng phần mềm AMOS và Excel

Bảng 7. Mức độ phù hợp phân tích CFA bậc 2 biến phụ thuộc

Chỉ số	Giá trị yêu cầu	Kết quả phân tích	Kết luận
Chi-square/df	≤ 3 là tốt; ≤ 5 là chấp nhận được	1.196	Đạt
GFI	≥ 0,95 là rất tốt; ≥ 0,9 là tốt	0.946	Đạt
CFI	≥ 0,9 là tốt; ≥ 0,8 là chấp nhận được	0.990	Đạt
RMSEA	≤ 0,06 là tốt; ≤ 0,08 là chấp nhận được	0.024	Đạt
PCLOSE	≥ 0,05 là tốt; ≥ 0,01 là chấp nhận được	1.000	Đạt

Nguồn: Tác giả tổng hợp dựa trên kết quả phân tích bằng phần mềm AMOS

Bảng 8. Mức độ phù hợp phân tích mô hình mạng SEM

Chỉ số	Giá trị yêu cầu	Kết quả phân tích	Kết luận
Chi-square/df	≤ 3 là tốt; ≤ 5 là chấp nhận được	1.113	Đạt
GFI	≥ 0,95 là rất tốt; ≥ 0,9 là tốt	0.877	Đạt
CFI	≥ 0,9 là tốt; ≥ 0,8 là chấp nhận được	0.983	Đạt
RMSEA	≤ 0,06 là tốt; ≤ 0,08 là chấp nhận được	0.018	Đạt
PCLOSE	≥ 0,05 là tốt; ≥ 0,01 là chấp nhận được	1.000	Đạt

Nguồn: Tác giả tổng hợp dựa trên kết quả phân tích bằng phần mềm AMOS

thấy mô cấu trúc tuyến tính và có mức độ phù hợp tốt với dữ liệu và có thể được sử dụng để kiểm định các giả thuyết nghiên cứu.

Kết quả phân tích mô hình SEM có chỉ số $R^2 = 0,67$, cho thấy, 5 yếu tố được giới thiệu trong đề tài giải thích được 67% sự biến thiên của biến phụ thuộc sự phát triển ngành Logistics tại Việt Nam. Nói cách khác, mô hình nghiên cứu đề xuất đã giải thích được phần lớn các yếu tố tác động ảnh hưởng đến sự phát triển, định hướng phát triển bền vững ngành Logistics tại nước ta. Bên cạnh đó, vẫn còn 33% sự biến thiên còn lại của biến phụ thuộc sự phát triển ngành Logistics tại Việt Nam được giải thích bởi

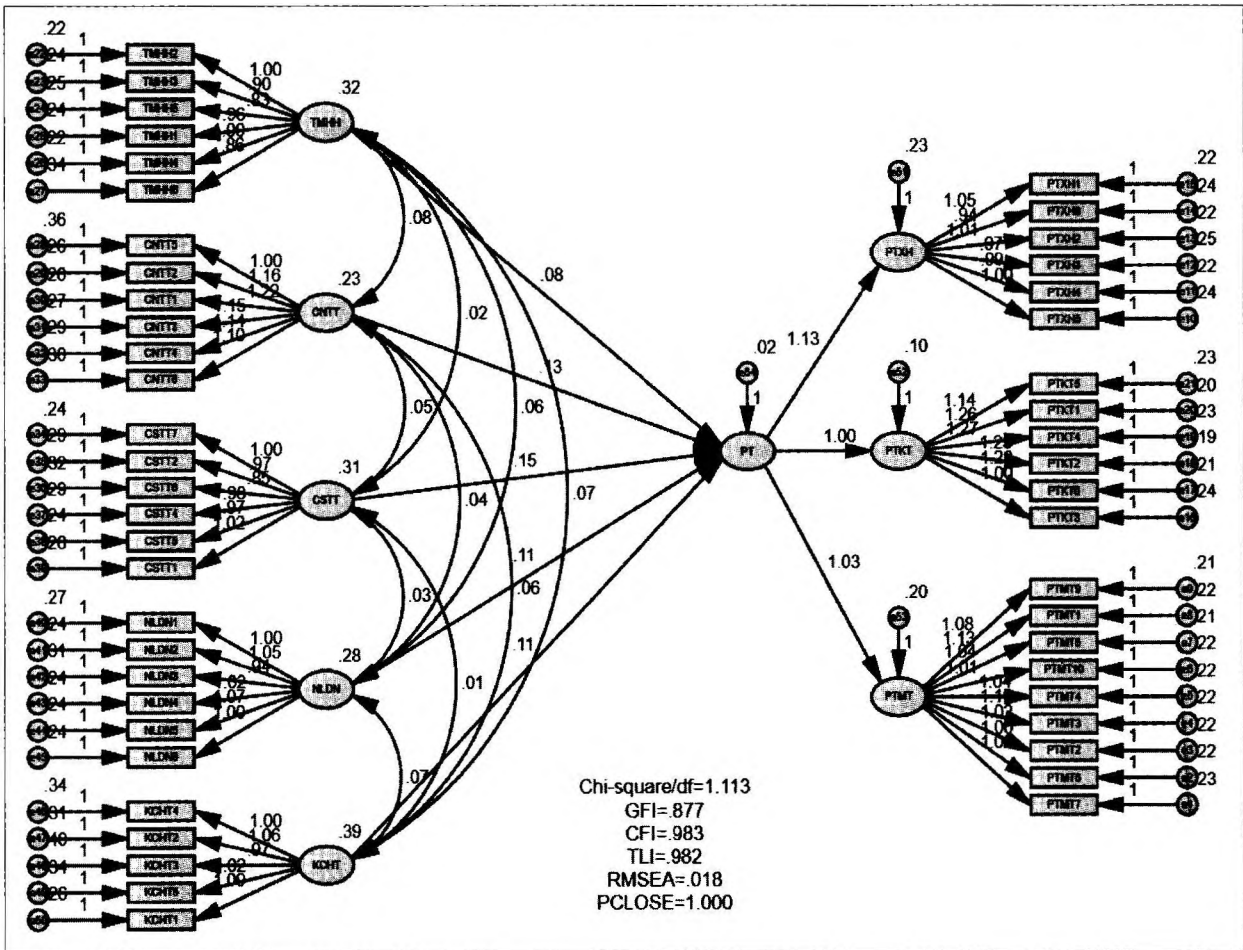
các yếu tố khác chưa được đề cập trong mô hình nghiên cứu. (Mô hình 2)

4.5. Kết quả kiểm định các giả thuyết nghiên cứu

Bảng 9 cho thấy, 5/5 giả thuyết được chứng minh thông qua kiểm định mô hình SEM. Nói cách khác, có đầy đủ bằng chứng thống kê để ủng hộ các giả thuyết được đề cập trong nghiên cứu này. Chi tiết hơn, các giả thuyết H1, H2, H3 và H4 đều đạt giá trị beta dương với độ tin cậy 99%; giả thuyết H5 đạt giá trị beta dương với độ tin cậy 95%.

Kết quả kiểm định các giả thuyết nghiên cứu cho thấy yếu tố chính sách luật pháp và thủ tục

Mô hình 2: Mô hình phân tích SEM



Bảng 9. Kết quả kiểm định các giả thuyết nghiên cứu

Giả thuyết	Phát biểu	Kết quả kiểm định
H1	Yếu tố chính sách luật pháp và thủ tục hành chính có ảnh hưởng tích cực đến sự phát triển của ngành Logistics tại Việt Nam.	Chấp nhận với mức ý nghĩa 1%
H2	Yếu tố kết cấu hạ tầng có ảnh hưởng tích cực đến sự phát triển của ngành Logistics tại Việt Nam.	Chấp nhận với mức ý nghĩa 1%
H3	Yếu tố nguồn nhân lực có ảnh hưởng tích cực đến sự phát triển của ngành Logistics tại Việt Nam.	Chấp nhận với mức ý nghĩa 1%
H4	Yếu tố công nghệ có ảnh hưởng tích cực đến sự phát triển của ngành Logistics tại Việt Nam.	Chấp nhận với mức ý nghĩa 1%
H5	Yếu tố thương mại hàng hóa có ảnh hưởng tích cực đến sự phát triển của ngành Logistics tại Việt Nam.	Chấp nhận với mức ý nghĩa 5%

Nguồn: Tác giả tổng hợp dựa trên kết quả phân tích bằng phần mềm AMOS

hành chính có mức tác động cao nhất (0.374) và yếu tố kết cấu hạ tầng có mức tác động đứng thứ hai (0.318) lên sự phát triển ngành Logistics. Yếu tố công nghệ có mức tác động đứng thứ ba (0.281). Yếu tố nguồn nhân lực và doanh nghiệp đứng vị trí thứ tư (0.256) và yếu tố thương mại hàng hóa có mức độ tác động thấp nhất (0.203) đến sự phát triển ngành Logistics tại Việt Nam.

5. Thảo luận kết quả và hướng nghiên cứu tiếp theo

Kết quả nghiên cứu và kiểm định mô hình chính thức một lần nữa khẳng định các yếu tố được giới thiệu trong đề tài này và các nghiên cứu đi trước có tác động tích cực lên mục tiêu phát triển, định hướng phát triển bền vững ngành Logistics tại Việt Nam. Theo đó, kết quả nghiên cứu xác nhận tác động tích cực của chính sách luật pháp và thủ tục hành chính [1], kết cấu hạ tầng [7] và nguồn nhân lực và doanh nghiệp [8] lên sự phát triển của ngành Logistics tại Việt Nam. Nghiên cứu cũng đề xuất

và kiểm định 2 yếu tố mới là công nghệ và thương mại hàng hóa.

Từ kết quả nghiên cứu, tác giả đề xuất 5 nhóm giải pháp chính nhằm đẩy mạnh thực hiện mục tiêu phát triển, định hướng phát triển bền vững ngành Logistics tại Việt Nam. Thứ nhất, cần có lộ trình hoàn thiện và kiện toàn hệ thống chính sách luật pháp và thủ tục hành chính trong bối cảnh hội nhập với nền kinh tế thế giới. Thứ hai, các ban ngành và các cơ quan hữu quan cần đẩy mạnh quy hoạch và phát triển kết cấu hạ tầng ngành Logistics. Thứ ba, nguồn nhân lực và doanh nghiệp logistics cần tiếp tục được quan tâm phát triển cả về chiều sâu lẫn chiều rộng nhằm đáp ứng những yêu cầu mới. Thứ tư, đầu tư công nghệ cần được đầu tư đúng mực với vai trò tiên quyết giúp hình thành lợi thế cạnh tranh của doanh nghiệp logistics. Thứ năm, cần có thêm nhiều hành lang pháp lý và hoạt động thực tiễn xúc tiến vai trò của thương mại hàng hóa, hướng đến phát triển bền vững ngành Logistics tại Việt Nam ■

Ghi chú:

Bài viết là sản phẩm của đề tài khoa học và công nghệ cấp Cơ sở của Trường Đại học Ngoại thương: “Tăng cường tính thực tiễn trong giảng dạy các học phần chuyên ngành thuộc Chương trình đào tạo cử nhân chất lượng cao chuyên ngành Logistics và quản lý chuỗi cung ứng định hướng nghề nghiệp quốc tế tại Trường Đại học Ngoại thương Cơ sở II - Thành phố Hồ Chí Minh”, mã số đề tài: NTCS2021-16.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Bùi Duy Linh (2018). *Nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành Dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Bộ Giáo dục và Đào tạo.
2. Doll, W. J., Xia, W., & Torkzadeh, G. (1994). A Confirmatory Factor Analysis of the End-User Computing Satisfaction Instrument. *MIS Quarterly*, 18(4), 453-461.
3. Introna, L.D. (1991). The Impact of Information Technology on Logistics. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, 21(5), 32-37.
4. Jiang, Z., & Wu, Y. (2017). *The Impact of International Logistics to International Trade Research Based on an Empirical Analysis of the Data in 1995-2014 in Shandong Province*. Processing: 2017 6th International Conference on Transportation and Traffic Engineering (ICTTE 2017), Jul7 1-3, (pp. 1-7). Hong Kong.
5. Marri, H.B., Irani, Z., & Gunasekaran, A. (2006). *E-commerce and its impact in logistic management: A state of art*. Processing: European and Mediterranean Conference on Information Systems (EMCIS 2006), July 6-7, (pp. 1-10). Costa Blanca, Alicante, Spain.
6. Nguyễn Quốc Tuấn (2015). *Quản lý nhà nước đối với dịch vụ Logistics ở cảng Hải Phòng*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế trung ương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

7. Nguyễn Thị Thùy Dung và Ngô Nữ Mai Quỳnh (2020). *Các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics vùng kinh tế trọng điểm miền Trung*. Kỷ yếu Hội thảo khoa học cấp Quốc gia: Đào tạo nhân lực ngành Logistics định hướng nghề nghiệp quốc tế, TP. Hồ Chí Minh: NXB Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh.
8. Phạm Thị Mỹ Lệ (2012). *Nghiên cứu các nhân tố tác động đến sự phát triển của ngành logistics trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh*. Luận văn thạc sĩ kinh tế, Bộ Giáo dục và Đào tạo.
9. Quốc hội (2005). *Luật số 36/2005/QH11: Luật Thương mại*.
10. World Commission on Environment and Development. (1987). *Our common future*. Oxford: Oxford University Press.

Ngày nhận bài: 10/8/2021

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 10/9/2021

Ngày chấp nhận đăng bài: 20/9/2021

Thông tin tác giả:

NCS. VƯƠNG THỊ BÍCH NGÀ

Cơ sở 2 Trường Đại học Ngoại thương tại Thành phố Hồ Chí Minh

EXAMINING FACTORS AFFECTING THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF VIETNAM'S LOGISTICS INDUSTRY

● Ph.D student **VUONG THI BICH NGA**
Foreign Trade University - Ho Chi Minh City

ABSTRACT:

This study examines the factors affecting the logistics industry in Vietnam. Based on the study's findings, some orientations and solutions are proposed to help the industry develop sustainably. The study finds out that there are five groups of factors affecting the development of Vietnam's logistics industry, namely (1) Legal policies and administrative procedures; (2) Infrastructure; (3) Human resources and logistics enterprises; (4) Technology; and (5) Trade in goods.

Keywords: influencing factor, logistics industry in Vietnam, sustainable development.