

NGHIÊN CỨU CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TRONG THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ TẠI VIỆT NAM

Nguyễn Thanh Tâm^{1*}

¹Trường Đại học Công nghệ Đồng Nai

*Tác giả liên hệ: Nguyễn Thanh Tâm, nguyenthantam@dntu.edu.vn

THÔNG TIN CHUNG

Ngày nhận bài: 28/11/2023

Ngày nhận bài sửa: 14/01/2024

Ngày duyệt đăng: 12/03/2024

TỪ KHOÁ

Quản trị chất lượng logistics;

Quản trị giao nhận vận tải;

Logistics;

Thương mại điện tử.

TÓM TẮT

Bài viết nhằm phân tích, đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến sự phát triển hoạt động Logistics trong thương mại điện tử tại Việt Nam. Với phương pháp nghiên cứu định tính kết hợp nghiên cứu định lượng tác giả tiến hành thu thập 323 mẫu nghiên cứu là cá nhân và doanh nghiệp có sử dụng logistics trong thương mại điện tử. Kết quả nghiên cứu cho thấy, có 05 nhân tố ảnh hưởng đến sự phát triển hoạt động Logistics trong thương mại điện tử bao gồm: (1) vốn đầu tư, (2) quản trị giao nhận vận tải, (3) quản trị chất lượng logistics, (4) cơ sở hạ tầng, (5) công nghệ thông minh. Trong đó nhân tố vốn đầu tư là ảnh hưởng mạnh nhất.

1. GIỚI THIỆU

Việt Nam là một quốc gia thuộc khu vực Đông Nam Á có nền kinh tế phát triển, được đánh giá là một thị trường mạnh nhất trong ngành thương mại điện tử kể từ năm 2015. Tăng trưởng cao nhất kể từ khi dịch Covid 19 bùng phát làm đã hạn chế việc mua bán hàng hóa trực tiếp giữa các người dân, buộc phải thay đổi hình thức từ trực tiếp sang trực tuyến. Đây cũng là cơ hội cho ngành thương mại điện tử phát triển, tạo mất xích quan trọng trong việc vận chuyển hàng hóa (Nguyễn Tiến Minh và cộng sự, 2023). Theo Báo cáo ngành thương mại điện tử (2022), ngành này có mức tăng trưởng kép đạt 26% và được định giá 14 tỷ USD, so với năm 2021 bán lẻ hàng hóa trực tuyến chiếm 7,2% trong tổng số hàng hóa bán lẻ, hoạt động giao dịch qua thương mại điện tử chiếm 8,5% trong tổng doanh số bán lẻ hàng hóa và dịch vụ tiêu dùng. Điều đó

cho thấy hoạt động mua sắm trực tuyến sẽ trở thành một xu thế quan trọng trong bối cảnh phát triển thương mại điện tử của Việt Nam. Bằng chứng là quý II/2023, kênh mua hàng TikTok đã vượt mặt Lazada trở thành kênh mua hàng quan trọng đứng sau Shopee. Ngành logistics thường được coi là xương sống của thương mại điện tử. Năm 2022, lĩnh vực logistics tăng trưởng 12%. Theo dự báo Ngân hàng thế giới trong 2023, Việt Nam đứng vị trí 43 trong tổng 139 nước có chỉ số Hiệu quả logistics (LPI - Logistics Performance Index) tốt nhất thế giới cho thấy sự cải thiện về hạ tầng trong lĩnh vực logistics thương mại điện tử, và hiệu quả trong công tác quản lý giao nhận hàng hóa, vận chuyển quốc tế, quy trình thủ tục hải quan và giao hàng đúng hạn. Sự phát triển nhanh của ngành thương mại điện tử gây ra áp lực lớn trong công tác giao nhận hàng hóa (Vlad Savin, 2023). Bên cạnh việc tăng trưởng nhanh chóng của ngành

thương mại điện tử thì bất cứ cá nhân, doanh nghiệp nào cũng có thể thực hiện mua bán trực tiếp thông qua mạng Internet, người mua có thể dễ dàng tìm kiếm thông tin của mặt hàng họ muốn. Ngành logistics phục vụ cho thương mại điện tử thực sự chưa phát triển đồng bộ để có thể song hành với ngành thương mại điện tử Việt Nam, hoạt động logistics muốn phát triển phải cần lực lượng lao động giàu kinh nghiệm cũng như phương tiện vận tải có chất lượng, quan trọng nhất là vốn đầu tư ban đầu khá cao. Đây là điểm mới trong nghiên cứu mà tác giả muốn mang đến. Tác giả thực hiện nghiên cứu này với mục đích cung cấp cái nhìn tổng thể nhằm đưa ra những kiến nghị mang hàm ý quản trị để phát triển ngành logistics song hành với sự phát triển của ngành thương mại điện tử Việt Nam giúp tối ưu hóa toàn bộ quy trình sản xuất, vận chuyển và giao hàng quốc tế góp phần thúc đẩy phát triển nền kinh tế Việt Nam trong khu vực Đông Nam Á và trên toàn thế giới.

2. CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

2.1. Cơ sở lý thuyết

Theo Hội đồng quản lý Logistics (The Council of Logistics Management) cho rằng Logistics là bộ phận không thể thiếu của chuỗi cung ứng giúp cho nhà quản trị lập kế hoạch, tổ chức thực hiện, lãnh đạo và kiểm tra việc vận chuyển hàng hóa, kho bãi, nguyên vật liệu, thực hiện đơn hàng, quản trị tồn kho đáp ứng cung cầu thị trường (Nguyễn Tiến Minh và cộng sự, 2023). Theo Bayles (2002) cho rằng logistics trong thương mại điện tử (e-logistics) là hoạt động thương mại sử dụng kênh Internet giao dịch là chủ yếu. Mục tiêu chính là giúp tự động hóa quy trình hậu cần trong logistics, cung cấp dịch vụ giao nhận vận tải, kho bãi và tích hợp hoạt động quản lý chuỗi cung ứng hàng hóa từ giai đoạn đầu tiên tới giai đoạn cuối. Còn theo Dębkowska (2017) đã chỉ ra rằng logistics trong thương mại điện tử (e-logistics) chủ yếu thực hiện các công việc liên quan đến thực hiện đơn hàng, quản lý kho hàng, phân phối và đóng gói sản phẩm giao dịch.

2.2. Lược khảo các nghiên cứu trước

Đầu tiên phải kể đến là nghiên cứu Amine Ghoumrassi và cộng sự (2017) với nghiên cứu The impact of the logistics management in customer satisfaction (tạm dịch: Ảnh hưởng của quản lý logistics đến sự hài lòng của khách hàng), kết quả đã chỉ ra những giải pháp về logistics để tăng sự hài lòng của khách hàng bao gồm: (1) quản trị giao nhận vận tải logistics, (2) cung cấp các giải pháp logistics xanh và thân thiện với môi trường, (3) việc áp dụng các giải pháp về logistics tinh gọn, (4) sự chia sẻ về hệ thống đo lường năng lực logistics và công nghệ thông minh. Tiếp theo là nghiên cứu Barbara Galinska (2018) nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng của hoạt động logistics đến chuỗi cung ứng, dữ liệu khảo sát được thực hiện trong năm 2012 và 2017 trên 120 người là các nhà quản lý trong các công ty sản xuất chịu trách nhiệm về chuỗi cung ứng, kết quả nghiên cứu đã chỉ ra các nhân tố của logistics làm ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng theo thứ tự ưu tiên là (1) những thay đổi trong mô hình hậu cần, (2) những thay đổi về địa điểm kinh doanh, (3) tài nguyên suy giảm, (4) đổi mới kỹ thuật vật liệu, (5) sự sáng tạo và công nghệ thông minh, (6) yếu tố truyền thông, (7) môi trường tự nhiên, (8) sự chuyển đổi của các công ty và tập đoàn, (9) sự cạnh tranh toàn cầu, toàn cầu hóa. Kế đó là nghiên cứu của Wei Ma và cộng sự (2021) với nghiên cứu Impact of Logistics Development Level on International Trade in China: A Provincial Analysis (tạm dịch: Ảnh hưởng của cấp độ phát triển logistics trong thương mại quốc tế ở Trung Quốc - Phân tích cấp tỉnh) dựa trên hệ thống chỉ số đánh giá về logistics trình độ phát triển của các tỉnh ở Trung Quốc bằng cách sử dụng phương pháp entropy, nghiên cứu này đã phân tích được tác động của mức độ phát triển hậu cần đối với thương mại song phương từ 31 tỉnh của Trung Quốc đến 65 quốc gia dọc theo BRI bằng cách sử dụng mô hình trọng lực cải tiến với dữ liệu cho giai đoạn 2008 - 2018. Kết quả thực nghiệm cho thấy: (1) trình độ phát triển logistics đã được thúc đẩy đáng kể trên trường quốc tế phát triển thương mại, (2) so với các nước đối tác, sự phát triển hậu cần cấp tỉnh của Trung Quốc mức độ tác động lớn hơn đến thương mại song phương, (3) ảnh hưởng của trình độ phát triển logistics là thể hiện qua các thời kỳ, quốc tế và khu vực khác nhau,

đặc biệt là logistics phát triển mức hệ số của khu vực phía Tây là âm, trong khi ở khu vực phía Đông là dương, (4) sự phát triển logistics còn phụ thuộc vào nền kinh tế, cấu trúc nền công nghiệp, mức độ đầu tư, tiêu thụ, mức độ mở cửa, cơ sở hạ tầng, nhân lực ngành logistics, kỹ thuật giao nhận vận tải, sự phát triển Internet.

Tại Việt Nam, theo báo cáo của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) để ngành logistics trong thương mại điện tử phát triển mạnh hơn và nâng cao được vị thế cạnh tranh trên trường quốc tế đến năm 2025 thì doanh nghiệp nên thực hiện một số biện pháp như sau: (1) áp dụng công nghệ thông tin trong quản trị logistics, (2) chuyển đổi số trong logistics, (3) phản biện góp ý về chính sách, (4) tham gia góp ý vào công tác quy hoạch phát triển logistics, cũng như (5) hoạt động đào tạo nhân sự logistics (Lê Thu, 2021).

Còn theo báo cáo của Viện Nghiên cứu Quản lý kinh tế Trung ương (CIEM) và Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ (USAID) và thuộc Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã chỉ ra bốn nhân tố chính trong việc nâng cao hiệu quả quản lý ngành logistics trong thương mại điện tử tại Việt Nam đó là (1) nguồn vốn đầu tư, (2) công nghệ, (3) quản trị và (4) nguồn nhân lực. Trong bài viết cũng đưa ra các giải pháp để phát triển ngành logistics trong thời kỳ cách mạng công nghiệp 4.0 như hoàn thiện hệ thống chính sách, pháp luật, cải tiến, sáng tạo quy trình, quản lý tập trung ngành logistics, hoàn thiện hệ thống thông kê logistics bằng việc tham khảo kinh nghiệm của các nước trên thế giới để giúp ngành logistics Việt Nam phát triển (Nguyễn Đình Cung và cộng sự, 2018).

Tiếp đó là theo nghiên cứu của Nguyễn Thị Tuyết Nga (2019) với nghiên cứu các yếu tố tác động đến sự phát triển của doanh nghiệp logistics tại khu vực đồng bằng sông Cửu Long, tác giả đã thực hiện khảo sát 312 mẫu là cá nhân đại diện doanh nghiệp logistics, kết quả nghiên cứu cho thấy có bốn nhân tố tác động đến sự phát triển của doanh nghiệp logistics bao gồm (1) hiệu quả môi trường kinh doanh, (2) chính sách pháp lý, (3) năng lực của doanh nghiệp, (4) vốn đầu tư.

Sau đó là nghiên cứu của Nguyễn Thị Bình, Trịnh Thị Thu Hương (2021), bằng việc sử dụng nguồn số liệu thứ cấp, qua đó phân tích và nhận định những thách thức mà ngành logistics Việt Nam gặp phải cùng với sự phát triển của thương mại điện tử đó là (1) khả năng đáp ứng nhu cầu khách hàng, (2) đối thủ cạnh tranh, (3) yếu tố vận dụng công nghệ thông minh và (4) cơ sở pháp lý.

Kế đến là nghiên cứu của Nguyễn Thị Thu Trang và cộng sự (2020) với nghiên cứu ảnh hưởng logistics đến hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp may mặc trên địa bàn Hà Nội. Nhóm tác giả tiến hành thu thập 109 mẫu nghiên cứu là các doanh nghiệp may mặc với 26 biến quan sát, kết quả nghiên cứu cho thấy có các nhân tố về chất lượng logistics như: (1) chất lượng logistics nội bộ, (2) chất lượng logistics đầu vào, (3) chất lượng logistics đầu ra, (4) chất lượng logistics hỗ trợ, (5) chi phí logistics ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp may mặc trên địa bàn Hà Nội.

Cuối cùng là nghiên cứu của Vương Thị Bích Nga (2021) với nghiên cứu tổng quan về logistics và đề xuất các yếu tố tác động đến sự phát triển bền vững ngành Logistics Việt Nam, tác giả thực hiện nghiên cứu định tính và lược khảo các nghiên cứu trước đã đưa ra những nhân tố ảnh hưởng đến logistics Việt Nam nói chung bao gồm (1) chính sách pháp luật và thủ tục hành chính, (2) kết cấu hạ tầng, (3) nguồn nhân lực và doanh nghiệp logistics, (4) công nghệ thông tin, (5) thương mại hàng hóa.

2.3. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu kết hợp giữa nghiên cứu định tính và nghiên cứu định lượng. Thông tin mẫu nghiên cứu được thu thập bằng hình thức khảo sát thông qua bảng hỏi và phỏng vấn trực tuyến các cá nhân sử dụng dịch vụ giao hàng qua thương mại điện tử qua app trên điện thoại, sử dụng website để mua hàng trực tuyến như Shoppe, Lazada, Tiki, Tiktok và đại diện các doanh nghiệp như quản lý, nhân viên đã từng làm việc trong sản phẩm thương mại điện tử và của công ty logistics sinh sống và làm việc tại các tỉnh thuộc vùng Đông Nam Bộ như Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa

Vũng Tàu, Tây Ninh, Bình Phước... Dữ liệu được xử lý bằng phần mềm SPSS 20 để tiến hành phân tích hồi quy bội. Mô hình nghiên cứu được xây dựng theo Hair và cộng sự (2014) gồm 5 biến độc lập và 1 biến phụ thuộc với 5 câu hỏi khảo sát cho mỗi biến độc lập và 6 câu hỏi khảo sát cho biến phụ thuộc đồng nghĩa có 31 biến quan sát. Do đó

số lượng mẫu cần thiết là $31 \times 5 = 155$ mẫu. Trong bài này tác giả phát ra 376 phiếu khảo sát và thu về 323 phiếu hợp lệ. Thời gian khảo sát tiến hành từ tháng 08/2023 - 12/2023.

3. DỮ LIỆU NGHIÊN CỨU

Bảng 1. Xây dựng bảng thang đo

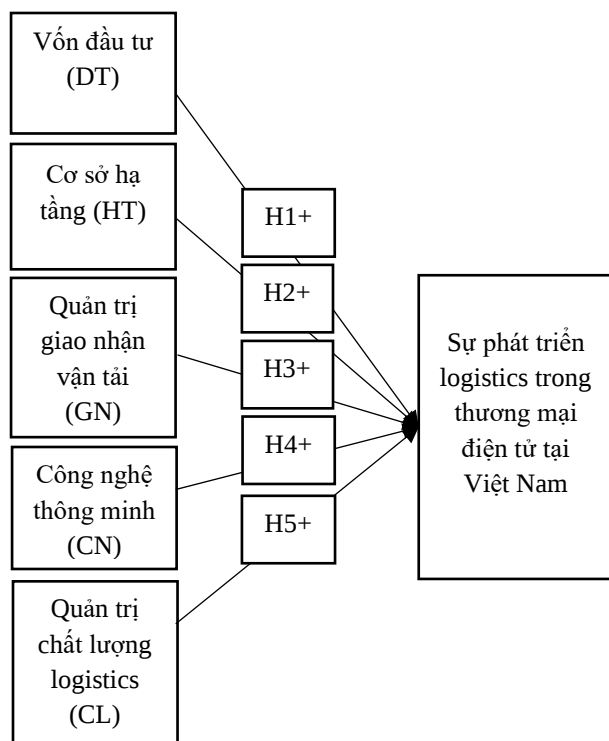
Kí hiệu biến	Nội dung	Nguồn
Thang đo vốn đầu tư (DT)		
DT1	Đầu tư kho chứa hàng hiện đại	Nguyễn Đình Cung và cộng sự (2018) và Nguyễn Thị Tuyết Nga (2019)
DT2	Đầu tư phương tiện vận tải đa phương thức	
DT3	Đầu tư kho vận, trung tâm điều phối rộng lớn	
DT4	Đầu tư hệ thống quy trình xử lý đơn hàng	
DT5	Đầu tư công trình hạ tầng giao thông	
Thang đo cơ sở hạ tầng (HT)		
HT1	Công trình giao thông hiện đại và thuận tiện	Wei Ma và cộng sự (2021) và Vương Thị Bích Nga (2021)
HT2	Hoạt động điều phối giao thông tránh tắc nghẽn việc giao hàng	
HT3	Mạng lưới đường xá mở rộng để vận chuyển hàng hóa	
HT4	Hệ thống kho bãi hiện đại và sẵn sàng hoạt động	
HT5	Đường xá hư hỏng làm chậm việc giao hàng hóa	
Thang đo quản trị giao nhận vận tải (GN)		
GN1	Kết hợp vận tải đa phương thức trong giao nhận hàng hóa	Ghoumrassi và cộng sự (2017) và Wei Ma và cộng sự (2021)
GN2	Vị trí kho bãi giao nhận phù hợp	
GN3	Vấn đề hàng tồn kho giảm thiểu	
GN4	Lựa chọn phương thức vận chuyển giao hàng đúng	
GN5	Lựa chọn nhà vận chuyển giao nhận phù hợp	
Thang đo công nghệ thông minh (CN)		
CN1	Phát triển hệ thống công nghệ IT trên sàn thương mại điện tử	Amine Ghoumrassi và cộng sự (2017), Barbara Galinska (2018), Wei Ma và cộng sự (2021), Nguyễn Đình Cung và cộng sự (2018), Lê Thu (2021), Vương Thị Bích Nga (2021)
CN2	Thuận tiện khi sử dụng quét mã vạch quét hàng hóa	
CN3	Tránh nhầm lẫn hàng hóa khi có mã vạch phân biệt	
CN4	Chuyển đổi số, tự động hóa trong hoạt động logistics	
CN5	Kết nối việc đặt hàng và giao hàng thuận tiện	
Thang đo quản trị chất lượng logistics (CL)		
CL1	Khách hàng sẽ đặt hàng qua kênh khác nếu giao hàng chậm trễ	Nguyễn Thị Thu Trang và cộng sự (2020)
CL2	Khách hàng chuyển sang mua hàng trực tiếp nếu giao hàng lâu	
CL3	Chất lượng dịch vụ giao hàng không đúng như thỏa thuận	
CL4	Không hài lòng khi hàng hóa giao nhận bị vỡ, hỏng, tổn thời gian khiếu nại, chờ đền bù và sửa chữa	
CL5	Dịch vụ chăm sóc khách hàng kém, nhân sự thiếu kinh nghiệm	

Thang đo sự phát triển logistics trong thương mại điện tử tại Việt Nam (LV)	
LV1	Tôi sẽ tiếp tục mua hàng trên các trang thương mại điện tử vì việc giao hàng nhanh chóng
LV2	Tôi sẽ tiếp tục mua hàng trên các trang thương mại điện tử vì có thể dễ dàng theo dõi tình hình giao hàng qua ứng dụng
LV3	Tôi sẽ tiếp tục mua hàng trên các trang thương mại điện tử vì dễ tìm được hàng mình muốn qua công nghệ thông minh
LV4	Tôi sẽ tiếp tục mua hàng trên các trang thương mại điện tử vì nhân viên giao hàng thân thiện, bộ phận chăm sóc khách hàng tốt
LV5	Với sự đầu tư vào việc giao nhận hàng hóa hiện nay, và là người từng mua hàng trên thương mại điện tử tôi tin tưởng hơn vào việc giao hàng và sẽ giới thiệu người quen mua hàng.
LV6	Với sự phát triển của đường xá được đầu tư, sửa chữa, mở rộng và việc giao hàng bằng nhiều hình thức, nên hàng hóa được giao nhanh hơn, sẽ tiếp tục mua hàng qua các trang thương mại điện tử

Amine Ghoumrassi và cộng sự (2017), Barbara Galinska (2018), Wei Ma và cộng sự (2021), Nguyễn Đình Cung và cộng sự (2018), Lê Thu (2021), Vương Thị Bích Nga (2021)

Nguồn: tác giả đề xuất

Dựa vào các cơ sở lý thuyết trên tác giả đề xuất mô hình gồm 05 biến độc lập và 01 biến phụ thuộc như sau:



Hình 1. Mô hình nghiên cứu đề xuất

Nguồn: Tác giả đề xuất

Các giả thuyết nghiên cứu được đưa ra như sau:

Theo nghiên cứu của Nguyễn Đình Cung và cộng sự (2018) và nghiên cứu Nguyễn Thị Tuyết Nga (2019) đều cho rằng vốn đầu tư là nhân tố quan trọng, vốn đầu tư được góp vào các thiết bị công nghệ cao, phương tiện giao hàng, kho vận, đầu tư phần mềm và mở rộng hạ tầng giao thông sẽ giúp việc giao hàng nhanh và thuận lợi hơn. Từ đó tác giả đề xuất giả thuyết H1: Nhân tố vốn đầu tư có ảnh hưởng thuận chiều đến sự phát triển hoạt động Logistics trong thương mại điện tử.

Theo nghiên cứu của Wei Ma và cộng sự (2021) và Vương Thị Bích Nga (2021) cho rằng cơ sở hạ tầng là nhân tố ảnh hưởng trực tiếp đến sự phát triển logistics, cơ sở hạ tầng liên quan đến hạ tầng giao thông, đường xá, kho bãi đảm bảo thì logistics có cơ hội phát triển nhanh. Từ đó tác giả đề xuất giả thuyết H2: Nhân tố cơ sở hạ tầng có ảnh hưởng thuận chiều đến sự phát triển hoạt động Logistics trong thương mại điện tử.

Theo nghiên cứu Ghoumrassi và cộng sự (2017) và Wei Ma và cộng sự (2021) cho rằng việc quản trị giao nhận vận tải trong logistics là cần

thiết, để giao nhận nhanh chóng và đúng hạn thì kết hợp vận tải đa phương thức, chọn vị trí giao nhận phù hợp, đối tác vận chuyển trong giao nhận vận tải. Từ đó tác giả đề xuất giả thuyết H3: Nhân tố quản trị giao nhận vận tải có ảnh hưởng thuận chiều đến sự phát triển hoạt động Logistics trong thương mại điện tử.

Theo nghiên cứu của Amine Ghoumrassi và cộng sự (2017), Barbara Galinska (2018), Wei Ma và cộng sự (2021), Nguyễn Đình Cung và cộng sự (2018), Lê Thu (2021), Vương Thị Bích Ngà (2021) đều cho rằng sử dụng công nghệ thông minh vào trong hoạt động logistics sẽ giúp trao đổi buôn bán hàng hóa trực tuyến nhanh hơn. Từ đó tác giả đề xuất giả thuyết H4: Nhân tố công nghệ thông minh có ảnh hưởng thuận chiều đến sự phát triển hoạt động Logistics trong thương mại điện tử.

Theo nghiên cứu Nguyễn Thị Thu Trang và cộng sự (2020) cho rằng nếu hoạt động logistics muốn đạt hiệu quả cao thì yếu tố chất lượng là điều không thể thiếu, giao hàng có chất lượng là đảm bảo đúng số lượng, còn nguyên vẹn, không bị hỏng, không trễ hẹn. Từ đó tác giả đề xuất giả thuyết H5: Quản trị chất lượng logistics có ảnh hưởng thuận chiều đến sự phát triển hoạt động Logistics trong thương mại điện tử.

4. KẾT QUẢ VÀ THẢO LUẬN

4.1. Thống kê mô tả

Bảng 2. Thống kê mô tả dữ liệu

Chỉ tiêu		Số lượng	Tỷ trọng (%)
Công việc hiện tại	Quản lý/ nhân viên trong công ty logistics	90	27,9
	Quản lý/ nhân viên làm việc cho sàn thương mại điện tử	150	46,4
	Khác	83	25,7
	Tổng	323	100

Giới tính	Nam	193	59,8
	Nữ	130	40,2
	Tổng	323	100
Số lần mua hàng	<3 lần	161	49,8
	Từ 3-5 lần	94	29,1
	>5 lần	68	21,1
	Tổng	323	100
Nơi cư trú	TP. HCM	84	26,0
	Bà Rịa – Vũng Tàu	33	10,2
	Bình Dương	102	31,6
	Bình Phước	30	9,3
	Đồng Nai	59	18,3
	Tây Ninh	15	4,6
	Tổng	323	100

Nguồn: Tổng hợp của tác giả

Dữ liệu thống kê như sau: Về công việc hiện tại: quản lý/nhân viên làm việc cho sàn thương mại điện tử chiếm tỷ trọng lớn nhất với 150 người, tương đương 46,4%; quản lý/nhân viên trong công ty logistics có 90 người, tương đương 27,9% và cuối cùng là công việc khác với 83 người, tương đương 25,78%. Về giới tính: nam có 193 người, tỷ trọng 59,8%; nữ có 130 người, tỷ trọng 40,2%. Số lần mua hàng: <3 lần có 161 người, chiếm tỷ trọng 49,8%; từ 3-5 lần có 94 người, chiếm tỷ trọng 29,1%; cuối cùng là >5 lần với 68 người, chiếm tỷ trọng 21,1%. Nơi cư trú: số lượng đáp viên tham gia khảo sát nhiều nhất là tại TP. HCM với 84 người, tỷ trọng 26%; Bà Rịa - Vũng Tàu với 33 người, tỷ trọng 10,2%; Bình Dương với 102 người, tỷ trọng 31,6%; Bình Phước có 30 người, tỷ trọng 9,3%; Đồng Nai có 59 người, tỷ trọng 18,3% và cuối cùng là Tây Ninh với 15 người, tỷ trọng 4,6%.

4.2. Kiểm định độ tin cậy thang đo

Để đánh giá độ tin cậy của các thang đo tác giả thực hiện kiểm định từng biến quan sát thông qua phân tích hệ số tin cậy Cronbach's Alpha với 323 mẫu nghiên cứu được thu thập từ 31 biến quan sát được đề cập tại Bảng 3.

Bảng 3. Kết quả phân tích Cronbach's Alpha

Biến Quan sát	Trung bình thang đo nếu loại biến	Phương sai thang đo nếu loại biến	Tương quan biến tổng	Cronbach's Alpha nếu loại biến
Thang đo vốn đầu tư (DT): Cronbach's Alpha = 0,863				
DT1	14,86	5,729	0,758	0,817
DT2	14,78	5,596	0,684	0,834
DT3	14,78	5,601	0,666	0,839
DT4	14,79	6,090	0,653	0,842
DT5	14,81	5,690	0,663	0,839
Thang đo cơ sở hạ tầng (HT): Cronbach's Alpha = 0,843				
HT1	14,41	7,746	0,666	0,806
HT2	14,44	7,669	0,714	0,792
HT3	14,41	8,633	0,604	0,823
HT4	14,37	8,197	0,655	0,809
HT5	14,45	8,118	0,607	0,822
Thang đo quản trị giao nhận vận tải (GN): Cronbach's Alpha = 0,890				
GN1	14,70	5,944	0,761	0,859
GN2	14,69	6,095	0,691	0,876
GN3	14,61	6,722	0,681	0,879
GN4	14,66	6,007	0,733	0,866
GN5	14,68	5,872	0,806	0,849
Thang đo công nghệ thông minh: Cronbach's Alpha = 0,768				
CN1	14,90	9,928	0,552	0,722
CN2	14,86	9,207	0,624	0,695

CN3	14,83	9,481	0,582	0,711
CN4	14,90	10,096	0,556	0,721
CN5	14,81	10,435	0,395	0,777
Thang đo quản trị chất lượng logistics (CL): Cronbach's Alpha = 0,851				
CL1	15,09	9,684	0,690	0,814
CL2	15,14	9,547	0,727	0,804
CL3	15,16	9,003	0,706	0,810
CL4	15,12	8,954	0,792	0,784
CL5	15,07	12,023	0,408	0,876
Thang đo Sự phát triển logistics trong thương mại điện tử (LV): Cronbach's Alpha = 0,839				
LV1	18,48	9,716	0,601	0,816
LV2	18,58	9,692	0,638	0,808
LV3	18,72	9,647	0,655	0,805
LV4	18,73	9,364	0,631	0,810
LV5	18,54	9,802	0,597	0,817
LV6	18,67	10,481	0,577	0,821

Nguồn: Kết quả phân tích của Tác giả

Từ kết quả trên, căn cứ hệ số Cronbach's Alpha về độ tin cậy của từng thang đo, các biến độc lập DT, HT, GN, CN, CL, LV có hệ số Cronbach's Alpha đều lớn hơn 0,6 và có hệ số tương quan biến tổng của các biến quan sát lớn hơn 0,3. Do đó, có thể kết luận rằng thang đo được sử dụng trong nghiên cứu là phù hợp và đáng tin cậy, các thang đo các yếu tố này đạt yêu cầu và đảm bảo trong việc đưa vào các kiểm định nhân tố khám phá EFA.

4.3. Phân tích nhân tố khám phá EFA

Bảng 4. Kết quả kiểm định KMO and Bartlett's*Nguồn: Kết quả phân tích của Tác giả***Bảng 5.** Ma trận xoay nhân tố

	Nhân tố				
	1	2	3	4	5
CL4	0,863				
CN5	0,822				
CL3	0,820				
CL2	0,737				
CL1	0,725				
GN5		0,812			
GN4		0,810			
GN1		0,791			
GN2		0,776			
GN3		0,679			
DT3			0,803		
DT1			0,768		
DT2			0,725		
DT5			0,705		
DT4			0,698		
HT4				0,781	
HT2				0,773	
HT1				0,755	
HT3				0,747	
HT5				0,606	
CN3					0,804
CN1					0,767
CN2					0,748
Cumulative	37,893	46,514	55,025	62,311	68,863
Eigenvalues	8,715	1,983	1,957	1,676	1,507

Nguồn: Kết quả phân tích EFA của Tác giả

Kết quả phân tích EFA thể hiện ở bảng 4 và bảng 5 cho thấy, kiểm định Bartlett với sig = 0,000

Hệ số KMO		0,855
Kiểm định Bartlett	Hệ số xấp xỉ Chi – Square	5158,341
	df	300
	Sig.	0,000

< 0,05 các biến quan sát trong phân tích EFA có tương quan với nhau trong tổng thể; hệ số KMO = 0,855 > 0,5 phân tích nhân tố là cần thiết cho dữ liệu có 05 nhân tố được rút trích từ phân tích EFA với giá trị Eigenvalues = 1,507 lớn hơn 1, với phương sai trích là 68,863% (lớn hơn 50%) đạt yêu cầu. Hệ số tải nhân tố của các biến quan sát đều lớn hơn 0,5 cho thấy các nhân tố có giá trị phân biệt cao (có 02 biến quan sát bị loại là CL5 và CN4 do có hệ số tải nhân tố nhỏ hơn 0,5). Như vậy, 05 nhân tố được đưa vào mô hình đều thỏa mãn giá trị hội tụ của các quan sát đo lường từng nhân tố nên nhân tố được giữ nguyên như ban đầu.

4.4. Đánh giá sự phù hợp của mô hình**Bảng 6.** Tóm tắt mô hình nghiên cứu

Mô hình	R	R ²	R ² điều chỉnh	Sai số ước lượng chuẩn	Durbin-Watson
1	0,815 ^a	0,664	0,659	0,35963	1,671

Nguồn: Kết quả phân tích của Tác giả

Kết quả phân tích hồi quy bội trong bảng 6 cho thấy R² điều chỉnh bằng 0,659 nghĩa là mức độ phù hợp của mô hình là 65,9%. Có 05 nhân tố là vốn đầu tư (DT), cơ sở hạ tầng (HT), quản trị giao nhận vận tải (GN), công nghệ thông minh (CN), quản trị chất lượng logistics (CL) giải thích được 65,9% sự phát triển hoạt động logistics tại Việt Nam. Còn lại 34,1% xuất phát từ các nhân tố khác.

Bảng 7. Phân tích phương sai (ANOVA)

Mô hình	Tổng các bình phương	Bậc tự do	Trung bình bình phương	Hệ số phương sai (F)	Mức ý nghĩa Sig.
Hồi quy	81,090	5	16,218	125,400	0,000 ^b
1 Số dư	40,988	17	0,129		
Tổng	122,088	22			

Nguồn: Kết quả phân tích của Tác giả

Kết quả nhận được từ bảng 7 cho thấy giá trị sig. = 0,000 (nhỏ hơn 5%) với hệ số phương sai F là 125,400 do đó chấp nhận giả thuyết H1. Vậy, mô hình hồi quy đã xây dựng phù hợp và thỏa mãn các điều kiện đánh giá và kiểm định độ phù hợp cho việc rút ra các kết quả nghiên cứu.

4.5. Phân tích hồi quy bội

Bảng 8. Kết quả phân tích hồi quy bội

Mô hình	Hệ số hồi quy chưa chuẩn hóa		Hệ số hồi quy chuẩn hóa	T	Mức ý nghĩa Sig.	Thông kê đa cộng tuyến	
	B	Sai số chuẩn	Beta			Độ chấp nhận	VIF
Hằng số	0,161	0,150		1,072	0,285		
CL	0,158	0,028	0,228	5,566	0,000	0,633	1,581
GN	0,232	0,041	0,230	5,714	0,000	0,653	1,532
DT	0,270	0,043	0,258	6,267	0,000	0,624	1,603
HT	0,182	0,034	0,206	5,267	0,000	0,696	1,438
CN	0,125	0,026	0,179	4,791	0,000	0,760	1,317

Nguồn: Kết quả phân tích của Tác giả

Phương trình hồi quy tuyến tính có dạng:

$$LV = 0,161 + 0,258*DT + 0,230*GN + 0,228*CL + 0,206*HT + 0,179*CN$$

Phương pháp hàm hồi quy tuyến tính bội đưa vào một lượt để kiểm định sự phù hợp giữa 05 nhân

tố ảnh hưởng đến biến phụ thuộc là sự phát triển hoạt động logistics trong thương mại điện tử. Tác giả tiến hành phân tích hồi quy với mức ý nghĩa 5%. Kết quả nghiên cứu cho thấy, tất cả các biến độc lập đều có ý nghĩa thống kê ở độ tin cậy 95% vì các giá trị sig.<0,05 nên bác bỏ giả thuyết H0, nghĩa là các biến độc lập đều có ảnh hưởng lên biến phụ thuộc. Hệ số VIF của các biến độc lập đều nhỏ hơn 10, cụ thể là nhỏ hơn 2, do vậy dữ liệu không vi phạm giả định đa cộng tuyến.

4.6. Thảo luận kết quả nghiên cứu

Từ kết quả kiểm định cho thấy mô hình lý thuyết là phù hợp, có 05 nhân tố được chấp nhận, qua đó cho thấy mức độ ảnh hưởng các nhân tố đến sự phát triển logistics trong thương mại điện tử tại Việt Nam được sắp xếp theo thứ tự mức độ ảnh hưởng giảm dần như sau: (1) vốn đầu tư, (2) quản trị giao nhận vận tải, (3) quản trị chất lượng logistics, (4) cơ sở hạ tầng, (5) công nghệ thông minh. Trong đó: Nhân tố vốn đầu tư (DT) có hệ số Beta chuẩn hóa = 0,258; nhân tố quản trị giao nhận vận tải (GN) có hệ số Beta chuẩn hóa = 0,230; nhân tố quản trị chất lượng logistics (CL) có hệ số Beta chuẩn hóa = 0,228, nhân tố cơ sở hạ tầng (HT) có hệ số Beta chuẩn hóa = 0,206; nhân tố công nghệ thông minh (CN) có hệ số Beta chuẩn hóa = 0,179 đều có ảnh hưởng thuận chiều với sự phát triển hoạt động logistics trong thương mại điện tử tại Việt Nam. Nghĩa là, khi các nhân tố khác không đổi, nếu nhân tố đó tăng lên 1 đơn vị thì sự phát triển hoạt động logistics trong thương mại điện tử tại Việt Nam - tăng lên tương ứng bấy nhiêu đơn vị.

5. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

5.1. Kết luận và hàm ý quản trị

Thông qua kết quả nghiên cứu, tác giả khẳng định vai trò của ngành logistics trong thương mại điện tử là hết sức quan trọng và cần được quan tâm.

Với tiềm năng phát triển và sự gắn bó như một mắt xích trong chuỗi cung ứng thì việc phát triển và tăng tính hữu hiệu trong hoạt động của ngành logistics sẽ thu về các giá trị kinh tế và vị thế cho quốc gia. Kết quả còn cho thấy có 05 nhân tố quan trọng ảnh hưởng đến sự phát triển hoạt động logistics trong thương mại điện tử bao gồm vốn đầu tư, quản trị giao nhận vận tải, quản trị chất lượng logistics, cơ sở hạ tầng, công nghệ thông minh.

Về vốn đầu tư đây là nhân tố có tác động mạnh nhất đến sự phát triển hoạt động logistics trong thương mại điện tử Việt Nam, việc các doanh nghiệp logistics đầu tư trang thiết bị công nghệ cao, phương tiện giao hàng, kho vận, đầu tư phần mềm và mở rộng hạ tầng giao thông sẽ giúp việc giao hàng nhanh và thuận lợi hơn. Trên thực tế, việc đầu tư vào các thiết bị công nghệ cao với độ xử lý nhanh hơn sẽ có thể tiết kiệm thời gian hơn, kho hàng và trung tâm phân phối được đầu tư và thiết kế hợp lý cũng sẽ tiết kiệm hơn thời gian giao hàng, thậm chí việc xây dựng đường xá để giảm tải và giảm kẹt xe, làm hiệu quả giao hàng tăng lên. Muốn như vậy vốn đầu tư phải tập trung đầu tư đúng và thực sự hiệu quả, cụ thể: Nguồn vốn từ ngân sách nhà nước cần tập trung phân tích mở rộng những tuyến đường hiện tại đang quá tải, cũng như gia cố lại chất lượng đường xá. Mở thêm các tuyến đường huyết mạch giao thông giữa các tỉnh tại Việt Nam.

Về quản trị giao nhận tải: Cần có phòng ban chuyên về logistics hoặc chuỗi cung ứng để thực hiện các hoạt động về logistics, nếu doanh nghiệp lớn có thể mở hẳn dịch vụ logistics cho riêng mình như Shopee, Lazada, Tiki. Khi đảm nhận giao đơn hàng nên kết hợp vận tải đa phương thức (kết hợp giữa vận tải đường bộ, đường thủy, hàng không). Nên lựa chọn địa điểm, vị trí kho bãi để tạo thuận lợi cho bên giao hàng. Nên lựa nhà vận chuyển hàng hóa có uy tín, giao hàng đúng hạn tránh lộn lộn hàng hóa. Cung cấp các giải pháp logistics

nhẹ và thân thiện môi trường, cũng như áp dụng các giải pháp logistics tinh gọn.

Về quản trị chất lượng logistics: Để nâng cao chất lượng hoạt động logistics trong thương mại điện tử cần đầu tư đào tạo nguồn nhân lực đầy đủ chuyên môn và nghiệp vụ trong việc giao nhận và quản lý, đặc biệt là đội ngũ giao hàng. Cần kết hợp việc vận chuyển đa phương thức để việc giao hàng có thể tiến hành nhanh hơn. Dùng kho trung chuyển và phân phối để hàng hóa để rút ngắn thời gian giao hàng. Dùng app hoặc nền tảng mạng xã hội để thông báo tiến trình đơn hàng cho khách hàng, hành trình được cập nhật giúp khách hàng có thể dễ dàng theo dõi và sắp xếp nhận hàng.

Về cơ sở hạ tầng: Cần nâng cao hiệu quả quản lý hạ tầng giao thông như diện tích mặt đường, sự quy hoạch giao thông hợp lý, chất lượng công trình hay sự điều tiết giao thông, công trình kho bãi hiện đại sẽ làm tăng hiệu quả hoạt động logistics. Tuy nhiên, Việt Nam là một đất nước đang phát triển, việc quy hoạch và phát triển chưa đồng bộ, hạ tầng còn chưa phát triển, cũng như việc kẹt xe ở các thành phố lớn vào những khung giờ cao điểm thường xuyên xảy ra. Hầu như việc phát triển hạ tầng giao thông để bắt kịp nhu cầu giao thông vận tải, cho nên phải lựa chọn và phát triển hạ tầng giao thông thích hợp như: Kiểm soát sự lựa chọn phương tiện là làm cho các phương tiện cá nhân kém hấp dẫn hơn các phương tiện giao thông công cộng. Sử dụng việc điều khiển đèn tín hiệu giao thông theo lưu lượng xe, để giảm việc tập trung và ùn ứ xe gây ách tắc giao thông. Cải thiện chất lượng các công trình giao thông, bằng việc kiểm tra và đánh giá để có biện pháp khắc phục.

Về áp dụng công nghệ thông minh: Việc ứng dụng Google map, kết nối Internet dễ dàng của các thiết bị công nghệ, giúp việc giao hàng nhanh chóng và thuận lợi hơn. Cũng như việc dùng các phần mềm trong quản lý kho cũng giúp việc tìm kiếm trở nên dễ dàng hơn. Cho thấy tầm quan trọng của công nghệ đối với các hoạt động logistics. Mở

các lớp tập huấn, đào tạo việc ứng dụng các phần mềm, giải pháp công nghệ, để người dùng có thể hiểu rõ và sử dụng. Các trang web, ứng dụng cần đơn giản nhất, đầy đủ nhất để cho dù người dùng không rành công nghệ vẫn có thể sử dụng được.

5.2. Kiến nghị

Để tăng tính hiệu quả cho hoạt động logistics trong thương mại điện tử tác giả kiến nghị nên đầu tư việc phát triển và cải thiện cơ sở hạ tầng giúp giảm thời gian di chuyển, nâng cao hoạt động logistics và giảm thiểu ô nhiễm môi trường, sử dụng nguồn vốn hợp lý cho việc nâng cấp, đầu tư và cải thiện cơ sở hạ tầng, các trang thiết bị, phương tiện, kho vận, gia tăng hiệu quả quản trị giao nhận vận tải bằng việc đào tạo nhân viên, áp dụng các giải pháp quản lý và thực hành các giải pháp logistics xanh, tăng cường ứng dụng công nghệ chuyển đổi số để quản lý đồng bộ hóa các chuỗi logistics và kiểm soát về chất lượng logistics.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Amine Ghomrassi, Gabriela Tigu (2017). “The impact of the logistics management in customer satisfaction”, *The 17th International Conference on Business Excellence*, 292-301.
- Barbara Galinska (2018). “Logistics megatrends and their influence on supply chains”, *Business Logistics in Modern Management*, 583-601.
- Lê Thu (2021). Tập trung phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam, *Tạp chí Hải quan* <https://haiquanonline.com.vn/tap-trung-phat-trien-nganh-dich-vu-logistics-viet-nam-142719.html>
- Nguyễn Tiến Minh và cộng sự (2023). Vai trò của logistics với thương mại điện tử trong bối cảnh kinh tế số ở Việt Nam, *Tạp chí Công Thương*, [https://tapchicongthuong.com.vn/bai-viet/vai-tro-cua-logistics-voi-thuong-mai-](https://tapchicongthuong.com.vn/bai-viet/vai-tro-cua-logistics-voi-thuong-mai-dien-tu-trong-boi-can-kinh-te-so-o-viet-nam-105212.htm)
- [dien-tu-trong-boi-can-kinh-te-so-o-viet-nam-105212.htm](https://tapchicongthuong.com.vn/bai-viet/vai-tro-cua-logistics-voi-thuong-mai-dien-tu-trong-boi-can-kinh-te-so-o-viet-nam-105212.htm)
- Nguyễn Đình Cung và cộng sự (2018). *Nâng cao hiệu quả ngành logistics nhằm cải thiện môi trường kinh doanh*. USAID, CIEM.
- Nguyễn Thị Bình và Trịnh Thị Thu Hương (2021). Phát triển thương mại điện tử: Cơ hội và thách thức cho ngành dịch vụ logistics Việt Nam. *Tạp chí quản lý và kinh tế quốc tế*, số 134, <https://tapchi.ftu.edu.vn/cac-so-tap-chi-quan-ly-ktqt/tap-chi-ql-ktqt-so-125-130/205-tap-chi-quan-ly-va-kinh-te-quoc-te-so-134/1764-phat-trien-thuong-mai-dien-tu-cơ-hội-va-thách-thức-cho-ngành-dịch-vụ-logistics-viet-nam-2.html>
- Nguyễn Thị Tuyết Nga (2019). Các yếu tố tác động đến sự phát triển của doanh nghiệp logistics khu vực Đồng bằng sông Cửu Long, *Tạp chí Tài chính*, <https://tapchitaichinh.vn/cac-yeu-to-tac-dong-den-su-phat-trien-cua-doanh-nghiep-logistics-khu-vuc-dong-bang-song-cuu-long.html>
- Vlad Savin (2023). Thương mại điện tử tác động sâu sắc tới logistics, *Báo đầu tư*, <https://baodautu.vn/thuong-mai-dien-tu-tac-dong-sau-sac-toi-logistics-d200535.html>
- Vương Thị Bích Ngà (2021). Nghiên cứu tổng quan về logistics và đề xuất các yếu tố tác động đến sự phát triển bền vững ngành Logistics Việt Nam, *Tạp chí Công Thương*, <https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/nguyen-cuu-tong-quan-ve-logistics-va-de-xuat-cac-yeu-to-tac-dong-den-su-phat-trien-ben-vung-nganh-logistics-viet-nam-83236.htm>
- Wei Ma, Xiaoshu Cao, Jiyuan Li (2021). Impact of Logistics Development Level on International Trade in China: A Provincial Analysis. (R. Shibasaki, Ed.) *Sustainability*, 13(4).

STUDY ON FACTORS AFFECTING THE DEVELOPMENT OF LOGISTICS ACTIVITIES IN E-COMMERCE IN VIETNAM

Nguyen Thanh Tam^{1*}

¹*Dong Nai Technology University*

*Corresponding author: *Nguyen Thanh Tam, nguyenthantam@dentu.edu.vn*

GENERAL INFORMATION

Received date: 28/11/2023

Revised date: 14/01/2024

Published date: 12/03/2024

KEYWORD

Logistics quality management;
Freight forwarding management ;
Logistics;
E-commerce.

ABSTRACT

The article aims to analyze and evaluate factors affecting the development of logistics activities in e-commerce in Vietnam. With qualitative research methods combined with quantitative research, the author collected 323 research samples of individuals and businesses using logistics in e-commerce. Research results show that there are 05 factors affecting the development of logistics activities in e-commerce, including: (1) investment capital, (2) freight forwarding management, (3) logistics quality management, (4) infrastructure, (5) smart technology. Among these factors, the investment capital factor is the strongest influence.