

ĐO LƯỜNG KỶ VỌNG CỦA DOANH NGHIỆP LOGISTICS VỀ CẤU TRÚC HỆ THỐNG LOGISTICS

**● LÊ THÁI SƠN - HÀ NAM KHÁNH GIAO - NGUYỄN THU HẰNG
- HUỲNH DIỆP TRÂM ANH - VŨ QUỐC QUÝ - VÕ CHÍ THẮNG - NGUYỄN QUỐC TOÀN**

TÓM TẮT:

Nghiên cứu nhằm điều tra ảnh hưởng của cấu trúc hệ thống logistics ảnh hưởng đến kỳ vọng của doanh nghiệp trong lĩnh vực này. Kết quả nghiên cứu cho thấy cấu trúc hệ thống được hình thành từ các yếu tố chính sách, thị trường, công nghệ, mạng lưới kết nối và môi trường để ảnh hưởng đến kỳ vọng cho doanh nghiệp logistics hoạt động hiệu quả. Cuối bài viết, ý nghĩa lý thuyết và các hàm ý quản trị được thảo luận dựa trên kết quả nghiên cứu và hướng nghiên cứu trong tương lai cũng được đề xuất.

Từ khóa: doanh nghiệp logistics.

1. Đặt vấn đề

Hiệu quả hoạt động logistics là một yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của quốc gia, cũng như doanh nghiệp. Do đó, các tổ chức đang kiên trì tìm kiếm các giải pháp hậu cần hiệu quả hơn, tiết kiệm chi phí hơn, giúp họ đạt được lợi thế cạnh tranh trên thị trường quốc gia và quốc tế. Jhavar và cộng sự (2014) cho rằng, nâng cao hiệu quả hoạt động logistics nên là cốt lõi của các chính sách nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và thúc đẩy hội nhập thương mại của bất kỳ quốc gia nào.

Theo kết quả nghiên cứu của Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam, thông qua cuộc khảo sát từ tháng 3 - 4/2019 với các doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp chủ hàng, cho thấy những yếu kém của logistics hiện nay, đó là: “Khó khăn lớn nhất gặp phải khi làm việc với nhà cung cấp

dịch vụ logistics là chi phí không như mong đợi chiếm 72,2%; thiếu sự cải tiến liên tục 30,6%; chất lượng dịch vụ không như cam kết 27,8%. Còn 3 vấn đề lớn các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics gặp phải là nguồn nhân lực còn hạn chế chiếm 60%; giá cước thay đổi thất thường và thiếu kinh nghiệm quản trị chuỗi cung ứng đều 40%”. Trong đó, ít nhất 5 năm trở lại đây cho thấy, chi phí logistics phục vụ xuất khẩu thủy sản và trái cây chiếm tỷ lệ vào khoảng 20-25%, khá cao so với các nước trong khu vực (vào khoảng 10-15%).

Trên cơ sở thảo luận trên, mục tiêu của nghiên cứu này nhằm xây dựng và kiểm định một mô hình đo lường kỳ vọng của doanh nghiệp về cấu trúc hệ thống logistics trong bối cảnh nghiên cứu của đồng bằng sông Cửu Long nói chung, tỉnh Hậu Giang nói riêng.

2. Cơ sở lý thuyết và mô hình nghiên cứu

2.1. Hệ thống logistics

Logistics là khoa học và nghệ thuật lập kế hoạch, tổ chức, tạo điều kiện thúc đẩy và kiểm soát tiến trình của dòng nguyên liệu từ đầu vào nguyên vật liệu đến đầu ra là sản phẩm, hàng hóa cho người tiêu dùng cuối. Theo lý thuyết hệ thống, cấu trúc hệ thống logistics là không chỉ đặc biệt chú ý đến việc tích hợp các hoạt động còn thực hiện việc tích hợp chúng. Đây là đặc điểm mà hầu hết các doanh nghiệp logistics kỳ vọng vào cấu trúc hệ thống để có thể hoạt động hiệu quả.

Nghiên cứu của Aharonovitz và cộng sự (2018) đã chứng minh tầm quan trọng của tác động của hợp tác logistics trong mạng lưới để đảm bảo hiệu quả hoạt động logistics của các chủ hàng, hãng vận tải và nhà cung cấp dịch vụ logistics. Pan và cộng sự (2019) cho thấy sự phát triển của hệ thống công nghệ thông tin đã ảnh hưởng sâu sắc đến ngành logistics tại các nền kinh tế mới nổi để ảnh hưởng tích cực đến hiệu quả dịch vụ logistics và khả năng nâng cao năng lực cạnh tranh. Meersman và Voorde (2019) cho rằng, việc xây dựng và triển khai thực thi các chính sách về hệ thống logistics hiệu quả sẽ góp phần làm cho chuỗi cung ứng hoạt động hiệu quả hơn. Lean và cộng sự. (2014) cho rằng, việc cải thiện cơ sở hạ tầng mạng lưới giao thông góp phần phát triển kinh tế. Họ cũng nhấn mạnh tầm quan trọng của sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý các phương thức vận tải khác nhau nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc triển khai hệ thống vận tải đa phương thức.

Với kết quả tổng hợp những nghiên cứu nêu trên, dựa trên nền tảng lý thuyết dựa vào nguồn lực (Resources-based View - RBV), lý thuyết hệ thống, từ hướng tiếp cận của bối cảnh vĩ mô, nghiên cứu này tiến hành xem xét các yếu tố cấu thành cấu trúc hệ thống logistics để tác động tích cực đến kỳ vọng của doanh nghiệp logistics, từ đó tạo nên hiệu quả của dịch vụ logistics.

2.2. Kỳ vọng của doanh nghiệp logistics

Công nghiệp 4.0 có tiềm năng vượt trội để đưa

ra một số hứa hẹn, như việc triển khai đầy đủ các công nghệ kỹ thuật số cho phép các doanh nghiệp xây dựng các giải pháp logistics siêu kết nối ở mạng lưới và thị trường (Kucukaltan, 2020), sử dụng dữ liệu lớn (Big data) để có được thông tin kinh doanh cần thiết. Từ góc độ tài chính, tầm quan trọng của việc hỗ trợ các nguồn lực tài chính đã trở nên nổi bật hơn đối với các doanh nghiệp, vì nó dẫn đến lợi thế về chi phí và từ đó, kích thích khả năng cạnh tranh (Karia, 2018). Một khía cạnh khác được doanh nghiệp đặc biệt quan tâm, đó là có được nguồn nhân lực và lực lượng lao động có đủ năng lực và kỹ thuật trong lĩnh vực logistics. Trên thực tế, tầm quan trọng của vốn nhân lực phụ thuộc vào khả năng học tập và kiến thức của các cá nhân (Shamim và cộng sự 2016). Doanh nghiệp logistics kỳ vọng có và áp dụng các giải pháp thông minh được cung cấp thông qua công nghệ thông tin, đặc biệt là thông qua Cách mạng công nghiệp 4.0 để kiểm soát và hỗ trợ các hoạt động trong mạng lưới.

2.3. Mô hình mối quan hệ giữa các yếu tố cấu thành hệ thống logistics

2.3.1. Mối quan hệ giữa chính sách và cấu trúc hệ thống

Cấu trúc thị trường là khái niệm để chỉ cách thức tổ chức của thị trường, đề cập đến số lượng người bán và người mua, rào cản gia nhập ngành, khác biệt hóa sản phẩm, gia nhập theo chiều dọc và đa dạng hóa sản phẩm. Lipczynski và cộng sự (2005) định nghĩa: “Cấu trúc thị trường là khái niệm để chỉ cách thức tổ chức của thị trường”. Trong mô hình SCP có 3 thành phần cốt lõi là cấu trúc thị trường, thực hiện thị trường và kết quả thị trường và vai trò chính sách của Chính phủ. Khung phân tích này cũng gợi ý, chính sách phát triển thị trường của Chính phủ (chính quyền địa phương) có thể tác động đến việc thực hiện hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp logistics và hiệu quả của dịch vụ logistics. Từ những thảo luận trên, giả thuyết sau được đề xuất:

H_{1e} : Yếu tố Thị trường là một yếu tố trong cấu trúc hệ thống.

2.3.2. Mối quan hệ giữa công nghệ và cấu trúc hệ thống

Lipczynski và cộng sự (2005) đã xây dựng mô hình khung SCP, trong đó có 3 thành phần cơ bản là cấu trúc thị trường, thực hiện thị trường và kết quả thị trường. Trong đó, vai trò của chính sách của Chính phủ sẽ ảnh hưởng đến cả 3 hoạt động. Như vậy, chính sách của Chính phủ đóng vai trò truyền dẫn định hướng hoạt động logistics cho cấu trúc hệ thống. Một chính sách triển khai hợp lý sẽ giúp cấu trúc hệ thống, trong đó doanh nghiệp logistics hoạt động hiệu quả trên thị trường. Theo Lean và cộng sự (2014), chính sách liên quan đến hiệu quả hoạt động logistics là cần thiết để tăng trưởng kinh tế, đặc biệt đối với các nước đang phát triển. Göçer và cộng sự (2021) cũng cho rằng nên kết hợp sử dụng các chỉ số của LPI để cụ thể hóa việc đo lường các chính sách hiệu quả hơn. Với những thảo luận trên, giả thuyết sau đây được đề xuất:

H_{1a}: Yếu tố Chính sách là một yếu tố trong cấu trúc hệ thống.

2.3.3. Mối quan hệ giữa kết nối mạng lưới và cấu trúc hệ thống

Theo lý thuyết hệ thống, ngành Logistics cần có khung kết nối mạng lưới. Lindskog (2012) kết luận, kết nối mạng lưới sẽ bổ sung cho việc phối hợp hiệu quả nguồn lực bên trong và bên ngoài, giúp cấu trúc được hoàn chỉnh. Dựa trên quan điểm nguồn lực (RBV) và lý thuyết bổ sung nguồn lực, Pan và cộng sự (2021) cho rằng mạng lưới liên kết giữa các nguồn lực logistics và hiệu suất hoạt động phụ thuộc vào cấu trúc của tổ chức, như quy mô công ty, kinh nghiệm hoạt động và nguồn nhân lực. Với những thảo luận trên, giả thuyết sau đây được đề xuất:

H_{1c}: Yếu tố Mạng lưới là một yếu tố trong cấu trúc hệ thống.

2.3.4. Mối quan hệ giữa môi trường và cấu trúc hệ thống

Trong bối cảnh Công nghiệp 4.0, mức độ ảnh hưởng của công nghệ là nền tảng quan trọng cho cấu trúc. Kết quả nghiên cứu của Moldabekova và cộng sự (2021) cho thấy việc tạo ra nguồn nhân

lực chất lượng cao (có kỹ năng ứng dụng công nghệ trong hoạt động logistics), sử dụng bền vững các dịch vụ internet như mạng xã hội, thương mại điện tử... tích hợp công nghệ kỹ thuật số như tích hợp dữ liệu lớn, điện toán đám mây... vào hoạt động logistics, cũng như kết nối kỹ thuật số trên nền tảng băng thông rộng cố định sẽ hỗ trợ cho cấu trúc hoạt động hiệu quả thông qua việc truyền dẫn các kết nối từ hệ thống đến các doanh nghiệp, giúp doanh nghiệp có đủ năng lực hoạt động, kịp thời đáp ứng nhu cầu của thị trường và người tiêu dùng. Với những thảo luận trên, giả thuyết sau đây được đề xuất:

H_{1b}: Yếu tố Công nghệ là một yếu tố trong cấu trúc hệ thống.

2.3.5. Mối quan hệ giữa thị trường và cấu trúc hệ thống

Báo cáo hoạt động logistics 2022 của Bộ Công Thương đã định hướng lĩnh vực logistics cần hướng đến logistics xanh, bền vững vì các vấn đề về môi trường đã nhận được sự quan tâm ngày càng tăng trong thập kỷ qua. Một trong những nguyên nhân chính gây ra các vấn đề về môi trường là mức xả khí thải trong giao thông vận tải và khả năng xử lý rác, ô nhiễm ở các trung tâm logistics, cảng sông, cảng biển.

Ở bối cảnh vĩ mô, các hành động được thực hiện bởi chính phủ và cơ quan lập pháp là xây dựng khung chính sách, quy định về việc bảo vệ môi trường, hướng đến logistics xanh; trong phạm vi doanh nghiệp, nơi các hành động được thực hiện bởi các doanh nghiệp như áp dụng công nghệ mới, tiết kiệm năng lượng hơn; chuyển đổi phương thức vận chuyển từ đường bộ sang phương thức khác; giảm nhu cầu vận chuyển... Điều đó có nghĩa là cấu trúc logistics thân thiện với môi trường có đặc điểm ít di chuyển hơn, ít xử lý hơn, khoảng cách vận chuyển ngắn hơn, nhiều tuyến đường vận chuyển trực tiếp hơn và khả năng sử dụng tốt hơn. Với những thảo luận trên, giả thuyết sau đây được đề xuất:

H_{1d}: Yếu tố Môi trường là một yếu tố trong cấu trúc hệ thống.

2.4. Mối quan hệ giữa cấu trúc hệ thống và kỳ vọng của doanh nghiệp logistics

Kỳ vọng của doanh nghiệp là có khả năng và được hỗ trợ tích hợp nguồn lực trong cấu trúc hệ thống gồm chính sách của Chính phủ, các yếu tố thị trường, công nghệ, mạng lưới và môi trường, kết quả là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics có cơ hội hoạt động hiệu quả (Krysiński và Miller, 2017). Với nền tảng thông tin, cơ sở hạ tầng CNTT có thể tạo ra khả năng tích hợp chuỗi cung ứng ở cấp độ cao hơn, có thể tạo ra hiệu suất bền vững đáng kể trên thị trường. Với nền tảng quản lý, cơ sở hạ tầng quản lý có thể điều phối mối quan hệ giữa các nhà cung cấp, nhà sản xuất, nhà bán lẻ, nhà cung cấp dịch vụ hậu cần và các bên liên quan khác như hải quan, ngân hàng, các nhà đầu tư. Với những thảo luận trên, giả thuyết sau đây được đề xuất:

H₂: Yếu tố Cấu trúc hệ thống có tác động tích cực đến kỳ vọng của doanh nghiệp.

3. Phương pháp nghiên cứu

3.1. Các thang đo lường trong nghiên cứu

Để tiến hành kiểm định mô hình đo lường đề xuất, nghiên cứu đã tổng hợp các thang đo trong mô hình được sử dụng từ những nghiên cứu và được kiểm định bởi các nhà nghiên cứu Akdoğan & Durak (2016); Banomyong et. al. (2008); Soliani (2018). Thang đo được sử dụng phương pháp dịch ngược để đảm bảo đúng ý nghĩa ban đầu, sau đó, thang đo sơ bộ được sử dụng để phỏng vấn sâu 14 lãnh đạo, chuyên gia tại tỉnh Hậu Giang nhằm xác định các yếu tố cần thiết trong hệ thống logistics và hoạt động của doanh nghiệp. Thang đo chính thức sau khi phỏng vấn sâu chuyên gia, được điều chỉnh cho dễ hiểu, dễ trả lời được đưa vào phỏng vấn các doanh nghiệp. Phương pháp chọn mẫu là phi xác suất 0 thuận tiện. Nghiên cứu đã tiến hành điều tra phỏng vấn với hình thức phỏng vấn trực tiếp 200 đại diện lãnh đạo doanh nghiệp logistics được chọn lựa và đề xuất từ Sở Công Thương tỉnh Hậu Giang trong thời gian từ tháng 6/2023 đến tháng 9/2023. Kết quả, số phiếu thu về 200, chỉ có 3 phiếu không hợp lệ, số phiếu nhập liệu là 179 phiếu. Trong đó

có 117 doanh nghiệp cung ứng dịch vụ và 82 doanh nghiệp sử dụng dịch vụ.

3.2. Kỹ thuật xử lý dữ liệu

Nghiên cứu này sử dụng phương pháp bình phương tối thiểu từng phần (Partial Least Square - PLS) để phân tích dữ liệu. PLS có thể phân tích mô hình phức tạp, với nhiều biến tiềm ẩn được đo lường bằng nhiều thông số khác nhau cùng lúc. Với PLS, cả mô hình đo lường và mô hình phương trình cấu trúc được ước lượng cùng một lúc, cho phép tránh được các phần lệch hoặc không phù hợp cho ước lượng. Phần mềm Smart PLS 4.0 được sử dụng để phân tích dữ liệu.

4. Kết quả và thảo luận

4.1. Kết quả

4.1.1. Kết quả kiểm định mô hình đo lường

Đánh giá độ tin cậy của các thang đo: Để đo lường độ tin cậy của nghiên cứu này, các tiêu chí đo lường là độ tin cậy Cronbach's Alpha, độ tin cậy tổng hợp (Composite Reliability-CR). Như được đưa ra trong Bảng 1, giá trị Cronbach's Alpha, độ tin cậy tổng hợp CR của tất cả các cấu trúc đều lớn hơn 0,70. Các thang đo lường đảm bảo được độ tin cậy.

Bảng 1. Độ tin cậy của các thang đo

	Độ tin cậy	Độ tin cậy tổng hợp	Trung bình phương sai trích xuất (AVE)
CAU TRUC	0.967	0.97	0.524
Chinh sach	0.925	0.927	0.55
Cong nghe	0.921	0.924	0.681
Ky vong	0.894	0.898	0.543
Mang luoi	0.904	0.921	0.508
Moi truong	0.795	0.799	0.62
Thi truong	0.882	0.892	0.521

Nguồn: Kết quả xử lý số liệu của nghiên cứu

Đánh giá giá trị hội tụ và giá trị phân biệt của thang đo: Giá trị hội tụ được đo bằng trung bình phương sai trích xuất được AVE. Bảng 1 cho thấy các giá trị AVE của các thang đo đều lớn hơn 0,5. Điều này cho thấy các thang đo đảm bảo được giá trị hội tụ. Đối với giá trị phân biệt, Bảng 2 cho thấy

Bảng 2. Tiêu chí Fornell-Larcker

	CAU TRUC	Chính sách	Cong nghệ	Ky vong	Mang luoi	Moi trường	Thị trường
CAU TRUC	0.751						
Chính sách	0.833	0.742					
Cong nghệ	0.872	0.797	0.825				
Ky vong	0.634	0.534	0.59	0.737			
Mang luoi	0.819	0.788	0.738	0.551	0.713		
Moi trường	0.794	0.702	0.701	0.746	0.702	0.787	
Thị trường	0.741	0.626	0.481	0.413	0.652	0.456	0.722

Nguồn: Kết quả xử lý số liệu của nghiên cứu

không có giá trị nào vượt ngưỡng 0,95. Điều đó cho thấy các thang đo có giá trị phân biệt.

Đánh giá đa cộng tuyến: Kết quả nghiên cứu cho thấy các biến đo lường trong các thang đo đều có giá trị VIF < 5, chứng tỏ không xảy ra hiện tượng đa cộng tuyến.

4.1.2. Kết quả kiểm định mô hình đo lường cấu trúc

Để đánh giá các giả thuyết được đề xuất được chấp nhận hay bác bỏ, có ý nghĩa thống kê hay không, nghiên cứu sử dụng giá trị p để xác định giả thuyết. Nếu giá trị $P < 0,05$, đồng nghĩa với giá trị T cao hơn mức 1,96, thì giả thuyết H_0 sẽ bị từ chối, giả thuyết thay thế sẽ được chấp nhận. Hệ số R-squared (R^2) phản ánh tỷ lệ phần trăm của phương sai trong biến tiềm ẩn được giải thích bởi các biến tiềm ẩn được giả thuyết ảnh hưởng đến nó. Để kiểm tra các giả thuyết, nghiên cứu sử dụng tiêu chí phương sai được giải thích (R^2) của các biến phụ thuộc và biến trung gian, hệ số đường dẫn (β) và mức ý nghĩa của chúng (giá trị p và giá trị t),

thu được từ quá trình khởi động bằng cách lấy mẫu lại (5000 quan sát) đến đánh giá tầm quan trọng của các mối quan hệ được giả định.

Kết quả kiểm định các giá trị R^2 , hệ số đường dẫn β và các giả thuyết được trình bày ở Hình 1.

Giả thuyết H_{1a} : Cấu trúc hệ thống có mối quan hệ tích cực với chính sách, với hệ số hồi quy $\beta_{CTHT-CS} = 0,933$ và giá trị p là 0,000 (Bảng 3). Do đó, giả thuyết H_{1a} được chấp nhận ở mức tin cậy 95%.

Giả thuyết H_{1b} : Cấu trúc hệ thống có mối quan hệ tích cực với công nghệ trong bối cảnh nền Công nghiệp 4.0 đang phát triển, với hệ số hồi quy $\beta_{CTHT-CN} = 0,872$ và giá trị p là 0,000 (Bảng 3). Do đó, giả thuyết H_{1b} được chấp nhận ở mức tin cậy 95%.

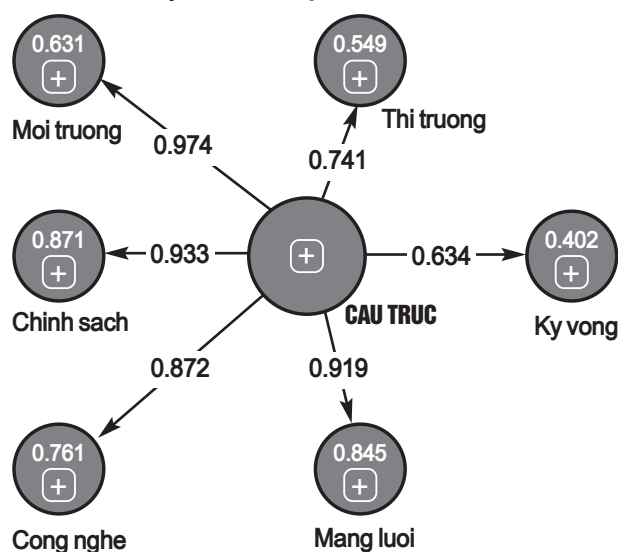
Giả thuyết H_{1c} : Cấu trúc hệ thống có mối quan hệ tích cực với mạng lưới kết nối các doanh nghiệp, với hệ số hồi quy $\beta_{CTHT-ML} = 0,919$ và giá trị p là 0,000 (Bảng 3). Do đó, giả thuyết H_{1c} được chấp nhận ở mức tin cậy 95%.

Bảng 3. Kết quả kiểm định các giả thuyết

	Original sample (O)	Standard deviation (STDEV)	T statistics (O/STDEV)	P values
CAU TRUC → Chính sách	0.933	0.018	51.754	0
CAU TRUC → Công nghệ	0.872	0.027	32.236	0
CAU TRUC → Ky vong	0.634	0.112	5.646	0
CAU TRUC → Mang luoi	0.919	0.021	42.823	0
CAU TRUC → Môi trường	0.794	0.044	17.859	0
CAU TRUC → Thị trường	0.741	0.073	10.16	0

Nguồn: Kết quả xử lý số liệu của nghiên cứu

Hình 1: Kết quả kiểm định mô hình



Nguồn: Kết quả xử lý số liệu của nghiên cứu

Giả thuyết H_{1d} : Cấu trúc hệ thống có mối quan hệ tích cực với môi trường, với hệ số hồi quy $\beta_{CTHT-MT} = 0,794$ và giá trị p là 0,000 (Bảng 3). Do đó, giả thuyết H_{1d} được chấp nhận ở mức tin cậy 95%.

Giả thuyết H_{1e} : Cấu trúc hệ thống có mối quan hệ tích cực với yếu tố thị trường, với hệ số hồi quy $\beta_{CTHT-TT} = 0,741$ và giá trị p là 0,000 (Bảng 3). Do đó, giả thuyết H_{1e} được chấp nhận ở mức tin cậy 95%.

Giả thuyết H_2 : Cấu trúc hệ thống có ảnh hưởng tích cực đến kỳ vọng của doanh nghiệp logistics, với hệ số hồi quy $\beta_{CTHT-KV} = 0,634$ và giá trị p là 0,000 (Bảng 3). Do đó, giả thuyết H_2 được chấp nhận ở mức tin cậy 95%.

Đánh giá mức độ phù hợp của mô hình: Hệ số xác định R^2 là thước đo dự đoán sức mạnh của mô hình. Hệ số R^2 càng cao cấu trúc được giải thích càng tốt bởi các cấu trúc tiềm ẩn trong mô hình cấu trúc. Kết quả giá trị R^2 cho ở Bảng 4.

Giá trị R^2 hiệu chỉnh của kỳ vọng doanh nghiệp bị ảnh hưởng của cấu trúc HT là 0,396; nghĩa là 39,6% tổng số biến thiên của kỳ vọng của doanh nghiệp logistics đã được giải thích bởi cấu trúc của hệ thống. Giá trị R^2 trên mức 0,20 được coi là cao trong một số nghiên cứu về khoa học xã hội.

Bảng 4. giá trị R^2

	R^2	R^2 hiệu chỉnh
Chinh sach	0.871	0.87
Cong nghe	0.761	0.759
Ky vong	0.402	0.396
Mang luoi	0.845	0.843
Moi truong	0.631	0.627
Thi truong	0.549	0.545

Nguồn: Kết quả xử lý số liệu của nghiên cứu

Bảng 5. Giá trị Q^2

	SSO	SSE	$Q^2 (=1-SSE/SSO)$
CAU TRUC	4928	3113.283	0.368
Chinh sach	1344	741.395	0.448
Cong nghe	784	364.137	0.536
Ky vong	1008	583.584	0.421
Mang luoi	1344	810.254	0.397
Moi truong	448	299.169	0.332
Thi truong	1008	619.788	0.385

Nguồn: Kết quả xử lý số liệu của nghiên cứu

Áp dụng quy trình blindfolding với bước nhảy $D=7$ vào nghiên cứu, kết quả giá trị Q^2 thể hiện ở Bảng 5.

Bảng 5 cho thấy các giá trị Q^2 của các cấu trúc trong mô hình nghiên cứu đều ở mức cao, thể hiện mô hình nghiên cứu dự đoán là phù hợp và có ý nghĩa. Như vậy với các tiêu chí đưa vào kiểm định mô hình cho thấy mô hình nghiên cứu là phù hợp với các dữ liệu thu thập được và tính dự đoán của mô hình là phù hợp.

5. Kết luận và hàm ý quản trị

5.1. Kết luận

Căn cứ vào tổng quan lý thuyết và các nghiên cứu trước, mô hình nghiên cứu đã được phát triển cho nghiên cứu này. Mô hình này đã được kiểm tra với cỡ mẫu 197 doanh nghiệp logistics đang hoạt động thực tế hiện nay. Với những kết quả thu được, nghiên cứu này có những đóng góp tích cực trong thực tiễn quản lý, cụ thể như sau:

Thứ nhất, nghiên cứu đã góp phần tổng hợp và giới thiệu các thang đo lường về cấu trúc hệ thống, kỳ vọng của doanh nghiệp logistics tại bối cảnh nghiên cứu, cụ thể là tỉnh Hậu Giang. Kết quả nghiên cứu cho thấy toàn bộ thang đo được sử dụng trong nghiên cứu là đáng tin cậy và có thể tiếp tục được sử dụng cho những nghiên cứu khác. Đây cũng là điểm mới của nghiên cứu trước đây chưa được thực hiện.

Thứ hai, thông qua những bằng chứng thực nghiệm về vai trò của cấu trúc hệ thống, nghiên cứu đã cho kết quả quan trọng là kỳ vọng của doanh nghiệp do ảnh hưởng của cấu trúc hệ thống. Điều mà trước đây chưa được nghiên cứu tại Việt Nam.

Cuối cùng, kết quả nghiên cứu cho thấy việc hình thành một cấu trúc hệ thống của ngành logistics sẽ giúp doanh nghiệp trong ngành hoạt động hiệu quả. Một cấu trúc có các yếu tố cơ bản như chính sách, thị trường, kết nối mạng lưới, áp dụng công nghệ hiện đại, hướng đến logistics xanh nhằm bảo vệ môi trường sẽ là khung hoạt động hữu ích cho các doanh nghiệp. Với những ảnh hưởng đó, doanh nghiệp sẽ tiết giảm được chi phí, kết nối với nhiều doanh nghiệp trong mạng lưới, quản lý hiệu quả nguồn lực, giúp doanh nghiệp có lợi nhuận, khả năng cạnh tranh cao và đặc biệt là mang lại hiệu quả dịch vụ logistics. Đây là điều mà nhiều nhà nghiên cứu đang chú ý tiếp tục nghiên cứu.

5.2. Hàm ý quản trị

Đối với cấu trúc hệ thống: một cấu trúc được cơ bản hình thành dựa trên các yếu tố chính sách, thị trường, mạng lưới, công nghệ và môi trường, trong đó tác động mạnh nhất đến doanh nghiệp chính là mạng lưới. Một mạng lưới gồm nhiều nút, kết nối các bên liên quan của chuỗi cung ứng để cung cầu gặp nhau và để mang lại lợi ích cho bên tham gia mạng lưới là vấn đề cốt lõi trong chuỗi cung ứng nói chung, logistics nói riêng sẽ là nền tảng để phát triển thị trường, phát triển và gia tăng hoạt động của doanh nghiệp. Không

ngừng hoàn thiện mạng lưới kết nối sẽ giúp các yếu tố khác vận hành thông suốt. Một khi mạng lưới được xây dựng, thị trường sẽ được mở, cung cầu trên thị trường sẽ có điều kiện được đáp ứng. Mặt khác, các chính sách cũng sẽ được nhanh chóng chia sẻ đến các doanh nghiệp đang tham gia thị trường.

Trong điều kiện công nghệ thông tin ngày càng phát triển, kết nối internet rộng khắp, các trang web, phần mềm chuyên nghiệp cho logistics, các ứng dụng di động thông minh được nhiều doanh nghiệp áp dụng sẽ tạo cơ hội cho việc đáp ứng nhanh, theo thời gian thực để giảm chi phí vận chuyển, gia tăng giá trị sản phẩm dịch vụ, cung cấp nhanh chóng đến người tiêu dùng trong và ngoài nước. Công nghệ được xem như chất xúc tác để cấu trúc và doanh nghiệp vận hành hoạt động hiệu quả. Đồng thời, với sự phát triển của nhiều nguyên liệu, trang thiết bị hiện đại sẽ giúp giảm ô nhiễm môi trường trong logistics, hướng đến logistics xanh, bền vững môi trường.

Đối với doanh nghiệp tham gia vào cấu trúc hệ thống, cần thu hút, sử dụng hiệu quả các nguồn lực để tạo nên sự tin cậy trong hoạt động. Việc quản trị các nguồn lực cần khoa học, hợp lý; việc tổ chức doanh nghiệp phải dựa trên nền tảng công nghệ. Và đặc biệt, phải thực hiện các chiến lược liên minh, liên doanh, hợp tác để cùng chia sẻ, sử dụng các nguồn lực một cách hợp lý nhất để tạo nên hiệu quả logistics.

5.3. Hạn chế của nghiên cứu

Nghiên cứu này chắc chắn vẫn còn một số hạn chế. *Một là*, các yếu tố được xây dựng trong cấu trúc hệ thống, các yếu tố ảnh hưởng đến doanh nghiệp logistics vẫn còn ở mức cơ bản, chưa thể đầy đủ; *Hai là*, nghiên cứu chỉ mới tiến hành tại một tỉnh cụ thể, chưa thể khái quát hóa cho vùng đồng bằng sông Cửu Long; *Ba là*, mẫu nghiên cứu vẫn còn khiêm tốn. Mở rộng phạm vi nghiên cứu, gia tăng các yếu tố và chọn mẫu mang tính đại diện là những hướng nghiên cứu được đề xuất trong tương lai ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Bộ Công Thương (2023). Báo cáo hoạt động logistics 2022. Hà Nội: NXB Công Thương.
2. Aharonovitz, M.C.S., Vieira, J.G.V., Suzi Sanae Suyama, S.S. (2018). How logistics performance is affected by supply chain relationships. *The International Journal of Logistics Management*, 29(1), 284-307.
3. Akdoğan, M.S., Durak, A. (2016). Logistic and Marketing Performances of Logistics Companies: A Comparison between Germany and Turkey. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 235, 576-586.
4. Banomyong, R., Cook, P., & Kent, P. (2008). Formulating regional logistics development policy: the case of ASEAN. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 11(5), 359-379.
5. Göçer, A., Özpeynirci, Ö., Semiz, M. (2021). Logistics performance index-driven policy development: An application to Turkey. *Transport Policy*, 124, 20-32.
6. Jhawar, A., Garg, S.K., Khera, S.N. (2017). Improving logistics performance through investments and policy intervention: a causal loop model. *International Journal of Productivity and Quality Management*, 20(3), 363-391.
7. Karia, N. (2018). Knowledge Resources, Technology Resources and Competitive Advantage of Logistics Service Providers. *Knowledge Management Research & Practice*, 16(3), 414-426.
8. Krysiński, M., Miller, P. (2017). The Impact of an Integrated Logistics Platform on the Management of Logistics. *Economic Sciences Review*, 25, 91-100.
9. Kucukaltan, B., Saatcioglu, O.Y., Irani, Z., & Tuna, O. (2020). Gaining strategic insights into Logistics 4.0: expectations and impacts. *Production Planning & Control*, 33(2-3), 211-227.
10. Lean, H.H., Huang, W., Hong, J., (2014). Logistics and economic development: experience from China. *Transport Policy*, 32, 96-104.
11. Lindskog, M. (2012). Systems theory: myth or mainstream?. *Logistics Research*, 4, 63-81.
12. Lipczynski, J., Wilson, J. O., & Goddard, J. A. (2005). *Industrial organization: competition, strategy, policy*. USA: Pearson Education.
13. Meersman, H., Van de Voorde, E., (2019). Freight transport models: ready to support transport policy of the future? *Transport Pol.*, 83, 97-101.
14. Moldabekova, A., Philipp, R., Reimers, H-E., Alikozhayev, B. (2021). Digital technologies for improving logistics performance of countries. *Transport and Telecommunication*, 22(2), 207-216.
15. Pan, X., Dresner, M., Xie, Y. (2019). Logistics IS resources, organizational factors, and operational performance: An investigation into domestic logistics firms in China. *The International Journal of Logistics Management*, 30(2), 569-594.
16. Shamim, S., Cang, H.Y., and Li, Y. (2016). Management approaches for Industry 4.0: A human resource management perspective. *IEEE Congress on Evolutionary Computation (CEC)*, 24-29 July (pp. 5309-5316), Vancouver, BC, Canada.
17. Soliani, R.D. (2018). Evaluation of the Brazilian logistic performance in the LPI index. *European International Journal of Science and Technology*, 7(8). 35-48.

Ngày nhận bài: 13/10/2023

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 25/10/2023

Ngày chấp nhận đăng bài: 14/11/2023

Thông tin tác giả:

- 1. LÊ THÁI SƠN¹**
- 2. HÀ NAM KHÁNH GIAO¹**
- 3. NGUYỄN THU HẰNG¹**
- 4. HUỖNH DIỆP TRÂM ANH¹**
- 5. VŨ QUỐC QUÝ²**
- 6. VÕ CHÍ THẮNG³**
- 7. NGUYỄN QUỐC TOÀN⁴**

¹Học viện Hàng không Việt Nam

²Trường Đại học Tài nguyên - Môi trường

³Văn phòng Tỉnh ủy Hậu Giang

⁴Sở Công Thương tỉnh Hậu Giang

MEASURING LOGISTICS ENTERPRISES' EXPECTATIONS ABOUT LOGISTICS SYSTEM STRUCTURE

● **LE THAI SON¹**

● **HA NAM KHANH GIAO¹**

● **NGUYEN THU HANG¹**

● **HUYNH DIEP TRAM ANH¹**

● **VU QUOC QUY²**

● **VO CHI THANG³**

● **NGUYEN QUOC TOAN⁴**

¹Vietnam Aviation Academy

²Ho Chi Minh University of Natural Resources and Environment

³The Hau Giang Provincial Party Committee Office

⁴Hau Giang Province Department of Industry and Trade

ABSTRACT:

This study investigated how logistics systems influence the expectations of logistics enterprises. The study found that the structure of logistics systems, which is determined by policies, market, technology, connection network, and environmental factors, influences the expectations of logistics enterprises about operational effectiveness. Theoretical and managerial implications were discussed based on the study's results, and future research directions were also proposed.

Keywords: logistics enterprises.