

CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG CỦA DOANH NGHIỆP LOGISTICS HÀNG KHÔNG TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

● NGUYỄN XUÂN QUYẾT - NGUYỄN THỊ THANH NGÂN

TÓM TẮT:

Bài viết nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động (HQHĐ) của doanh nghiệp logistics hàng không (DNLHK) tại TP. Hồ Chí Minh. Kết quả cho thấy có 5 yếu tố có ảnh hưởng đến HQHĐ của DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh, theo chiều giảm dần là: Tốc độ tăng trưởng và thị trường ngành (X1), Đầu tư và ứng dụng công nghệ (X4), Nguồn nhân lực và kinh nghiệm chuyên ngành (X3), Tổ chức và mạng lưới (X2), Cơ chế chính sách và CSHT (X5). Từ đó, bài nghiên cứu đề xuất hàm ý giải pháp nhằm nâng cao HQHĐ của DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh, Việt Nam.

Từ khóa: logistics, logistics hàng không, hiệu quả hoạt động.

1. Đặt vấn đề

Việt Nam có khoảng 30.000 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, với khoảng 5.000 doanh nghiệp chuyên nghiệp và có tới 54% doanh nghiệp logistics có trụ sở tại TP. Hồ Chí Minh, đóng góp khoảng 8,9% tổng GRDP. Điều đó cho thấy, ngành Logistics đóng vai trò rất lớn đối với nền kinh tế. Do đó, Chính phủ đã ban hành kế hoạch phát triển logistics đến năm 2025, đặt ra nhiệm vụ tăng cường năng lực vận chuyển và xử lý hàng hóa bằng đường hàng không, sẽ mang lại luồng gió mới cho sự phát triển lĩnh vực logistics nói chung và logistics hàng không nói riêng, đồng thời hỗ trợ tích cực cho hoạt động XNK,... (Quang Minh, 2017).

Theo Hà Anh (2021), “thách thức trong ngành Logistics hiện nay là đang rất thiếu sự liên kết giữa các doanh nghiệp logistics với nhau, giữa doanh

nh nghiệp logistics và doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu (XNK), hạ tầng giao thông chưa đồng bộ; do kết nối giữa các phương thức vận tải chưa thật sự hiệu quả, dẫn đến chi phí logistics hàng không tại TP. Hồ Chí Minh còn quá cao, thiếu tính cạnh tranh”.

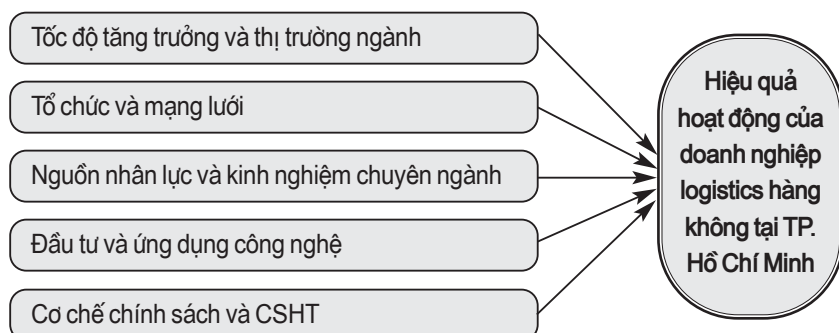
Trên cơ sở nghiên cứu lý luận và thực tiễn về hoạt động logistics hàng không, bài viết trình bày nghiên cứu HQHĐ của DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh, qua đó đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao HQHĐ của các DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh.

2. Mô hình và phương pháp nghiên cứu

2.1. Mô hình nghiên cứu đề xuất

Từ các kết quả nghiên cứu trước đây và phỏng vấn chuyên gia, tác giả đề xuất mô hình nghiên cứu thực trạng và các yếu tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics hàng không của TP. Hồ Chí Minh, cụ thể như sau: (Hình 1)

Hình 1: Mô hình nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến HQHĐ của DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh



Trong đó:

1) Tốc độ tăng trưởng và thị trường ngành, gồm 4 thang đo: Tốc độ tăng trưởng sử dụng, nhu cầu; Khả năng phát triển/đáp ứng của doanh nghiệp logistics; Mức độ cạnh tranh của thị trường ngành; Yêu cầu dịch vụ gia tăng của thị trường;

2) Tổ chức và mạng lưới, gồm 4 thang đo: Quy hoạch cho phát triển logistics hàng không; Mạng lưới phục vụ cho logistics hàng không; Tổ chức mạng lưới cho logistics hàng không; Tổ chức khai thác cho logistics hàng không;

3) Nguồn nhân lực và kinh nghiệm chuyên ngành, gồm 4 thang đo: Nhu cầu nguồn nhân lực ngành; Khả năng và mức độ đáp ứng nguồn nhân lực ngành; Trình độ chuyên môn của nguồn nhân lực ngành; Kinh nghiệm chuyên môn;

4) Đầu tư và ứng dụng công nghệ, gồm 4 thang đo: Đầu tư CSHT; Đầu tư thiết bị vận hành; Đầu tư công nghệ thông tin; Đầu tư nguồn nhân lực;

5) Cơ chế chính sách và CSHT, gồm 4 thang đo: Chính sách phát triển logistics hàng không của Nhà nước; Chiến lược phát triển logistics hàng không của địa phương; CSHT cho logistics hàng không; Cơ chế kết nối khách hàng với logistics.

2.2. Phương pháp nghiên cứu, phân tích đánh giá

- *Phương pháp thu thập thông tin*, gồm: Số liệu thứ cấp, là các nghiên cứu và báo cáo có liên quan của các bộ, sở, ban, ngành, các doanh nghiệp kinh doanh và sử dụng dịch vụ logistics hàng không,...; Số liệu sơ cấp, tổng hợp từ kết quả khảo sát 120 chuyên gia, doanh nghiệp kinh doanh và sử dụng dịch vụ logistics hàng không và đại diện cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp tại TP. Hồ Chí

Minh, các chuyên gia nghiên cứu về dịch vụ logistics hàng không. Để đảm bảo tính khách quan của kết quả nghiên cứu, mẫu được chọn phương thức trực tiếp ngẫu nhiên dựa trên số lượng doanh nghiệp kinh doanh và sử dụng dịch vụ logistics hàng không tại TP. Hồ Chí Minh.

- Tiếp cận nghiên cứu, tiếp cận hệ thống, thể chế, chính sách và thị trường được sử dụng xuyên suốt quá trình nghiên cứu.

- *Phương pháp nghiên cứu, nghiên cứu định tính*: thu thập dữ liệu, công trình nghiên cứu liên quan, xây dựng bảng câu hỏi sơ bộ và phỏng vấn 20 lãnh đạo, đại diện các tổ chức, chuyên gia liên quan, nhằm xác định chỉ tiêu nghiên cứu thực trạng và các yếu tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics hàng không. Kết quả làm cơ sở xây dựng bảng khảo sát chính thức, đảm bảo khách quan và minh chứng cho kết quả nghiên cứu, thảo luận và đề xuất hàm ý giải pháp nâng cao HQHĐ của các DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh.

3. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

3.1. Thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp logistics hàng không tại TP. Hồ Chí Minh

3.1.1. Cơ chế chính sách và CSHT

Cảng hàng không quốc tế (HKQT) Tân Sơn Nhất đang ở trong tình trạng khai thác vượt quá công suất thiết kế. Vì vậy, ngành Hàng không cần có cơ chế chính sách nâng cấp, mở rộng, phát triển CSHT, theo đó nâng cao HQHĐ của các DNLHK [2].

3.1.2. Tổ chức và mạng lưới

Cảng HKQT Tân Sơn Nhất là cửa ngõ giao lưu hàng không quốc tế lớn nhất tại Việt Nam, đóng vai trò quan trọng là động lực phát triển KT-XH cho vùng trọng điểm kinh tế phía Nam. Tuy nhiên, kết nối hạ tầng giao thông, nguồn hàng và hình thành dịch vụ logistics liên kết vùng vẫn là vấn đề còn nhiều tồn tại. Hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ, đường sắt còn chậm đầu tư, thiếu kết nối giao thông đa phương thức; hệ thống đường vành đai TP. Hồ Chí Minh chưa hoàn chỉnh và đồng bộ,... Các tuyến đường kết nối quanh khu vực Tân Sơn Nhất chưa được đầu tư, quy hoạch hoàn chỉnh khiến các

doanh nghiệp logistics hoàn toàn bị động trong việc đưa hàng hóa vào kho hàng quốc tế, quốc nội [2].

3.1.3. Nguồn nhân lực và kinh nghiệm chuyên ngành

Dự đoán đến năm 2035, Hàng không Việt Nam được đánh giá nằm trong 5 thị trường tăng trưởng nhanh nhất thế giới, DNLHK phát triển, nhưng hiện tại nhân lực được đào tạo phục vụ trong lĩnh vực logistics hàng không vẫn còn khan hiếm. Thống kê có 53,3% doanh nghiệp thiếu đội ngũ nhân viên có trình độ chuyên môn và kiến thức về logistics; 30% doanh nghiệp phải đào tạo lại nhân viên và chỉ có 6,7% doanh nghiệp hài lòng với chuyên môn của nhân viên [1].

3.1.4. Đầu tư và ứng dụng công nghệ

Bộ Giao thông và Vận tải đã ban hành Quyết định số 2269/QĐ-BGTVT ngày 08/12/2020 phê duyệt “Chương trình Chuyển đổi số Bộ Giao thông và Vận tải đến năm 2025, định hướng đến năm 2030”. Theo đó, mục tiêu cụ thể đến năm 2025 sẽ hình thành CSHT dữ liệu của ngành. Cụ thể, đã đưa vào sử dụng Cổng Thông tin một cửa quốc gia, cho phép người khai hải quan gửi thông tin, chứng từ điện tử để thực hiện thủ tục hải quan và thủ tục của cơ quan quản lý nhà nước liên quan đến hàng hóa XNK thông qua một hệ thống tích hợp. Tại Cảng HKQT Tân Sơn Nhất, cơ quan hải quan đã áp dụng Hệ thống quản lý, giám sát hải quan tự động đối với hàng hóa XNK. Đối với các doanh nghiệp, việc số hóa cơ sở dữ liệu đã được thực hiện một phần. Việc số hóa quy trình, ứng dụng trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn, internet vạn vật,... còn đang được thực hiện với mức độ khác nhau. Như vậy, ngành Hàng không Việt Nam cũng đang dần bắt kịp xu hướng ứng dụng công nghệ trên thế giới. Song, chưa có trung tâm xử lý hàng hóa quy mô lớn, các DNLHK còn nhỏ lẻ, quy mô nhỏ,... nên các ứng dụng trong lĩnh vực logistics hàng không bị hạn chế,... [6]

3.1.5. Tốc độ tăng trưởng và thị trường ngành Hàng không

Giai đoạn 2012 - 2019 đã ghi nhận sự bùng nổ tăng trưởng của thị trường vận tải hàng không từ CSHT cảng hàng không đến đội tàu bay và mạng đường bay, tổng lượt hành khách và hàng hóa có tăng trưởng bình quân lần lượt 17-13%. Trong đó, hàng hóa quốc tế chiếm đến 80%. Thị phần vận

chuyển hàng hóa quốc tế của các hãng hàng không trong nước chỉ chiếm 12%, 88% còn lại nằm trong tay 75 hãng hàng không nước ngoài có đường bay đến Việt Nam,... [5].

Theo nghiên cứu của Ngô Thọ Thiện (2020), CSHT còn hạn chế là thách thức nhất (81,8% số phiếu khảo sát), nguồn lao động là thách thức như hai (63,6%) và thể chế, chính sách với ngành là thách thức thứ ba (54,6%) [7]. Ngoài ra, thủ tục hành chính và chi phí logistics hàng không hiện được phản ánh là khá cao so với các nước trong khu vực và trên thế giới cũng là một thách thức lớn với Ngành.

3.2. Các yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp logistics hàng không tại TP. Hồ Chí Minh

3.2.1. Kết quả kiểm định Cronbach's Alpha

+ Kết quả kiểm định Cronbach's Alpha: Với 120 mẫu chính thức và 5 tiêu chí của phiếu khảo sát các biến đạt yêu cầu về độ tin cậy, hệ số toàn thang đo Cronbach's Alpha = 0,879 > 0,6 nằm trong mức đo lường tốt. Các hệ số tương quan biến tổng của các biến đo lường yếu tố này đều > 0,3, tất cả các biến quan sát đều được chấp nhận và sẽ được sử dụng trong phân tích yếu tố tiếp theo (Bảng 1).

Bảng 1. Kiểm định Cronbach's Alpha

Biến quan sát	Hệ số tương quan biến tổng	Cronbach's Alpha nếu loại biến	Cronbach's Alpha toàn thang đo
X1	0,635	0,857	0,879
X2	0,662	0,837	
X3	0,671	0,852	
X4	0,612	0,871	
X5	0,665	0,846	

3.2.2. Kiểm định phương sai thay đổi và sự tương quan

Biến quan sát được trích thành 20 yếu tố tại Eigenvalues = 1,445 (> 1) kết quả phân tích yếu tố là hợp lý, tổng phương sai trích đạt 67,157% (> 50%) sự biến thiên của dữ liệu, đây là kết quả chấp nhận được, đồng thời các biến được rút trích vào các yếu tố.

+ Kiểm tra giả định các biến độc lập không có hiện tượng đa cộng tuyến: Hệ số phóng đại phương sai VIF < 2 cho thấy không xảy ra hiện tượng đa cộng tuyến và không có mối tương quan chặt chẽ giữa các biến độc lập [5].

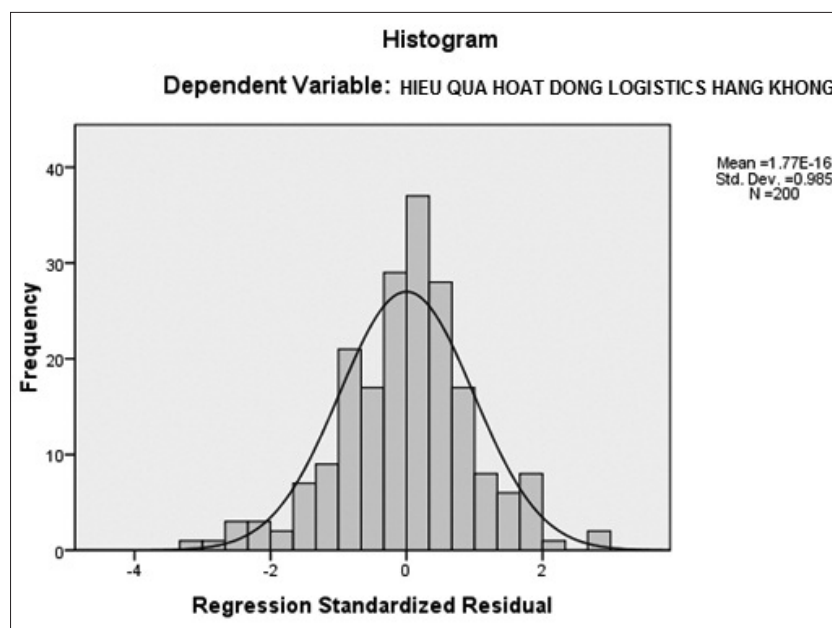
Ta thấy đồ thị của phần dư (Hình 2) có dạng hình chuông cân đối, giá trị trung bình của phần dư $= 1,77 \times 10^{-16}$ rất nhỏ và gần bằng 0, giá trị độ lệch gần bằng 1 do đó ta kết luận phần dư chuẩn hóa có phân phối chuẩn.

Ta thấy đồ thị của giá trị phần dư chuẩn hóa phân tán ngẫu nhiên theo đường giá trị $= 0$, do đó kết luận không có hiện tượng tự tương quan giữa phần dư. (Hình 3)

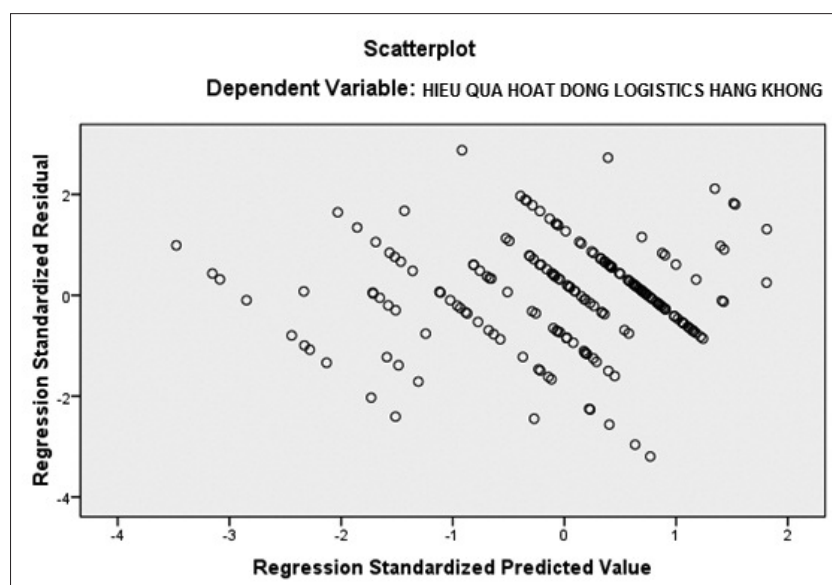
3.2.3. Kết quả phân tích yếu tố khám phá EFA

+ Đánh giá thang đo qua phân tích yếu tố khám phá EFA: Hệ số KMO = 0,844 ($0,5 < \text{KMO} < 1$). Thống kê Chi-Square của kiểm định Bartlett's có giá trị 691,543 với mức ý nghĩa Sig. = 0,000 cho thấy các biến quan sát có tương quan với nhau. Kết quả phân tích EFA cho thấy tổng phương sai trích đạt 67,157% ($> 50\%$) thể hiện rằng 5 yếu tố rút ra này giải thích được 67,157% biến thiên của dữ liệu, đây là kết quả chấp nhận được và chứng tỏ việc nhóm các yếu tố lại với nhau là thích hợp. Điểm dừng khi rút trích các yếu tố tại yếu tố thứ 5 với Eigenvalues là 1,445 > 1 , cho kết quả phân tích yếu tố là phù hợp. Các biến quan sát có hệ số tải yếu tố đạt yêu cầu $> 0,5$, không có biến quan sát nào có hệ số tải lên đồng thời trên cả 2 nhân tố, vậy các thang đo đạt giá trị hội tụ (Bảng 2).

Hình 2: Kiểm tra giả định về phân phân phối của phần dư và phần dư tự tương quan



Hình 3: Đồ thị phân tích tương quan phần dư



Bảng 2 cho thấy các nhóm yếu tố khám phá đều phù hợp với mô hình nghiên cứu.

3.2.4. Phân tích hồi quy tuyến tính

Phân tích hồi quy tuyến tính cho thấy không có hiện tượng đa cộng tuyến, Thống kê đa cộng tuyến với hệ số phóng đại phương sai VIF của các biến độc lập trong mô hình đều nhỏ hơn 2, chứng tỏ không có hiện tượng đa cộng tuyến (Bảng 3).

Bảng 2. Kiểm định KMO về tính phù hợp của việc lấy mẫu KMO and Bartlett's Test

Kiểm định Kaiser-Meyer-Olkin		0,844
Kiểm định Bartlett's	Chi-Square	691,543
	Df	120
	Sig.	0,000

ảnh hưởng nhiều nhất đến HQHĐ của các DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh. Nguyên nhân do tốc độ tăng trưởng sử dụng, nhu cầu kết hợp với Khả năng phát triển/đáp ứng của doanh nghiệp logistics là cơ sở quan trọng cho việc hiệu quả hóa hoạt động logistics hàng không. Ngoài ra, Mức độ cạnh tranh của thị trường ngành, cũng như Yêu cầu dịch vụ gia tăng của thị trường cũng là cơ sở để thị trường logistics hàng không tăng trưởng, kéo theo HQHĐ logistics cũng tăng.

Bảng 3. Kiểm định đa cộng tuyến

Mô hình		Hệ số chưa chuẩn hóa		Hệ số đã chuẩn hóa	t	Sig.	Thống kê đa cộng tuyến	
		Hệ số (B)	Độ lệch chuẩn	Beta			Tolerance	VIF
1	(Hằng số)	1,201	0,036		10,047	0,000		
	X1	0,447	0,044	0,245	1,054	0,000	0,898	1,728
	X2	0,152	0,027	0,165	2,014	0,007	0,872	1,871
	X3	0,241	0,054	0,132	1,532	0,000	0,774	1,792
	X4	0,371	0,090	0,207	2,003	0,000	0,897	1,756
	X5	0,105	0,079	0,540	1,354	0,004	0,884	1,993

Với kết quả tất cả các biến đều có ý nghĩa thống kê các giá trị Sig. = 0,000 (< 0,05). Như vậy, có 5 yếu tố ảnh hưởng đến HQHĐ logistics hàng không tại TP. Hồ Chí Minh theo hệ số hồi quy chuẩn hóa (Beta).

Từ kết quả Bảng 3, ta có phương trình tuyến tính như sau:

$$Y = 1,201 + 0,447 \cdot X1 + 0,152 \cdot X2 + 0,241 \cdot X3 + 0,371 \cdot X4 + 0,105 \cdot X5$$

Như vậy, mô hình hồi quy tuyến tính được xây dựng theo phương trình Y không vi phạm các giả định cần thiết trong hồi quy tuyến tính. Do đó, các giả thuyết được chấp nhận với mức ý nghĩa thống kê 5% và mối quan hệ giữa từng yếu tố với "HQHĐ của các DNLHK không tại TP. Hồ Chí Minh" là mối quan hệ tỷ lệ thuận.

3.2.5. Phân tích yếu tố ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp logistics hàng không tại TP. Hồ Chí Minh

- *Yếu tố Tốc độ tăng trưởng và thị trường ngành (X1).* Bảng 3 cho thấy yếu tố X1 ($\beta'1 = 0,447$) có

- *Yếu tố Tổ chức và mạng lưới (X2).* Bảng 3 cho thấy yếu tố X2 ($\beta'2 = 0,152$) cũng có ảnh hưởng đến HQHĐ của các DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh. Bởi vì, Mạng lưới phục vụ cho logistics hàng không; và các hoạt động Tổ chức mạng lưới cho logistics hàng không; Tổ chức khai thác logistics hàng không hiệu quả sẽ góp phần trực tiếp nâng cao HQHĐ logistics hàng không. Do vậy, rất cần Quy hoạch cho phát triển logistics hàng không.

- *Yếu tố Nguồn nhân lực và kinh nghiệm chuyên ngành (X3).* Cho thấy yếu tố X3 ($\beta'3 = 0,241$) có ảnh hưởng thứ 3 đến HQHĐ của các DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh. Do Nhu cầu nguồn nhân lực ngành và Khả năng, cũng như mức độ đáp ứng nguồn nhân lực ngành là rất quan trọng trong việc đáp ứng cho nhu cầu phát triển của logistics hàng không. Hơn nữa, Trình độ chuyên môn của nguồn nhân lực ngành và Kinh nghiệm chuyên môn của lao động ngành cũng trực tiếp ảnh hưởng đến HQHĐ logistics hàng không.

- *Yếu tố ứng dụng công nghệ thông tin (X4).* Cho thấy yếu tố X4 ($\beta'4 = 0,371$) có ảnh hưởng thứ 2 đến HQHĐ của các DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh. Do các yếu tố Đầu tư CSHT; Đầu tư thiết bị vận hành; Đầu tư công nghệ thông tin; Đầu tư nguồn nhân lực công nghệ thông tin đều ảnh hưởng trực tiếp đến HQHĐ logistics hàng không.

- *Yếu tố Cơ chế chính sách và CSHT (X5).* Cho thấy yếu tố X5 ($\beta'5 = 0,105$) có ảnh hưởng đến HQHĐ của các DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh. Do các yếu tố Chính sách phát triển logistics hàng không của Nhà nước; Chiến lược phát triển logistics hàng không của địa phương; CSHT cho logistics hàng không; Cơ chế kết nối khách hàng với logistics, đều có tác động đến HQHĐ của DNLHK.

4. Một số giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp logistics hàng không tại TP. Hồ Chí Minh

4.1. Xây dựng kế hoạch chiến lược và tăng cường đầu tư cho phát triển cảng hàng không của TP. Hồ Chí Minh, nâng cao năng lực và HQHĐ của các DNLHK

Từ kết quả nghiên cứu thực trạng, tình trạng quá tải trong vận chuyển logistics hàng không, ùn tắc trong lưu thông cho thấy hạ tầng, cơ sở vật chất phục vụ hoạt động của DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh rất hạn chế. Do vậy, TP. Hồ Chí Minh cần nhanh chóng rà soát, hoàn thiện Quy hoạch hệ thống cảng hàng không, sân bay thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050; Tăng cường đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng và cơ sở vật chất cảng hàng không, đặc biệt là kho logistics chuyên nghiệp, nhằm nâng cao năng lực khai thác bãi cảng, giảm thiểu thời gian hoàn thành dịch vụ logistics hàng không là vấn đề rất cần thiết và cấp bách.

Một là, trước mắt cần nhanh chóng Quy hoạch và triển khai mở rộng giao thông khu vực quanh sân bay Tân Sơn Nhất để giải quyết tránh tình trạng ùn tắc. Đồng thời, đảm bảo Cảng HKQT Tân Sơn Nhất kết nối được với hệ thống vận tải đường bộ và dịch vụ vận chuyển hành khách công cộng, phát triển hoàn chỉnh hệ thống kho vận tại các cảng HKQT chính là Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, Nội Bài, đáp ứng nhu cầu của dây chuyền logistics.

Hai là, về dài hạn, cần đầu tư hoàn thiện, phát triển trung tâm logistics chuyên dụng hàng không

tại cảng có nhu cầu hàng hóa lớn và có tiềm năng tăng trưởng cao trong thời gian tới là Cảng HKQT Long Thành. Thực hiện đầu tư đồng bộ để đảm bảo kết nối giao thông thuận tiện đến các cảng hàng không, đặc biệt là với các trung tâm logistics; sớm hoàn thành quy hoạch Nhà ga hàng hóa; ban hành cơ chế, chính sách ưu đãi để huy động và sử dụng vốn có hiệu quả cho đầu tư phát triển logistic hàng không tại một số cảng hàng không có sản lượng chưa cao; dành quỹ đất phát triển kết cấu hạ tầng hàng không theo chiến lược.

4.2. Tăng cường ứng dụng công nghệ số cho hoạt động logistics hàng không nhằm nâng cao chất lượng và HQHĐ của các DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh

Kết quả phân tích yếu tố Đầu tư và ứng dụng công nghệ (X4) cho thấy TP. Hồ Chí Minh cần ứng dụng công nghệ số cho hoạt động logistics hàng không nhằm nâng cao chất lượng và HQHĐ của các DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh.

Việc tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, công nghệ số vào hoạt động sản xuất - kinh doanh (eLogistics - ePort, lệnh giao hàng điện tử - eDO,...), với các cảng hàng không, DNLHK giúp tiết kiệm thời gian, tăng hiệu quả kinh tế cho dịch vụ logistics. Điều này phù hợp với Chỉ thị số 21/CT-TTg của Thủ tướng Chính phủ, ngày 18/07/2018, về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông, nâng cao năng lực khai thác bãi cảng, giảm thiểu thời gian hoàn thành dịch vụ logistics hàng không là vấn đề rất cần thiết [8]. Ứng dụng các phương tiện tự động không người lái, vận dụng các cảm biến thông minh phát hiện bất thường, ứng dụng phần mềm điện tử trong điều tiết, sắp xếp, nhận và giao hàng hóa. Xây dựng các quy trình vận tải chuyên dụng nhằm hiện đại hóa logistics hàng không.

4.3. Xây dựng và tổ chức cơ chế liên kết giữa các khâu trong chuỗi cung ứng logistics và giữa DNLHK với doanh nghiệp XNK

Kết quả phân tích yếu tố Tổ chức và mạng lưới (X2) cho thấy TP. Hồ Chí Minh cần tăng kết nối logistics hàng không với các cảng cửa ngõ và cảng cạn (ICD), cảng biển, qua đó triển khai giải pháp kết nối các phương thức vận tải. Quy hoạch phát triển các ICD và cảng hàng không để góp phần cơ

cấu lại thị phần vận tải logistics hàng không, tạo thuận lợi cho vận tải hàng hóa từ cảng hàng không đến các trung tâm sản xuất, phân phối, tiêu thụ được xuyên suốt.

Nghiên cứu cho thấy chi phí logistics của Việt Nam còn cao so với GDP năm 2015 là 10-12%; năm 2016: 21-25%; năm 2017: 18-20%; năm 2018: 20,9-25% và năm 2020 là 16,8%, trong khi bình quân thế giới là 10,7%. Rõ ràng cần có các chính sách và giải pháp giảm chi phí logistics phù hợp trong bối cảnh hiện nay. Trong số hơn 4.000 doanh nghiệp đang kinh doanh dịch vụ logistics tại Việt Nam, có tới 95% là doanh nghiệp trong nước, nhưng hầu hết là doanh nghiệp nhỏ, quy mô hạn chế cả về vốn và nhân lực cũng như kinh nghiệm hoạt động logistics quốc tế [3].

Cùng với đó, các doanh nghiệp chưa có sự liên kết giữa các khâu trong chuỗi cung ứng logistics và giữa doanh nghiệp dịch vụ logistics với doanh nghiệp XNK. Chính vì vậy, ở cả chiều mua và bán, doanh nghiệp logistics trong nước đều bị hạn chế về HQHĐ. Doanh nghiệp logistics trong nước cần phải liên kết để tạo sức mạnh cộng hưởng mới có thể vượt qua thách thức cạnh tranh với doanh nghiệp quốc tế và nắm bắt tốt cơ hội trong quá trình hội nhập quốc tế. Việc hình thành mạng lưới các doanh nghiệp logistics Việt Nam quy mô lớn, có năng lực dẫn dắt thị trường sẽ góp phần nâng

cao năng lực cạnh tranh cho sản phẩm, hàng hóa của Việt Nam.

5. Kết luận

Từ tổng quan cơ sở lý luận và thực tiễn về DNLHK, nghiên cứu đã đi sâu phân tích 5 nhóm yếu tố ảnh hưởng đến HQHĐ của DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh. Trong đó, nhóm yếu tố Tốc độ tăng trưởng và thị trường ngành (X1) và yếu tố Đầu tư và ứng dụng công nghệ (X4) có ảnh hưởng nhất, kế đến là nhóm yếu tố Nguồn nhân lực và kinh nghiệm chuyên ngành (X3) và tất cả các nhóm yếu tố Tổ chức và mạng lưới (X2), Cơ chế chính sách và CSHT (X5) đều có ảnh hưởng đến HQHĐ của DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh.

Từ kết quả nghiên cứu thực trạng, kết hợp với phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến HQHĐ logistics hàng không tại TP. Hồ Chí Minh, tác giả đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao HQHĐ logistics hàng không tại TP. Hồ Chí Minh như sau: *Một là*, xây dựng kế hoạch chiến lược và tăng cường đầu tư cho phát triển cảng hàng không của TP. Hồ Chí Minh, nâng cao năng lực và HQHĐ của các DNLHK; *Hai là*, tăng cường ứng dụng công nghệ số cho hoạt động logistics hàng không nhằm nâng cao chất lượng và HQHĐ của các DNLHK tại TP. Hồ Chí Minh; *Ba là*, xây dựng và tổ chức cơ chế liên kết giữa các khâu trong chuỗi cung ứng logistics và giữa DNLHK với doanh nghiệp XNK ■

Lời cảm ơn: Nghiên cứu này do Trường Đại học Công nghiệp Thực phẩm TP. Hồ Chí Minh bảo trợ và cấp kinh phí theo Hợp đồng số 149/HĐ-DCT.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Anh Nguyễn (2021), Nhân lực là yếu tố giúp doanh nghiệp logistics mở rộng thị trường. Truy cập tại <https://dangcongsan.vn/kinh-te/nhan-luc-la-yeu-to-giup-doanh-nghiep-logistics-mo-rong-thi-truong-589124.html>
2. Bộ Công Thương (2021). *Báo cáo logistics Việt Nam năm 2021 - Phát triển nguồn nhân lực*. NXB Công Thương, Hà Nội.
3. Đặng Đình Đào và Đặng Thị Thúy Hồng (2021), Chi phí logistics: Cần tính đúng, tính đủ và tăng sức cạnh tranh cho doanh nghiệp. Truy cập tại <https://tapchitaichinh.vn/tai-chinh-kinh-doanh/chi-phi-logistics-can-tinh-dung-tinh-du-va-tang-suc-cananh-tranh-cho-doanh-nghiep-335185.html>.
4. Hà Anh (2021), Tạo liên kết, tăng giá trị cho ngành Logistics. Truy cập tại <https://nhandan.vn/chuyen-lam-an/tao-lien-ket-tang-gia-tri-cho-nganh-logistics-643724/>
5. Hoàng Trọng và Chu Nguyễn Mộng Ngọc (2008), *Phân tích dữ liệu nghiên cứu với SPSS*. NXB Hồng Đức, Hà Nội.

6. Lê Thùy Linh (2022). Xu hướng ứng dụng công nghệ trong logistics hàng không trên thế giới và thực trạng ứng dụng tại Việt Nam. Truy cập tại <https://tapchitaichinh.vn/tai-chinh-kinh-doanh/xu-huong-ung-dung-cong-nghe-trong-logistics-hang-khong-tren-the-gioi-va-thuc-trang-ung-dung-tai-viet-nam-344916.html>
7. Ngô Thọ Thiện (2020), *Quản lý nhà nước về logistics cảng hàng không tại thành phố Hồ Chí Minh*. Luận văn thạc sĩ, Học viện Hành chính Quốc gia.
8. Thủ tướng Chính phủ (2018). *Chỉ thị số 21/CT-TTg, ngày 18/07/2018, về đẩy mạnh triển khai các giải pháp nhằm giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông*.

Ngày nhận bài: 6/4/2022

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 3/5/2022

Ngày chấp nhận đăng bài: 13/5/2022

Thông tin tác giả:

1. TS. NGUYỄN XUÂN QUYẾT

2. NGUYỄN THỊ THANH NGÂN

Khoa Quản trị Kinh doanh

Trường Đại học Công nghiệp Thực phẩm TP. Hồ Chí Minh

FACTORS AFFECTING THE OPERATIONAL EFFICIENCY OF AIR LOGISTICS ENTERPRISES IN HO CHI MINH CITY

● Ph.D NGUYEN XUAN QUYET

● NGUYEN THI THANH NGAN

Faculty of Business Administration

Ho Chi Minh City University of Food Industry

ABSTRACT:

This study explores the factors affecting the operational efficiency of air logistics enterprises in Ho Chi Minh City. The study finds out that there are five factors affecting the performance of these enterprises. These factors listed in descending order of impacting level are the growth rate and industry situation (X1), the technology application and investment (X4), the human resources and specialized experience (X3), the structural organization and network (X2), the mechanisms for policies and infrastructure (X5). Based on the study's results, some solutions are proposed to improve the performance of air logistics operations in Ho Chi Minh City, Vietnam.

Keywords: logistics, air logistics, operational efficiency.