JOURNAL OF SCIENCE
OF LAC HONG UNIVERSITY
ISSN: 2525 - 2186
Tạp chí Khoa học Lạc Hồng, **2025**, 21, 042-050

CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ HẬU CẦN ĐIỆN TỬ (E-LOGISTICS) TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH ĐỒNG NAI

Trần Thị Kim Chi[1], Nguyễn Vũ Tường Vy[1*], Đặng Thị Thanh Hà[2], Nguyễn Nam Hùng[3], Nguyễn Duy Thành Trung[4]

[1]*Trường Đại học Lạc Hồng, số 10 Huỳnh Văn Nghệ, Bửu Long, Biên Hòa, Đồng Nai, Việt Nam*
[2]*Công an Thành phố Biên Hòa, 1991 Nguyễn Ái Quốc, Phường Trung Dũng, Biên Hòa, Đồng Nai, Việt Nam*
[3]*Cty TNHH Tư vấn Hoa Phạm, K4/29, Ấp Tân Mỹ, Bửu Hòa, Biên Hòa, Đồng Nai, Việt Nam*
[4]*Công ty TNHH MTV Thành Trung Hiếu, Tổ 8, Khu phố Tân Lập, Phường Phước Tân, Biên Hòa, Đồng Nai, Việt Nam*
* Tác giả liên hệ: *vynguyen20132023@gmail.com*

THÔNG TIN BÀI BÁO

Ngày nhận: 08/10/2024
Ngày hoàn thiện: 06/11/2024
Ngày chấp nhận: 06/11/2024
Ngày đăng: 15/3/2025

TỪ KHÓA

Dịch vụ hậu cần;
E-logistics;
Sự phát triển;
Các yếu tố ảnh hưởng;
Tỉnh Đồng Nai.

TÓM TẮT

Nghiên cứu được thực hiện nhằm mục đích xác định và đo lường các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển của e-logistics trên địa bàn tỉnh Đồng Nai, trong bối cảnh toàn tỉnh đang thực hiện quy hoạch đổi mới để thúc đẩy phát triển kinh tế và xã hội. Phương pháp nghiên cứu được sử dụng là phương pháp nghiên cứu định tính kết hợp nghiên cứu định lượng. Ở giai đoạn nghiên cứu định tính, tác giả xây dựng cơ sở lý thuyết và mô hình cho nghiên cứu, sau đó thông qua thảo luận với các chuyên gia để hiệu chỉnh thang đo, phục vụ cho nghiên cứu định lượng. Trong giai đoạn nghiên cứu định lượng, tác giả đã thu thập 218 mẫu khảo sát hợp lệ để đưa vào phân tích chính thức bằng phần mềm SPSS 27.0. Kết quả của nghiên cứu cho thấy có năm yếu tố là hệ thống pháp lý, kết cấu hạ tầng, nguồn nhân lực logistics, công nghệ và thương mại hàng hóa, có ảnh hưởng đáng kể đến sự phát triển e-logistics, trong đó yếu tố ảnh hưởng mạnh nhất là yếu tố kết cấu hạ tầng. Từ kết quả nghiên cứu, tác giả nêu ý kiến đề xuất nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động logistics tại địa phương thông qua phát triển E-Logistics.

FACTORS AFFECTING THE DEVELOPMENT OF E-LOGISTICS SERVICES IN DONG NAI PROVINCE

Tran Thi Kim Chi[1], Nguyen Vu Tuong Vy[1*], Dang Thi Thanh Ha[2], Nguyen Nam Hung[3], Nguyen Duy Thanh Trung[4]

[1]*Lac Hong University, No 10 Huynh Van Nghe, Buu Long, Bien Hoa, Dong Nai, Vietnam*
[2]*Bien Hoa City Police, 1991 Nguyen Ai Quoc, Trung Dung Ward, Bien Hoa, Dong Nai, Vietnam*
[3]*Hoa Pham Consulting Co., Ltd., K4/29, Tan My Hamlet, Buu Hoa, Bien Hoa, Dong Nai, Vietnam*
[4]*Thanh Trung Hieu One Member Co., Ltd., Group 8, Tan Lap, Phuoc Tan Ward, Bien Hoa, Dong Nai, Vietnam*
*Corresponding Author: *vynguyen20132023@gmail.com*

ARTICLE INFO

Received: Oct 8th, 2024
Revised: Nov 6th, 2024
Accepted: Nov 6th, 2024
Published: Mar 15th, 2025

KEYWORDS

Logistics services;
E-logistics;
Development;
Influential factors;
Dong Nai Province.

ABSTRACT

The research was conducted with the aim of identifying and measuring factors affecting the development of e-logistics in Dong Nai province, in the context that the whole province is implementing innovation planning to promote development economic and social. The research method used is qualitative research combined with quantitative research. At the qualitative research stage, the author builds a theoretical basis and model for the research, then through discussion with experts, calibrates the scale to serve quantitative research. During the quantitative research phase, the author collected 218 valid survey samples for official analysis using SPSS 27.0 software. The results of the study show that there are five factors: legal system, infrastructure, logistics human resources, technology, and trade in goods, which have a significant influence on the development of e-logistics, the strongest influencing factor is the infrastructure factor. From the research results, the author proposes suggestions to improve the efficiency of local logistics activities through the development of e-logistics.

Doi: https://doi.org/10.61591/jslhu.21.549
Available online at: https://js.lhu.edu.vn/index.php/lachong

1. GIỚI THIỆU

Ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam hiện đang sở hữu nhiều lợi thế về địa lý nhờ có vị trí chiến lược nằm tại trung tâm khu vực Châu Á – Thái Bình Dương, tiệm cận với các tuyến đường thương mại quốc tế quan trọng. Đồng thời ghi nhận những chuyển biến ngày càng tích cực trong lĩnh vực xuất nhập khẩu hàng hóa, góp phần mang lại cho Việt Nam thêm các cơ hội kết nối giao thương với khu vực và thế giới. Song các doanh nghiệp logistics Việt Nam hiện chỉ chiếm được 30% thị phần, bởi đang phải đối mặt với sức ép cạnh tranh gay gắt về chi phí logistics và hiệu quả hoạt động [1]. Một trong những giải pháp tiềm năng được đề cập để cải thiện tình hình là phát triển e-logistics, tối ưu hóa chi phí và quy trình vận hành nhờ tích hợp nền tảng công nghệ và thông tin truyền thông hiện đại.

Đặc biệt đối với tỉnh Đồng Nai trong giai đoạn này, khi dự án xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành và các trung tâm logistics đang được triển khai [2], việc phát triển dịch vụ e-logistics là cần thiết để tận dụng được hiệu quả các cơ sở vật chất tiên tiến, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh cho cả tỉnh và đóng góp vào sự phát triển bền vững của quốc gia. Do đó, tác giả nhận thấy nên nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển dịch vụ e-logistics tại Đồng Nai và đề xuất giải pháp, làm tiền đề tham khảo cho các quyết định phát triển e-logistics sau này.

2. CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ MÔ HÌNH NGHIÊN CỨU

2.1 Cơ sở lý thuyết về E-logistics

Khi công nghệ thông tin và thương mại điện tử có những bước tiến tăng trưởng mạnh, việc mua và bán hàng trực tuyến cũng theo đó trở nên ngày càng phổ biến, điều này đòi hỏi phải có một hệ thống vận hành logistics hiện đại hơn để xử lý khối lượng công việc khổng lồ mà vẫn đảm bảo về hiệu suất thực hiện đơn hàng. Trước tình hình đó, e-logistics ra đời như một giải pháp tối ưu và nhanh chóng được ứng dụng rộng rãi trên toàn thế giới. Theo Bayles (2002) [3], e-logistics là các hoạt động kinh doanh được thực hiện thông qua Internet. Nhận định này cho rằng e-logistics là việc xử lý các hoạt động kinh doanh bằng phương thức tự động hóa trên nền tảng Internet, tuy nhiên có phần khá đơn giản và chưa thể hiện được rõ nét những điểm đặc thù của lĩnh vực logistics. Một định nghĩa đầy đủ hơn theo Gunasekaran và cộng sự (2007) [4], e-logistics là chuỗi giá trị logistics hoạt động thông qua Internet, cung cấp các dịch vụ logistics cạnh tranh gồm kho bãi, quản lý vấn đề vận tải, phân phối và gom hàng từ nhiều nguồn khác nhau.

Như vậy, khác với logistics truyền thống thường chỉ dựa vào quy trình thủ công, hầu hết hoạt động của e-logistics đều được xử lý bằng nền tảng công nghệ thông tin và tự động hóa, có khả năng điều chỉnh và xử lý sự cố linh hoạt, nhanh chóng dựa trên dữ liệu thời gian thực, tập trung vào việc cung cấp chất lượng dịch vụ khách hàng, đồng thời dễ dàng mở rộng quy mô và vận hành được tại nhiều quốc gia nhờ tích hợp toàn cầu và quản lý chuỗi cung ứng từ xa.

Tóm lại, có thể phát biểu một cách tổng quát hơn về e-logistics như sau: E-logistics là chuỗi các hoạt động sử dụng nền tảng công nghệ để tối ưu hóa việc quản lý, vận chuyển hàng hóa, dịch vụ và thông tin từ nhà cung cấp đến khách hàng cuối cùng, đảm bảo hiệu suất hoạt động và đáp ứng nhu cầu nhanh chóng.

2.2 Cơ sở lý thuyết về sự phát triển

Sự phát triển luôn là mục tiêu theo đuổi của hầu hết các ngành nghề và lĩnh vực. Theo Đào Thế Tuấn (1992) [5], các thuyết phát triển đầu tiên đã ra đời trong bối cảnh lịch sử và xã hội đặc biệt, nhằm lý giải nguyên do vì sao một số quốc gia lại phát triển nhanh hơn các quốc gia khác. Chẳng hạn như học thuyết về sự phát triển của Adam Smith, theo Võ Văn Đức và cộng sự (2005) [6] nhận định, học thuyết của Adam Smith cho rằng sự phát triển bắt nguồn từ 5 yếu tố: sức lao động, tiền vốn, đất đai, tiến bộ kỹ thuật và môi trường kinh tế - xã hội, trong đó yếu tố quan trọng nhất chính là yếu tố lao động. Tuy nhiên, ngược lại với học thuyết của Adam Smith**,** Keynes cho rằng trong một nền kinh tế thị trường, cần phải có sự can thiệp của chính phủ thông qua các biện pháp tài khóa và tiền tệ để thúc đẩy tiêu dùng và đầu tư [6]. Hay còn một cách tiếp cận khác khi phân tích về sự phát triển là so sánh các chiến lược phát triển giữa các quốc gia trong thời gian qua, cụ thể là 6 chiến lược phát triển theo Griffin (Đào Thế Tuấn, 1992) [5] bao gồm: (1) Chiến lược Tiền tệ chủ nghĩa; (2) Chiến lược Kinh tế mở cửa; (3) Chiến lược Cách mạng xanh; (4) Chiến lược Công nghiệp hóa; (5) Chiến lược Phân phối lại; (6) Chiến lược Xã hội chủ nghĩa. Mỗi chiến lược đều có những đặc điểm riêng biệt phù hợp với từng bối cảnh kinh tế, xã hội, văn hóa khác nhau.

Tóm lại, theo nhận định của tác giả, sự phát triển của bất kỳ lĩnh vực, ngành nghề, hoặc quốc gia nào cũng đều có sự chi phối, tác động bởi thực trạng tình hình và môi trường xung quanh. Tương tự với quan điểm của Pieterse (2010) [7], sự phát triển được định nghĩa là một sự can thiệp có tổ chức vào các vấn đề chung theo một tiêu chuẩn cải tiến khác nhau, tùy thuộc vào giai cấp, văn hóa, bối cảnh và mối quan hệ quyền lực.

2.3 Tiêu chí đánh giá năng lực logistics

Trong lĩnh vực logistics hiện đã có các khung tiêu chí đánh giá năng lực phát triển theo phạm vi quốc gia hay khu vực. Một số tiêu chí tiêu biểu có thể kể đến như:

LPI (Logistics Performance Index) là chỉ số đo lường hiệu quả logistics quốc gia của Ngân hàng Thế giới, được dùng để đánh giá và so sánh năng lực logistics của các quốc gia trên thế giới. Theo Bộ công thương (2019) [8], chỉ số LPI gồm hai loại là LPI quốc tế và LPI nội địa. Chỉ số LPI quốc tế được các chuyên gia logistics nước ngoài đánh giá dựa trên 6 tiêu chí: (1) Cơ sở hạ tầng; (2) Vận tải quốc tế; (3) Năng lực logistics; (4) Truy xuất; (5) Thời gian; (6) Thông quan. Đối với chỉ số LPI nội địa, WB không xếp hạng mà chỉ đưa ra các dữ liệu thống kê đối với 4 tiêu chí: (1) Hạ tầng; (2) Dịch vụ; (3) Thủ tục và thời gian làm thủ tục tại biên giới; (4) Độ tin cậy của chuỗi cung ứng. Dựa vào kết quả phân tích chỉ số LPI, các quốc gia có thể nhìn nhận và tìm ra giải pháp cải thiện đối với những yêu cầu đổi mới cấp thiết.

Chỉ số logistics của các thị trường mới nổi AEMLI (Agility Emerging Markets Logistics Index), do nhà cung cấp dịch vụ kho vận hàng đầu thế giới Agility Logistics tổ

chức. Đối tượng khảo sát của bảng xếp hạng này là các chuyên gia trong lĩnh vực logistics và thương mại, với nội dung khảo sát về triển vọng và thách thức của các thị trường logistics mới nổi. Theo Nguyễn Thị Bình (2022) [9], có 3 chỉ tiêu được sử dụng để tính toán chỉ số: (1) Các cơ hội của thị trường logistics nội địa; (2) Các cơ hội của thị trường logistics quốc tế; (3) Các nguyên tắc cơ bản về kinh doanh. Dữ liệu để tính toán chỉ số được tham khảo từ các tổ chức quốc tế uy tín như Quỹ tiền tệ quốc tế, Ngân hàng Thế giới, Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế,…

Chỉ số LEADS (Logistics Ease Across Different States) dùng để đánh giá năng lực và hiệu quả logistics của các bang tại Ấn Độ (Nguyễn Thị Bình, 2022) [9], các đánh giá được xử lý và tổng hợp thành một bộ chỉ số tổng hợp, gồm 3 tiêu chí: (1) Cơ sở hạ tầng; (2) Dịch vụ logistics; (3) Môi trường hoạt động logistics [9]. Chỉ số LEADS chỉ phù hợp đánh giá bối cảnh hoạt động logistics trong phạm vi theo cấp vùng, địa phương.

2.4 Mô hình đánh giá sự phát triển PEST

Mô hình PEST được công bố lần đầu trong tác phẩm "Scanning the Business Environment" của giáo sư Francis Aguilar tại Harvard vào năm 1967. Đây được xem là tài liệu tham khảo sớm nhất về công cụ và kỹ thuật đánh giá ảnh hưởng của các yếu tố trong môi trường vĩ mô đến sự phát triển của một ngành hay một lĩnh vực (Rastogi và Trivedi, 2016) [10].

PEST được tạo thành từ chữ cái viết tắt của 4 yếu tố: Chính trị (Political); Kinh tế (Economic); Xã hội (Social); Công nghệ (Technological).

Vào những năm 1980 trở về sau, mô hình PEST tiếp tục được các nhà nghiên cứu điều chỉnh thành các biến thể khác nhau dựa theo mô hình gốc ban đầu, trong đó mô hình biến thể PESTEL và STEEPLE được biết đến và sử dụng rộng rãi nhất. Cụ thể: Mô hình PESTEL được bổ sung thêm 2 yếu tố so với mô hình PEST là: Môi trường (Enviromental) và Pháp lý (Legal). Mô hình STEEPLE được bổ sung thêm yếu tố Đạo đức (Ethical) so với mô hình PESTLE.

Khi nhận định về mô hình PEST và các biến thể, Rastogi và Trivedi (2016) [10] cho rằng không có thứ tự ưu tiên hay mức độ quan trọng giữa các yếu tố trong mô hình, và đây chỉ là một công cụ nghiên cứu, có thể ứng dụng bất kỳ mô hình nào mà người ta cảm thấy có yếu tố phù hợp. Cho đến nay những mô hình này đã trở thành tiêu chuẩn nghiên cứu trong nhiều lĩnh vực khác nhau và được sử dụng phổ biến trong các nghiên cứu học thuật.

2.5 Các nghiên cứu liên quan

Các công trình nghiên cứu trong những năm gần đây về logistics đã phần nào tập trung đề cập đến khía cạnh cải tiến công nghệ, nhằm đáp ứng xu hướng phát triển bền vững và hiện đại hóa. Sau đây là một số nghiên cứu tiêu biểu:

Nghiên cứu của Nguyễn Xuân Quyết và Trần Thị Ngọc Lan (2019) [11] xác định e-logistics tại khu vực Thành phố Hồ Chí Minh chịu ảnh hưởng của bảy nhóm yếu tố chính, bao gồm: (1) nhận thức của khách hàng; (2) công nghệ và bảo mật; (3) hạ tầng pháp lý; (4) sở hữu trí tuệ và bảo vệ người tiêu dùng; (5) hệ thống thanh toán điện tử; (6) nguồn nhân lực; (7) tổ chức và quản trị.

Kết quả nghiên cứu của Vương Thị Bích Ngà (2022) [12] cho biết có năm yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển của ngành logistics Việt Nam đó là: (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; (5) Thương mại hàng hóa.

Nghiên cứu của nhóm tác giả Nguyễn Thanh Phương, Phan Thị Minh, Trần Công Thắng (2023) [13] đã chỉ ra năm yếu tố của e-logistics ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp trên sàn thương mại điện tử bao gồm: (1) Công nghệ và bảo mật; (2) Hệ thống thanh toán điện tử; (3) Giao hàng chặng cuối; (4) Hệ thống pháp lý; (5) Tổ chức, quản trị và xử lý rủi ro.

Nghiên cứu của Weihua Liu và Cộng sự (2020) [14] đã xem xét các tác động của Covid-19 đối với ngành logistics tại Trung Quốc trong thời kỳ hậu dịch bệnh. Qua đó chỉ ra năm xu hướng phát triển của ngành logistics trong giai đoạn này được thúc đẩy bởi ba yếu tố: (1) Nhu cầu - Đẩy; (2) Công nghệ - Kéo; (3) Chính sách hỗ trợ.

Nghiên cứu của Xuelian Qin và Cộng sự (2021) [15] phân tích chiến lược logistics tối ưu giữa bên nhà cung cấp và các nền tảng trực tuyến, dựa trên các yếu tố: (1) Chi phí dịch vụ logistics; (2) Giá bán lẻ; (3) Lợi nhuận giữa các bên; (4) Lợi ích của người tiêu dùng; (5) Phúc lợi xã hội.

Nghiên cứu của Andrea Rey và Cộng sự (2021) [16] chỉ ra các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định áp dụng IoT (Internet of Things) trong lĩnh vực vận chuyển và logistics. Kết quả cho thấy mức độ áp dụng IoT trong lĩnh vực vận chuyển và logistics phụ thuộc vào ba yếu tố: (1) Quy mô công ty; (2) Khả năng tiếp nhận; (3) Nhận thức của công ty về lợi ích nhận được.

2.6 Mô hình nghiên cứu đề xuất

Căn cứ vào cơ sở lý thuyết và các nghiên cứu có liên quan, tác giả nhận thấy mô hình tham chiếu được áp dụng ở mỗi nghiên cứu là khác nhau, do có sự chênh lệch về tình hình phát triển của từng khu vực, khác biệt về thời gian thực hiện nghiên cứu và góc độ của vấn đề mà nghiên cứu đề cập tới. Điều này có thể củng cố thêm cho nhận định: sự phát triển của bất kỳ lĩnh vực, ngành nghề, hoặc quốc gia nào cũng đều bị chi phối, tác động bởi thực trạng tình hình và môi trường xung quanh, đồng quan điểm với Pieterse (2010) [7].

Do đó, tác giả cho rằng mô hình nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển dịch vụ e-logistics trên địa bàn tỉnh Đồng Nai nên được xây dựng dựa trên mô hình nghiên cứu có sự tương đồng về bối cảnh và quan điểm nghiên cứu. Sau khi tham khảo nhiều nghiên cứu khác nhau, tác giả quyết định đề xuất mô hình cùng với các giả thuyết dựa trên nghiên cứu của Vương Thị Bích Ngà (2022) [12]. Vì xét thấy nghiên cứu này không chỉ phản ánh thực trạng bao quát của toàn ngành logistics tại Việt Nam thông qua phân tích các yếu tố - với năm yếu tố trong mô hình tác động 65% tới sự phát triển của ngành logistics Việt Nam [12], mà còn có thể mở rộng áp dụng vào bối cảnh phát triển của e-logistics tại Tỉnh Đồng Nai, đồng thời các yếu tố được nêu trong mô hình này có sự tương đồng với mô hình biến thể STEEPLE của mô hình PEST, và các tiêu chí đánh giá năng lực logistics uy tín đã phân tích ở phần trước.

Tóm lại, tác giả nhận thấy các yếu tố trích từ mô hình nghiên cứu của Vương Thị Bích Ngà (2022) [12] có đủ cơ sở để đánh giá tiềm năng phát triển e-logistics tại Đồng Nai. Biến phụ thuộc trong mô hình nghiên cứu mà tác giả đề xuất là Sự phát triển của e-logistics (SPT), gồm các biến độc lập:

- Hệ thống pháp lý: là yếu tố đóng vai trò nền tảng trong việc xây dựng một môi trường kinh doanh ổn định và minh bạch. Đối với lĩnh vực chủ yếu hoạt động dựa trên nền tảng công nghệ thông tin và tự động hóa như e-logistics, những quy định rõ ràng và phù hợp không chỉ giúp giảm thiểu rủi ro pháp lý mà còn thúc đẩy sự tuân thủ và tạo niềm tin cho doanh nghiệp, đặc biệt trong bối cảnh hiện nay, khi pháp luật về thương mại điện tử và ứng dụng logistics theo hướng công nghệ số còn khá mới, các doanh nghiệp logistics cần một khung pháp lý rõ ràng hơn để vận hành và đầu tư cho việc chuyển đổi từ logistics truyền thống sang e-logistics, do đó hệ thống pháp lý là yếu tố quan trọng chi phối sự phát triển của e-logistics tại Đồng Nai. Vương Thị Bích Ngà (2022) [12] cũng cho rằng logistics sẽ phát triển nếu có sự cải tiến trong các chính sách pháp lý. Chính vì thế, tác giả đề xuất:

Giả thuyết H1: Hệ thống pháp lý (HTPL) có ảnh hưởng thuận chiều đến sự phát triển của e-logistics.

- Kết cấu hạ tầng: được hiểu là các cơ sở vật chất như hệ thống giao thông vận tải, hạ tầng kho bãi và hạ tầng công nghệ số, những nền tảng này đảm bảo cho hoạt động e-logistics diễn ra thông suốt, quyết định khả năng xử lý dữ liệu, tạo thuận lợi trong việc lưu chuyển hàng hóa và giảm thiểu các chi phí phát sinh. Việc đầu tư vào kết cấu hạ tầng giúp cho quá trình vận hành e-logistics tại Đồng Nai được thuận lợi hơn, vì các cơ sở hạ tầng có sự tương đồng và có thể liên kết hiệu quả với nhau tạo thành một mạng lưới e-logistics hoàn chỉnh. Theo Vương Thị Bích Ngà (2022) [12], logistics có xu hướng phát triển khi kết cấu hạ tầng được nâng cao. Do đó, tác giả đề xuất:

Giả thuyết H2: Kết cấu hạ tầng (KCHT) có ảnh hưởng thuận chiều đến sự phát triển của e-logistics.

- Nguồn nhân lực logistics: khai thác nguồn nhân lực chất lượng cao có nền tảng tốt về tri thức và kinh nghiệm sẽ tạo nên giá trị cho sự phát triển của ngành logistics (Vương Thị Bích Ngà, 2022) [12]. Theo đó có thể nói nguồn nhân lực tốt là yếu tố cốt lõi đảm bảo về chất lượng vận hành và dịch vụ e-logistics tại Đồng Nai, ngoài ra đặc thù của e-logistics là có sự tham gia của công nghệ trong xuyên suốt quá trình hoạt động, nên nguồn nhân lực cần phải có hiểu biết nhất định về phân tích dữ liệu và tiếp thu các kỹ năng công nghệ thông tin hiện đại để có thể vận hành hiệu quả quá trình hoạt động của e-logistics. Vì thế tác giả đề xuất:

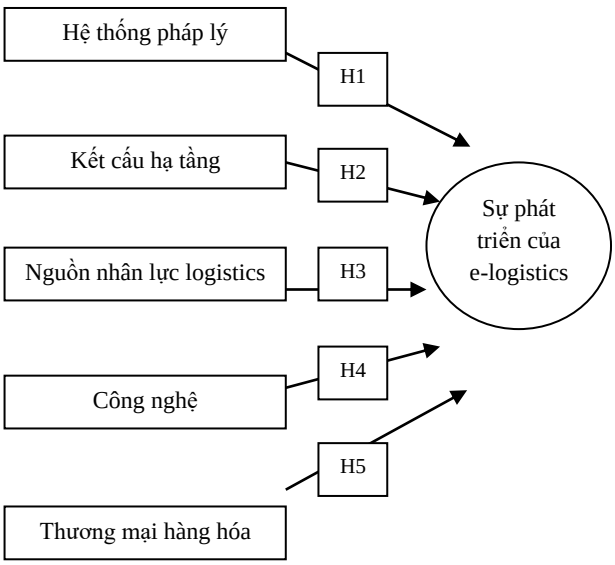
Giả thuyết H3: Nguồn nhân lực logistics (NLDN) có ảnh hưởng thuận chiều đến sự phát triển của e-logistics.

- Công nghệ: công nghệ là một trong những yếu tố được kể đến khi đánh giá sự phát triển ở mô hình STEEPLE, đồng thời e-logistics cũng ra đời trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp 4.0, điều này cho thấy tầm quan trọng của việc cải tiến và ứng dụng công nghệ thông tin hiện đại như Industry 4.0, Blockchain, AI đối với phát triển e-logistics. Vì nền tảng công nghệ thông tin đóng vai trò chủ đạo trong việc xử lý dữ liệu và tự động quá quy trình e-logistics, do đó ứng dụng công nghệ là điều kiện tiên quyết để phát triển e-logistics tại Đồng Nai. Trong nghiên cứu của Vương Thị Bích Ngà (2022) [12] cũng đã đề cập, logistics hay cụ thể hơn là e-logistics có thể phát triển khi công nghệ được cải thiện. Theo đó tác giả đề xuất:

Giả thuyết H4: Công nghệ (CNTT) có ảnh hưởng thuận chiều đến sự phát triển của e-logistics.

- Thương mại hàng hóa: theo Vương Thị Bích Ngà (2022) [12], thương mại hàng hóa chủ yếu bao gồm xuất nhập khẩu và thương mại điện tử, khi thương mại hàng hóa phát triển có thể kéo theo logistics phát triển. Thực tế cho thấy hoạt động thương mại chính là động lực thúc đẩy nhu cầu logistics, vì thương mại tạo ra nhu cầu lưu kho, vận chuyển, và quản lý chuỗi cung ứng để đưa hàng hóa từ nơi sản xuất tới tay người tiêu dùng. Tương tự với tỉnh Đồng Nai, được biết đến là một trong những tỉnh công nghiệp lớn nhất cả nước, do đó các hoạt động thương mại quốc tế như xuất nhập khẩu diễn ra rất thường xuyên, đòi hỏi quy trình giao nhận hàng hóa phải được cải thiện và nâng cấp theo hướng e-logistics, tận dụng nền tảng công nghệ hiện đại để gia tăng sự cạnh tranh trong thương mại và điều phối nguồn hàng được hiệu quả hơn. Qua đó tác giả đề xuất:

Giả thuyết H5: Thương mại hàng hóa (TMHH) có ảnh hưởng thuận chiều đến sự phát triển của e-logistics.



Hình 1: *Mô hình nghiên cứu đề xuất*

3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU VÀ THIẾT KẾ THANG ĐO

3.1 Phương pháp nghiên cứu

Sử dụng hai phương pháp là nghiên cứu định tính và nghiên cứu định lượng.

Đối với nghiên cứu định tính, tác giả xây dựng cơ sở lý thuyết để lý giải các vấn đề trong nghiên cứu, làm cơ sở đề xuất mô hình nghiên cứu và thiết kế thang đo. Sau đó thông qua thảo luận với 07 chuyên gia, là những người có kinh nghiệm giảng dạy và làm việc trong lĩnh vực logistics để tham khảo góc nhìn của các chuyên gia về đề tài nghiên cứu, đồng thời tổng hợp ý kiến đóng góp từ các chuyên gia để hiệu chỉnh mô hình nghiên cứu và thang đo

cho phù hợp. Kết quả của buổi thảo luận cho thấy 100% chuyên gia đồng ý với các yếu tố trong mô hình mà tác giả đề xuất. Ngoài ra tác giả ghi nhận góp ý chỉnh sửa yếu tố "Chính sách pháp luật và thủ tục hành chính" thành yếu tố "Hệ thống pháp lý"; yếu tố "Nguồn nhân lực và doanh nghiệp logistics" thành yếu tố "Nguồn nhân lực logistics", để bao quát hơn hàm ý của các yếu tố, các góp ý này được 100% chuyên gia đồng ý. Tóm lại, mục đích của nghiên cứu định tính là xây dựng mô hình nghiên cứu, hiệu chỉnh thang đo gốc và thiết kế bảng câu hỏi khảo sát chính thức phục vụ cho nghiên cứu định lượng.

Nghiên cứu định lượng được thực hiện thông qua thu thập điều tra khảo sát bằng bảng câu hỏi có sử dụng thang đo, với thang đo được áp dụng là Likert năm điểm: (1) Rất không tốt; (2) Không tốt; (3) Bình thường; (4) Tốt; (5) Rất tốt. Đối với kích thước mẫu của nghiên cứu cần phải đáp ứng hai yêu cầu sau:

- Kích thước mẫu tối thiểu để phân tích nhân tố khám phá (EFA) là 50 hoặc tốt hơn là 100, tức là kích thước mẫu tối thiểu phải gấp năm lần tổng số biến quan sát [17]. Ở nghiên cứu này tác giả đưa ra 22 biến quan sát, cho nên tối thiểu cần đạt: 22*5= 110 mẫu quan sát.

- Kích thước mẫu để phân tích hồi quy tốt nhất được tính theo công thức N > = 50+(8*m), trong đó N là cỡ mẫu tối thiểu và m là số biến độc lập [17]. Ở nghiên cứu này tác giả đưa ra 5 biến độc lập và 1 biến phụ thuộc, suy ra cỡ mẫu tối thiểu cần đạt là 50 + (8*5) = 90 mẫu.

Theo đó, để đảm bảo độ tin cậy trong phân tích các yếu tố, tác giả đề xuất số lượng khảo sát tối thiểu cần thu thập là 200 mẫu quan sát. Thực tế khảo sát thu được 232 mẫu quan sát, sau khi loại 14 mẫu không hợp lệ, còn lại 218 mẫu quan sát đưa vào phân tích chính thức bằng phần mềm SPSS 27.0. Quá trình phân tích dữ liệu được thực hiện như sau: (1) Mã hóa dữ liệu và thống kê mô tả mẫu khảo sát; (2) Kiểm định độ tin cậy của thang đo bằng hệ số Cronbach's Alpha; (3) Phân tích nhân tố khám phá EFA; (4) Phân tích tương quan Pearson hồi quy; (5) Kiểm định sự khác biệt giá trị trung bình.

3.2 Thiết kế thang đo

Thang đo được tham khảo từ nghiên cứu của Vương Thị Bích Ngà (2022) [12], và nghiên cứu của Nguyễn Xuân Quyết và Trần Thị Ngọc Lan (2019) [11], vì xét thấy giả thuyết nghiên cứu mà tác giả đặt ra có sự tương đồng với hai nghiên cứu trên.

Thang đo yếu tố Hệ thống pháp lý (HTPL) gồm 04 biến quan sát được mã hóa như sau: HTPL1-Thủ tục giải quyết các tranh chấp; HTPL2- Thủ tục giải quyết các vi phạm; HTPL3- Pháp luật hiện hành liên quan đến dịch vụ logistics; HTPL4-Chính sách phát triển logistics ở địa phương.

Thang đo yếu tố Kết cấu hạ tầng (KCHT) gồm 04 biến quan sát được mã hóa như sau: KCHT1-Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải; KCHT2-Kết cấu hạ tầng thông tin truyền thông; KCHT3-Kết cấu hạ tầng kho bãi; KCHT4-Mức độ kết nối của hạ tầng giao thông với thương mại trong logistics.

Thang đo yếu tố Nguồn nhân lực logistics (NLDN) gồm 04 biến quan sát được mã hóa như sau: NLDN1-Số lượng nguồn nhân lực; NLDN2-Trình độ nguồn nhân lực; NLDN3-Đào tạo nguồn nhân lực; NLDN4-Tính chuyên nghiệp của nhân lực.

Thang đo yếu tố Công nghệ (CNTT) gồm 04 biến quan sát được mã hóa như sau: CNTT1-Áp dụng công nghệ thông tin trong quản trị tại các doanh nghiệp logistics; CNTT2-Áp dụng công nghệ thông tin trong hệ thống vận hành logistics tại các doanh nghiệp logistics; CNTT3-Khả năng kết nối đa phương thức của e-logistics; CNTT4-Khả năng bảo mật thông tin trực tuyến.

Thang đo yếu tố Thương mại hàng hóa (TMHH) gồm 03 biến quan sát được mã hóa như sau: TMHH1-Tác động của xuất khẩu hàng hóa tại địa phương; TMHH2-Tác động của nhập khẩu hàng hóa tại địa phương; TMHH3-Tác động của thương mại điện tử

Thang đo yếu tố Sự phát triển e-logistics (SPT) gồm 03 biến quan sát được mã hóa như sau: SPT1-Tác động của e-logistics phát triển xã hội; SPT2-Tác động của e-logistics đến phát triển kinh tế; SPT3-Tác động của e-logistics đến phát triển môi trường.

4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

4.1 Thống kê mô tả mẫu nghiên cứu

Bảng 1. *Kết quả thống kê mô tả mẫu nghiên cứu*

N=218		Tần số	Phần trăm
Giới tính	Nam	111	50.9
	Nữ	107	49.1
Cấp bậc	Nhân viên	159	72.9
	Quản lý	59	27.1
Thâm niên	Dưới 1 năm	37	17.0
	1 năm – 3 năm	89	40.8
	3 năm – 5 năm	67	30.7
	Trên 5 năm	25	11.5

(Nguồn: Phân tích SPSS 27.0 của tác giả)

Kết quả thống kê mô tả mẫu ở bảng 1 cho thấy, trong 218 đối tượng khảo sát là nhân sự làm việc tại các công ty logistics trên địa bàn tỉnh Đồng Nai, có 111 nam chiếm 50.9% và 107 nữ chiếm 49.1%. Cấp bậc nhân viên tham gia khảo sát là 159 chiếm 72.9% và quản lý là 59 chiếm 27.1%. Đối với thâm niên làm việc trong ngành logistics, thâm niên từ 1 năm – 3 năm chiếm tỷ lệ cao nhất là 40.8% với số lượng 89, tiếp đến là từ 3 năm – 5 năm với số lượng 67 tương đương 30.7%, dưới 1 năm với số lượng 37 chiếm 17% và cuối cùng là thâm niên trên 5 năm với số lượng 25 tương đương 11.5%.

4.2 Kiểm định độ tin cậy của thang đo (Cronbach's Alpha)

Bảng 2. *Cronbach's Alpha của các biến quan sát*

	Độ tin cậy Cronbach's Alpha
Hệ thống pháp lý (HTPL)	0.840
Kết cấu hạ tầng (KCHT)	0.896
Nguồn nhân lực logistics (NLDN)	0.935
Công nghệ (CNTT)	0.930
Thương mại hàng hóa (TMHH)	0.710
Sự phát triển e-logistics (SPT)	0.865

(Nguồn: Phân tích SPSS 27.0 của tác giả)

Kết quả kiểm định bằng Cronbach's Alpha của các biến đều lớn hơn 0.6, đồng thời có hệ số tương quan biến tổng lớn hơn 0.3. Điều này cho thấy các biến trong cùng một nhóm có tính nhất quán, thang đo đạt yêu cầu về độ tin cậy [18].

4.3 Phân tích nhân tố khám khá EFA

Bảng 3. *Kết quả EFA cho biến độc lập*

	Yếu tố				
	1	**2**	**3**	**4**	**5**
NLDN4	0.916				
NLDN2	0.915				
NLDN3	0.890				
NLDN1	0.888				
CNTT4		0.932			
CNTT3		0.915			
CNTT1		0.892			
CNTT2		0.859			
KCHT4			0.894		
KCHT3			0.853		
KCHT1			0.843		
KCHT2			0.832		
HTPL1				0.841	
HTPL3				0.798	
HTPL4				0.784	
HTPL2				0.780	
TMHH3					0.827
TMHH2					0.771
TMHH1					0.752
KMO: 0.799; Mức ý nghĩa Sig 0.000 <0.05					
Eigenvalue là 1.604 >1					
Phương sai trích (%) 76.043					

(Nguồn: Phân tích SPSS 27.0 của tác giả)

Thang đo đạt kiểm định về độ tin cậy và giữ lại toàn bộ các biến quan sát để tiến hành phân tích nhân tố khám phá EFA.

Kết quả phân tích EFA cho biến độc lập được trình bày ở bảng 3 thể hiện có 5 nhóm yếu tố chính được rút trích từ 19 biến quan sát, điều này phù hợp với các giả thuyết nghiên cứu đề xuất ban đầu. Hệ số KMO 0.799 là đạt yêu cầu vì lớn hơn 0.5 nên phân tích nhân tố là phù hợp [18], và ý nghĩa sig nhỏ hơn 0.05 cho thấy các biến quan sát có tương quan với nhau trong tổng thể. Hệ số Eigenvalues 1.604 tức là lớn hơn 1 nên các yếu tố trong mô hình nghiên cứu được giữ lại, đồng thời tổng phương sai trích là 76.043%, đạt yêu cầu vì lớn hơn 50%, chứng tỏ 76.043% sự biến thiên của các biến quan sát được giải thích bởi 5 yếu tố [17].

Bảng 4. *Kết quả EFA cho biến phụ thuộc*

	Yếu tố
	1
SPT2	0.894
SPT3	0.892
SPT1	0.882
KMO: 0.739; Mức ý nghĩa Sig 0.000 <0.05	
Eigenvalue là 2.374 >1	
Phương sai trích (%) 79.119	

(Nguồn: Phân tích SPSS 27.0 của tác giả)

Từ bảng 4 thể hiện kết quả EFA cho biến phụ thuộc có thể thấy, ba biến quan sát của thang đo sự phát triển e-logistics được nhóm lại thành một yếu tố, hệ số KMO là 0.739, mức ý nghĩa sig bằng 0.000, Eigenvalue là 2.374 và phương sai trích đạt 79.119%. Như vậy, các tiêu chí phân tích yếu tố đều đạt yêu cầu, đồng thời yếu tố sự phát triển của e-logistics phản ánh 79.119% sự biến thiên của ba biến quan sát được đưa vào.

4.4 Phân tích tương quan Pearson

Bảng 5. *Hệ số tương quan Pearson cho các biến đại diện*

		HTPL	KCHT	NLDN	CNTT	TMHH
	r	0.520	0.549	0.403	0.373	0.384
SPT	Sig.	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	N	218	218	218	218	218

(Nguồn: Phân tích SPSS 27.0 của tác giả)

Kết quả phân tích tương quan ở bảng 5 cho thấy ý nghĩa sig giữa từng biến độc lập với biến phụ thuộc đều bằng 0.000 tức là nhỏ hơn 0.05. Do đó, trong phân tích tương quan không loại bỏ yếu tố nào và tất cả các biến độc lập đều có quan hệ tương quan tuyến tính với biến phụ thuộc [18].

4.5 Phân tích hồi quy

Bảng 6. *Phân tích các hệ số hồi quy*

Hệ số tương quan R	Hệ số xác định R^2	Hệ số xác định R^2 hiệu chỉnh	Sai số chuẩn của ước lượng
0.781[a]	0.609	0.600	0.35631
Hệ số Durbin-Watson = 1.858			
F= 66.122; Sig = 0.000			

(Nguồn: Phân tích SPSS 27.0 của tác giả)

Kết quả phân tích các hệ số hồi quy ở bảng 6 cho thấy R bình phương hiệu chỉnh là 0.600, chứng tỏ các biến độc lập có thể giải thích được 60% sự thay đổi của biến phụ thuộc. Hệ số Durbin-Watson là 1.858, do đó kết quả sẽ không xảy ra hiện tượng tự tương quan vì giá trị này nằm trong khoảng 1.5 đến 2.5 [18]. Ngoài ra, với trị số F là 66.122 và mức ý nghĩa sig 0.000, nên mô hình hồi quy có ý nghĩa.

Bảng 7. *Kết quả hồi quy*

Mô hình	Hệ số hồi quy chưa chuẩn hóa		Hệ số hồi quy chuẩn hóa	t	Mức ý nghĩa Sig.	Thống kê đa cộng tuyến	
	B	Sai số chuẩn	Beta			Độ chấp nhận của biến	VIF
Hằng số	-0.420	0.234		-1.791	0.075		
HTPL	0.293	0.048	0.284	6.048	0.000	0.838	1.193
KCHT	0.251	0.033	0.350	7.626	0.000	0.875	1.143
NLDN	0.166	0.029	0.261	5.716	0.000	0.883	1.132
CNTT	0.172	0.032	0.241	5.371	0.000	0.912	1.097
TMHH	0.198	0.046	0.194	4.326	0.000	0.917	1.091

(Nguồn: Phân tích SPSS 27.0 của tác giả)

Kết quả hồi quy ở bảng 7 cho thấy cả năm biến độc lập (HTPL, KCHT, NLDN, CNTT, TMHH) đều có mức ý nghĩa sig nhỏ hơn 0.05, chứng tỏ các biến độc lập đều có ý nghĩa thống kê và có tác động đến biến phụ thuộc, đồng thời hệ số phóng đại phương sai VIF đều nhỏ hơn 2, nên các biến độc lập không có hiện tượng đa cộng tuyến [18].

Bên cạnh đó, hệ số hồi quy chuẩn hóa Beta được dùng để đo lường mức độ tác động của các biến độc lập đến biến phụ thuộc, cụ thể biến độc lập nào có Beta càng lớn tức là biến đó có tác động càng mạnh đến biến phụ thuộc [17]. Từ kết quả bảng 7 có thể sắp xếp mức độ tác động của các biến độc lập đến biến phụ thuộc theo thứ tự từ tác động mạnh nhất đến tác động yếu nhất như sau:

(1) Kết cấu hạ tầng – KCHT (β=0.350)

(2) Hệ thống pháp lý – HTPL (β=0.284)

(3) Nguồn nhân lực logistics – NLDN (β=0.261)

(4) Công nghệ - CNTT (β=0.241)

(5) Thương mại hàng hóa – TMHH (β=0.194)

Hệ số hồi quy chuẩn hóa Beta của các biến độc lập đều mang dấu dương, chứng tỏ các biến độc lập có ảnh hưởng thuận chiều đến sự phát triển của e-logistics (tại Đồng Nai) [17], điều này đúng với giả thuyết nghiên cứu mà tác giả đề xuất.

Ngoài ra, khi kiểm định sự khác biệt giá trị trung bình (T-Test và One-Way ANOVA), kết quả nhận được cho thấy, các biến nhân khẩu học bao gồm: giới tính, cấp bậc và thâm niên làm việc trong lĩnh vực logistics, đều không có khác biệt khi đánh giá về các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển của e-logistics tại Đồng Nai.

5. KẾT LUẬN VÀ ĐỀ XUẤT

5.1 Kết luận

Nghiên cứu xác định năm yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển của e-logistics trên địa bàn tỉnh Đồng Nai bao gồm: Hệ thống pháp lý, kết cấu hạ tầng, nguồn nhân lực logistics, công nghệ và thương mại hàng hóa. Thông qua phân tích hồi quy cho biết hệ số Beta của các yếu tố trên đều mang dấu dương, chứng tỏ cả năm yếu tố có ảnh hưởng thuận chiều đến sự phát triển của e-logistics. Nghiên cứu cũng khẳng định sự phù hợp của mô hình theo Vương Thị Bích Ngà (2022) [12], trong việc đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển e-logistics tại Đồng Nai vì đã đạt được kết quả khả quan. Tuy nhiên, so sánh với nghiên cứu của Vương Thị Bích Ngà (2022) [12] và các nghiên cứu khác đã tham khảo trước đó, nghiên cứu này bổ sung tính mới khi phân tích cụ thể hơn về e-logistics tại Đồng Nai, cho thấy yếu tố có ảnh hưởng mạnh nhất đến sự phát triển của e-logistics tại Đồng Nai là yếu tố Kết cấu hạ tầng thay vì các yếu tố được nhắc đến ở nghiên cứu khác, điều này có thể lý giải do có sự khác biệt về nền tảng đặc thù giữa các phạm vi và khu vực nghiên cứu, giúp đóng góp ý kiến một cách chính xác hơn cho tiềm năng phát triển e-logistics tại tỉnh Đồng Nai.

5.2 Đề xuất

Đối với yếu tố Kết cấu hạ tầng, đề xuất tiếp tục đầu tư và đẩy nhanh tiến độ xây dựng trung tâm logistics và các dự án trọng điểm như sân bay Long Thành, đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu…, quy hoạch các tuyến đường giao thông vận tải ưu tiên cho vận chuyển hàng hóa để chủ động hơn trong hoạt động logistics. Các doanh nghiệp logistics nên nghiên cứu thêm để nhanh chóng ứng dụng tự động hóa trong quản lý kho và hệ thống vận hành. Ngoài ra cần xây dựng các trạm trung chuyển tại các vị trí chiến lược, nhằm liên kết tuyến đường vận chuyển với các khu công nghiệp trọng điểm trong tỉnh, chú trọng đầu tư vào hạ tầng số như nâng cấp hệ thống viễn thông, mạng lưới truyền tải dữ liệu và kết nối công nghệ thông tin giữa các doanh nghiệp và các bên liên quan trong hoạt động e-logistics.

Đối với yếu tố Hệ thống pháp lý, đề xuất bổ sung thêm các văn bản hướng dẫn về quy trình và thủ tục liên quan đến việc kinh doanh dịch vụ e-logistics, tổ chức các hội nghị, hội thảo với chủ đề e-logistics để các doanh nghiệp logistics cập nhật những thông tin chính sách mới góp phần hỗ trợ cho quá trình chuyển đổi e-logistics. Đồng thời giản lược hóa các thủ tục hành chính và tăng tính minh bạch bằng cách áp dụng quản lý các thủ tục logistics bằng hệ thống điện tử giữa các bên liên quan.

Đối với yếu tố Nguồn nhân lực logistics, đề xuất hợp tác với các trường đại học và trung tâm đào tạo nghiệp vụ trên địa bàn tỉnh, để triển khai các dự án thu hút nguồn nhân lực tương lai cho ngành logistics. Khởi xướng các chương trình tuyên truyền, nâng cao nhận thức cũng như nghiệp vụ về ứng dụng công nghệ và phân tích dữ liệu số, nghiên cứu công nghệ AI và đưa tự động hóa vào hoạt động e-logistics địa phương. Trong nội bộ các doanh nghiệp, có thể xây dựng khóa đào tạo đặc biệt nhằm nâng cao trình độ vận hành e-logistics, có yếu tố tích hợp các mô hình công nghệ thông tin tương ứng với đặc điểm và nguồn lực của doanh nghiệp, đồng thời đề ra chính sách khuyến khích các nhân sự tham gia học hỏi trau dồi kỹ năng ứng dụng công nghệ số và đóng góp ý kiến sáng tạo xây dựng quy trình vận hành. Bên cạnh đó cần có các phương án quản trị rủi ro trong quá trình chuyển đổi

Đối với yếu tố Công nghệ, đề xuất triển khai khuyến khích việc áp dụng các phần mềm quản lý, bằng cách tổ chức các buổi tọa đàm doanh nghiệp về chủ đề công nghệ thông tin ứng dụng trong kinh doanh và logistics, để các doanh nghiệp logistics có thể lên phương án lựa chọn được nền tảng quản lý điện tử phù hợp với nhu cầu và quy mô của mình, góp phần hiệu quả hoạt động, giảm thiểu các sai sót trong quá trình vận hành và tối ưu chi phí đầu tư. Đồng thời lên kế hoạch nghiên cứu ứng dụng các mô hình công nghệ theo hướng Industry 4.0, Blockchain, AI…vào hoạt động quản trị e-logistics.

Đối với yếu tố Thương mại hàng hóa, đề xuất nghiên cứu mở rộng các kênh thương mại điện tử B2B để tăng thêm cơ hội kết nối giao thương với các đối tác trong và ngoài khu vực, giúp các doanh nghiệp logistics khai thác được nguồn hàng hóa dồi dào, đảm bảo về nhu cầu logistics. Đồng thời phát triển thêm các dịch vụ giao nhận hàng hóa quốc tế đa dạng hơn để tận dụng các hiệp định thương mại tự do (FTA) và những lợi thế to lớn trong tương lai khi cảng hàng không quốc tế Long Thành chính thức đi vào hoạt động.

6. TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] H. Anh, "Tháo gỡ 'điểm nghẽn' cho ngành logistics," *Nhân Dân*, **2023**. [Trực tuyến]. Địa chỉ:

https://nhandan.vn/thao-go-diem-nghen-cho-nganh-logistics-post758551.html. [Truy cập vào: 01/10/2024]

[2] B. Châu, "Đồng Nai phấn đấu trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa trong khu vực," *Đảng Cộng Sản Việt Nam*, **2023**. [Trực tuyến]. Địa chỉ:

https://dangcongsan.vn/kinh-te/dong-nai-phan-dau-tro-thanh-trung-tam-trung-chuyen-hang-hoa-trong-khu-vuc-671674.html. [Truy cập vào: 01/10/2024].

[3] D. L. Bayles, "E-Logistics & e-fulfillment: beyond the 'buy' button," in *UNCTAD Workshop*, **2002**, pp. 1-12.

[4] A. Gunasekaran, E. W. Ngai, and T. E. Cheng, "Developing an e-logistics system: a case study," *International Journal of Logistics*, Vol. 10, No. 4, pp. 333-349, **2007**.

DOI: https://doi.org/10.1080/13675560701195307

[5] Đ. T. Tuấn, "Các lý thuyết về phát triển," *Tạp chí xã hội học*, Số 1, **1992**.

[6] V. V. Đức, "Mô hình tăng trưởng kinh tế của Solow và khả năng áp dụng vào đánh giá tăng trưởng kinh tế ở Việt Nam," *Học viện chính trị quốc gia Hồ Chí Minh*, 2004-2005.

[7] J. N. Pieterse, *Development Theory*, Sage, **2010**.

[8] Bộ Công Thương, "Tài liệu hướng dẫn về Chỉ số hiệu quả Logistics (LPI)," Tháng 6/2019. [Trực tuyến]. Địa chỉ:

https://logistics.gov.vn/upload/tai%20lieu%20huong%20dan%20ve%20lpi.pdf. [Truy cập 1/10/2024].

[9] N. T. Bình, "Nghiên cứu bộ chỉ số đánh giá năng lực hệ thống logistics trên thế giới và hàm ý cho Việt Nam," *Những vấn đề kinh tế và chính trị thế giới*, Tập 6, Số 314, tr. 14-24, **2022**.

[10] N. Rastogi and M. K. Trivedi, "PESTLE technique–a tool to identify external risks in construction projects," *International Research Journal of Engineering and Technology (IRJET)*, Vol. 3, No. 1, pp. 384-388, **2016**.

[11] N. X. Quyết và T. T. Ngọc Lan, "Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến dịch vụ hậu cần điện tử (E-Logistics) tại TP. Hồ Chí Minh," *Tạp chí Khoa học Công nghệ và Thực phẩm*, Tập 19, Số 2, tr. 147-159, **2019**.

[12] V. T. B. Ngà, "*Các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển của ngành logistics Việt Nam*," Luận án tiến sĩ Kinh tế quốc tế, Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, **2022**.

[13] N. T. Phương, P. T. Minh, và T. C. Thắng, "Ảnh hưởng của dịch vụ e-logistics đến hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp và nhà bán trên sàn thương mại điện tử: Nghiên cứu tại Việt Nam," *Tạp chí Kinh tế và Kinh doanh*, Số 8, tr. 28-38, **2023**.

[14] W. Liu, Y. Liang, X. Bao, J. Qin, and M. K. Lim, "China's logistics development trends in the post COVID-19 era," *International Journal of Logistics Research and Applications*, Vol. 25, No. 6, pp. 965-976, **2022**.

DOI: https://doi.org/10.1080/13675567.2020.1837760

[15] X. Qin, Z. Liu, and L. Tian, "The optimal combination between selling mode and logistics service strategy in an e-commerce market," *European Journal of Operational Research*, Vol. 289, No. 2, pp. 639-651, **2021**.

DOI: https://doi.org/10.1016/j.ejor.2020.07.029

[16] A. Rey, E. Panetti, R. Maglio, and M. Ferretti, "Determinants in adopting the Internet of Things in the transport and logistics industry," *Journal of Business Research*, Vol. 131, pp. 584-590, **2021**.

DOI: https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2020.12.049

[17] N. Đ. Thọ, "Giáo trình phương pháp nghiên cứu khoa học trong kinh doanh". TP.HCM: Nhà xuất bản Tài chính, **2014**.

[18] H. Trọng và C. N. M. Ngọc, "Phân tích dữ liệu nghiên cứu với SPSS (Tập 1)". TP.HCM: Nhà xuất bản Hồng Đức, **2008**.