

## Đề xuất mô hình nghiên cứu: Các nhân tố tác động tới chi phí logistics của doanh nghiệp xuất khẩu hàng dệt may tại Việt Nam

### Propose a research model: Factors affecting the logistics costs of textile and garment export enterprises in Vietnam

Nguyễn Tiến Dũng<sup>1\*</sup>, Đặng Đình Đào<sup>2</sup>, Phạm Thị Thanh Nhân<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Trường Đại học Quy Nhơn, Bình Định, Việt Nam

<sup>2</sup>Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội, Việt Nam

\*Tác giả liên hệ, Email: nguyentidung@qnu.edu.vn

#### THÔNG TIN

DOI:10.46223/HCMCOUJS.  
econ.vi.19.9.3183.2024

Ngày nhận: 11/01/2024

Ngày nhận lại: 15/04/2024

Duyệt đăng: 26/04/2024

Mã phân loại JEL:

M12; M14

#### TÓM TẮT

Nghiên cứu sử dụng cách tiếp cận Lý thuyết - Bối cảnh - Đặc điểm - Phương pháp (Theory - Context - Characteristics - Methodology approach - TCCM) để tiến hành phân tích nội dung của 25 bài báo có liên quan trực tiếp tới việc xác định các nhân tố tác động tới chi phí logistics được tìm thấy trên Google scholar và các tạp chí hàng đầu liên quan tới lĩnh vực Logistics & Quản trị chuỗi cung ứng, Quản trị sản xuất trong khoảng thời gian từ năm 2002 đến năm 2021. Từ kết quả phân tích TCCM, Lý thuyết Quản trị dựa trên nguồn lực và bối cảnh đặc thù của ngành dệt may Việt Nam, nhóm tác giả tiến hành đề xuất mô hình nghiên cứu về các nhân tố tác động tới chi phí logistics của Doanh Nghiệp Xuất Khẩu (DNXK) hàng dệt may tại Việt Nam. Kết quả phân tích TCCM và quy trình nghiên cứu không chỉ là nền tảng để đề xuất mô hình nghiên cứu cho các nhân tố tác động tới chi phí logistics của các DNXK hàng dệt may tại Việt Nam mà còn là gợi ý quan trọng cho việc áp dụng phương pháp này trong các nghiên cứu khác ở lĩnh vực kinh tế và quản trị trong tương lai.

#### ABSTRACT

This study utilizes the Theory - Context - Characteristics - Methodology approach (TCCM) to conduct a comprehensive content analysis of 25 articles directly addressing factors that impact logistics costs. These articles were sourced from Google Scholar and prominent journals in the fields of Logistics & Supply Chain Management, as well as Production Management, spanning the period from 2002 to 2021. Drawing on the TCCM analysis and taking into account the specific context of the Vietnamese textile and garment industry, the authors put forth a research model elucidating the factors affecting logistics costs for textile and garment export enterprises in Vietnam. The outcomes of the TCCM analysis, Resource-based theory, and the research process not only lay the groundwork for constructing a research model specific to the logistics costs of textile and garment export enterprises in Vietnam but also offer valuable insights for the prospective application of this methodology in future economic and management studies.

*Từ khóa:*

chi phí logistics; logistics;  
lý thuyết quản trị dựa trên  
nguồn lực; TCCM

*Keywords:*

logistics costs; logistics;  
resource-based view; TCCM

## 1. Giới thiệu

Ngành dệt may là một trong những ngành xuất khẩu chủ lực của Việt Nam trong những năm vừa qua, năm 2021 giá trị xuất khẩu đạt 32.8 tỷ đô la Mỹ chiếm 11.31% tổng giá trị xuất khẩu của cả nước (Bộ Công thương, 2022), tuy nhiên chi phí logistic lại chiếm tới 9.3% giá thành sản phẩm của ngành dệt may (Bộ Công thương, 2020). Rõ ràng, đây là con số không hề nhỏ và đã tác động lớn đến khả năng cạnh tranh của các DNXX hàng dệt may của Việt Nam, nhất là trong bối cảnh ngành này đang phải cạnh tranh khốc liệt với các nước mới nổi như Campuchia, Ấn Độ, Bangladesh. Do vậy việc nhận diện các nhân tố tác động tới chi phí logistics của các DNXX hàng dệt may là quan trọng để giúp các doanh nghiệp này tìm ra cách cắt giảm chi phí logistics từ đó hạ giá bán sản phẩm và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường quốc tế.

Cho tới nay, có rất nhiều học giả, lãnh đạo doanh nghiệp cũng như các nhà quản lý và điều hành chính sách ở tầm vĩ mô thể hiện sự quan tâm tới việc làm thế nào có thể “cắt giảm chi phí logistics”. Vấn đề này được nghiên cứu ở cả phạm vi đa quốc gia (Bowersox, Calantone, & Rodrigues, 2003; Gonzalez, Guasch, & Serebrisky, 2008), ở từng quốc gia (Blancas, Isbell, Isbell, Tan, & Tao, 2014; Havenga, 2010; Havenga & Simpson, 2014; Ojala, 1994), ở phạm vi của 01 chuỗi cung ứng (Rentizelas, Tolis, & Tatsiopoulos, 2009; Škerlić & Muha, 2016; Wu, Huo, Zhang, & Zhang, 2018), nhưng được quan tâm nhiều nhất đó chính là ở phạm vi các doanh nghiệp (Pohit, Gupta, Pratap, & Malik, 2019). Riêng ở phạm vi các doanh nghiệp, các nhà nghiên cứu tiếp cận để giải quyết vấn đề cắt giảm chi phí logistics theo 03 hướng chính: (1) Nghiên cứu việc áp dụng các mô hình đo lường, theo dõi, tính toán và kiểm soát chi phí logistics (tiêu biểu là Mô hình quản lý chi phí dựa trên hoạt động (Activity-Based Costing, ABC)) vào hệ thống kế toán của doanh nghiệp để phục vụ việc ra các quyết định quản trị (Andrejić, Bojović, Kilibarda, & Nikolić, 2018; Bokor, 2010, 2012); (2) Giải quyết các bài toán tối ưu nhằm tối thiểu hóa các loại chi phí logistics (Hacardiaux, Defryn, Tancrez, & Verdonck, 2022; Lunkeit, Flämig, & Rosenberger, 2019); (3) Xây dựng các mô hình nhằm xác định các yếu tố tác động tới chi phí logistics của các doanh nghiệp (Engblom, Solakivi, Töyli, & Ojala, 2012; Juntunen & Juntunen, 2010; Karia & Wong, 2013; Karia, 2018; Onstein, Tavasszy, & van Damme, 2019; Subiyanto, 2021). Ở hướng nghiên cứu thứ 3, các yếu tố trong mô hình nghiên cứu chủ yếu được xác định dựa vào kinh nghiệm thực tiễn của các nhà quản lý hoạt động logistics trong doanh nghiệp (Engblom & ctg., 2012; Subiyanto, 2021).

Một số tác giả đã đứng trên góc nhìn của Lý thuyết chi phí giao dịch và Lý thuyết Quản trị dựa trên nguồn lực đồng thời sử dụng nhiều phương pháp khác nhau để chỉ ra các nhân tố bên trong và bên ngoài tác động tới chi phí logistics của doanh nghiệp ở cả các quốc gia phát triển và đang phát triển. Tuy nhiên, cho đến nay chưa có nghiên cứu nào tiến hành hệ thống hóa về các lý thuyết, bối cảnh, đặc điểm và phương pháp nghiên cứu chính được sử dụng trong các nghiên cứu về các nhân tố tác động tới chi phí logistics của doanh nghiệp một cách toàn diện. Nghiên cứu này sẽ sử dụng cách tiếp cận Lý thuyết - Bối cảnh - Đặc điểm - Phương pháp luận (TCCM) để xác định rõ các lý thuyết nền, bối cảnh và đặc điểm cùng phương pháp nghiên cứu của các nghiên cứu trước có liên quan trong việc thiết lập mô hình các nhân tố ảnh hưởng tới chi phí logistics của doanh nghiệp. Ngoài ra, nghiên cứu tiến hành phân tích bối cảnh đặc thù của ngành dệt may Việt Nam; sử dụng Lý thuyết quản trị dựa trên nguồn lực làm nền tảng lý thuyết vững chắc để đề xuất mô hình nghiên cứu cho các DNXX hàng dệt may tại Việt Nam.

Ngoài phần Giới thiệu và Kết luận, bài nghiên cứu còn bao gồm: Cơ sở lý thuyết, Phương pháp nghiên cứu, Kết quả phân tích TCCM và Đề xuất mô hình nghiên cứu cho ngành dệt may Việt Nam.

## **2. Cơ sở lý thuyết**

### **2.1. Logistics và chi phí logistics**

Logistics có thể được hiểu là: “Quá trình lập kế hoạch, thực hiện và kiểm soát một cách có hiệu quả về mặt chi phí dòng lưu chuyển và phân dự trữ nguyên vật liệu, bán thành phẩm và thành phẩm, cùng những thông tin liên quan từ điểm khởi đầu của quá trình sản xuất tới điểm tiêu thụ cuối cùng nhằm mục đích thỏa mãn các yêu cầu của khách hàng” (CSCMP, 2013, tr. 117). Theo đó, Lambert, Stock, và Ellram (1998, tr. 15) cho rằng: “Chi phí logistics thường được định nghĩa là các chi phí có liên quan đến hoạt động phân phối và dự trữ hàng hóa”. Tương ứng với định nghĩa này, Lambert, Grant, Stock, và Ellram (2006) cho rằng chi phí logistics bao gồm 06 thành phần: chi phí dịch vụ khách hàng, chi phí vận tải, chi phí kho bãi, chi phí quản lý hàng tồn kho, chi phí mua hàng, chi phí xử lý đơn hàng và hệ thống thông tin.

### **2.2. Đo lường chi phí logistics**

Khác với các loại chi phí khác, chi phí logistics rất khó để tính toán và báo cáo trong hoạt động kế toán vì việc thu thập thông tin ở mỗi giai đoạn của quá trình logistics từ vận chuyển, tồn kho, đóng gói đến giao hàng là vô cùng phức tạp. Một số thước đo có thể dùng để đo lường chi phí logistics ở phạm vi doanh nghiệp như: tỷ lệ phần trăm trên doanh thu, tỷ lệ phần trăm trên tổng chi phí, tỷ lệ phần trăm trên giá thành 1 đơn vị sản phẩm (Engblom & ctg., 2012; Zeng & Rossetti, 2003). Theo Andrejić và cộng sự (2018), hiện nay đã có nhiều mô hình cũng như cách tiếp cận để đo lường chi phí logistics như: Mô hình quản lý chi phí dựa trên hoạt động (Activity-Based Costing, ABC); Mô hình tính toán chi phí dựa trên hoạt động theo thời gian (Time Driven Activity Based Costing, TDABC); Mô hình tính toán chi phí theo chuỗi giá trị (Value chain costing) và một số mô hình khác.

## **3. Phương pháp nghiên cứu**

### **3.1. Dữ liệu**

Bằng cách tra các từ khóa như “logistics cost”, “logistics performance”, “the determinants of logistics cost”, “the factors affect logistics cost” trên Google Scholar, các tạp chí hàng đầu thuộc lĩnh vực Logistics và SCM và Quản trị sản xuất như: *Journal of Business Logistics*, *International Journal of Logistics Research and Applications*, *Journal of Supply Chain Management*, *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, *International Journal of Production Economics*, *Production Planning & Control*, *The International Journal of Logistics Management*, *Journal of operations management*. Tác giả tìm thấy sơ bộ 46 bài báo có liên quan tới các từ khóa trên.

Sau khi tìm kiếm được các bài báo có liên quan, tác giả tiến hành tra mức độ uy tín của các tạp chí đăng bài và chỉ chọn lọc 38 bài báo đăng trên các tạp chí thuộc danh mục ISI và Scopus. Tác giả tiếp tục tiến hành đọc Tóm tắt của các nghiên cứu này để xác định mức độ phù hợp với chủ đề nghiên cứu và chọn ra được 25 bài báo có mức độ liên quan cao nhất và trực tiếp tới đề tài nghiên cứu để tiến hành phân tích TCCM.

### **3.2. Phương pháp TCCM**

Phương pháp tiếp cận Lý thuyết - bối cảnh - đặc điểm - phương pháp (TCCM) phục vụ cho mục đích tổng quan tài liệu trên các lĩnh vực khoa học khác nhau được đề xuất bởi Paul và Criado (2020). Trong đó, thành phần Lý thuyết (T) bao gồm: các cơ sở lý thuyết và mô hình được sử dụng để giải thích mối quan hệ giữa các khái niệm. Bối cảnh (C) có thể được hiểu như là lĩnh vực của các tình huống xảy ra hay còn gọi là bối cảnh nghiên cứu. Đặc điểm (C) đề cập đến các biến đại diện cho khái niệm và mối quan hệ của chúng với các biến khác có liên quan.

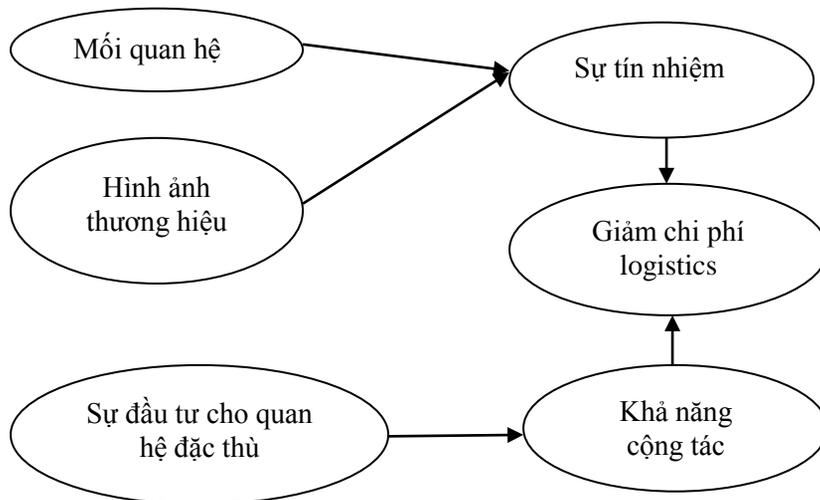
Phương pháp (M) bao gồm chi tiết về mẫu, thang đo đo lường, thiết kế nghiên cứu và các công cụ phân tích. Rõ ràng, bộ khung này cho phép nhận diện và tổ chức thông tin có liên quan đến các cách tiếp cận lý thuyết, nguồn dữ liệu, tạp chí xuất bản liên quan, ngữ cảnh, nguồn gốc và sự tiến hóa của các khái niệm liên quan đã được sử dụng rộng rãi và cuối cùng là thiết kế nghiên cứu và phương pháp phân tích. Đây được xem là một trong những cách tiếp cận phổ biến nhất trong các bài đánh giá hệ thống (systematic review) gần đây bởi vì tính rõ ràng và linh hoạt của phương pháp tiếp cận này.

#### 4. Kết quả phân tích TCCM

##### 4.1. Các lý thuyết nền được sử dụng để xây dựng mô hình nghiên cứu

###### 4.1.1. Lý thuyết chi phí giao dịch

Dưới góc nhìn của Lý thuyết chi phí giao dịch, Juntunen và Juntunen (2010) chỉ ra được rằng Khả năng cộng tác (External economies) và Sự tín nhiệm (Confidence) đóng vai trò trung gian trong việc làm giảm chi phí logistics của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistic tại Phần Lan. Ở nghiên cứu này, tổng chi phí logistics bao gồm chi phí vận tải, chi phí nhân lực phục vụ hoạt động logistics và chi phí logistics khác; tác giả cho rằng thực hiện thuê ngoài sẽ làm giảm các chi phí logistics thành phần kể trên. Khả năng cộng tác bị ảnh hưởng bởi sự đầu tư cho các quan hệ đặc thù của doanh nghiệp (Relationship-specific investments). Mặt khác, Sự tín nhiệm sẽ bị ảnh hưởng bởi hình ảnh thương hiệu (Brand image) và mối quan hệ (Relationships). Mô hình nghiên cứu cụ thể như sau:



**Hình 1.** Mô hình tác động của các yếu tố tới chi phí Logistics theo Lý thuyết chi phí giao dịch

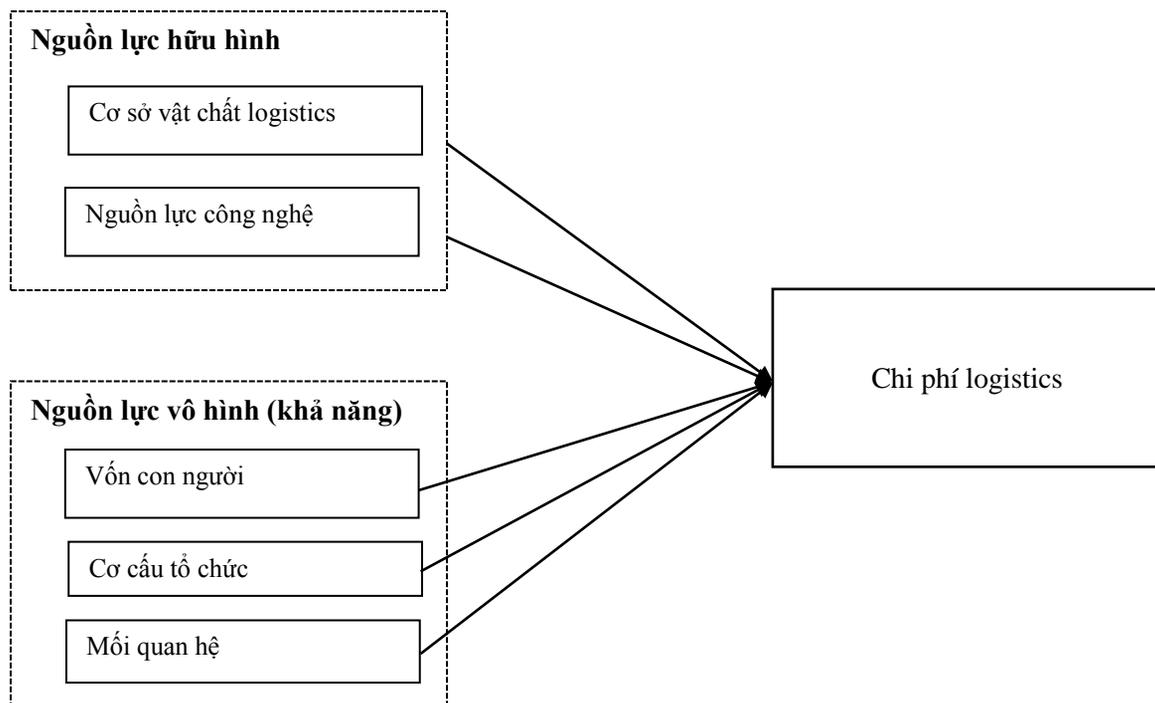
Nguồn: Juntunen và Juntunen (2010)

Cũng đứng trên nền tảng của Lý thuyết chi phí giao dịch của Cho (2014) đã chỉ ra chi phí logistics của các cảng biển tại 125 quốc gia bị ảnh hưởng bởi: nhóm các nhân tố đại diện cho tính đặc thù của tài sản (asset specificity) như: chất lượng cơ sở vật chất của cảng, dịch vụ của cảng, khả năng tiếp cận cảng và nhóm các nhân tố đại diện cho sự bất định của môi trường (environment uncertainty) như: sự bất ổn hàng hải, sự bất ổn của thị trường lao động và sự bất ổn của tổ chức. Rõ ràng, từ kết quả của 02 nghiên cứu trên có thể thấy hai nghiên cứu này đều được thực hiện trong bối cảnh nghiên cứu là các đơn vị cung cấp dịch vụ logistics mà chưa xem xét các nhân tố ảnh hưởng tới chi phí logistics của các doanh nghiệp trong lĩnh vực sản xuất hàng hóa (manufacture industry) dưới góc độ của Lý thuyết chi phí giao dịch.

#### 4.1.2. Lý thuyết Quản trị dựa trên nguồn lực (RBV)

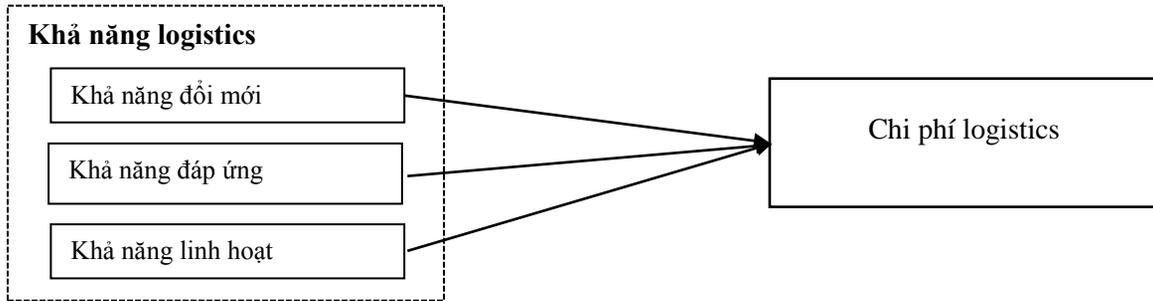
Dưới góc nhìn của Lý thuyết quản trị dựa trên nguồn lực, Wernerfelt (1984) cho rằng các doanh nghiệp sẽ tận dụng các nguồn lực và khả năng của mình để tạo lập lợi thế cạnh tranh. Mahoney và Pandian (1992) lưu ý rằng một công ty có thể đạt được hiệu quả hoạt động vượt trội từ cách thức mà các năng lực/khả năng đặc biệt của họ tận dụng các nguồn lực của mình. Các kết quả nghiên cứu có liên quan tới hoạt động logistics của doanh nghiệp cũng chứng minh được rằng các nguồn lực và khả năng mà doanh nghiệp nắm giữ mang 04 đặc tính có giá trị, hiếm, không thể bắt chước hoàn toàn, không thể bị thay thế có tác động tích cực tới hiệu quả hoạt động logistics nói chung và làm giảm chi phí logistics nói riêng (Assabane & El Imrani, 2022; Choy & ctg., 2014; Karia & Wong, 2013; Karia, 2018; Lai, Li, Wang, & Zhao, 2008; Wang, Wood, & Wang, 2022).

Mentzer, Min, và Bobbitt (2004) chỉ rõ rằng các nguồn lực logistics được chia thành các nguồn lực hữu hình, bao gồm: nhà máy, thiết bị, nguyên liệu thô, trung tâm phân phối, mạng lưới logistics tại các nhà máy và trung tâm phân phối này; và các nguồn lực vô hình như các mối quan hệ, văn hóa doanh nghiệp, kỹ năng quản lý, chuyên môn về logistics và lòng trung thành của khách hàng. Trong khi đó Wong và Karia (2010) lại chia các nguồn lực logistics thành năm nhóm: nguồn lực vật chất, công nghệ thông tin, con người, cơ cấu tổ chức và nguồn lực quan hệ. Theo Wang và cộng sự (2022), lợi thế cạnh tranh có thể đến từ 03 loại khả năng logistics đó là: khả năng đổi mới, khả năng đáp ứng và khả năng linh hoạt. Wang (2020) cũng cho rằng khả năng logistics là một năng lực kinh doanh đặc biệt, quan trọng trong quá trình tích hợp chiến lược để tạo ra lợi thế cạnh tranh. Cụ thể kết quả của các nghiên cứu trên được khái quát trong mô hình dưới đây:



**Hình 2.** Mô hình tác động của các nguồn lực tới chi phí Logistics theo Lý thuyết Quản trị dựa trên nguồn lực

Nguồn: Wong và Karia (2010)



**Hình 3.** Mô hình tác động của các khả năng tới chi phí Logistics theo Lý thuyết Quản trị dựa trên nguồn lực

Nguồn: Wang và cộng sự (2022)

Ngoài việc nghiên cứu tác động riêng lẻ hoặc trực tiếp từ các loại nguồn lực và khả năng khác nhau tới hiệu quả hoạt động logistics. Các học giả đặt ra việc cần xem xét vai trò trung gian hay điều tiết của các yếu tố nguồn lực cũng như khả năng được kể trên trong mối quan hệ với các nguồn lực và khả năng khác để xem xét cách thức tác động hay sự phối hợp tác động của các yếu tố trên đến hiệu quả logistics nói chung và chi phí logistics nói riêng. Cụ thể, Karia (2018) đã chứng minh được rằng nguồn lực kiến thức (Knowledge resources - được tác giả định nghĩa là khả năng của doanh nghiệp để phát triển hoặc thu hút những người mới có chuyên môn, kỹ năng và kinh nghiệm, đồng thời thuê công nhân có kỹ năng và kiến thức từ cùng ngành hoặc có nhiều kinh nghiệm làm việc tới làm việc cho doanh nghiệp) đóng vai trò là biến trung gian trong mối quan hệ giữa nguồn lực công nghệ và lợi thế về chi phí. Assabane và El Imrani (2022) chỉ ra rằng kỹ năng logistics có tác động điều tiết trong mối quan hệ giữa khả năng đổi mới với sự hài lòng/phản hồi của khách hàng (là một chỉ tiêu đánh giá hiệu quả logistics). Trong khi đó Wang và cộng sự (2022) lại chỉ ra được các khả năng logistics của doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics đóng vai trò là biến trung gian trong mối quan hệ giữa sự thiếu hụt lái xe (thiếu hụt nguồn lực con người) với hiệu quả logistics.

#### 4.2. Bối cảnh và đặc điểm

Nghiên cứu về các yếu tố tác động tới chi phí logistics được thực hiện tại cả các quốc gia và vùng lãnh thổ phát triển như Mỹ, Phần Lan, Hồng Kông, Đài Loan, Hungary. Tuy nhiên, được thực hiện nhiều hơn cả ở các quốc gia đang phát triển như Trung Quốc, Ấn Độ, Indonexia, Nam Phi và cả ở Việt Nam. Trong đó, Phần Lan (03 nghiên cứu) và Slovenia (02 nghiên cứu) là 02 quốc gia ở Châu Âu được lấy mẫu nghiên cứu nhiều nhất. Phần Lan là quốc gia có trình độ kinh tế phát triển, có hạ tầng logistics hiện đại, tuy nhiên lại được nghiên cứu nhiều nhất chứng tỏ các vấn đề liên quan tới chi phí logistics vẫn được đặc biệt quan tâm ở cả các quốc gia phát triển và đang phát triển. Cụ thể về bối cảnh các nghiên cứu được trình bày ở **Bảng 1** dưới đây.

#### Bảng 1

Bối cảnh và đặc điểm của các nghiên cứu

STT	Tên tác giả	Bối cảnh	Phương pháp	Đặc điểm	
				Biến độc lập	Biến phụ thuộc
1	Aminoff Kettunen, và Pajunen-Muhonen (2002)	45 doanh nghiệp kho bãi tại Phần Lan	Định tính (nghiên cứu tình huống)		

STT	Tên tác giả	Bối cảnh	Phương pháp	Đặc điểm	
				Biến độc lập	Biến phụ thuộc
2	Micco và Perez (2002)	Các công ty xuất khẩu hàng hóa vào Mỹ	Định lượng	Khoảng cách địa lý và Hiệu quả hoạt động của các cảng biển	Chi phí vận tải 01 container
3	Zeng và Rossetti (2003)	Một doanh nghiệp sản xuất động cơ máy bay tại Mỹ và 01 nhà cung cấp linh kiện tại Trung Quốc	Định tính (nghiên cứu tình huống)		
4	Bowersox và cộng sự (2003)	24 quốc gia trong năm 1997 và năm 2000	Định lượng	Các biến kinh tế vĩ mô lấy từ WDI, CIA	Chi phí logistics chuỗi cung ứng toàn cầu
5	Gonzalez và cộng sự (2008)	Các nước Mỹ Latinh	Định lượng	Các biến kinh tế vĩ mô	Chi phí tồn kho
6	Juntunen và Juntunen (2010)	1,043 nhà sử dụng dịch vụ logistics tại Phần Lan	Định lượng	Chi phí logistics và chất lượng dịch vụ, 02 biến tiềm ẩn là: hình ảnh thương hiệu và mối quan hệ	Lòng trung thành
7	Fang và Ng (2011)	02 doanh nghiệp trong lĩnh vực xây dựng tại Hồng Kông	Định tính (nghiên cứu tình huống)		
8	Krajnc, Logožar, và Korošec (2012)	01 công ty sản xuất giấy tại Slovenia	Định tính (nghiên cứu tình huống)		
9	Engblom và cộng sự (2012)	241 doanh nghiệp trong 02 năm 2005 và 2008 tại Phần Lan	Định lượng	Đặc điểm ngành, doanh thu, số lượng nhân viên, mức độ quốc tế hóa, năm	%/doanh thu
10	Bokor (2012)	Một số doanh nghiệp LSP của Hungary	Định tính (nghiên cứu tình huống)		
11	Solakivi, Töyli, và Ojala (2013)	299 doanh nghiệp sản xuất và thương mại tại Phần Lan	Định lượng	Thuê ngoài dịch vụ Logistics	Chi phí logistics
12	Blancas và cộng sự (2014)	73 đối tượng là nhà xuất nhập khẩu, hãng tàu, nhà cung cấp dịch vụ logistics, quản lý cảng biển, công ty vận tải, cơ quan nhà nước có liên quan tại Việt Nam	Định tính (nghiên cứu tình huống)		

STT	Tên tác giả	Bối cảnh	Phương pháp	Đặc điểm	
				Biến độc lập	Biến phụ thuộc
13	Havenga và Simpson (2014)	Nam Phi	Định tính (nghiên cứu tình huống)		
14	Škerlić và Muha (2016)	Doanh nghiệp trong ngành sản xuất ô tô tại Slovenia	Định tính (nghiên cứu tình huống)		
15	Jena và Seth (2016)	Các doanh nghiệp trong lĩnh vực sản xuất thép tại Ấn Độ	Kết hợp định tính và định lượng	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mô hình Chi phí vận tải, biến độc lập: phí tồn kho, giá nhiên liệu; chi phí lao động</li> <li>- Mô hình chi phí kho bãi, biến độc lập: chi phí lao động; lãi suất</li> <li>- Mô hình chi phí quản lý biến độc lập gồm: chi phí lao động và tỷ giá hối đoái</li> </ul>	Các loại chi phí logistics: Chi phí vận tải; chi phí kho bãi; chi phí quản lý
16	Škerlić (2017)	250 nhân viên tại 30 doanh nghiệp của Slovenia	Định lượng	Trình độ của nhân viên và mức độ hiểu biết của nhân viên về hoạt động logistics	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chi phí logistics</li> <li>- Chất lượng quá trình kinh doanh logistics</li> </ul>
17	Ho, Bui, Tran, Nguyen, và Le (2020)	67 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics với nc định lượng; phỏng vấn sâu 30 doanh nghiệp chủ hàng tại Việt Nam	Định lượng kết hợp định tính	Chi phí tồn kho và kho bãi, Chi phí vận tải, Chất lượng dịch vụ, Mạng lưới phân phối, Các yếu tố vĩ mô	Chi phí logistics
18	Lin, Lin, Shen, và Wang (2020)	Các chi nhánh có 7-eleven tại Đài loan	Định lượng	Khoảng cách, tần suất, sức chứa của phương tiện	Chi phí vận chuyển
19	Subiyanto (2021)	08 dự án sản xuất xi măng trong vòng 10 năm tại Indonexia	Định lượng	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trong mô hình chi phí Logistics quốc tế biến độc lập: giá dầu, tỷ giá hối đoái, khoảng cách, kích thước, bảo hiểm và thủ tục hải quan</li> <li>- Trong mô hình chi phí logistics nội địa biến độc lập: chi phí logistics quốc tế và chi phí sản xuất nội địa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chi phí logistics</li> <li>- Tổng chi phí đầu tư</li> </ul>

Khi phân tích đặc điểm của các nghiên cứu ở khía cạnh các biến trong mô hình nghiên cứu có thể thấy rằng: (1) Chi phí logistics của doanh nghiệp sẽ bị ảnh hưởng bởi 02 nhóm nhân tố là Nhóm các nhân tố bên ngoài doanh nghiệp (doanh nghiệp không thể kiểm soát được) như: giá nhiên liệu, tỷ giá hối đoái, lãi suất, sự không ổn định của thị trường lao động, khoảng cách địa lý và Nhóm các nhân tố bên trong doanh nghiệp (doanh nghiệp có thể kiểm soát được): doanh thu, số lượng nhân viên, trình độ và sự hiểu biết của nhân viên về hoạt động logistics, mật độ cửa hàng phân phối, kích cỡ hàng hóa, quyết định thuê ngoài dịch vụ logistics, các loại nguồn lực cũng như khả năng logistics của doanh nghiệp; (2) Dữ liệu được sử dụng trong các nghiên cứu này bao gồm cả dữ liệu sơ cấp và thứ cấp và việc thu thập dữ liệu có thể đến từ các số liệu thống kê có sẵn do doanh nghiệp cung cấp hoặc từ khảo sát bằng bảng hỏi.

### 4.3. Phương pháp nghiên cứu

Các nghiên cứu về các yếu tố tác động đến chi phí logistics sử dụng cả phương pháp nghiên cứu định lượng và nghiên cứu định tính, một số nghiên cứu còn kết hợp cả hai loại phương pháp trên (Jena & Seth, 2016; Ho & ctg., 2020). Trong đó, nghiên cứu định lượng chủ yếu sử dụng mô hình hồi quy đa biến, chỉ có nghiên cứu của Juntunen, Juntunen, và Juga (2015) sử dụng mô hình SEM. Ngoài ra, Bowersox và cộng sự (2003) sử dụng trí tuệ nhân tạo để ước lượng chi phí logistics, Solakivi và cộng sự (2013) sử dụng Phân tích ANOVA để so sánh chi phí logistics trong các điều kiện khác nhau và Škerlić (2017) đánh giá hệ số tương quan giữa chi phí logistics với các nhân tố ảnh hưởng. Đối với các nghiên cứu định tính, thì nghiên cứu tình huống (Krajnc & ctg., 2012; Zeng & Rossetti, 2003) và phân tích nội dung dựa trên tổng quan tài liệu (Muha, 2019; Onstein & ctg., 2019) chiếm vị trí chủ đạo. Ngoài ra, một số nghiên cứu còn tiến hành phỏng vấn sâu, sử dụng phương pháp điểm chuẩn như nghiên cứu của Blancas và cộng sự (2014), Havenga và Simpson (2014), Aminoff và cộng sự (2010). Rõ ràng, phương pháp để thực hiện các nghiên cứu trên là khá đa dạng. Cụ thể, các phương pháp được sử dụng được trình bày trong **Bảng 2**.

### Bảng 2

Phương pháp sử dụng trong các nghiên cứu

STT	Tên tác giả	Phương pháp	
1	Micco và Perez (2002)	Định lượng	Mô hình hồi quy
2	Zeng và Rossetti (2003)	Định tính	Nghiên cứu tình huống
3	Bowersox và cộng sự (2003)	Định lượng	Sử dụng trí tuệ nhân tạo (neural network)
4	Gonzalez và cộng sự (2008)	Định lượng	Mô hình hồi quy
5	Aminoff và cộng sự (2010)	Định tính	Phương pháp điểm chuẩn (group benchmarking method)
6	Fang và Ng (2011)	Định tính	Nghiên cứu tình huống, Phỏng vấn sâu
7	Krajnc và cộng sự (2012)	Định tính	Nghiên cứu tình huống
8	Engblom và cộng sự (2012)	Định lượng	Mô hình hồi quy (GLMM)
9	Bokor (2012)	Định tính	Nghiên cứu tình huống
10	Solakivi và cộng sự (2013)	Định lượng	Phân tích ANOVA
11	Blancas và cộng sự (2014)	Định tính	Khảo sát và phỏng vấn
12	Havenga và Simpson (2014)	Định tính	Khảo sát và phỏng vấn

STT	Tên tác giả	Phương pháp	
13	Juntunen và cộng sự (2015)	Định lượng	Mô hình SEM
14	Škerlić và Muha (2016)	Định tính	Nghiên cứu tình huống
15	Jena và Seth (2016)	Định tính kết hợp định lượng	- NC định tính: phỏng vấn sâu - NC định lượng: Mô hình hồi quy
16	Škerlić (2017)	Định lượng	Tính toán các hệ số tương quan (spearman correlation, pearson correlation)
17	Andrejić và cộng sự (2018)	Định tính	Literature review
18	Onstein và cộng sự (2019)	Định tính	Literature review
19	Pohit và cộng sự (2019)	Định tính	Literature review
20	Muha (2019)	Định tính	Literature review
21	Lunkeit và cộng sự (2019)	Định lượng	Nghiên cứu mô phỏng
22	Ho và cộng sự (2020)	Định lượng kết hợp định tính	Mô hình hồi quy kết hợp phỏng vấn sâu
23	Lin và cộng sự (2020)	Định lượng	Mô hình hồi quy: Cachon 2014 cost model
24	Subiyanto (2021)	Định lượng	Mô hình hồi quy
25	Hacardiaux và cộng sự (2022)	Định lượng	Nghiên cứu thực nghiệm

Nguồn: Tổng hợp của tác giả

## 5. Đề xuất mô hình nghiên cứu về các yếu tố tác động đến chi phí logistics của các DN XK hàng dệt may tại Việt Nam

### 5.1. Bối cảnh ngành dệt may Việt Nam

Ngành dệt may Việt Nam được đặt nền móng phát triển bởi người Pháp từ những năm 50 của thế kỉ 20 ở các tỉnh miền Bắc với các trung tâm dệt may lớn có thể kể đến như Nam Định, Hải Phòng và Hà Nội và chỉ xuất hiện từ thập niên 70 ở miền Nam (Nong & Ho, 2019). Tuy nhiên ngành dệt may Việt Nam chỉ phát triển mạnh mẽ từ sau thập niên 90 của thế kỉ 20 bằng chính sách khuyến khích tập trung xuất khẩu của nhà nước (Nadvi & ctg., 2004). Vào năm 2017, Việt Nam góp mặt trong TOP 10 các nước xuất khẩu dệt may lớn nhất thế giới và tới năm 2023 Việt Nam đã xuất khẩu sang 104 thị trường trên thế giới với tổng kim ngạch xuất khẩu đạt 40.3 tỷ USD.

Tuy đã đóng góp một lượng đáng kể trong cơ cấu GDP của đất nước nhưng các doanh nghiệp hoạt động trong ngành công nghiệp dệt may tại Việt Nam lại bị đánh giá là không mang lại giá trị gia tăng cao khi xét trên toàn chuỗi cung ứng, bởi vì trên 65% các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này chỉ thực hiện các hoạt động cơ bản của việc sản xuất hàng may mặc (cut-make-trim) (BSC, 2016). Một đặc thù khác của ngành dệt may Việt Nam đó là đa phần nguyên phụ liệu phục vụ cho hoạt động sản xuất phải nhập khẩu từ các nhà cung cấp do khách hàng chỉ định hoặc được chủ động nguồn cung cấp nhưng phải đáp ứng được các yêu cầu do khách hàng đặt ra, các doanh nghiệp dệt may này chủ yếu thực hiện các công đoạn như cắt, may và hoàn thiện sản phẩm, do vậy các doanh nghiệp dệt may Việt Nam chủ yếu chỉ nhận được doanh thu từ việc gia công sản phẩm. Cụ thể, theo báo cáo của Vietnam Industry Research and

Consultancy (2016), có tới 35% các doanh nghiệp dệt may tại Việt Nam phải nhập khẩu nguyên phụ liệu ở mức 70 - 80% từ các nước như Trung Quốc, Đài Loan và Hàn Quốc. Tuy nhiên, để tối ưu hóa giá trị chuỗi cung ứng, có một số lượng nhỏ các doanh nghiệp đã thực hiện được việc thiết kế và sản xuất còn các đối tác ở nước ngoài chỉ thực hiện công việc Marketing để bán sản phẩm; ở mức phát triển cao hơn nữa một số doanh nghiệp khác đã chủ động hoàn toàn trong việc xây dựng thương hiệu, nghiên cứu và phát triển đồng thời thiết kế và sản xuất cũng như tổ chức bán hàng và phân phối sản phẩm mới.

## **5.2. Lý thuyết nền để xây dựng mô hình**

Nghiên cứu này sẽ sử dụng Lý thuyết quản trị dựa trên nguồn lực (Resource-based view) làm lý thuyết nền tảng để xây dựng mô hình nghiên cứu. Sở dĩ Lý thuyết quản trị dựa trên nguồn lực là nền tảng lý thuyết phù hợp để xây dựng mô hình nghiên cứu vì 02 lý do:

*Thứ nhất*, lý thuyết này có thể cung cấp một hệ thống các khái niệm rõ ràng về nguồn lực của doanh nghiệp cũng như cách tiếp cận chặt chẽ để kiểm tra tác động của các nguồn lực này tới chi phí logistics của các doanh nghiệp xuất khẩu hàng dệt may. Cụ thể, theo Nguyen (2015), Lý thuyết quản trị dựa trên nguồn lực ra đời để giải thích cho kết quả kinh doanh vượt trội của doanh nghiệp (ở đây có thể hiểu là chi phí logistics thấp hơn so với các đối thủ cạnh tranh) và từ đây doanh nghiệp có thể xây dựng và duy trì được lợi thế cạnh tranh bền vững trong dài hạn.

*Thứ hai*, sau khi phân tích có hệ thống các nghiên cứu đứng dưới góc nhìn của Lý thuyết quản trị dựa trên nguồn lực có thể thấy:

(1) Cho đến nay các tác giả đã quan tâm tới việc xem xét các yếu tố thuộc nguồn lực và khả năng logistics của doanh nghiệp tác động tới chi phí logistics. Tuy nhiên, chỉ xem xét đơn lẻ hoặc các yếu tố thuộc nguồn lực hữu hình, vô hình hoặc các loại khả năng logistics của doanh nghiệp mà chưa có nghiên cứu nào xem xét tác động tổng hợp của các loại nguồn lực và khả năng logistics này mà theo Lý thuyết quản trị dựa trên nguồn lực, việc kết hợp một loại nguồn lực này với một loại một nguồn khác có thể tạo ra nguồn lực mới.

(2) Đối với nguồn lực con người (Human resources) các tác giả mới chỉ xem xét tác động của nguồn lực kiến thức (Knowledge resources) bao gồm: kiến thức, kỹ năng, kinh nghiệm mà chưa đưa quan tâm đầy đủ tới vai trò của thái độ và sự linh hoạt trí tuệ của nhân viên tác động tới chi phí logistics.

## **5.3. Các loại nguồn lực, khả năng logistics và mô hình nghiên cứu đề xuất**

### **5.3.1. Các loại nguồn lực và khả năng logistics**

Theo Barney (1991, tr. 101): “nguồn lực của một công ty bao gồm tất cả các tài sản tài chính, vật chất, con người và cơ cấu tổ chức được một công ty sử dụng để phát triển trong quá trình sản xuất và cung cấp các sản phẩm hoặc dịch vụ cho khách hàng của mình”. Amit và Schoemaker (1993, tr. 35) lại cho rằng: “nguồn lực được định nghĩa là các yếu tố sẵn có được sở hữu và kiểm soát bởi doanh nghiệp; các yếu tố đó có thể được biểu đạt dưới hình thức vật chất như tài sản cố định (nhà xưởng, thiết bị, máy móc, ...), hay tài sản vô hình mang tính chất thương mại (bản quyền, giấy phép, ...) hay cũng có thể là đội ngũ nhân lực trong doanh nghiệp”. Tuy nhiên, để một nguồn lực có thể tạo ra lợi thế cạnh tranh bền vững, phải đáp ứng các tiêu chí: có giá trị, khan hiếm, khó bị bắt chước một cách hoàn hảo và không dễ bị thay thế (Barney, 1991).

Các học giả khác thuộc trường phái Quản trị dựa trên nguồn lực cũng chỉ ra rằng khả năng là một loại nguồn lực đặc biệt, tiềm ẩn và mang đặc tính riêng của từng doanh nghiệp và

cũng được dùng để nâng cao hiệu suất của các dạng nguồn lực khác. Theo Makadok (2001, tr. 388): “nguồn lực là tập hợp các yếu tố thuộc quyền sở hữu và kiểm soát của doanh nghiệp còn khả năng ở đây được hiểu là khả năng khai thác các nguồn lực”. Trong khi đó Amit và Schomaker (1993, tr. 35) định nghĩa: “khả năng là năng lực của doanh nghiệp trong việc phát triển và triển khai các biện pháp để có thể cải thiện năng suất các nguồn lực của mình bằng cách sử dụng quy trình tổ chức”. Khả năng vốn có trong các thủ tục và thông lệ của tổ chức đến mức chúng rất khó để mua bán hoặc bắt chước, vì khả năng liên quan đến sự phối hợp nhiều lớp giữa con người và các nguồn lực khác (Day, 1994; Grant, 1991).

#### *Các loại nguồn lực logistics*

- Cơ sở vật chất logistics: có cách gọi khác là nguồn lực vật chất hay vốn vật chất của doanh nghiệp là các thiết bị và phương tiện mà doanh nghiệp sử dụng để phục vụ hoạt động logistics của mình (Karia & Wong, 2013). Trong các nghiên cứu trong lĩnh vực logistics cũng thừa nhận rằng các nguồn lực vật chất bao gồm các nguồn lực về cơ sở vật chất và trang thiết bị (ví dụ: kho hàng và phương tiện) cho phép các doanh nghiệp tăng cường kiểm soát hoạt động hậu cần và là điều kiện cần thiết để tạo sự thuận lợi cho việc di chuyển nguyên liệu thô, quá trình sản xuất hoặc thành phẩm (Bowersox, Closs, & Cooper, 2007; Karia & Razak, 2007).

- Nguồn lực công nghệ: là khả năng của doanh nghiệp để có được công nghệ để giao tiếp, truyền và xử lý thông tin. Các nghiên cứu trong lĩnh vực logistics đồng thuận rằng các tài nguyên công nghệ thông tin như hệ thống phần mềm hỗ trợ quá trình logistics, hệ thống thông tin theo dõi và truy tìm lô hàng và các liên kết dựa trên nền tảng web cho phép phản hồi nhanh chóng và dễ dàng truy cập thông tin, dẫn đến giảm thời gian, tiết kiệm chi phí và từ đó làm hài lòng khách hàng (Brah & Lim, 2006).

- Nguồn lực con người: hay còn gọi là vốn con người được mô tả là sự tổng hợp kiến thức và năng lực cá nhân trong một tổ chức (Bontis, Crossan, & Hulland, 2002). Để đo lường về vốn con người trong lĩnh vực logistics thì các nhà nghiên cứu có thể sử dụng hai thước đo phổ biến là tỷ lệ nhân viên được đào tạo và kiến thức, kỹ năng của nhân viên. Tuy nhiên thước đo về thái độ và sự linh hoạt trí tuệ cũng được coi là 02 thước đo quan trọng về vốn con người cần được xem xét trong lĩnh vực logistics.

- Cơ cấu tổ chức: hay còn gọi là nguồn lực về cơ cấu tổ chức là năng lực của doanh nghiệp trong việc phát triển hệ thống các quy trình, chính sách, quy trình kinh doanh và cách thức thực hiện, những cấu phần này sẽ có tác động tích cực đến chiến lược và mục tiêu của một doanh nghiệp (Grant, 1991).

- Mối quan hệ: hay còn gọi là nguồn lực quan hệ là khả năng của doanh nghiệp trong việc xây dựng mối quan hệ chặt chẽ với khách hàng và nhà cung cấp từ đó tạo điều kiện giao tiếp, điều phối/cộng tác và chia sẻ thông tin với những đối tượng này (Chen & Paulraj, 2004).

#### *Các loại khả năng logistics*

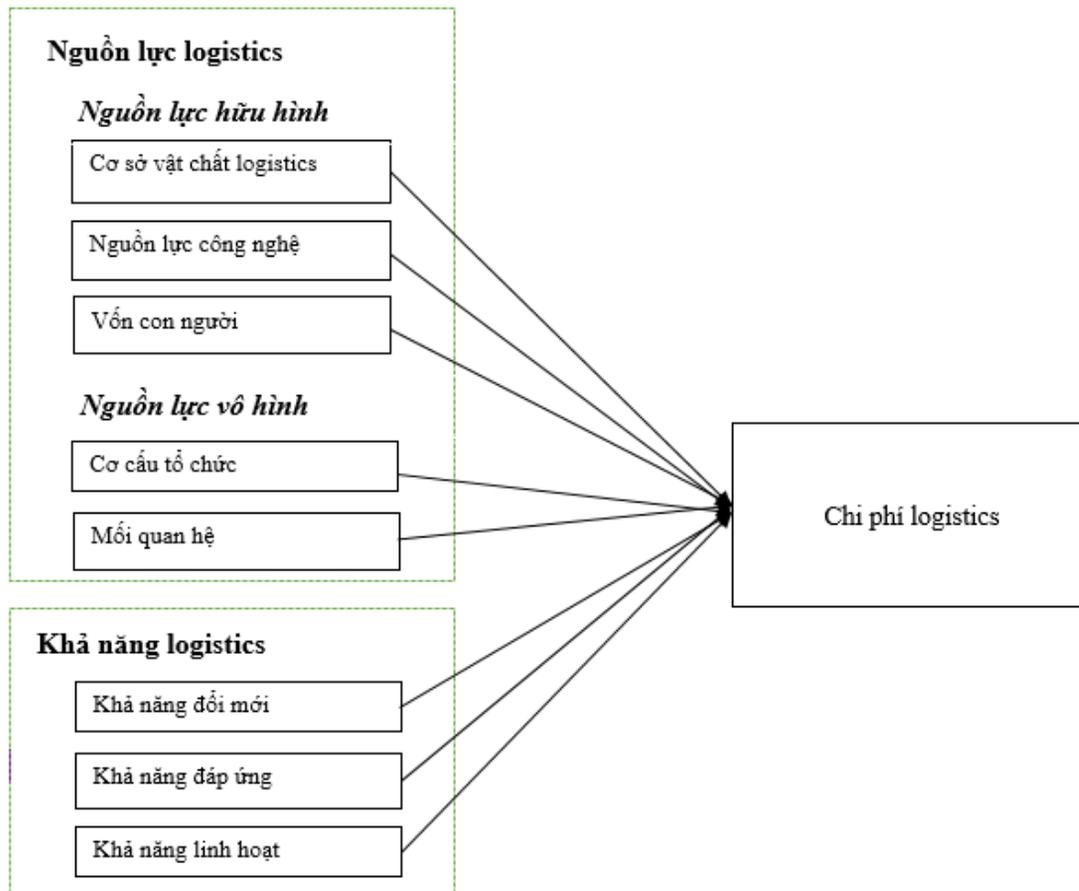
- Khả năng đổi mới: là khả năng của một doanh nghiệp trong việc chuyển đổi kiến thức và ý tưởng thành các sản phẩm, quy trình và hệ thống mới vì lợi ích của doanh nghiệp (Lawson & Samson, 2001; Wang, 2016).

- Khả năng đáp ứng: là khả năng của một doanh nghiệp trong việc phục vụ hoặc đáp ứng nhu cầu của khách hàng (Wang & ctg., 2022).

- Khả năng linh hoạt: là mức độ đáp ứng, thích nghi nhanh chóng với những thay đổi (Jain, Jain, Chan, & Singh, 2013).

### 5.3.2. Mô hình nghiên cứu đề xuất

Xuất phát từ tổng quan nghiên cứu tác giả đề xuất mô hình nghiên cứu như sau:



**Hình 4.** Mô hình nghiên cứu đề xuất

Nguồn: Đề xuất của tác giả

## 6. Kết luận & hàm ý của nghiên cứu

Bằng việc sử dụng cách tiếp cận TCCM, tác giả đã tiến hành tổng quan tài liệu nghiên cứu có liên quan tới các yếu tố ảnh hưởng tới chi phí logistics của doanh nghiệp trên các khía cạnh như: Lý thuyết, bối cảnh, đặc điểm và phương pháp nghiên cứu. Từ đây tác giả có cơ sở vững chắc để đề xuất mô hình nghiên cứu về các yếu tố tác động tới chi phí logistics của DNXX hàng dệt may ở Việt Nam. Sau đó, tác giả tiến hành phân tích bối cảnh đặc thù của ngành dệt may Việt Nam cộng với việc đưa ra các khái niệm liên quan tới các biến nghiên cứu để đề xuất được mô hình nghiên cứu cụ thể. Có thể thấy, việc sử dụng cách tiếp cận TCCM để tổng quan tài liệu và tìm khoảng trống nghiên cứu cũng như lựa chọn cơ sở lý thuyết, phương pháp nghiên cứu là rất hữu ích cho các nghiên cứu gắn với đề tài nghiên cứu và các đề tài khác trong khối kinh doanh và quản trị trong tương lai.

### Tài liệu tham khảo

- Aminoff, A., Kettunen, O., & Pajunen-Muhonen, H. (2002). Research on factors affecting warehousing efficiency. *International Journal of Logistics*, 5(1), 45-57.
- Amit, R., & Schoemaker, P. J. (1993). Strategic assets and organizational rent. *Strategic Management Journal*, 14(1), 33-46.

- Andrejić, M., Bojović, N., Kilibarda, M., & Nikoličić, S. (2018). A framework for assessing logistics costs. *International Journal of Logistics Management*, 27(3), 770-794.
- Assabane, I., & El Imrani, O. (2022). The impact of logistics capacities on the logistics performance of Isps: Results of an empirical study. *Acta Logistica*, 9(2), 141-149.
- Barney, J. (1991). Firm resources and sustained competitive advantage. *Journal of Management*, 17(1), 99-120.
- Barney, J. B., & Clark, D. N. (2007). *Resource-based theory: Creating and sustaining competitive advantage*. Oxford, UK: University Press.
- Blancas, L. C., Isbell, J., Isbell, M., Tan, H. J., & Tao, W. (2014). *Efficient logistics: A key to Vietnam's competitiveness*. Washington, D.C.: World Bank Publications.
- Bokor, Z. (2010). Logistics costing in manufacturing companies. *LOGI-Scientific Journal on Transport and Logistics*, 1(1), 5-13.
- Bokor, Z. (2012). Cost calculation model for logistics service providers. *Promet-Traffic & Transportation*, 24(6), 515-524.
- Bontis, N., Crossan, M. M., & Hulland, J. (2002). Managing an organizational learning system by aligning stocks and flows. *Journal of Management Studies*, 39(4), 437-469.
- Bowersox, D. J., Calantone, R. J., & Rodrigues, A. M. (2003). Estimation of global logistics expenditures using neural networks. *Journal of Business Logistics*, 24(2), 21-36.
- Bowersox, D. J., Closs, D. J., & Cooper, M. B. (2007). *Supply chain logistics management* (2nd ed.). New York, NY: McGraw Hill.
- Bộ Công thương. (2020). *Báo cáo Logistics Việt Nam 2020 [Vietnam logistics report 2020]*. Hà Nội, Việt Nam: Industry and Trade Publishing House.
- Bộ Công thương. (2022). *Báo cáo xuất nhập khẩu Việt Nam 2021 [Vietnam Import and Export Report 2021]*. Hà Nội, Việt Nam: Industry and Trade Publishing House.
- Brah, S. A., & Lim, H. Y. (2006). The effect of technology and TQM on the performance of logistics companies. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 36(3), 192-209.
- BSC. (2016). *Báo cáo Phân tích doanh nghiệp Tập đoàn Dệt may Việt Nam [Vietnam national textile and garment group enterprise analysis report]*. Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam: BIDV Securities Joint Stock Company.
- CSCMP. (2013). *Supply chain management definitions and glossary*. Truy cập ngày 10/10/2023 tại [https://cscmp.org/sites/default/files/user\\_uploads/resources/downloads/glossary-2013.pdf](https://cscmp.org/sites/default/files/user_uploads/resources/downloads/glossary-2013.pdf)
- Chen, I. J., & Paulraj, A. (2004). Towards a theory of supply chain management: The constructs and measurements. *Journal of Operations Management*, 22(2), 119-150.
- Cho, H. S. (2014). Determinants and effects of logistics costs in container ports: The transaction cost economics perspective. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 30(2), 193-215.
- Choy, K. L., Gunasekaran, A., Lam, H. Y., Chow, K. H., Tsim, Y. C., Ng, T. W., ... Lu, X. A. (2014). Impact of information technology on the performance of logistics industry: The case of Hong Kong and Pearl Delta region. *Journal of the Operational Research Society*, 65(6), 904-916.

- Day, G. S. (1994). The capabilities of market-driven organizations. *The Journal of Marketing*, 58(4), 37-52.
- Engblom, J., Solakivi, T., Töyli, J., & Ojala, L. (2012). Multiple-method analysis of logistics costs. *International Journal of Production Economics*, 137(1), 29-35.
- Fang, Y., & Ng, S. T. (2011). Applying activity-based costing approach for construction logistics cost analysis. *Construction Innovation*, 11(3), 259-281.
- Gonzalez, J. A., Guasch, J. L., & Serebrisky, T. (2008). *Improving logistics costs for transportation and trade facilitation* (World Bank Policy Research Working Paper). Washington, D.C.: World Bank.
- Grant, R. M. (1991). The resource-based theory of competitive advantage. *California Management Review*, 33(3), 114-135.
- Hacardiaux, T., Defryn, C., Tancrez, J. S., & Verdonck, L. (2022). Balancing partner preferences for logistics costs and carbon footprint in a horizontal cooperation. *OR Spectrum*, 44(1), 121-153.
- Havenga, J. (2010). Logistics costs in South Africa - The case for macroeconomic measurement. *South African Journal of Economics*, 78(4), 460-476.
- Havenga, J., & Simpson, Z. (2014). Reducing national freight logistics costs risk in a high-oil-price environment: A South African case study. *The International Journal of Logistics Management*, 25(1), 35-53.
- Ho, H. T. T., Bui, L. T. B., Tran, T. T. A., Nguyen, H. V., & Le, T. V. (2020). Critical factors of total logistics cost: A survey of vietnam-based logistics service providers. *Research in World Economy*, 11(1), 202-111.
- Jain, A., Jain, P. K., Chan, F. T., & Singh, S. (2013). A review on manufacturing flexibility. *International Journal of Production Research*, 51(19), 5946-5970.
- Jena, N., & Seth, N. (2016). Factors influencing logistics cost and service quality: A survey within the Indian steel sector. *Industrial and Commercial Training*, 48(4), 199-207.
- Juntunen, J., & Juntunen, M. (2010). External economies and confidence: A way to reduce logistics costs. *International Journal of Logistics: Research and Applications*, 13(5), 329-337.
- Juntunen, J., Juntunen, M., & Juga, J. (2015). Latent classes of service quality, logistics costs and loyalty. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 18(5), 442-458.
- Karia, N. (2018). Knowledge resources, technology resources and competitive advantage of logistics service providers. *Knowledge Management Research & Practice*, 16(4), 451-463.
- Karia, N., & Razak, R. C. (2007). Logistics assets that payoff competitive advantage. In K. S. Soliman (Ed.), *Information management in the networked economy: Issues & solutions* (pp. 33-39). New York, NY: International Business Information Management Association.
- Karia, N., & Wong, C. Y. (2013). The impact of logistics resources on the performance of Malaysian logistics service providers. *Production Planning & Control*, 24(7), 589-606.
- Krajnc, J., Logožar, K., & Korošec, B. (2012). Activity-based management of logistic costs in a manufacturing company: A case of increased visibility of logistics costs in a Slovenian paper manufacturing company. *PROMET-Traffic&Transportation*, 24(1), 15-24.
- Lai, F., Li, D., Wang, Q., & Zhao, X. (2008). The information technology capability of third-party logistics providers: A resource-based view and empirical evidence from China. *Journal of Supply Chain Management*, 44(3), 22-38.

- Lai, K. (2004). Service capability and performance of logistics service providers. *Transportation Research Part E*, 40(5), 385-399.
- Lambert, D. M., Stock, J. R., & Ellram, L. M. (1998). *Fundamentals of logistics*. Maidenhead, UK: Irwin McGraw-Hill.
- Lambert, D., Grant, D., Stock, J., & Ellram, L. (2006). *Fundamentals of logistics management* (European ed.). Maidenhead, Berkshire: McGraw-Hill.
- Lawson, B., & Samson, D. (2001). Developing innovation capability in organisations: A dynamic capabilities approach. *International Journal of Innovation Management*, 5(3), 377-400.
- Lin, P. C., Lin, C. J., Shen, C. W., & Wang, J. (2020). The revenue and logistics costs of convenience store chains in Taiwan. *International Journal of Retail & Distribution Management*, 48(11), 1255-1273.
- Lunkeit, S., Flämig, H., & Rosenberger, K. (2019, March). The impact of driverless vehicles on transportation costs in road haulage: A system dynamical approach. In *Interdisciplinary conference on production, logistics and traffic* (pp. 116-127). New York, NY: Springer International Publishing.
- Mahoney, J. T., & Pandian, J. R. (1992). The resource-based view within the conversation of strategic management. *Strategic Management Journal*, 13(5), 363-380.
- Makadok, R. (2001). Toward a synthesis of the resource-based and dynamic-capability views of rent creation. *Strategic Management Journal*, 22(5), 387-401.
- Mentzer, J. T., Min, S., & Bobbitt, L. M. (2004). Toward a unified theory of logistics. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 34(8), 606-627.
- Micco, A., & Pérez, N. (2002). *Determinants of maritime transport costs*. Washington, D.C.: Inter-American Development Bank.
- Muha, R. (2019). An overview of the problematic issues in logistics cost management. *Pomorstvo*, 33(1), 102-109.
- Nadvi, K., Thoburn, J. T., Bui, T. T., Nguyen, H. T. T., Nguyen, H. T., Dao, L. H., & Armas, E. B. D. (2004). Vietnam in the global garment and textile value chain: Impacts on firms and workers. *Journal of International Development*, 16(1), 111-123.
- Nong, M. T. N., & Ho, P. T. (2019). Supplier selection criteria in Vietnam: A case study in textile and apparel industry. *Journal of Asian Business and Economic Studies*, 26(S02), 71-100.
- Nguyen, T. V. (2015). *Giáo trình một số lý thuyết đương đại về quản trị kinh doanh: Ứng dụng trong nghiên cứu [Textbook on some contemporary theories of business management: Applications in research]*. Hà Nội, Việt Nam: National Economics University Publishing House.
- Ojala, L. (1994). A transaction cost analysis of Finnish, Swedish and Norwegian shipping. *Maritime Policy and Management*, 21(4), 273-294.
- Onstein, A. T., Tavasszy, L. A., & van Damme, D. A. (2019). Factors determining distribution structure decisions in logistics: A literature review and research agenda. *Transport Reviews*, 39(2), 243-260.
- Paul, J., & Criado, A. R. (2020). The art of writing literature review: What do we know and what do we need to know? *International Business Review*, 29(4), Article 101717. doi:10.1016/j.ibusrev. 2020.101717

- Pohit, S., Gupta, D. B., Pratap, D., & Malik, S. (2019). Survey of literature on measuring logistics cost: A developing country's perspective. *Journal of Asian Economic Integration*, 1(2), 260-282.
- Rentizelas, A. A., Tolis, A. J., & Tatsiopoulos, I. P. (2009). Logistics issues of biomass: The storage problem and the multi-biomass supply chain. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 13(4), 887-894.
- Škerlič, S. (2017). The impact of employee education and knowledge on the logistics processes in Slovenian companies. *Pomorstvo*, 31(2), 91-95.
- Škerlič, S., & Muha, R. (2016). The importance of systems for controlling logistics costs in the supply chain: A case study from the Slovenian automotive industry. *Promet-Traffic & Transportation*, 28(3), 299-310.
- Solakivi, T., Töyli, J., & Ojala, L. (2013). Logistics outsourcing, its motives and the level of logistics costs in manufacturing and trading companies operating in Finland. *Production Planning & Control*, 24(4/5), 388-398.
- Subiyanto, E. (2021). Investigating the logistics costs model: Recent update in Indonesia. *Journal of Science and Technology Policy Management*, 12(2), 331-350.
- Teece, D. J., Pisano, G., & Shuen, A. (1997). Dynamic capabilities and strategic management. *Strategic Management Journal*, 18(7), 509-533.
- Vietnam Industry Research and Consultancy. (2016). *Báo cáo Ngành Dệt may Việt Nam Q3/2016 [Report on Vietnam textile and apparel (Q3/2016)]*. Hà Nội, Việt Nam: Vietnam Industry Research and Consultancy.
- Wang, M. (2016). The role of innovation capability in the Australian courier industry. *International Journal of Innovation Management*, 20(7), 1-18.
- Wang, M. (2020). Assessing logistics capability for the Australian courier firms. *International Journal of Logistics Systems and Management*, 37(4), 576-589.
- Wang, M., Wood, L. C., & Wang, B. (2022). Transportation capacity shortage influence on logistics performance: Evidence from the driver shortage. *Heliyon*, 8(5), 1-9.
- Wernerfelt, B. (1984). A resource-based view of the firm. *Strategic Management Journal*, 5(2), 171-180.
- Wong, C. Y., & Karia, N. (2010). Explaining the competitive advantage of logistics service providers: A resource-based view approach. *International Journal of Production Economics*, 128(1), 51-67.
- Wu, D., Huo, J., Zhang, G., & Zhang, W. (2018). Minimization of logistics cost and carbon emissions based on quantum particle swarm optimization. *Sustainability*, 10(10), 1-15.
- Zeng, A. Z., & Rossetti, C. (2003). Developing a framework for evaluating the logistics costs in global sourcing processes: An implementation and insights. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 33(9), 785-803.

