

DOI: 10.62829/VNHN.357.89.97

CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ HẬU CẦN ĐIỆN TỬ (E-LOGISTICS) TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

✉ Phạm Quang An - Phạm Quang Triệu
Công ty TNHH TMXNK An Phát

● **TÓM TẮT:** Nghiên cứu được thực hiện nhằm xác định và đo lường các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển của e-logistics tại Thành phố Hồ Chí Minh, trong bối cảnh địa phương đang triển khai các chiến lược đổi mới để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và xã hội. Phương pháp nghiên cứu kết hợp giữa định tính và định lượng đã được áp dụng. Trong giai đoạn nghiên cứu định tính, tác giả xây dựng khung lý thuyết và mô hình nghiên cứu, sau đó tiến hành thảo luận với các chuyên gia để điều chỉnh thang đo, chuẩn bị cho giai đoạn nghiên cứu định lượng. Ở giai đoạn này, tác giả đã thu thập được 183 phiếu khảo sát hợp lệ và phân tích dữ liệu bằng phần mềm SPSS 27.0. Kết quả nghiên cứu cho thấy có năm yếu tố chính tác động đáng kể đến sự phát triển của e-logistics, bao gồm: khung pháp lý, cơ sở hạ tầng, nguồn nhân lực logistics, công nghệ, trong đó yếu tố cơ sở hạ tầng có ảnh hưởng mạnh mẽ nhất. Dựa trên các kết quả này, tác giả đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động logistics tại địa phương thông qua việc phát triển e-logistics.

● **Từ khóa:** dịch vụ, hậu cần, điện tử, thành phố Hồ Chí Minh.

FACTORS AFFECTING THE DEVELOPMENT OF E-LOGISTICS SERVICES IN HO CHI MINH CITY

● **ABSTRACT:** The study was conducted to identify and measure the factors influencing the development of e-logistics in Ho Chi Minh City, within the context of local efforts to implement strategic innovations for economic and social growth. A mixed-methods approach, combining qualitative and quantitative research, was employed. In the qualitative phase, the author developed a theoretical framework and research model, followed by discussions with experts to refine the measurement scales in preparation for the quantitative phase. During this phase, 183 valid survey responses were collected and analyzed using SPSS 27.0. The findings revealed five key factors significantly influencing e-logistics development: the legal framework, infrastructure, logistics workforce, technology, with infrastructure exerting the strongest impact. Based on these findings, the author proposed several solutions to enhance the efficiency of local logistics operations through the advancement of e-logistics.

● **Keywords:** services, logistics, electronic, Ho Chi Minh City.

Ngày nhận bài: 06/02/2025 Ngày bình duyệt: 12/02/2025 Ngày duyệt đăng: 14/02/2025

1. GIỚI THIỆU

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và cuộc cách mạng công nghiệp 4.0, logistics đã trở thành một ngành dịch vụ quan trọng, đóng vai trò cốt lõi trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế và tăng cường năng lực cạnh tranh của các quốc gia. Tại Việt Nam, với vị trí địa lý chiến lược nằm ở trung tâm khu vực châu Á – Thái Bình Dương và sự phát triển mạnh mẽ của thương mại quốc tế, ngành logistics đang có nhiều cơ hội để phát triển vượt bậc. Tuy nhiên, thách thức trong việc tối ưu hóa chi phí, nâng cao hiệu quả hoạt động và thích ứng với yêu cầu ngày càng cao của thị trường đã đặt ra nhu cầu cấp bách về việc ứng dụng các giải pháp công nghệ hiện đại.

E-logistics, một hình thức logistics tích hợp công nghệ thông tin và truyền thông, đã nổi lên như một giải pháp tiềm năng giúp doanh nghiệp logistics tối ưu hóa quy trình, giảm chi phí và cải thiện khả năng cạnh tranh. Đặc biệt, tại Thành phố Hồ Chí Minh, trung tâm kinh tế lớn nhất cả nước, sự phát triển e-logistics không chỉ đáp ứng nhu cầu thị trường mà còn tạo nền tảng cho sự kết nối giữa khu vực và toàn cầu.

Tuy nhiên, sự phát triển của e-logistics tại Thành phố Hồ Chí Minh vẫn đối mặt với nhiều rào cản, bao gồm hạn chế về cơ sở hạ tầng, khung pháp lý chưa đồng bộ, thiếu hụt nguồn nhân lực chuyên môn cao, và tốc độ ứng dụng công nghệ chưa đồng đều. Vì vậy, việc nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển của e-logistics tại địa phương không chỉ có ý nghĩa thực tiễn mà còn góp phần cung cấp cơ sở khoa học cho việc hoạch định các chính sách và chiến lược phát triển ngành.

2. CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ MÔ HÌNH NGHIÊN CỨU

2.1. Cơ sở lý thuyết về E-logistics

Sự phát triển mạnh mẽ của công nghệ thông tin và thương mại điện tử đã thúc đẩy sự gia tăng phổ biến của mua sắm

trực tuyến, từ đó đặt ra yêu cầu cấp thiết về một hệ thống logistics hiện đại để xử lý khối lượng công việc ngày càng lớn, đồng thời đảm bảo hiệu quả thực hiện đơn hàng. Trong bối cảnh đó, e-logistics đã xuất hiện như một giải pháp toàn diện và nhanh chóng trở thành xu hướng phổ biến toàn cầu.

Theo Bayles (2002), e-logistics được định nghĩa là các hoạt động kinh doanh thực hiện thông qua Internet. Định nghĩa này nhấn mạnh việc tự động hóa các hoạt động kinh doanh dựa trên nền tảng Internet, tuy nhiên, nó vẫn chưa phản ánh đầy đủ các đặc điểm đặc thù của lĩnh vực logistics. Gunasekaran và cộng sự (2007) đã đưa ra một định nghĩa toàn diện hơn, coi e-logistics là chuỗi giá trị logistics vận hành thông qua Internet, bao gồm các dịch vụ cạnh tranh như quản lý kho bãi, vận tải, phân phối, và gom hàng từ nhiều nguồn khác nhau.

Khác với logistics truyền thống, vốn dựa nhiều vào các quy trình thủ công, e-logistics tận dụng triệt để công nghệ thông tin và tự động hóa trong mọi khía cạnh. Điều này cho phép e-logistics xử lý sự cố và điều chỉnh quy trình một cách linh hoạt, nhanh chóng dựa trên dữ liệu thời gian thực, tập trung vào việc cung cấp dịch vụ khách hàng chất lượng cao. Đồng thời, e-logistics dễ dàng mở rộng quy mô hoạt động và triển khai trên phạm vi quốc tế nhờ vào sự tích hợp toàn cầu và khả năng quản lý chuỗi cung ứng từ xa.

Tóm lại, e-logistics có thể được định nghĩa khái quát là một chuỗi các hoạt động logistics được tối ưu hóa nhờ công nghệ, nhằm quản lý, vận chuyển hàng hóa, dịch vụ và thông tin từ nhà cung cấp đến người tiêu dùng cuối cùng, đảm bảo hiệu quả vận hành và đáp ứng nhanh chóng nhu cầu của thị trường.

2.2. Tiêu chí đánh giá năng lực logistics

Trong lĩnh vực logistics, hiện đã xuất hiện nhiều khung tiêu chí đánh giá năng lực phát triển ở cấp quốc gia và khu vực, đóng

vai trò quan trọng trong việc so sánh và cải thiện hiệu quả hoạt động logistics. Một số tiêu chí đáng chú ý bao gồm: Chỉ số Hiệu quả Logistics (Logistics Performance Index - LPI): Đây là công cụ do Ngân hàng Thế giới phát triển để đo lường và so sánh năng lực logistics của các quốc gia trên toàn cầu. Theo Bộ Công Thương (2019), chỉ số LPI gồm hai loại: LPI quốc tế và LPI nội địa. LPI quốc tế được đánh giá bởi các chuyên gia logistics nước ngoài dựa trên 6 tiêu chí: (1) Cơ sở hạ tầng, (2) Vận tải quốc tế, (3) Năng lực logistics, (4) Khả năng truy xuất, (5) Thời gian vận chuyển, và (6) Quy trình thông quan. LPI nội địa không được xếp hạng mà tập trung vào thống kê 4 tiêu chí: (1) Hạ tầng, (2) Dịch vụ, (3) Thủ tục và thời gian thông quan tại biên giới, và (4) Độ tin cậy của chuỗi cung ứng. Kết quả phân tích LPI giúp các quốc gia xác định điểm mạnh và điểm yếu, từ đó xây dựng các giải pháp cải thiện hiệu quả logistics. Chỉ số Logistics tại các Thị trường Mới nổi (Agility Emerging Markets Logistics Index - AEMLI): Do tập đoàn Agility Logistics, một trong những nhà cung cấp dịch vụ kho vận hàng đầu thế giới, phát triển. AEMLI khảo sát các chuyên gia trong ngành logistics và thương mại để đánh giá triển vọng cũng như thách thức của các thị trường logistics mới nổi. Theo Nguyễn Thị Bình (2022), chỉ số này được tính dựa trên 3 tiêu chí: (1) Cơ hội của thị trường logistics nội địa, (2) Cơ hội của thị trường logistics quốc tế, và (3) Các nguyên tắc cơ bản về kinh doanh. Dữ liệu tham khảo đến từ các tổ chức quốc tế uy tín như IMF, Ngân hàng Thế giới, và IATA. Chỉ số Dễ dàng Logistics tại các Bang (Logistics Ease Across Different States - LEADS): Chỉ số này được sử dụng để đánh giá năng lực và hiệu quả logistics tại các bang ở Ấn Độ. Theo Nguyễn Thị Bình (2022), LEADS tổng hợp thành một bộ chỉ số dựa trên 3 tiêu chí: (1) Cơ sở hạ tầng, (2) Dịch vụ logistics, và (3) Môi trường hoạt động logistics. Tuy nhiên, LEADS chủ yếu phù hợp với đánh giá hoạt động logistics ở phạm vi vùng hoặc địa phương. Những khung tiêu chí này

không chỉ cung cấp góc nhìn toàn diện về năng lực logistics mà còn là cơ sở để các quốc gia, vùng lãnh thổ hoặc địa phương hoạch định chiến lược phát triển phù hợp với điều kiện thực tế.

2.3. Mô hình đánh giá sự phát triển PEST

Mô hình PEST lần đầu tiên được giới thiệu trong tác phẩm “Scanning the Business Environment” của giáo sư Francis Aguilar tại Đại học Harvard vào năm 1967. Đây được coi là tài liệu sớm nhất ghi nhận công cụ và kỹ thuật phân tích ảnh hưởng của các yếu tố môi trường vĩ mô đến sự phát triển của ngành hoặc lĩnh vực cụ thể (Rastogi & Trivedi, 2016). PEST là viết tắt của bốn yếu tố chính: Chính trị (Political), Kinh tế (Economic), Xã hội (Social), và Công nghệ (Technological). Từ những năm 1980 trở đi, mô hình này được điều chỉnh và mở rộng thành nhiều biến thể dựa trên nền tảng gốc ban đầu. Hai biến thể phổ biến nhất là PESTEL và STEEPLE. PESTEL bổ sung thêm hai yếu tố: Môi trường (Environmental) và Pháp lý (Legal). STEEPLE phát triển từ PESTEL, thêm yếu tố Đạo đức (Ethical), nhằm mở rộng phạm vi phân tích và ứng dụng. Theo Rastogi và Trivedi (2016), không có sự ưu tiên hay mức độ quan trọng cố định giữa các yếu tố trong mô hình. Thay vào đó, PEST và các biến thể chỉ là công cụ linh hoạt, cho phép người sử dụng chọn lựa những yếu tố phù hợp với mục đích nghiên cứu. Đến nay, các mô hình này đã trở thành tiêu chuẩn phân tích trong nhiều lĩnh vực và được áp dụng rộng rãi trong các nghiên cứu học thuật cũng như thực tiễn.

2.4. Mô hình nghiên cứu đề xuất

Dựa trên cơ sở lý thuyết và các nghiên cứu có liên quan, tác giả nhận thấy rằng mô hình tham chiếu được áp dụng trong mỗi nghiên cứu có sự khác biệt, điều này phản ánh sự thay đổi về tình hình phát triển tại từng khu vực, thời điểm nghiên cứu và góc

độ vấn đề được đề cập. Từ đó, có thể khẳng định rằng sự phát triển của bất kỳ lĩnh vực, ngành nghề hay quốc gia nào đều chịu ảnh hưởng mạnh mẽ từ các yếu tố thực tế và môi trường xung quanh, như quan điểm của Pieterse (2010).

Vì thế, tác giả cho rằng mô hình nghiên cứu các yếu tố tác động đến sự phát triển dịch vụ e-logistics tại tỉnh Đồng Nai cần được xây dựng dựa trên một mô hình có bối cảnh và quan điểm nghiên cứu tương đồng. Sau khi tham khảo nhiều nghiên cứu, tác giả quyết định lựa chọn mô hình của Vương Thị Bích Ngà (2022) làm cơ sở, bởi nghiên cứu này không chỉ phản ánh một cách toàn diện thực trạng ngành logistics tại Việt Nam, mà còn có thể mở rộng áp dụng vào bối cảnh e-logistics tại Đồng Nai. Các yếu tố trong mô hình này cũng tương thích với mô hình PEST biến thể STEEPLE và các tiêu chí đánh giá năng lực logistics đã được phân tích ở phần trước.

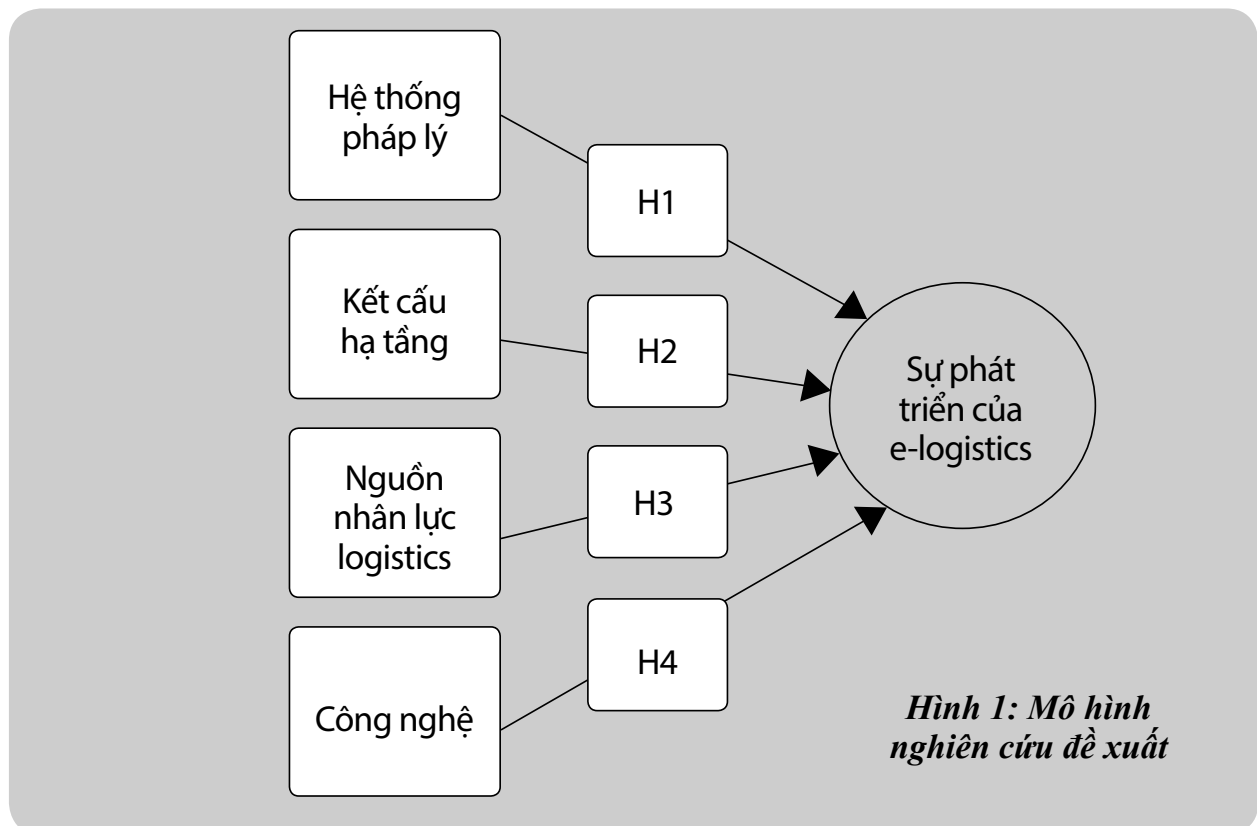
Tóm lại, tác giả nhận thấy các yếu tố được trích dẫn từ nghiên cứu của Vương

Thị Bích Ngà (2022) hoàn toàn phù hợp 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), với các yếu tố độc lập bao gồm:

Hệ thống pháp lý: Là yếu tố quan trọng bao gồm các chính sách pháp luật và thủ tục hành chính, tạo nền tảng cho môi trường kinh doanh ổn định và minh bạch. Những quy định rõ ràng giúp giảm thiểu rủi ro pháp lý, thúc đẩy sự tuân thủ và xây dựng niềm tin cho doanh nghiệp. Vương Thị Bích Ngà (2022) cũng cho rằng sự phát triển logistics phụ thuộc vào cải cách trong hệ thống pháp lý. Do đó, 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: Bao gồm các cơ sở vật chất như giao thông vận tải, kho bãi và công nghệ thông tin, giúp hoạt động logistics diễn ra thuận lợi, giảm chi phí phát sinh. Vương



Thị Bích Ngà (2022) cũng chỉ ra rằng khi kết cấu hạ tầng được cải thiện, logistics sẽ phát triển. 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: Nguồn nhân lực có trình độ cao, với nền tảng vững chắc về kiến thức và kinh nghiệm, đóng vai trò quyết định trong sự phát triển của ngành logistics. Theo Vương Thị Bích Ngà (2022), nguồn nhân lực chất lượng là yếu tố cốt lõi bảo đảm chất lượng dịch vụ. 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: Là yếu tố thiết yếu khi đánh giá sự phát triển trong mô hình STEEPLE và e-logistics, vốn hình thành trong bối cảnh cách mạng công nghiệp 4.0. Việc áp dụng công nghệ thông tin hiện đại có vai trò quan trọng trong sự phát triển của e-logistics. Vương Thị Bích Ngà (2022) cũng nhấn mạnh sự phát triển của logistics gắn liền với sự cải thiện công nghệ. Do đó, tác giả đề xuất giả thuyết:

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

3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Đối tượng nghiên cứu là các doanh nghiệp ngành logistic tại Thành phố Hồ Chí Minh. Nhằm kiểm định độ tin cậy và hợp lệ của phiếu khảo sát, nhóm tác giả đã thực hiện phỏng vấn sâu 5 chuyên gia và tiến hành khảo sát sơ bộ 30 lãnh đạo doanh nghiệp logistic tại Thành phố Hồ Chí Minh. Dữ liệu nghiên cứu chính thức được thu thập theo mẫu thuận tiện trong khoảng thời gian từ ngày 15/8 – 30/9/2024. Tác giả đã khảo sát 200 doanh nghiệp tại Thành phố Hồ Chí Minh. Số phiếu phát ra là 200, thu về 194 và số phiếu hợp lệ là 183.

Trong nghiên cứu này tác giả sử dụng thang đo Likert cho điểm từ: 1- Rất không đồng ý, đến 5-Rất đồng ý (Bài viết sử dụng cách viết số thập phân theo chuẩn quốc tế).

4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

Kiểm định độ tin cậy của thang đo (Cronbach's Alpha) (Bảng 1)

Nghiên cứu sử dụng phần mềm SPSS 27.0 để xử lý và phân tích số liệu, với kết quả kiểm định cronbach's alpha ở Bảng 1. Kết quả đánh giá độ tin cậy của thang đo bằng hệ số Cronbach's Alpha cho thấy, các biến quan sát đều có hệ số tương quan biến tổng lớn hơn 0.3 và Hệ số Cronbach's Alpha lớn hơn 0.6

Bảng 1. Kết quả kiểm định Cronbach's Alpha của biến độc lập

Nhân tố	Hệ số Cronbach's Alpha	Chỉ tiêu	Số biến quan sát của từng nhân tố			
			1	2	3	4
Hệ thống pháp lý (HTPL)	0.880	Cronbach's Alpha loại biến đang xem xét	0.831	0.852	0.854	0.871
		Hệ số tương quan biến tổng	0.811	0.741	0.732	0.656
Kết cấu hạ tầng (KCHT)	0.712	Cronbach's Alpha loại biến đang xem xét	0.640	0.593	0.647	0.701
		Hệ số tương quan biến tổng	0.509	0.5841	0.497	0.408

Nguồn nhân lực Logistic (NNLL)	0.698	Cronbach's Alpha loại biến đang xem xét	0.615	0.611	0.662	0.634
		Hệ số tương quan biến tổng	0.505	0.517	0.435	0.471
Công nghệ (CNTT)	0.713	Cronbach's Alpha loại biến đang xem xét	0.690	0.616	0.631	0.650
		Hệ số tương quan biến tổng	0.428	0.545	0.526	0.490
Sự phát triển của e-logistics (SPTe)	0.723	Cronbach's Alpha loại biến đang xem xét	0.597	0.698	0.645	
		Hệ số tương quan biến tổng	0.615	0.455	0.546	

Nguồn: Phân tích SPSS 27.0 của tác giả

Phân tích nhân tố khám phá EFA

Bảng 2. Kết quả EFA cho biến độc lập

	Yếu tố			
	1	2	3	4
NNLL4	0.917			
NNLL2	0.915			
NNLL3	0.891			
NNLL1	0.887			
CNTT4		0.933		
CNTT3		0.916		
CNTT1		0.891		

CNTT2		0.858		
KCHT4			0.893	
KCHT3			0.852	
KCHT1			0.842	
KCHT2			0.831	
HTPL1				0.842
HTPL3				0.797
HTPL4				0.783
HTPL2				0.781
KMO: 0.798; Mức ý nghĩa Sig 0.000 < 0.05 Eigenvalue là 1.704 > 1 Phương sai trích (%) 75.046				

Nguồn: Phân tích SPSS 27.0 của tác giả

Bảng 3. Kết quả EFA cho biến phụ thuộc

	Yếu tố
	1
SPTE2	0.895
SPTE3	0.891
SPTE1	0.883
KMO: 0.736; Mức ý nghĩa Sig 0.000 < 0.05 Eigenvalue là 2.384 > 1 Phương sai trích (%) 78.119	

Nguồn: Phân tích SPSS 27.0 của tác giả

Kết quả phân tích EFA như Bảng 2 và 3.

Sau khi phân tích nhân tố EFA, có thể thấy các biến trong mô hình đều lớn hơn 0.5, chứng tỏ các biến quan sát đều có thể dùng được và có ý nghĩa vì đảm bảo tính hội tụ của từng thang đo trong mô hình.

Phân tích EFA với 04 nhân tố được trích tải Eigenvalue có giá trị là 1.704; với phương sai trích là 75.046%; Hệ số KMO

= 0.798 đạt yêu cầu ≥ 0.5 ; mức ý nghĩa của Kiểm định Bartlett (Sig.) = 0.000 đạt yêu cầu ≤ 0.05 ; tổng phương sai $\geq 50\%$ thảo mãn điều kiện. Như vậy, có thể kết luận việc phân tích EFA là hoàn toàn phù hợp.

Phân tích mô hình hồi quy

Bảng 4. 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
0.782 ^a	0.639	0.630	0.35631
Hệ số Durbin-Watson = 1.868 F = 67.122; Sig = 0.000			

Nguồn: Phân tích SPSS 27.0 của tác giả

Nhóm nghiên cứu cũng đã tiến hành phân tích tương quan và phân tích hồi quy để thấy được mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Kết quả phân tích hồi quy bội như Bảng 5.

Bảng 4 cho thấy, hệ số xác định R² bằng 63,9% chứng tỏ các biến độc lập giải thích

Bảng 5. 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	0.294	0.048	0.285	6.048	0.000	0.838	1.193
KCHT	0.252	0.033	0.351	7.626	0.000	0.875	1.143
NNLL	0.167	0.029	0.262	5.716	0.000	0.883	1.132
CNTT	0.173	0.032	0.242	5.371	0.000	0.912	1.097

Nguồn: Phân tích SPSS 27.0 của tác giả

được 63,9% sự thay đổi của năng lực cạnh tranh. Với mức thống kê $F=67.122$, $Sig. = 0.000$ chứng tỏ mô hình hồi quy là phù hợp. Các hệ số hồi quy tương ứng với các biến độc lập đều có dấu dương và có $Sig.$ đều < 0.05 chứng tỏ các biến Hệ thống pháp lý, Kết cấu hạ tầng, Nguồn nhân lực Logistic, Công nghệ có ảnh hưởng đến Sự phát triển của e-logistics.

Phương trình hồi quy đã chuẩn hóa:

$$SPTTE = 0.285 * HTPL + 0.351 * KCHT + 0.262 * NNLL + 0.242 * CNTT$$

5. KẾT LUẬN VÀ HÀM Ý QUẢN TRỊ

Kết luận

Kết quả nghiên cứu đã cho thấy các yếu tố tác động đến sự phát triển của e-logistics tại thành phố Hồ Chí Minh đều có ảnh hưởng tích cực, với mức độ tác động khác nhau đối với sự phát triển tổng thể của lĩnh vực này. Trong đó, yếu tố *Kết cấu hạ tầng* có tác động mạnh nhất (hệ số 0.351), tiếp theo là *Hệ thống pháp lý* (0.285), *Nguồn nhân lực logistics* (0.262) và *Công nghệ* (0.242). Điều này khẳng định rằng việc cải thiện và nâng cao từng yếu tố trên sẽ tạo ra những bước tiến lớn trong việc phát triển e-logistics tại thành phố Hồ Chí Minh.

Kết cấu hạ tầng đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo sự phát triển ổn định của e-logistics. Các cơ sở hạ tầng như hệ thống giao thông, kho bãi, công nghệ thông tin, và các tiện ích hỗ trợ logistics cần được đầu tư mạnh mẽ để tạo ra một mạng lưới vận chuyển và lưu trữ hiệu quả. Cải thiện cơ sở hạ tầng sẽ giúp giảm chi phí và thời gian vận chuyển, góp phần thúc đẩy sự phát triển của e-logistics.

Hệ thống pháp lý là yếu tố không thể thiếu để tạo dựng một môi trường kinh doanh ổn định và minh bạch cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics, đặc biệt là e-logistics. Các quy định và chính sách pháp lý rõ ràng, dễ hiểu và thuận tiện sẽ giúp giảm thiểu rủi ro cho doanh nghiệp, đồng thời thúc đẩy sự tham gia của các doanh nghiệp vào lĩnh vực này.

Nguồn nhân lực logistics thể hiện rằng việc có đội ngũ nhân viên chất lượng cao, giàu kinh nghiệm và kiến thức chuyên môn sẽ là yếu tố quyết định đối với sự phát triển bền vững của e-logistics. Đặc biệt trong bối cảnh hiện nay, việc đào tạo và phát triển đội ngũ nhân sự có kỹ năng công nghệ và logistics là một yêu cầu thiết yếu.

Công nghệ đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao năng lực và hiệu quả của e-logistics. Công nghệ tiên tiến sẽ giúp tối ưu hóa quá trình quản lý chuỗi cung ứng, vận tải, kho bãi và các dịch vụ logistics, qua đó nâng cao năng suất và giảm thiểu chi phí.

Hàm ý quản trị:

Cải thiện hệ thống pháp lý: Để phát triển e-logistics tại thành phố Hồ Chí Minh, cần phải có một hệ thống pháp lý minh bạch, rõ ràng và thuận tiện. Chính quyền địa phương cần nỗ lực cải cách thủ tục hành chính, đồng thời tạo ra những chính sách khuyến khích sự đổi mới và đầu tư vào lĩnh vực logistics điện tử. Các cơ quan chức năng cũng cần đảm bảo rằng các quy định pháp lý không gây rào cản cho các doanh nghiệp tham gia vào lĩnh vực e-logistics.

Đầu tư và nâng cấp kết cấu hạ tầng: Các cơ sở hạ tầng hỗ trợ logistics, bao gồm hệ thống giao thông, kho bãi, công nghệ thông tin và các công trình liên quan, cần được đầu tư mạnh mẽ và hiện đại hóa. Chính quyền thành phố nên xây dựng các chính sách thu hút đầu tư vào hạ tầng logistics, đặc biệt là các khu công nghiệp logistics và các trung tâm phân phối, nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của e-logistics.

Phát triển nguồn nhân lực logistics: Đào tạo và phát triển nguồn nhân lực có chuyên môn cao về logistics, đặc biệt là e-logistics, là yếu tố quan trọng để giúp doanh nghiệp phát triển bền vững. Các cơ sở đào tạo cần tăng cường hợp tác với doanh nghiệp để thiết kế các chương trình đào tạo chuyên sâu, đáp ứng nhu cầu thực tế của ngành. Các khóa huấn luyện, bồi dưỡng về công nghệ logistics cũng cần được tổ chức thường xuyên để nâng cao kỹ năng cho đội ngũ lao động trong lĩnh vực này.

Khuyến khích áp dụng công nghệ hiện đại: Công nghệ đóng vai trò quyết định trong việc phát triển e-logistics, do đó các doanh nghiệp logistics tại thành phố Hồ Chí Minh cần được khuyến khích và hỗ trợ trong việc ứng dụng công nghệ mới, như trí tuệ nhân tạo (AI), Internet of Things (IoT), và blockchain. Các sáng kiến công nghệ có thể giúp tối ưu hóa quy trình, giảm thiểu chi phí vận hành và cải thiện chất lượng dịch vụ logistics. Chính quyền địa phương và các cơ quan chức năng cần đưa ra các chính sách hỗ trợ, thúc đẩy doanh nghiệp áp dụng

công nghệ tiên tiến vào hoạt động logistics.

Sự phát triển của e-logistics tại thành phố Hồ Chí Minh không thể tách rời khỏi sự cải thiện đồng bộ các yếu tố cơ sở hạ tầng, chính sách pháp lý, nguồn nhân lực và công nghệ. Các nhà quản lý cần nhận thức rõ ràng rằng một hệ sinh thái logistics bền vững cần phải có sự đầu tư toàn diện vào những yếu tố này. Khi các yếu tố này được đồng bộ và phát triển đúng hướng, e-logistics sẽ trở thành một ngành mũi nhọn, đóng góp quan trọng vào sự phát triển kinh tế của thành phố Hồ Chí Minh./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) - Thực trạng & giải pháp phát triển ngành logistics TP.HCM. Văn kiện Hội nghị thông báo về Đề án phát triển ngành logistics trên địa bàn TP.HCM đến năm 2025, định hướng 2030, ngày 20/03/2018
- [2] Bayles, D. L. (2002, June). E-logistics & e-fulfillment: Beyond the “buy” button. In UNCTAD Workshop (pp. 1-12).
- [3] Nguyễn Xuân Quyết và Trần Thị Ngọc Lan, “Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến dịch vụ hậu cần điện tử (E-logistics) tại Thành phố Hồ Chí Minh”, Tạp chí Khoa học Công nghệ và Thực phẩm 19 (2) (2019), 147-159, 2019.
- [4] Gunasekaran, A., Ngai, E. W., & Cheng, T. E. (2007). Developing an e-logistics system: a case study. *International Journal of Logistics*, 10(4), 333-349.
- [5] HĐND TP.Hồ Chí Minh - Nghị quyết 20/2017/NQ-HĐND về việc Thông qua quy hoạch phát triển ngành thương mại TP.HCM đến năm 2025, định hướng đến năm 2030, TP. Hồ Chí Minh (2017)
- [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] Pieterse, J. N. (2010). *Development theory*. Sage.
- [8] Trappey, C. V., Lin, G. Y., Trappey, A. J., Liu, C. S., & Lee, W. T. (2011). Deriving industrial logistics hub reference models for manufacturing based economies. *Expert Systems with Applications*, 38(2), 1223-1232.
- [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] Rastogi, N., & Trivedi, M. K. (2016). PESTLE technique—a tool to identify external risks in construction projects. *International Research Journal of Engineering and Technology (IRJET)*, 3(1), 384-388.
- [11] Đinh Phi Hồ-Phuong pháp nghiên cứu định lượng và những nghiên cứu thực tiễn trong kinh tế phát triển nông thôn. NXB Phương Đông, Cà Mau (2012)
- [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. Phuong, 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] Liu, W., Liang, Y., Bao, X., Qin, J., & Lim, M. K. (2022). China’s logistics development trends in the post COVID-19 era. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 25(6), 965-976.
- [15] Thọ, N. Đ. (2014). *Giáo trình phương pháp nghiên cứu khoa học trong kinh doanh*.
- [16] Qin, X., Liu, Z., & Tian, L. (2021). The optimal combination between selling mode and logistics service strategy in an e-commerce market. *European Journal of Operational Research*, 289(2), 639-651.
- [17] Rey, A., Panetti, E., Maglio, R., & Ferretti, M. (2021). Determinants in adopting the Internet of Things in the transport and logistics industry. *Journal of Business Research*, 131, 584-590.