

Các nhân tố ảnh hưởng đến phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam

VŨ QUỲNH VÂN*

Tóm tắt

Nghiên cứu này sử dụng mô hình đàn nhạn bay (Flying geese paradigm - FGP) do nhà kinh tế học Nhật Bản Akamatsu Kaname khởi xướng đầu tiên từ những năm 1930 (Kasahara, 2004), lý thuyết về liên kết phát triển và chuỗi giá trị của Normann và Ramirez (1993) để đánh giá các nhân tố tác động đến phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) tại Việt Nam. Bằng việc sử dụng phương pháp định tính và định lượng, kết quả nghiên cứu cho thấy, có 3 nhân tố ảnh hưởng thuận chiều đến phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam là: Thể chế; Mạng lưới thành phần; Cơ sở hạ tầng.

Từ khóa: doanh nghiệp FDI, logistics, mạng lưới thành phần, thể chế

Summary

This study uses the Flying geese paradigm (FGP) which was first initiated by the Japanese economist Akamatsu Kaname in the 1930s (Kasahara, 2004), as well as the theory of development linkages and the value chain of Normann and Ramirez (1993) to evaluate factors affecting the development of logistics services in FDI enterprises in Vietnam. Through qualitative and quantitative methods, the research points out 3 factors that positively affect the development of logistics services in FDI enterprises in Vietnam, including Institution; Network of components; Infrastructure.

Keywords: FDI enterprises, logistics, network of components, institution

GIỚI THIỆU

Có thể thấy rằng, sự phát triển của các doanh nghiệp FDI có ảnh hưởng lớn tới tăng trưởng kinh tế Việt Nam. Thực tế, các doanh nghiệp FDI có nhu cầu lớn sử dụng các dịch vụ logistics, tuy nhiên, hiện nay các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ của Việt Nam chưa đáp ứng được. Đa số doanh nghiệp logistics nội địa đang hoạt động có quy mô nhỏ, nên năng lực tài chính, trình độ quản lý hạn chế, chủ yếu vẫn dừng lại ở việc cung cấp dịch vụ logistics 2PL mà cụ thể là dịch vụ vận tải hàng hóa. Trong khi đó, các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam thường tìm kiếm các gói dịch vụ logistics tích hợp (phổ biến là 3PL) không đơn thuần là vận chuyển hàng hóa, mà còn đi kèm với nhiều dịch vụ giá trị gia tăng khác, như: thủ tục hải quan, lưu kho, đóng gói và phân phối sản phẩm (Đặng Đình Đào, 2017). Ngoài yếu tố thuộc về các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics những yếu tố khách quan bên ngoài, như: cơ sở hạ tầng, khung pháp lý, nguồn nhân lực, công nghệ... cũng cản trở sự phát triển của logistics Việt Nam.

Với tầm quan trọng đó, nghiên cứu về phát triển một lĩnh vực dịch vụ cho các doanh nghiệp FDI được đề cập

trong một số các nghiên cứu, nhưng đa phần các hướng nghiên cứu trên - theo hiểu biết của tác giả - đều đánh giá việc phát triển một nhóm ngành dựa trên việc đầu tư của các nước lớn vào nước nhỏ. Vì vậy, nghiên cứu này, bằng việc phát triển 2 nhóm nghiên cứu nêu trên, nhưng từ các nước có vị thế yếu hơn để cung cấp hàng hóa cho các doanh nghiệp FDI, sẽ đưa ra bằng chứng thực nghiệm về các nhân tố tác động đến phát triển dịch vụ cho doanh nghiệp FDI tại Việt Nam.

CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Cơ sở lý thuyết về các nhân tố tác động đến phát triển dịch vụ logistics cho doanh nghiệp

Thể chế

Các nghiên cứu về vai trò của thể chế (mà cụ thể là nhà nước) như Martí và cộng sự (2014) cho rằng, khi có sự

* Trường Đại học Công đoàn

Ngày nhận bài: 31/12/2022; Ngày phản biện: 13/01/2023; Ngày duyệt đăng: 19/01/2023

can thiệp của chính phủ thì các dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp sẽ phát triển mạnh mẽ. Dang và Yeo (2018) cho rằng, các doanh nghiệp sẽ yên tâm hơn khi có sự cam kết của các cơ quan địa phương - nhất là trong những điều kiện bất định. Salazar và Rand (2020) cho thấy, nếu các nước như Việt Nam có các cam kết về thuế hay cho thuê đất sẽ thúc đẩy cho các doanh nghiệp phát triển. Do vậy, tác giả đề xuất giả thuyết:

H1: Thể chế có tác động thuận chiều đến Phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI.

Mạng lưới thành phần logistics

Mạng lưới thành phần logistics được hiểu là các mạng lưới nhỏ hơn trong dịch vụ logistics lớn (hoặc các “chi nhánh” của dịch vụ logistics - theo Martí và cộng sự, 2014), hay các dịch vụ phụ trợ cho hoạt động logistics nhằm thúc đẩy mạng lưới chính phát triển mạnh mẽ (Tian và Zhang, 2019). Đối với các nước tiếp nhận hoạt động của các doanh nghiệp nước ngoài, mạng lưới thành phần logistics được hiểu hệ thống phân phối nhỏ hơn, nhằm hỗ trợ cho các dịch vụ logistics chủ đạo của nước đó (Dang và Yeo, 2018).

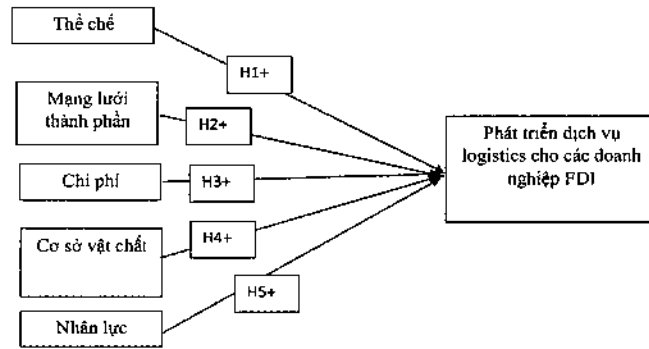
Khi các doanh nghiệp FDI sử dụng các dịch vụ logistics từ các nước nhận đầu tư (nước đến), thì ngoài những dịch vụ tại các trung tâm trung chuyển lớn, các mạng lưới nhánh được tập trung nhiều hơn để phân phối hàng hóa. Tian và Zhang (2019) cho rằng, đối với các vùng kinh tế nhận vốn của các doanh nghiệp FDI thì các mạng lưới nhánh này sẽ giúp các doanh nghiệp tận dụng được tối đa lợi thế, và sẽ tạo điều kiện cho doanh nghiệp phát triển hơn. Nguyễn Xuân Quyết và Trần Thị Ngọc Lan (2019) cũng cho kết luận tương tự, nhưng tập trung vào mạng lưới thành phần điện tử. Vì vậy, tác giả đưa ra giả thuyết sau:

H2: Mạng lưới thành phần logistics có tác động thuận chiều đến Phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI.

Chi phí cho dịch vụ logistics

Kasahara (2004) cho rằng, khi tiếp nhận công nghệ hay vốn từ nước ngoài, các nước sở tại - theo mô hình đàn nhạn bay - sẽ có được chi phí rẻ hơn nếu tự bỏ tiền ra đầu tư. Lý thuyết về liên kết phát triển và chuỗi giá trị của Normann và Ramirez (1993) cũng nêu ra vấn đề tương tự như trên khi cho rằng: khi có sự liên kết và phát triển thì tổng chi phí sẽ rẻ hơn. Đối với một số nghiên cứu thực

HÌNH 1: MÔ HÌNH NGHIÊN CỨU ĐỀ XUẤT



Nguồn: Đề xuất của tác giả

nghiệm, như: Dang và Yeo (2018), Lan và cộng sự (2017) hay Murphy và Knemeyer (2018) cho thấy, khi các doanh nghiệp nhận thấy mình có được chi phí rẻ hơn (về tổng thể) thì sẽ tận dụng được lợi thế của mình, và từ đó sẽ tác động ngược lại về mặt cơ sở hạ tầng nhằm phát triển dịch vụ logistics. Tác giả đề xuất giả thuyết sau:

H3: Chi phí có tác động thuận chiều đến Phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI.

Cơ sở hạ tầng cho dịch vụ logistics

Đối với các nghiên cứu nhìn nhận từ góc độ các doanh nghiệp lớn đầu tư vào khu vực kém phát triển hơn như Heiko và Darkow (2010) cho rằng, chính sự không phát triển về cơ sở hạ tầng điện tử đã hạn chế việc tiếp nhận đầu tư của các doanh nghiệp dành cho logistics. Rodrigue và cộng sự (2017) đánh giá trong điều kiện nền kinh tế ngày càng mở thì việc tuân thủ các hệ thống pháp luật quốc tế, phát triển liên kết các mạng lưới ảo của logistics và logistics xanh sẽ thúc đẩy các doanh nghiệp phát triển. McKinnon và cộng sự (2015) nhìn nhận trên quan điểm: chỉ khi có được cơ sở hạ tầng vật lý thì mới có điều kiện áp dụng cơ sở vật chất ảo, logistics xanh hay pháp luật quốc tế. Như vậy, tác giả đề xuất giả thuyết sau:

H4: Cơ sở hạ tầng có tác động thuận chiều đến Phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI.

Nguồn nhân lực cho dịch vụ logistics

Đặng Đình Đào (2014), Đặng Thị Thúy Hồng (2018) hay Dang và Yeo (2018) đều cho rằng, hiện trạng của Việt Nam nói riêng và các nước tiếp nhận dịch vụ của các doanh nghiệp FDI nói chung đều đang bị thiếu nguồn nhân lực. Điều này có nghĩa là: khi có được nguồn nhân lực chất lượng cao, có đầy đủ hiểu biết (về nghiệp vụ, ngôn ngữ, khả năng ứng phó với thay đổi của thị trường) thì dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp sẽ được đẩy mạnh. Do vậy, tác giả đề xuất giả thuyết sau:

H5: Nguồn nhân lực có tác động thuận chiều đến Phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI.

Từ các giả thuyết nghiên cứu nói trên, mô hình nghiên cứu được xây dựng với 5 các nhân tố tác động đến phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI, đó là: Thể chế; Mạng lưới thành phần; Chi phí; Cơ sở hạ tầng; Nhân lực (Hình).

BẢNG: KẾT QUẢ PHÂN TÍCH ĐỘ TIN CẬY TỔNG HỢP VÀ PHƯƠNG SAI TRÍCH

Thang đo	Độ tin cậy tổng hợp (Composite Reliability)	Tổng phương sai trích (Average Variance Extracted)
Thể chế (INST)	0,942	0,805
Mạng lưới thành phần logistics (PART)	0,933	0,783
Chi phí (COST)	0,945	0,815
Cơ sở vật chất (FNS)	0,880	0,649
DEV (Nhân lực)	0,863	0,510
Nhân lực (HRM)	0,742	0,591

KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

Phân tích độ tin cậy

Bảng cho thấy, độ tin cậy tổng hợp > 0,7 và tổng phương sai trích > 0,5, nên kết quả phân tích phù hợp. Kết quả phân tích nhân tố cho thấy, nhân tố Thể chế chỉ còn 4 chỉ báo, nhân tố Nhân lực và biến phụ thuộc đều chỉ còn 2 chỉ báo. Về độ tin cậy, các nhân tố đều có hệ số tin cậy đạt yêu cầu, CR > 0,5. Các biến quan sát đồng hướng đo một nhân tố tiềm ẩn và đại diện duy nhất cho một nhân tố tiềm ẩn. Với các hệ số CR > 0,7 cho thấy, tính đồng hướng của các biến quan sát trong cùng một nhân tố rất cao.

Kết quả kiểm định sự phù hợp của mô hình

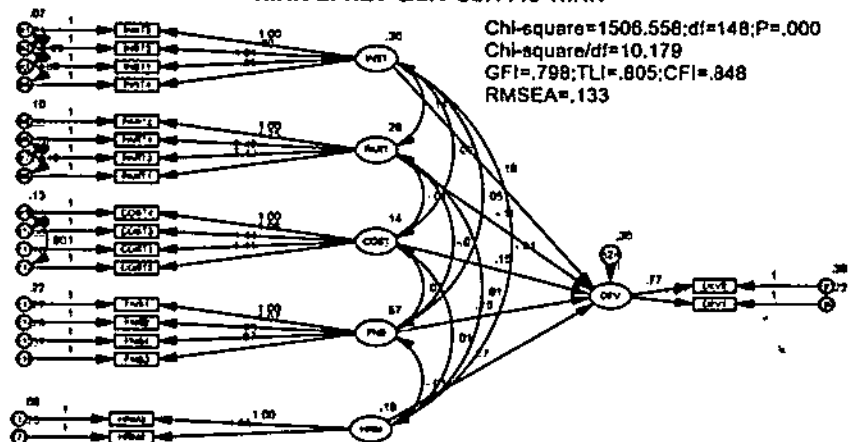
Kết quả kiểm định sự phù hợp của mô hình (Hình 2) cho thấy, mô hình khá phù hợp cho phân tích. Kết quả của mô hình cấu trúc tuyến tính cho thấy, trong tổng số 5 biến được đề cập trong nghiên cứu này, thì có 3 nhân tố có ý nghĩa thống kê đến Phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam theo thứ tự tác động cùng chiều giảm dần là: Cơ sở vật chất (hệ số Beta là 0,57); Thể chế (hệ số Beta là 0,36); Mạng lưới thành phần (hệ số Beta là 0,26) trong khi đó, 2 biến không có ý nghĩa thống kê là: Chi phí và Nhân lực.

KẾT LUẬN VÀ MỘT SỐ HÀM Ý

Kết luận

Kết quả nghiên cứu cho thấy, có 3 nhân tố có ý nghĩa thống kê đến phát triển dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam là: Thể chế; Mạng lưới thành phần; Cơ sở vật chất. Nghiên cứu của tác giả được tiến hành trong thời gian xảy ra dịch Covid-19, vì thế đánh giá của người trả lời có thể bị ảnh hưởng bởi những chính sách của Việt Nam. Do vậy, nhân tố Chi phí và Nhân lực (bị cắt giảm) không có ý nghĩa thống kê. Cụ thể, đối với vấn đề về giá, có thể cho rằng, dịch vụ logistics của Việt Nam đang rẻ hơn hẳn so với các nước khác trong khu vực (Dang và Yeo, 2018; Salazar và Rand, 2020), nên các doanh nghiệp FDI không quá quan tâm đến vấn đề này. Các vấn đề về chiến tranh thương mại Mỹ - Trung đã tạo điều kiện một phần cho các dịch vụ này phát triển vì thuê được địa điểm giá rẻ, sau đó là vấn đề tạm nhập tái xuất nhằm giúp các

HÌNH 2: KẾT QUẢ CỦA MÔ HÌNH



Nguồn: Phân tích từ dữ liệu nghiên cứu (2021)

Phương pháp nghiên cứu

Ngoài các nghiên cứu tại bàn được triển khai để đọc và tìm tổng quan nghiên cứu, nghiên cứu này sẽ tiến hành thêm nghiên cứu định tính và định lượng. Nghiên cứu định lượng sẽ được áp dụng để hình thành nên mô hình nghiên cứu và kết quả nghiên cứu. Nghiên cứu định tính được tiến hành trong nền tảng phỏng vấn sâu các chuyên gia trong ngành.

Theo đó, tác giả tiến hành phỏng vấn 3 chuyên gia về mặt lý thuyết, 7 người là lãnh đạo các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam đang sử dụng dịch vụ logistics, 4 chuyên gia là người quản lý nhà nước trong các khu công nghiệp hoặc có dịch vụ liên quan đến logistics. Do ảnh hưởng của dịch Covid-19, tác giả tiến hành phỏng vấn các chuyên gia từ tháng 4-8/2021, chủ yếu qua các phần mềm, như: zoom, MS teams. Một số chuyên gia được phỏng vấn trực tiếp tại nhà riêng hoặc cơ quan để tạo sự thoải mái. Các cuộc phỏng vấn kéo dài từ 30-45 phút và được ghi âm trong vòng 24 giờ để đảm bảo tính chính xác.

Đối với nghiên cứu định lượng, tác giả phát đi tất cả 1.000 bảng hỏi cho các doanh nghiệp FDI ở cả 3 miền: Bắc, Trung, Nam bằng cách trực tiếp và gián tiếp trong thời gian từ tháng 4-8/2021, thu về 520 phiếu hợp lệ. Các thang đo đều là Likert từ 1 đến 5, trong đó: 1 là Rất không đồng tình, đến 5 là Rất đồng tình. Sau khi thu thập dữ liệu, tác giả xử lý bằng phần mềm Excel 2016 trước khi nhập dữ liệu lên SPSS 25 và AMOS 20.

doanh nghiệp FDI tận dụng được lợi thế cạnh tranh của mình.

Trong khi đó, về vấn đề nhân lực, để phát triển dịch vụ cho nhóm doanh nghiệp đặc trưng là doanh nghiệp FDI, thì nhân lực lại không phải là vấn đề đáng quan tâm - nhất là trong thời gian bị ảnh hưởng bởi dịch Covid-19. Nguyên nhân của tình trạng này là các lãnh đạo đóng vai trò chủ chốt đều có kiến thức chuyên môn rất tốt về thông lệ quốc tế, còn đội ngũ thực hiện lại là người Việt Nam.

Một số hàm ý

Thứ nhất, về cơ sở vật chất. Trong thời gian tới, Việt Nam cần nâng cao năng lực cạnh tranh ở khu vực Đông Á. Để có thể có được nền tảng này, thì phải phát triển, cơ sở hạ tầng “phần cứng”, “phần mềm”. Trong các chính sách và kế hoạch phát triển hầu như ngành logistics chưa được đề cập ở cấp quốc gia cũng như ngành và địa phương. Vì vậy, trong bối cảnh hiện nay đòi hỏi phải nhận dạng rõ những yếu kém của ngành logistics để có kế hoạch, có bước đi và tiến hành đồng bộ nhiều giải

pháp phù hợp nhằm đẩy mạnh sự phát triển của ngành này trong thời gian tới, góp phần nâng cao sức cạnh tranh và hiệu quả kinh tế, phát triển bền vững của đất nước.

Thứ hai, về thể chế. Theo đó, vấn đề cam kết về thể chế, như: ưu đãi thuế, ưu đãi về tài nguyên cần phải cần trọng bởi nhiều doanh nghiệp FDI có sử dụng dịch vụ chỉ muốn khai thác tài nguyên tại Việt Nam.

Thứ ba, về mạng lưới thành phần. Tác giả cho rằng, cần phát triển về mạng lưới thành phần đủ mạnh và đủ khả năng liên kết nhằm hình thành được nhà cung cấp dịch vụ cấp 2 đủ mạnh, sau đó mới là cấp 1.

Thứ tư, đối với chi phí và nhân lực. Trong thời gian tới, vấn đề về chi phí (kể cả chi phí được hạch toán và những chi phí ẩn) không phải là điều cần quan tâm. Các doanh nghiệp có thể chủ động tăng giá, nhưng phải đi kèm với các dịch vụ phụ trợ. Tuy nhiên, nguồn nhân lực lại là điều đáng đề cập. Đặng Thị Thúy Hồng (2018) cho rằng, nguồn nhân lực trong ngành logistics Việt Nam hiện nay còn yếu và thiếu hụt về cả số lượng và chất lượng cả đội ngũ cán bộ điều hành, quản lý, đội ngũ chuyên môn nghiệp vụ và công nhân lao động. Vì vậy, điều cần chú ý trong thời gian tới là phải phát triển được nhân lực có thể làm việc trong môi trường quốc tế, ví dụ cần phải mở rộng cho ngành logistics một mã ngành để có thể đẩy mạnh hoạt động đào tạo. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Đặng Đình Đào (2017), Hiện thực hóa mục tiêu kinh tế biển đảo - Cần phát triển hệ thống logistics biển, *Tạp chí Vietnam Logistics Review*, 119, 15-22.
2. Đặng Thị Thúy Hồng (2018), Một số giải pháp phát triển hệ thống logistics trên địa bàn thành phố Hà Nội, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, tháng 9, 12-15.
3. Dang, V. L., Yeo, G. T. (2018), Weighing the key factors to improve Vietnam's logistics system, *The Asian journal of shipping logistics*, 34(4), 308-316.
4. Heiko, A., Darkow, I.-L. (2010), Scenarios for the logistics services industry: A Delphi-based analysis for 2025, *International Journal of Production Economics*, 127(1), 46-59.
5. Kasahara, S. (2004), *The Flying Geese Paradigm: A critical study of its application to East Asian regional development*, NCTAD Discussion Paper No. No.169, USA.
6. Lan, S., Yang, C., Huang, G. Q. (2017), Data analysis for metropolitan economic and logistics development, *Advanced Engineering Informatics*, 32, 66-76.
7. Martí, L., Puertas, R., García, L. (2014), The importance of the Logistics Performance Index in international trade, *Applied Economics*, 46(24), 2982-2992.
8. McKinnon, A., Browne, M., Whiteing, A., Piecyk, M. (2015), *Green logistics: Improving the environmental sustainability of logistics*, Kogan Page Publishers.
9. Murphy, P. R., Knemeyer, A. M. (2018), *Contemporary logistics*, Faculty Bibliography, John Carroll University.
10. Normann, R., Ramirez, R. (1993), From value chain to value constellation: Designing interactive strategy, *Harvard business review*, 71(4), 65-77.
11. Nguyễn Xuân Quyết và Trần Thị Ngọc Lan (2019), Phân tích các nhân 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), 147-159.
12. Rodrigue, J.-P., Slack, B., Comtois, C. (2017), *Green logistics*, Trong Handbook of logistics and supply-chain management, Emerald Group Publishing Limited.
13. Salazar, C., Rand, J. (2020), Pesticide use, production risk and shocks, The case of rice producers in Vietnam, *Journal of environmental management*, 253.
14. Tian, X., Zhang, M. (2019), Research on Spatial Correlations and Influencing Factors of Logistics Industry Development Level, *Sustainability*, 11(5).