

# MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN

MỤC LỤC

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

DANH MỤC BẢNG, BIỂU ĐỒ, HÌNH, SƠ ĐỒ

<b>PHẦN MỞ ĐẦU</b> .....	1
<b>CHƯƠNG 1: NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN CƠ BẢN VỀ TÁC ĐỘNG DỊCH VỤ LOGISTICS ĐẾN HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT TRONG HỘI NHẬP QUỐC TẾ</b> .....	13
<b>1.1. Dịch vụ Logistics và mối quan hệ với hiệu quả HĐKD của các DNSX</b> .....	13
1.1.1. Khái quát về dịch vụ logistics .....	13
1.1.2. Phân loại và đặc trưng của dịch vụ logistics .....	17
1.1.3. Những hoạt động cơ bản và mối quan hệ của dịch vụ logistics với hiệu quả HĐKD các DNSX .....	22
<b>1.2. Những tác động của dịch vụ Logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX và hệ thống chỉ tiêu đánh giá</b> .....	28
1.2.1. Hiệu quả HĐKD của DNSX .....	28
1.2.2. Tác động của dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD .....	35
<b>1.3. Mở cửa thị trường dịch vụ logistics và những cơ hội, thách thức đối với các DNSX</b> ...	42
1.3.1. Khái quát về quá trình hội nhập và mở cửa thị trường dịch vụ .....	42
1.3.2. Xu hướng phát triển dịch vụ logistics trong hội nhập quốc tế .....	45
1.3.3. Cam kết của Việt Nam với WTO liên quan đến dịch vụ logistics .....	48
1.3.4. Những cơ hội, thách thức đối với các DNSX khi mở cửa thị trường dịch vụ logistics .....	53
<b>1.4. Phương pháp nghiên cứu</b> .....	56
1.4.1. Khung lý thuyết và quy trình nghiên cứu.....	56
1.4.2. Phát triển mô hình nghiên cứu .....	58
1.4.3. Phát triển thang đo [68].....	59
1.4.4. Mẫu nghiên cứu.....	59
1.4.5. Phương pháp thu thập dữ liệu .....	60
1.4.6. Phương pháp xử lý số liệu.....	61

## **CHƯƠNG 2: PHÂN TÍCH TÁC ĐỘNG DỊCH VỤ LOGISTICS ĐẾN HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG BÌNH .....62**

### **2.1. Đặc điểm tự nhiên - kinh tế - xã hội, dịch vụ logistics và HĐKD của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình .....62**

2.1.1. Đặc điểm tự nhiên - kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Bình .....62

2.1.2. Tổng quan về các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình.....65

2.1.3. Tình hình phát triển dịch vụ logistics ở Quảng Bình có ảnh hưởng đến hiệu quả HĐKD của các DNSX.....71

### **2.2. Phân tích thống kê mô tả tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình .....86**

2.2.1. Dịch vụ logistics tác động đến việc sử dụng hợp lý và tiết kiệm các nguồn lực, giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất.....87

2.2.2. Dịch vụ logistics phát triển có tác động tăng cường sức cạnh tranh, thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm của các DNSX.....93

2.2.3. Dịch vụ logistics hỗ trợ tích cực yếu tố đúng thời gian và địa điểm (JIT), đảm bảo cho quá trình sản xuất tiến hành được nhịp nhàng, liên tục .....96

2.2.4. Dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình .....98

### **2.3. Phân tích hồi quy tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình .....103**

2.3.1. Mô hình phân tích hồi quy bội .....103

2.3.2. Đánh giá thang đo các biến độc lập của mô hình.....104

2.3.3. Kết quả kiểm định tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình qua mô hình hồi quy bội.....111

### **2.4. Những đánh giá khái quát qua nghiên cứu tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình .....118**

2.4.1. Kết quả đạt được .....118

2.4.2. Những tồn tại và nguyên nhân .....119

<b>CHƯƠNG 3: PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP VỀ DỊCH VỤ LOGISTICS NHẪM NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG BÌNH .....</b>	<b>123</b>
<b>3.1. Mục tiêu, phương hướng phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Bình đến năm 2020 và triển vọng dịch vụ logistics đối với doanh nghiệp.....</b>	<b>123</b>
3.1.1. Mục tiêu, phương hướng phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Bình đến năm 2020 .....	123
3.1.2. Yêu cầu và triển vọng đối với dịch vụ logistics trong việc nâng cao hiệu quả HĐKD của DNSX ở tỉnh Quảng Bình .....	127
<b>3.2. Phương hướng tăng cường những tác động tích cực của dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD ở các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình.....</b>	<b>135</b>
3.2.1. Ứng dụng rộng rãi dịch vụ logistics thuê ngoài (Outsourcing logistics) trong các hoạt động thương mại đầu vào và đầu ra của DNSX.....	135
3.2.2. Tập trung phát triển dịch vụ logistics đầu vào (Inbound logistics).....	135
3.2.3. Nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics đầu ra (Outbound logistics).....	136
3.2.4. Hoàn thiện bộ máy quản lý hoạt động logistics ở các DNSX.....	136
3.2.5. Xây dựng và phát triển đồng bộ cơ sở hạ tầng dịch vụ logistics .....	136
3.2.6. Đào tạo nguồn nhân lực logistics chuyên nghiệp, chất lượng cao cho các DNSX và ngành logistics của tỉnh Quảng Bình.....	137
<b>3.3. Giải pháp tăng cường tác động dịch vụ logistics nhằm nâng cao hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình .....</b>	<b>137</b>
3.3.1. Nhóm giải pháp đối với các DNSX trên địa bàn tỉnh về tổ chức, khai thác và sử dụng dịch vụ logistics .....	138
3.3.2. Nhóm giải pháp đối với các nhà cung cấp dịch vụ logistics .....	143
3.3.3. Nhóm giải pháp đối với các cơ quan, đơn vị quản lý có liên quan.....	147
<b>3.4. Kiến nghị, tạo lập môi trường và điều kiện để tăng cường tác động dịch vụ logistic đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình .....</b>	<b>156</b>
3.4.1. Tạo lập môi trường thuận lợi, thông thoáng để các doanh nghiệp dễ tiếp cận được các nguồn vốn cho sản xuất kinh doanh và phát triển dịch vụ logistics .....	156
3.4.2. Nâng cao trình độ nghiệp vụ của đội ngũ cán bộ.....	156
3.4.3. Một số kiến nghị với các cơ quan quản lý Nhà nước.....	156
3.4.4. Kiến nghị đối với UBND tỉnh .....	158
<b>KẾT LUẬN .....</b>	<b>159</b>
<b>DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU .....</b>	<b>161</b>
<b>CỦA TÁC GIẢ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN .....</b>	<b>161</b>
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO .....</b>	<b>162</b>
<b>PHỤ LỤC</b>	

## DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

1PL	Logistics bên thứ nhất	IATA	Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế
2PL	Logistics bên thứ hai	ICT	Công nghệ thông tin viễn thông
3PL	Logistics bên thứ ba	JICA	Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản
4PL	Logistics bên thứ tư	KTTM	Kinh tế thương mại
APEC	Diễn đàn hợp tác kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương	LCL	Hàng lẻ
AFAS	Hiệp định khung ASEAN về dịch vụ	LPI	Chỉ số hoạt động Logistics
AFTA	Khu vực mậu dịch tự do ASEAN	LSP	Các nhà cung cấp dịch vụ Logistics
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á	MTO	Người kinh doanh vận tải đa phương thức
BTA	Hiệp định thương mại Việt Nam - Hoa Kỳ	NIBT	Doanh thu thuần trước thuế
CFS	Trạm (trung tâm) làm hàng lẻ container - Khu vực kho CFS	NNNT	Nông nghiệp nông thôn
CNTT	Công nghệ thông tin	NVOCC	Dịch vụ người thầu vận chuyển hàng lẻ
CPC	Hệ thống phân loại các sản phẩm chủ yếu	NĐ	Nghị định
CSCMP	Hiệp hội các nhà chuyên nghiệp về quản trị chuỗi cung ứng	PNTR	Quy chế thương mại vĩnh viễn
CNH-HĐH	Công nghiệp hóa - Hiện đại hóa	QĐ	Quyết định
DNSX	Doanh nghiệp sản xuất	RFID	Công nghệ định vị bằng sóng
EDI	Hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử	ROA	Tỷ suất lợi nhuận trên tài sản
EU	Liên minh Châu Âu	ROS	Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần
EWEC	Hành lang kinh tế Đông - Tây	ROC	Tỷ suất lợi nhuận trên chi phí
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài	R&D	Nghiên cứu và phát triển
FIATA	Hiệp hội giao nhận quốc tế	SC	Chuỗi cung ứng
GATT	Hiệp định chung về thương mại và thuế quan	SCM	Quản lý chuỗi cung ứng
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội	TMĐT	Thương mại điện tử
GMS	Tiểu vùng sông Mê Công	TTCN	Tiểu thủ công nghiệp
GPS	Dịch vụ định vị toàn cầu	UBND	Ủy ban nhân dân
GRT	Dung tích đăng ký gộp	USD	Đô La Mỹ
GTGT	Giá trị gia tăng	VLA	Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics
HĐKD	Hoạt động kinh doanh	WTO	Tổ chức thương mại thế giới
HĐND	Hội đồng nhân dân	WB	Ngân hàng thế giới
ICD	Cảng thông quan nội địa (cảng cạn)	WMS	Hệ thống quản lý kho bãi

## DANH MỤC BẢNG, BIỂU ĐỒ, HÌNH, SƠ ĐỒ

### BẢNG

Bảng 1.1:	Kim ngạch XNK của Việt Nam giai đoạn 1986-2014 .....	45
Bảng 2.1:	Quy mô và cơ cấu GDP của tỉnh Quảng Bình giai đoạn 2010 - 2013..	64
Bảng 2.2:	Số doanh nghiệp đang hoạt động tại thời điểm 31/12 phân theo loại hình doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Bình.....	66
Bảng 2.3:	Số lao động trong các doanh nghiệp đang hoạt động tại thời điểm 31/12 phân theo loại hình doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Bình .....	67
Bảng 2.4:	Giá trị sản xuất công nghiệp theo giá hiện hành theo thành phần kinh tế của tỉnh Quảng Bình.....	69
Bảng 2.5:	Tình hình chi phí và kết quả HĐKD của một số DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình năm 2013.....	70
Bảng 2.6:	Khối lượng hàng hóa vận chuyển phục vụ cho sản xuất và tiêu thụ phân theo khu vực vận tải giai đoạn 2010 - 2013 của tỉnh Quảng Bình .....	72
Bảng 2.7:	Khối lượng hàng hóa vận chuyển phục vụ cho sản xuất và tiêu thụ phân theo ngành vận tải giai đoạn 2010 - 2013 của tỉnh Quảng Bình .....	73
Bảng 2.8:	Đặc trưng của các hệ thống xử lý đơn hàng .....	79
Bảng 2.9:	Tình hình doanh thu, chi phí logistics và hiệu quả hoạt động kinh doanh của một số DNSX tỉnh Quảng Bình .....	89
Bảng 2.10:	Nhận thức về vai trò, tác động của dịch vụ logistics trong việc nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.....	92
Bảng 2.11:	Tình hình về vốn kinh doanh của một số DNSX ở tỉnh Quảng Bình.....	97
Bảng 2.12:	Thực trạng thuê ngoài và tự thực hiện các dịch vụ logistics của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình .....	100
Bảng 2.13:	Thống kê mô tả các biến của mô hình hồi quy.....	105
Bảng 2.14:	Ma trận nhân tố xoay.....	107
Bảng 2.15:	Độ tin cậy của các biến độc lập.....	111
Bảng 2.16:	Kết quả hồi quy giữa một số yếu tố dịch vụ logistics đến ROS..	112
Bảng 2.17:	Kết quả hồi quy giữa một số yếu tố dịch vụ logistics đến ROC .	116
Bảng 3.1:	Dự báo tăng trưởng GDP và phát triển thương mại tỉnh Quảng Bình đến năm 2020.....	124

## **BIỂU ĐỒ**

Biểu đồ 1.1:	Nhận thức về vị trí, vai trò của dịch vụ logistics trong việc nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp.....	27
Biểu đồ 1.2:	Đánh giá của các doanh nghiệp về tác động của logistics đầu vào và logistics đầu ra trong hoạt động sản xuất kinh doanh .....	40
Biểu đồ 1.3:	Đánh giá của các chủ doanh nghiệp về tác động của dịch vụ logistics trong việc nâng cao hiệu quả, giảm thiểu chi phí sản xuất kinh doanh.....	41
Biểu đồ 1.4:	Phân bổ doanh thu từ thị trường 3PL trên thị trường châu Á - Thái Bình Dương .....	46
Biểu đồ 2.1:	Chuyển dịch cơ cấu kinh tế tỉnh Quảng Bình giai đoạn 2010 - 2013 ...	64
Biểu đồ 2.2.	Những hạn chế về dịch vụ vận tải đường bộ của tỉnh Quảng Bình ....	73
Biểu đồ 2.3.	Những khoản chi phí phát sinh trong quá trình giao nhận hàng hóa ở Quảng Bình.....	75
Biểu đồ 2.4.	Chất lượng dịch vụ logistics phân phối ở tỉnh Quảng Bình .....	76
Biểu đồ 2.5.	Những nguyên nhân làm chậm trễ việc cung cấp dịch vụ logistics cho các DNSX ở Quảng Bình .....	79
Biểu đồ 2.6.	Nguyên nhân làm hạn chế dịch vụ hải quan đối với các DNSX ở Quảng Bình.....	83
Biểu đồ 2.7:	Tình hình ứng dụng công nghệ thông tin trong thương mại của các DNSX ở Quảng Bình.....	86
Biểu đồ 2.8.	Tác động của các dịch vụ logistics thuê ngoài đến giảm thiểu chi phí logistics tương ứng của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình .....	88
Biểu đồ 2.9:	Đánh giá về thủ tục hải quan của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình .	90
Biểu đồ 2.10:	Mức độ hài lòng của các DNSX ở Quảng Bình đối với các nhà cung cấp dịch vụ logistics .....	91
Biểu đồ 2.11:	Đánh giá về những cam kết của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics thời gian qua ở Quảng Bình .....	91
Biểu đồ 2.12:	Tác động của dịch vụ logistics thuê ngoài đến tăng doanh thu của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình .....	94
Biểu đồ 2.13:	Các DNSX Quảng Bình đánh giá vai trò của nhà cung cấp dịch vụ logistics.....	95
Biểu đồ 2.14:	Tác động của dịch vụ logistics thuê ngoài đến các chỉ tiêu hiệu quả HĐKD của DNSX ở Quảng Bình .....	98
Biểu đồ 2.15:	Tác động của dịch vụ logistics thuê ngoài đến tăng lợi nhuận của các DNSX ở Quảng Bình .....	99

Biểu đồ 2.16:	Tác động của dịch vụ logistics thuê ngoài đến hiệu quả hoạt động kinh doanh của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình .....	100
Biểu đồ 2.17:	Tần suất sử dụng một số dịch vụ logistics thuê ngoài của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình .....	101
Biểu đồ 2.18:	Điểm bình quân do các DNSX ở tỉnh Quảng Bình đánh giá về tần suất sử dụng dịch vụ từ các nhà cung cấp dịch vụ logistics .....	102
Biểu đồ 2.19:	Đánh giá về các nhà cung cấp vật tư, nguyên vật liệu của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình .....	102
Biểu đồ 2.20:	Đánh giá của DNSX về mức độ hoàn thiện công tác quản lý hậu cần vật tư của doanh nghiệp .....	120
Biểu đồ 2.21:	Mức độ cạnh tranh của sản phẩm, hàng hóa mà doanh nghiệp sản xuất ở tỉnh Quảng Bình cung ứng trên thị trường .....	121

## **HÌNH**

Hình 1.1:	Khung lý thuyết nghiên cứu về tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của DNSX .....	57
Hình 1.2:	Quy trình nghiên cứu về tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của DNSX .....	57

## **SƠ ĐỒ**

Sơ đồ 1.1:	Các thành phần và hoạt động cơ bản của Quản trị logistics .....	14
Sơ đồ 1.2:	Vị trí của dịch vụ logistics trong chuỗi cung ứng .....	15
Sơ đồ 1.3:	Một số chỉ tiêu chủ yếu đánh giá hiệu quả HĐKD của DNSX.....	31
Sơ đồ 1.4:	Một số yếu tố cơ bản của dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả HĐKD của DNSX .....	36
Sơ đồ 1.5:	Mô hình tác động của dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của DNSX...	42
Sơ đồ 1.6:	Mô hình các yếu tố cơ bản của dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình .....	59
Sơ đồ 2.1:	Mô hình tác động dịch vụ logistics đến ROS (mô hình 1).....	115
Sơ đồ 2.2:	Mô hình tác động dịch vụ logistics đến ROC (mô hình 2) .....	118
Sơ đồ 3.1:	Tổ chức bộ máy quản lý hoạt động chuỗi cung ứng tích hợp .....	138

## PHẦN MỞ ĐẦU

### 1. Giới thiệu luận án

Kết cấu tổng thể của luận án gồm có: Phần mở đầu (12 trang) giới thiệu các kết quả chính đạt được, tổng quan, mục tiêu, đối tượng và phạm vi nghiên cứu của luận án; Chương 1 (50 trang) trình bày những vấn đề lý luận cơ bản về tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả hoạt động kinh doanh (HĐKD) của các doanh nghiệp sản xuất (DNSX); Chương 2 (61 trang), phân tích tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình; Chương 3 (37 trang) đề xuất phương hướng và giải pháp về dịch vụ logistics nhằm nâng cao hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình; Kết luận, danh mục công trình nghiên cứu và tài liệu tham khảo (từ trang 160-169). Để luận giải và minh chứng các vấn đề nghiên cứu, luận án sử dụng 19 bảng, 25 biểu đồ, 02 hình và 09 sơ đồ; đồng thời các dữ liệu thứ cấp và kết quả xử lý số liệu sơ cấp được trình bày trong 05 phụ lục kèm theo.

Các kết quả chính đạt được của luận án: (i) Luận giải cơ sở lý luận về dịch vụ logistics với HĐKD của các DNSX trong điều kiện mở cửa thị trường dịch vụ; (ii) Nghiên cứu và đề xuất mô hình các yếu tố cơ bản của dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả HĐKD của các DNSX; (iii) Những kết luận cả mặt định tính và định lượng về tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình; (iv) Đề xuất phương hướng và các giải pháp về dịch vụ logistics nhằm nâng cao hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình một số cùng với kiến nghị về tạo lập môi trường và điều kiện để thực hiện mục tiêu của giải pháp đề ra.

### 2. Lý do chọn đề tài

Qua gần 30 năm đổi mới và hội nhập, Việt Nam đã đạt được những thành tựu rất quan trọng trên các lĩnh vực của đời sống kinh tế - xã hội, trong đó sự đổi mới về quan điểm và chính sách kinh tế làm chuyển biến tích cực và mạnh mẽ đối với thị trường hàng hóa, dịch vụ. Cùng với cả nước, kinh tế Quảng Bình liên tục tăng trưởng và có chất lượng phát triển khả quan, chủ động ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến vào các lĩnh vực sản xuất - kinh doanh như xây dựng, giao thông vận tải, thương mại, các dịch vụ kho hàng, dịch vụ hải quan, dịch vụ phân phối,... Các loại hình dịch vụ, đặc biệt là dịch vụ logistics đã từng bước phát triển, ngày càng phong phú và đa dạng [8]. Dịch vụ logistics giữ vai trò quan trọng, giúp nâng cao hiệu quả quản lý, giảm thiểu chi phí kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh nhằm giải quyết tối ưu cả đầu vào lẫn đầu ra cho mỗi doanh nghiệp [8],[11],[15]. Vì thế, dịch vụ logistics sẽ có tác động rất tích cực đến HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình.



Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao. Dịch vụ logistics được phiên âm theo tiếng Việt là dịch vụ "Lô-gi-stic" [25].

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, Việt Nam đang thực hiện các cam kết về mở cửa thị trường dịch vụ (từ năm 2013 với ASEAN, từ năm 2014 với WTO) cho 10/11 phân ngành dịch vụ thì việc thúc đẩy những tác động tích cực của dịch vụ logistics đến HĐKD được coi là một trong những biện pháp quan trọng để các doanh nghiệp Quảng Bình đạt hiệu quả ngày một cao hơn.

Chi phí logistics có một tỷ trọng lớn, chiếm khoảng 21% doanh thu tiêu thụ sản phẩm của DNSX [44]. Tuy vậy, qua khảo sát, nghiên cứu thực tế cho thấy nhiều loại dịch vụ logistics ở trên địa bàn Quảng Bình còn yếu kém, đặc biệt các DNSX có những dịch vụ logistics trên các phương diện quản lý tồn kho, khách hàng, thành phần (logistics đầu vào/đầu ra) và chức năng... chưa thực sự đáp ứng tốt yêu cầu phát triển trong điều kiện hội nhập quốc tế. Điều này làm cho hiệu quả HĐKD và khả năng cạnh tranh của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình vốn đã quá thấp so với các nước trong khu vực và lại càng thấp hơn khi Việt Nam đã chính thức mở thị trường dịch vụ.

Do vậy, để thực hiện mục tiêu chiến lược phát triển kinh tế - xã hội đến năm 2020, nhằm hoàn thành quá trình công nghiệp hóa - hiện đại hóa, đặc biệt thiết thực góp phần nâng cao hiệu quả HĐKD và khả năng cạnh tranh của các DNSX ở Quảng Bình, việc lựa chọn đề tài: ***"Tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình"*** là rất cần thiết, đáp ứng yêu cầu đổi mới và phát triển các doanh nghiệp hiện nay.

### **3. Tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan đến luận án**

#### **3.1. Các công trình nghiên cứu ở trong nước**

Đến nay, đã có một số công trình nghiên cứu trong nước liên quan đến logistics như bản chất logistics, hoạt động logistics, dịch vụ logistics, hệ thống logistics, ngành logistics,... và vai trò của nó đối với hiệu quả HĐKD của doanh nghiệp cũng như đối với nền kinh tế, có thể tiếp cận các công trình theo các nhóm chính sau:

*Nghiên cứu về phát triển logistics* đã được thực hiện thông qua các công trình tiêu biểu sau đây:

Phát triển logistics ở một số nước Đông Nam Á - Bài học đối với Việt Nam

(Vũ Thị Quế Anh, 2014), đề tài tập trung nghiên cứu các vấn đề logistics và phát triển logistics, thực trạng phát triển logistics ở một số nước Đông Nam Á như Singapore, Thái Lan và Malaysia, đồng thời đã chỉ ra những điểm mạnh, điểm yếu và rút ra những bài học kinh nghiệm và đề xuất giải pháp phát triển logistics ở nước ta trong quá trình hội nhập và phát triển [72].

Phát triển logistics ở Việt Nam hiện nay (Đình Lê Hải Hà, 2012), đề tài nghiên cứu cả về lý luận và thực tiễn ở góc độ vĩ mô về tổ chức và quản lý các chuỗi cung ứng trong nền kinh tế quốc dân, địa phương, tập đoàn và doanh nghiệp [12].

Phát triển dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế (Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, 2010). Đề tài đã nghiên cứu các vấn đề lý luận cơ bản về logistics, dịch vụ logistics trong nền kinh tế quốc dân, thực trạng phát triển dịch vụ logistics và những vấn đề đặt ra ở Việt Nam. Từ đó, đề xuất các giải pháp vĩ mô và vi mô nhằm phát triển các dịch vụ logistics trong hội nhập và phát triển [68].

Phát triển hệ thống logistics trên hành lang kinh tế Đông-Tây (Trịnh Thị Thu Hương, 2010). Công trình này đã làm rõ hệ thống logistics và vai trò của nó trong khai thác tuyến hành lang Đông - Tây, nghiên cứu các yếu tố cơ bản của hệ thống logistics, gồm: Cơ sở hạ tầng, doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics và thể chế pháp luật, đề xuất chủ yếu các giải pháp phát triển về lĩnh vực vận tải trên EWEC [62].

Về phát triển dịch vụ hậu cầu (Logistics) của Nhật Bản (Lê Tô Hoa, 2012). Trong công trình này, tác giả đã phân tích tình hình, đặc điểm của dịch vụ logistics Nhật Bản và một số kinh nghiệm trong phát triển dịch vụ logistics của quốc gia phát triển nhất Đông Á này. Từ đó, tác giả đưa ra 3 xu hướng phát triển chính của logistics trên thế giới trong thập niên đầu thế kỷ 21 mà Việt Nam cần quan tâm [21]

*Nghiên cứu về giải pháp khai thác tiềm năng, cơ hội và ứng dụng logistics:*

Việt Nam có khá nhiều tiềm năng để phát triển dịch vụ logistics nhưng các doanh nghiệp Việt Nam lại chưa nắm bắt được cơ hội đó để vươn lên. Hoạt động của các doanh nghiệp Việt Nam trong lĩnh vực này vừa yếu lại vừa thiếu chuyên nghiệp và hầu như chưa có các doanh nghiệp trong nước nào là doanh nghiệp logistics đúng nghĩa. Để chỉ ra các hạn chế và khuyến nghị Việt Nam khai thác, phát huy các cơ hội và tiềm năng để phát triển dịch vụ logistics đã có một số công trình nghiên cứu, cụ thể sau:

Giải pháp phát triển hệ thống trung tâm logistics Việt Nam nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh cho nền kinh tế nước ta (Trần Sĩ Lâm, 2012). Tác giả đã chỉ ra vai trò quan trọng của trung tâm logistics, quyết định sự vận hành hiệu quả của hệ

thống logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh cho ngành kinh tế, thực trạng phát triển còn hạn chế của hệ thống trung tâm logistics của nước ta. Từ đó, tác giả đề xuất một số giải pháp phát triển hệ thống trung tâm logistics Việt Nam trên cơ sở chiến lược phát triển khu vực dịch vụ nước ta đến năm 2020 và kinh nghiệm thành công của một số nước trên thế giới.

Giải pháp tăng cường chức năng logistics cho hệ thống cảng biển Việt Nam (Nguyễn Thị Thu Hà, Từ Quang Phương, 2012). Nội dung bài báo chỉ rõ, Việt Nam nên phải chớp lấy cơ hội đầu tư để phát huy hết tiềm năng và lợi thế về cảng biển. Vấn đề quan trọng nhất để phát triển mạnh về cảng biển là những cảng đó phải được đầu tư bài bản, kết nối thông suốt và áp dụng được logistics, logistics là một trong ba chức năng quan trọng, rất cần thiết không thể tách rời khỏi cảng biển. Chính việc chưa quan tâm đúng mức chức năng logistics để đầu tư đã làm giảm sức hấp dẫn của cảng biển Việt Nam. Vì thế, hoạch định cảng biển không bao giờ tách khỏi hoạt động logistics, bởi chính logistics làm giảm chi phí phân phối của các nhà sản xuất. Tác giả khẳng định, ở bất cứ đâu, khi sản xuất công nghiệp phát triển, cảng biển hình thành thì hoạt động logistics phải có [35].

Logistics - Một hình thức dịch vụ cần được đẩy mạnh ở Việt Nam (Nguyễn Quốc Luật, Nguyễn Thị Bích Ngọc, 2013). Tác giả làm rõ ý nghĩa quan trọng của logistics trong việc tạo nên lợi thế cạnh tranh của các quốc gia, tuy nhiên hoạt động này vẫn chưa được các doanh nghiệp trong nước chưa có sự chuẩn bị tốt về tiềm lực, nhân lực và kinh nghiệm và chưa khai thác hết tiềm năng. Mấy năm gần đây, thị trường logistics đã có bước phát triển nhanh với hơn 900 doanh nghiệp đang hoạt động, đã có nhiều khởi sắc và kỳ vọng [42]. Tác giả đã tập trung phân tích những tiềm năng, dẫn chứng những khởi sắc và gợi ý một số giải pháp nhằm đẩy mạnh hoạt động này ở Việt Nam.

Nâng cao năng lực cạnh tranh cho ngành logistics Việt Nam (Thái Anh Tuấn và cộng sự, 2014) trong nghiên cứu này, tác giả khái quát những đóng góp chưa tương xứng với tiềm năng, chỉ ra năm hạn chế và nguyên nhân của ngành logistics Việt Nam. Theo tác giả, để ngành logistics “cắt cánh” cần thực hiện bảy giải pháp tập trung vào chiến lược phát triển và chính sách hỗ trợ cho ngành logistics, hoàn thiện khung pháp lý logistics, đầu tư và nâng cấp hạ tầng logistics đồng bộ, phát huy vai trò của Hiệp hội các doanh nghiệp dịch vụ logistics, đào tạo phát triển nguồn nhân lực logistics, các doanh nghiệp logistics nâng cao năng lực, tư vấn và chủ động tạo lập môi quan hệ tốt đẹp với các doanh nghiệp xuất-nhập khẩu [47].

*Nghiên cứu về phát triển dịch vụ logistics cho cấp độ doanh nghiệp, có các công trình tiêu biểu sau đây:*

Giải pháp thực hiện có hiệu quả hoạt động M&A các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam (Nguyễn Thị Hương, 2013). Ở đây, tác giả đã bàn về bản chất của mua bán và sáp nhập (M&A), thực trạng và các xu thế M&A giữa các doanh nghiệp logistics ở Việt Nam thời gian qua, trên cơ sở đó đề xuất một số giải pháp nhằm thực hiện có hiệu quả hoạt động mua bán và sáp nhập (M&A) các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam.

Giải pháp phát triển dịch vụ logistics của các DNSX kinh doanh trên địa bàn thành phố Hà Nội (Đặng Đình Đào, 2009). Đề tài nghiên cứu các dịch vụ logistics của các DNSX, trong đó chủ yếu là các dịch vụ logistics đi và logistics đến nhằm thúc đẩy sản xuất kinh doanh, nâng cao hiệu quả cho các doanh nghiệp [7]. Tuy vậy, công trình này chưa đề cập đến các dịch vụ logistics chuyên nghiệp tức là các dịch vụ do chính doanh nghiệp logistics cung cấp. Đồng thời, đề tài cũng chưa xem xét đầy đủ các dịch vụ logistics tập trung mà chỉ đi sâu vào các dịch vụ phi tập trung tại các doanh nghiệp hay các dịch vụ do chính các DNSX kinh doanh tự đảm nhiệm.

Cách thức nào cho các doanh nghiệp Việt nam xây dựng chiến lược chuỗi cung ứng trong thời kỳ hậu suy thoái kinh tế (Nguyễn Văn Đức, 2011). Ở nghiên cứu này, tác giả đã khẳng định vị trí, vai trò quan trọng của chuỗi cung ứng trong tối ưu hóa chi phí và cung ứng hàng hoá cũng như các dịch vụ đi kèm. Tác giả đưa ra các bước hoạch định chuỗi cung ứng để sản xuất và kiểm soát rủi ro cần thực hiện đó là: quản lý chuỗi cung ứng; lập kế hoạch chiến lược dài hạn; quản lý chất lượng toàn diện; đáp ứng hiệu quả nhu cầu khách hàng. Đồng thời chỉ ra khó khăn của các doanh nghiệp Việt nam khi không có chung hoặc thiếu các chỉ số đo lường giữa các phòng, ban cung như việc thiếu số liệu phân tích, tổng hợp và cơ sở phân tích cho việc dự báo khách hàng dài hạn [34].

Phát triển thị trường bán lẻ hàng tiêu dùng ở nông thôn (Phạm Hồng Tú, 2011), công trình đề cập những thành tựu, các hạn chế về quan hệ cung cầu và hạ tầng của thị trường bán lẻ. Đồng thời tác giả đưa ra các giải pháp, chính sách cho thị trường bán lẻ đến năm 2020, cần tập trung đó là đa dạng hoá các loại hình bán lẻ hàng tiêu dùng, phát triển mô hình hợp tác xã thương mại, phát triển kênh cung ứng hàng hoá bán lẻ ở nông thôn, các giải pháp, chính sách quản lý nhà nước đối với hoạt động lưu thông hàng hoá bán lẻ [48].

Đổi mới và tổ chức lại dịch vụ phân phối hàng hoá phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế ở Việt Nam (Nguyễn Thuý Hiền, 2011). Tác giả đã chỉ rõ vai trò của

dịch vụ phân phối hàng hoá ở Việt Nam là cầu nối giữa sản xuất và tiêu dùng, tạo ra nhiều công ăn việc làm cho người lao động, nâng cao sức cạnh tranh của doanh nghiệp. Trước nhu cầu thực tế hiện nay, theo tác giả, để dịch vụ phân phối hàng hoá phát triển theo hướng văn minh hiện đại, cần xây dựng hệ thống pháp luật tạo hành lang pháp lý cho các doanh nghiệp, có chiến lược phát triển lĩnh vực dịch vụ phân phối hàng hoá và đổi mới và tổ chức lại dịch vụ phân phối hàng hoá [36].

Bàn về giác độ tiếp cận khi nghiên cứu và ứng dụng Logistics trong kinh tế và kinh doanh hiện nay (Đinh Lê Hải Hà, Nguyễn Xuân Quang, 2011) [13].

Một số vấn đề về đào tạo nguồn nhân lực trong các ngành dịch vụ ở nước ta (Đặng Đình Đào, 2006), tham gia hội thảo khoa học Quốc gia do Tổng liên đoàn lao động Việt Nam và Đại học công đoàn tổ chức ngày 5/12/2006, tác giả đã đề cập đến những vấn đề thực trạng về nguồn nhân lực trong các ngành dịch vụ hiện nay và một số biện pháp về đào tạo nguồn nhân lực trong các ngành dịch vụ trong tương lai, bao gồm nguồn nhân lực trong lĩnh vực dịch vụ thương mại, vận tải, giao nhận thuộc lĩnh vực logistics của nền kinh tế quốc dân.

*Nghiên cứu về bản chất, vai trò, nội dung logistics:*

Logistics là một chuỗi các hoạt động liên tục, có liên hệ mật thiết với nhau và tác động qua lại lẫn nhau. Logistics tối ưu hóa quá trình biến đổi và chu chuyển nguồn tài nguyên đầu vào thành các hàng hóa dịch vụ đồng thời nó còn giúp giảm chi phí, tăng khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Nghiên cứu về vấn đề này có các công trình tiêu biểu sau đây:

Logistics những vấn đề cơ bản (Đoàn Thị Hồng Vân, 2010), tác giả đã nghiên cứu và đưa ra các nội dung: tổng quan về logistics, ngành dịch vụ logistics, giải pháp logistics, quản trị logistics, dịch vụ khách hàng, hệ thống thông tin, dự trữ, quản trị vật tư, xác định nhu cầu vật tư và dự báo nhu cầu vật tư, vận tải và kho bãi [15]. Có thể nói công trình này có giá trị giúp những người nghiên cứu, học tập cũng như các nhà kinh doanh tiếp cận với lĩnh vực mới mẻ và đầy cuốn hút này.

Những vấn đề cơ bản về hậu cần vật tư doanh nghiệp (Đặng Đình Đào, 2003). Nội dung cuốn sách chuyên khảo này đã trực tiếp quan tâm vào các vấn đề tổ chức công tác hậu cần, xác định nhu cầu vật tư, triển khai công tác nghiệp vụ và tổ chức cấp phát vật tư trong nội bộ doanh nghiệp và các vấn đề liên quan đến phân tích đánh giá công tác hậu cần (logistics) của doanh nghiệp [6]. Tuy nhiên, tác giả chưa đề cập đến tác động của dịch vụ logistic đến hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp hay các vấn đề liên quan đến sử dụng hợp lý và tiết kiệm vật tư trong sản xuất, vấn đề phế liệu phế phẩm, vấn đề môi trường liên quan đến lĩnh vực logistics ngược.

Logistics - Khả năng ứng dụng và phát triển trong kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận Việt Nam (Nguyễn Như Tiến, 2009) công trình này chỉ ra rằng, kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận của Việt Nam hiện nay rất đa dạng và phong phú với nhiều thành phần, nhiều dịch vụ được cung cấp, đáp ứng nhu cầu đặt ra trong vận chuyển của xã hội đặc biệt là trong xuất nhập khẩu. Song thực tế cho thấy hoạt động giao nhận vận tải ở Việt Nam hiện còn nhiều bất cập mà nổi trội hơn cả chính là hiệu quả của hoạt động. Phát triển đa dạng, phong phú dịch vụ cung cấp nhưng hiệu quả không cao xuất phát từ nguyên nhân phương thức kinh doanh chưa thích hợp. Theo tác giả logistics chính là phương thức kinh doanh tiên tiến cần được nghiên cứu để áp dụng và phát triển trong các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận ở Việt Nam [43]. Tuy vậy, tác giả chưa đề cập cụ thể đến sự ảnh hưởng của dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics.

*Nhằm mục đích xác định nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics hiện có và năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ cũng như ghi nhận xu hướng tiêu biểu của các hoạt động thuê ngoài logistics tại Việt Nam, bộ phận Nghiên cứu và Tư vấn - Công ty SCM đã tiến hành “Khảo sát về logistics tại Việt Nam năm 2008”.* Cuộc khảo sát được thực hiện thông qua thư điện tử và phỏng vấn trực tiếp. Bảng câu hỏi được thiết kế xoay quanh các hoạt động thuê ngoài, tiêu chí lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ, công nghệ phục vụ cho logistics. Tuy nhiên, cuộc khảo sát năm 2008 có quy mô nhỏ (chỉ có 60 doanh nghiệp tham gia phản hồi) nên kết quả của cuộc khảo sát đánh giá chưa đem lại được giác độ rõ ràng về tính hiệu quả sử dụng dịch vụ logistics đối với các DNSX kinh doanh tại Việt Nam.

*Toàn cầu hóa nền kinh tế thế giới là một xu thế tất yếu của thời đại ngày nay, làm cho giao thương giữa các quốc gia, các khu vực trên thế giới phát triển mạnh mẽ, kéo theo những nhu cầu mới về vận tải, kho bãi, các dịch vụ phụ trợ,...* Bởi vậy, hệ thống logistics của các quốc gia, các khu vực đều có một điểm chung, đó là sự kết hợp khéo léo, khoa học, chuyên nghiệp chuỗi các hoạt động như: marketing, sản xuất, tài chính, vận tải, thu mua, dự trữ, phân phối,... để đạt được mục đích phục vụ khách hàng tối đa với chi phí tối thiểu. Đoàn Thị Hồng Vân (2010) cho rằng, có ba xu hướng phát triển chính của logistics. Từ đó tác giả đã luận giải ảnh hưởng của dịch vụ logistics đến quy mô hoạt động và sức cạnh tranh của nền kinh tế, đặc biệt, khẳng định việc thuê ngoài dịch vụ logistics là một tất yếu bởi vì sẽ giảm chi phí, nâng cao hiệu quả kinh doanh đối với các doanh nghiệp [15].

### ***3.2. Các công trình nghiên cứu ở nước ngoài***

Mỗi doanh nghiệp đều có sử dụng dịch vụ logistics. Đặc biệt, các doanh nghiệp có tham gia các HĐKD thương mại quốc tế thì các dịch vụ logistics càng đóng vai trò quan trọng. Logistics được nhìn nhận bao gồm tất cả các vấn đề đối với nhà quản lý hoạt động trong lĩnh vực xuất, nhập khẩu hàng hóa hoặc liên quan đến các hoạt động thương mại quốc tế như: thủ tục, các điều kiện thanh toán, điều khoản trong thương mại, các hợp đồng phân phối và bán hàng đại lý, thủ tục hải quan, đóng gói và vận tải... Đi sâu nghiên cứu về các vấn đề này phải kể đến nghiên cứu International Logistics (Pierre A David và Richard D Stewart, 2006), nghiên cứu các cơ sở lý luận logistics và vai trò của hệ thống logistics quốc tế trong quản lý chuỗi cung ứng toàn cầu, tài liệu International Logistics (Donald F. Wood, Anthony Barone, Paul Murphy và Daniel L. Wardlow, 2002) còn làm rõ hệ thống thông tin logistics và kế hoạch hóa việc phân bổ nguồn lực trong logistics.

Môi trường logistics được đánh giá ngày càng trở nên năng động, phức tạp và không ổn định. Vòng đời sản phẩm có xu hướng ngày một ngắn hơn và điều kiện kinh doanh ngày càng trở nên thay đổi. Tất cả các yếu tố này buộc các công ty phải thay đổi chiến lược kinh doanh của mình.

Reverse logistics (Nguyễn Văn Hà, 2010) đã chỉ rõ tầm quan trọng của logistics thu hồi đối với hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp. Tác giả đã khẳng định rằng ngày nay, thu hồi hàng hóa là một vấn đề hiển nhiên của các nhà sản xuất, các trung gian phân phối độc quyền, bán buôn, bán lẻ truyền thống và bán trực tuyến cũng như các nhà cung cấp dịch vụ logistics. Logistics thu hồi sẽ là một cách để giảm chi phí, tăng doanh thu và nâng cao dịch vụ khách hàng, từ đó giúp công ty giành được lợi thế cạnh tranh trên thị trường. Bên cạnh đó tác giả còn chỉ rõ tỷ lệ thu hồi phụ thuộc vào từng ngành cũng như phụ thuộc vào quy trình logistics thu hồi. Tuy nhiên, tác giả chưa chỉ ra mức độ tác động của logistics thu hồi đến hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp một cách rõ ràng, cụ thể mà chỉ đưa ra minh chứng cho vấn đề này.

Phát triển đến một trình độ cao, thị trường xuất hiện những vấn đề mới, mà nổi lên đó là sự dư thừa về năng lực ở nhiều ngành sản xuất khác nhau chắc chắn sẽ dẫn đến áp lực cạnh tranh toàn cầu về giá và chi phí sản xuất. Cạnh tranh về giá cả luôn là một yếu tố tác động mạnh nhất ở tất cả các thị trường hàng hóa, dịch vụ và các dấu hiệu của nó sẽ trở thành những vấn đề thậm chí lớn hơn cả “quá trình chuyển sản phẩm thành hàng hóa tiêu dùng”. Mặc dầu việc quản lý logistics và chuỗi cung ứng đã trở thành vấn đề trung tâm trong vòng hai thập kỷ qua nhưng sự thừa nhận vấn đề này vẫn

còn khá mới mẻ với các nhà quản lý. Việc quản lý tốt hoạt động logistics đồng nghĩa với việc khách hàng được phục vụ một cách hiệu quả và theo đó, chi phí cung ứng dịch vụ cũng được tiết giảm.

Global Logistics Management: A Competitive Advantage for the 21st Century - Quản lý Logistics toàn cầu: Một lợi thế cạnh tranh trong thế kỷ 21 (Kent Gourdin, 2006) đã đề cập khá rõ vấn đề quản lý logistics. Đồng thời, tác giả chỉ ra đặc trưng mỗi hình thức và các phân đoạn thị trường của logistics, khám phá các công cụ thích hợp để tiếp cận hiệu quả hoạt động logistics. Bên cạnh đó còn cung cấp thông tin trong việc kiểm soát hệ thống logistics, tìm cách để tăng cường hoạt động chuỗi cung ứng nhằm có thể tiết kiệm được thời gian một cách tối ưu.

Các dịch vụ logistics được đề cập và xem xét một cách toàn diện về sự phát triển và dưới góc độ quản lý. Nhìn từ tổng thể nền kinh tế là hệ thống mạng lưới dịch vụ cung ứng logistics cho doanh nghiệp, bao gồm cả các dịch vụ công. Dưới góc độ một doanh nghiệp đó là việc quản lý, xây dựng chiến lược và phối hợp giữa hoạt động logistics trong doanh nghiệp và giữa doanh nghiệp với các doanh nghiệp logistics khác. Về khía cạnh này có nghiên cứu: Essentials of Supply Chain Management, 2nd Edition (Michael H. Hugos, 2006) đã đề cập đến sự cần thiết quản lý chuỗi cung ứng, cập nhật mới nhất về tầm nhìn, các chiến lược, sự phát triển và các công nghệ trong quản lý chuỗi cung ứng,... Các nghiên cứu Strategic Supply Chain Management (Shoshanah Cohen và Joseph Roussel, 2005), đề cập đến vấn đề quản lý chiến lược chuỗi cung ứng. Management of Business Logistics: A Supply Chain Perspective (John J. Coyle, Edward J. Bardi và C. John Langley, 2002) viết về quản trị kinh doanh logistics, đã đưa ra những lập luận đối với triển vọng về chuỗi cung ứng. Các nghiên cứu này đều đưa ra các luận giải về mọi vấn đề mà nhà lãnh đạo cần phải biết để tạo ra giá trị và lợi thế cạnh tranh từ chuỗi cung ứng của họ. Streamlined: 14 Principles for Building & Managing the Lean Supply Chain (Mandyam M. Srinivasan, 2004), tác giả đã giới thiệu 14 nguyên tắc xây dựng và quản lý chuỗi cung ứng, trên nền tảng các vấn đề cơ bản về các hoạt động logistics, mạng lưới logistics và các quá trình logistics tác giả giới thiệu các nguyên tắc, làm rõ phương pháp xây dựng và quản lý chuỗi chiến lược.

Các nghiên cứu: Logistics Engineering & Management (Benjamin S. Blanchard. Prentice Hall, 2003), đề cập đến các biện pháp nhận biết, duy trì, phân tích logistics và khả năng hỗ trợ từ đó thiết kế và phát triển hệ thống, các công đoạn sản xuất, sử dụng, các giai đoạn hỗ trợ ổn định, rút lui và quản lý logistics. Logistics: Principles and Applications (John Langford, 2006) đề cập các nguyên tắc và ứng dụng. Integrated Logistics Support Handbook -Liên kết hỗ trợ trong logistics (James Jones, 2006) chú



trọng vào việc thiết kế các dịch vụ logistics và triển khai, nhận dạng sản phẩm, duy trì và kiểm soát chất lượng, cung cấp các kỹ thuật về chuỗi cung ứng... Tất cả các nghiên cứu này đều có chung một điểm đến, đó là tập trung vào việc thiết kế xây dựng, duy trì sự hỗ trợ bền vững của hệ thống logistics.

Dịch vụ logistics được nhiều tác giả nghiên cứu theo những góc độ hay một số lĩnh vực cụ thể:

Đề tài nghiên cứu *The Relationships among Supply chain characteristics, logistics and manufacturing strategies, and performance* (Angelisa Elisabeth Gillyard, 2003) đã làm rõ các mối quan hệ giữa các đặc trưng của chuỗi cung ứng, với chiến lược sản xuất và với hiệu quả của doanh nghiệp. Tác giả chỉ ra bốn thành phần của cấu trúc trong mô hình logistics đó là chất lượng (quality), phân phối/giao hàng (delivery), sự linh hoạt (flexibility) và giá dịch vụ (cost) của logistics đồng thời cũng chỉ ra các thành phần của cấu trúc mô hình hiệu quả gồm ROI, ROA, ROS, ROI Growth, ROA Growth và ROS Growth [73].

Nghiên cứu *The impact of logistics strategy and logistics information technology processes on service performance* (Katrina P. Savitskie, 2003), đề tài đã chỉ ra những tác động của chiến lược logistics và những tiến bộ công nghệ thông tin logistics đối với hiệu quả dịch vụ [83].

*Inbound logistics as a source of competitive advantage* (Steven A. Samaras, 2000), đề tài đã đi sâu nghiên cứu đưa ra kết quả và kết luận rằng logistics đầu vào được xem như là một nguồn lợi thế cạnh tranh cho doanh nghiệp [88].

Nhằm hướng dẫn thực hành đối với ngành vận tải và logistics, công trình *A Practical Guide to Transportation and Logistics* (Michael B. Stroh, 2006), tác giả đã diễn đạt rõ ràng về logistics trong lĩnh vực vận tải như vận tải nội địa, logistics quốc tế, các thủ tục và kỹ thuật về xuất, nhập khẩu, quản lý dịch vụ kho bãi, các vấn đề công nghệ logistics,... Cũng nghiên cứu về logistics vận tải, *Transport Logistics: Past, Present and Predictions* (Issa Baluch, 2005), dựa trên việc phân tích đặc trưng về sự phát triển logistics vận tải từ trong quá khứ trước đây và trong hiện tại, trên cơ sở đó đã đưa ra các dự báo cho hoạt động logistics trong tương lai. Tác giả cũng đề cập đến các vấn đề về hoạt động logistics, tổ chức logistics và quản lý logistics vận tải trên cơ sở từ việc phân tích các đặc trưng logistics của ngành vận tải.

TS. Albert Tan với nghiên cứu *Logistics xu hướng và cơ hội trong ngành logistics*, đã chỉ ra những vấn đề các công ty logistics đang phải đối mặt và một số nhà cung cấp dịch vụ logistics vẫn có cơ hội, tác giả tổng kết rút ra các xu hướng và đặc tính của những nhà cung cấp dịch vụ logistics. Tuy vậy, ở đây tác giả chưa đề

cập đến mối quan hệ và ảnh hưởng của dịch vụ logistics đến kết quả hay hiệu quả HĐKD của khách hàng hay người sử dụng dịch vụ logistics.

Đã có nhiều công trình nghiên cứu, bàn về thị trường dịch vụ logistics, trong đó nổi lên hai báo cáo nghiên cứu về thị trường dịch vụ logistics được xuất bản: một là, thực trạng thuê ngoài dịch vụ logistics lần thứ 14 của Viện Công nghệ Georgia phối hợp với các công ty Capgemini Consulting, Oracle và Panalpina; hai là, báo cáo khảo sát của các giám đốc điều hành nhà cung cấp dịch vụ logistics thứ ba (lần thứ 16) của Đại học Northeastern cùng thực hiện với Penske Logistics. Đây là hai cuộc khảo sát trên quy mô toàn cầu trong hơn 10 năm liên tục, với mục đích đánh giá những điểm đáng lưu ý nhất và xu hướng thị trường dịch vụ logistics. Điều này cũng cho thấy thị trường dịch vụ logistics đang giữ vai trò quan trọng trong xu thế phát triển của nền kinh tế thế giới.

Mặc dù, có nhiều công trình trong và ngoài nước đã nghiên cứu về dịch vụ logistics, nhưng đi sâu đến vấn đề tác động của dịch vụ logistics đối với nâng cao hiệu quả HĐKD của DNSX và cụ thể tại địa bàn tỉnh Quảng Bình, tính đến hiện nay vẫn chưa có một công trình nghiên cứu nào được công bố.

#### **4. Mục tiêu nghiên cứu của đề tài**

Mục tiêu tổng quát của đề tài là nghiên cứu đề xuất hệ thống các giải pháp nhằm tăng cường tác động tích cực và hạn chế tác động tiêu cực của các dịch vụ logistics đối với hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình. Để thực hiện mục tiêu tổng quát của đề tài, luận án thực hiện các mục tiêu, nhiệm vụ cụ thể sau:

- Hệ thống hóa những vấn đề lý luận và thực tiễn dịch vụ logistics và tác động của các dịch vụ đó đến hiệu quả HĐKD của các DNSX.
- Phân tích tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình và những vấn đề đặt ra trong phát triển dịch vụ logistics nhằm nâng cao hiệu quả HĐKD của doanh nghiệp.
- Đề xuất những giải pháp về dịch vụ logistics nhằm nâng cao hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình.

#### **5. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

- *Đối tượng nghiên cứu:* Nghiên cứu những vấn đề lý luận và thực tiễn về tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX, đây là những doanh nghiệp đầu tư vào sản xuất ra các sản phẩm và tiêu thụ để kiếm lợi nhuận.

- *Phạm vi nghiên cứu:* Đề tài tập trung nghiên cứu những tác động của dịch vụ logistics đầu vào (vật tư, nguyên liệu), dịch vụ logistics đầu ra (tiêu thụ sản phẩm)

và một số dịch vụ logistics khác đối với các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình, bao gồm dịch vụ do doanh nghiệp tự đảm nhiệm và dịch vụ logistics thuê ngoài.

## **6. Phương pháp nghiên cứu**

Luận án đã kết hợp phương pháp nghiên cứu định tính và định lượng nhằm giải quyết được mục tiêu nghiên cứu. Để thực hiện, nghiên cứu sinh tiến hành xây dựng khung lý thuyết và quy trình nghiên cứu, phát triển mô hình nghiên cứu và thang đo, chọn mẫu nghiên cứu, lựa chọn phương pháp thu thập, xử lý và phân tích dữ liệu.

- Xây dựng khung lý thuyết và quy trình nghiên cứu: Nghiên cứu sinh tiến hành thu thập, đánh giá các công trình khoa học trong và ngoài nước liên quan đến đề tài, từ đó xây dựng khung lý thuyết và quy trình nghiên cứu phù hợp với mục tiêu nghiên cứu của luận án.

- Phát triển mô hình nghiên cứu: Trên cơ sở mô hình lý thuyết (từ tổng quan) và thông qua phỏng vấn sâu đối với các nhà nghiên cứu, nhà quản lý cơ quan chức năng, từ đó phát triển mô hình nghiên cứu phù hợp với thực trạng về dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả HĐKD của DNSX trên địa bàn Quảng Bình.

- Phát triển thang đo: Luận án sử dụng từ thang đo có sẵn của công trình nghiên cứu trước.

- Mẫu nghiên cứu: Mẫu điều tra được chọn theo phương pháp phi ngẫu nhiên kết hợp với phương pháp phân loại theo địa bàn từ tổng thể nghiên cứu.

- Phương pháp thu thập dữ liệu: Dữ liệu thứ cấp được tiến hành thu thập, chọn lọc qua các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước, dữ liệu của các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp và cá nhân đã công bố. Đối với dữ liệu sơ cấp được thu thập từ mẫu điều tra, thông qua phiếu điều tra trực tiếp tại các DNSX trên địa bàn Quảng Bình, đồng thời tiến hành phỏng vấn sâu một số cán bộ quản lý của ngành giao thông vận tải, hải quan và công thương ở Quảng Bình.

- Phương pháp xử lý dữ liệu: Sử dụng phần mềm SPSS 16 làm công cụ để xử lý, phân tích dữ liệu đã thu thập.

- Phương pháp phân tích dữ liệu: Sử dụng các phương pháp thống kê mô tả, phân tích nhân tố (EFA) và phân tích hồi quy bội nhằm đạt được mục tiêu nghiên cứu của luận án.

# **CHƯƠNG 1: NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN CƠ BẢN VỀ TÁC ĐỘNG DỊCH VỤ LOGISTICS ĐẾN HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT TRONG HỘI NHẬP QUỐC TẾ**

## **1.1. Dịch vụ Logistics và mối quan hệ với hiệu quả HĐKD của các DNSX**

### ***1.1.1. Khái quát về dịch vụ logistics***

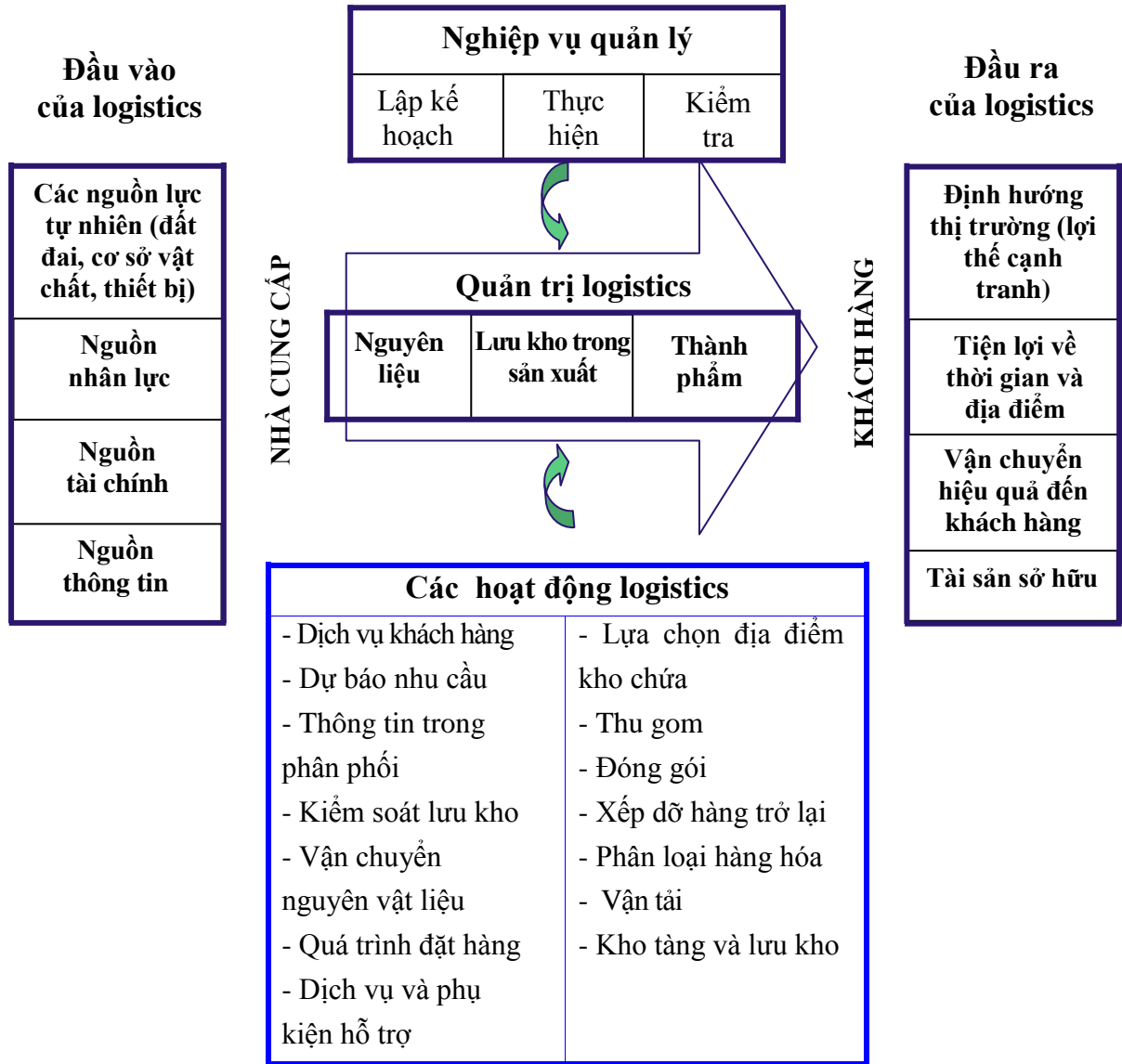
Tuy trên thực tế không có nhiều người am hiểu sâu sắc nhưng logistics hoàn toàn không phải là khái niệm quá xa lạ. Logistics đã xuất hiện từ lâu trong lịch sử phát triển của nhân loại, khoảng vào năm 202 trước Công Nguyên [8], [11]. Ở nước ta hiện nay, vẫn chưa tìm được thuật ngữ thống nhất, phù hợp để dịch từ logistics sang tiếng Việt. Một số thuật ngữ mà các tài liệu đưa ra khi dịch logistics sang tiếng Việt đó là: hậu cần, tiếp vận, tổ chức cung ứng, đảm bảo, hoặc là giao nhận... Những thuật ngữ này cho thấy đều chưa thỏa đáng, chưa phản ánh đúng và đầy đủ bản chất của logistics. Vì vậy, giữ nguyên thuật ngữ logistics như trong Luật thương mại năm 2005 là cần thiết, không dịch sang tiếng Việt và bổ sung thêm thuật ngữ này vào vốn từ tiếng Việt của chúng ta [8], [37].

Ở giữa thế kỷ XX, logistics chưa được nghiên cứu và áp dụng rộng rãi trong lĩnh vực kinh doanh, thậm chí rất hiếm doanh nghiệp hiểu được logistics là gì, nhưng đến cuối thế kỷ, logistics được ghi nhận như một chức năng kinh tế chủ yếu, một công cụ hữu hiệu mang lại thành công cho các doanh nghiệp cả trong khu vực sản xuất lẫn trong khu vực dịch vụ.

Logistics có vai trò rất to lớn, giúp doanh nghiệp giải quyết cả đầu vào lẫn đầu ra một cách hiệu quả. Nhờ có thể thay đổi các nguồn tài nguyên đầu vào hoặc tối ưu hoá quá trình chu chuyển nguyên vật liệu, hàng hoá, dịch vụ,... Logistics giúp nâng cao trình độ kỹ thuật sản xuất, sử dụng hợp lý và tiết kiệm các nguồn lực nhờ đó giảm chi phí, tăng khả năng cạnh tranh cho doanh nghiệp.

Sơ đồ 1.1 cho thấy Logistics không phải là một hoạt động đơn lẻ mà là một chuỗi các hoạt động liên tục, có quan hệ mật thiết và tác động qua lại lẫn nhau, bao trùm mọi yếu tố tạo nên sản phẩm từ việc nhập nguyên liệu đầu vào cho đến giai đoạn tiêu thụ sản phẩm cuối cùng. Các nguồn tài nguyên đầu vào không chỉ bao gồm vốn, vật tư, nhân lực mà còn bao hàm cả dịch vụ, thông tin, bí quyết và công nghệ. Các hoạt động này cũng được phối kết hợp trong một chiến lược kinh doanh tổng thể của doanh nghiệp từ tầm hoạch định đến thực thi, tổ chức và triển khai đồng bộ từ

mua, dự trữ, tồn kho, bảo quản, vận chuyển đến thông tin, bao bì, đóng gói... Và chính nhờ vào sự kết hợp này mà các HĐKD được hỗ trợ một cách tối ưu, nhịp nhàng và hiệu quả, tạo ra được sự thoả mãn khách hàng ở mức độ cao nhất hay mang lại cho họ những giá trị gia tăng lớn hơn so với đối thủ cạnh tranh [78].



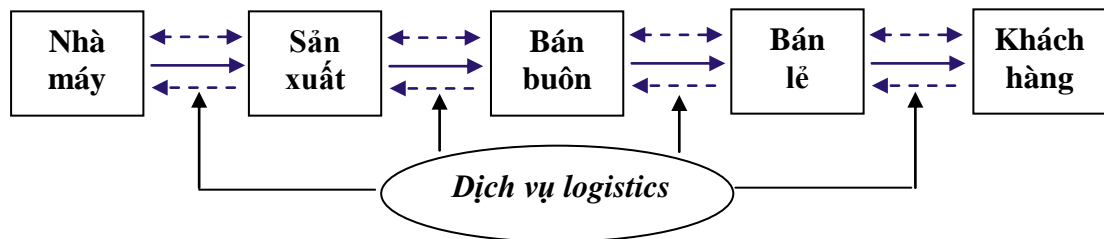
**Sơ đồ 1.1: Các thành phần và hoạt động cơ bản của Quản trị logistics**

*Nguồn: [78, page 5]*

Theo Hiệp hội các nhà chuyên nghiệp về quản trị chuỗi cung ứng [8]: “Quản trị chuỗi cung ứng bao gồm hoạch định và quản lý tất cả các hoạt động liên quan đến tìm nguồn cung, mua hàng, sản xuất và tất cả các hoạt động quản trị logistics. Ở mức độ quan trọng, quản trị chuỗi cung ứng bao gồm sự phối hợp và cộng tác của các đối tác trên cùng một kênh như nhà cung cấp, bên trung gian, các nhà cung cấp

dịch vụ, khách hàng. Về cơ bản, quản trị chuỗi cung ứng sẽ tích hợp vấn đề quản trị cung cầu bên trong và giữa các công ty với nhau. Quản trị chuỗi cung ứng là một chức năng tích hợp với vai trò đầu tiên là kết nối các chức năng kinh doanh và các qui trình kinh doanh chính yếu bên trong công ty và của các công ty với nhau thành một mô hình kinh doanh hiệu quả cao và kết dính. Quản trị chuỗi cung ứng bao gồm tất cả những hoạt động quản trị logistics đã nêu cũng như những hoạt động sản xuất và thúc đẩy sự phối hợp về qui trình và hoạt động của các bộ phận marketing, kinh doanh, thiết kế sản phẩm, tài chính, công nghệ thông tin”.

*Sự khác nhau cơ bản giữa chuỗi cung ứng và logistics*, đó là: (i) Với khái niệm trên, chuỗi cung ứng có nội hàm rộng hơn và bao gồm cả logistics và quá trình sản xuất; (ii) Logistics nhấn mạnh đến tính tối ưu của quá trình, còn chuỗi cung ứng chỉ nói đến quá trình, đến các mối liên kết [15]. Do vậy, có thể xác định vị trí của dịch vụ logistics trong chuỗi cung ứng theo Sơ đồ 1.2.



*Ghi chú:*

← - - - → Dòng thông tin; ————— Dòng sản phẩm; ← - - - - Dòng tiền tệ

**Sơ đồ 1.2: Vị trí của dịch vụ logistics trong chuỗi cung ứng**

*Nguồn: [8].*

Trong chuỗi cung ứng, logistics bao trùm cả hai cấp độ hoạch định và tổ chức. Cấp độ thứ nhất đòi hỏi phải giải quyết vấn đề tối ưu hóa *vị trí* của các nguồn tài nguyên. Cấp độ thứ hai liên quan đến việc tối ưu hóa các *dòng vận động* trong hệ thống. Trên thực tế, hệ thống logistics ở các quốc gia và các khu vực có nhiều điểm khác nhau nhưng đều có điểm chung là sự kết hợp khéo léo, khoa học và chuyên nghiệp chuỗi các hoạt động như marketing, sản xuất, tài chính, vận tải, thu mua, dự trữ, phân phối,... để đạt được mục tiêu phục vụ khách hàng tối đa với chi phí tối thiểu. Hiện có nhiều định nghĩa về logistics và dịch vụ logistics và có thể phân thành hai cách tiếp cận.

- Tiếp cận logistics như là một quá trình tác động từ giai đoạn tiền sản xuất cho tới khi hàng hóa tới tay của người tiêu dùng cuối cùng, tiêu biểu là các định nghĩa:

Theo Hội đồng quản trị logistics (Council of Logistics Management - CLM, 1991): Logistics là quá trình lập kế hoạch, thực hiện và kiểm soát một cách hiệu quả về mặt

chi phí dòng lưu chuyển và phần 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 đến điểm tiêu thụ cuối cùng nhằm mục đích thỏa mãn được các yêu cầu của khách hàng. Đây là định nghĩa phổ biến và được nhiều người đồng tình hiện nay.

Logistics là hoạt động quản lý quá trình lưu chuyển nguyên vật liệu qua các khâu lưu kho, sản xuất ra sản phẩm cho tới tay người tiêu dùng theo yêu cầu của khách hàng [23].

Theo các quan niệm trên, logistics gắn liền cả quá trình nhập nguyên vật liệu làm đầu vào cho quá trình sản xuất, sản xuất ra hàng hóa và đưa vào các kênh lưu thông, phân phối đến tay người tiêu dùng cuối cùng. Ở đây có sự phân định rõ ràng giữa các nhà cung cấp dịch vụ đơn lẻ như dịch vụ vận tải, giao nhận, khai thuê hải quan, phân phối, dịch vụ hỗ trợ sản xuất, tư vấn quản lý... với một nhà cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp, người sẽ đảm nhận toàn bộ các khâu trong quá trình từ sản xuất đến khi đưa hàng hóa tới tay người tiêu dùng cuối cùng.

- Tiếp cận logistics như là các hoạt động dịch vụ gắn liền với quá trình phân phối, lưu thông hàng hóa và logistics là hoạt động thương mại gắn với các dịch vụ cụ thể, tiêu biểu có các định nghĩa:

Năm 2005, khái niệm về dịch vụ logistics được đưa vào Luật thương mại của Việt Nam: *“Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công đoạn bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan tới hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao”*[25].

Logistics là nghệ thuật tổ chức sự vận động của hàng hóa, nguyên vật liệu từ khi mua sắm, qua các quá trình lưu kho, sản xuất, phân phối, cho đến khi đưa đến tay người tiêu dùng [8].

Logistics là quá trình tối ưu hóa về vị trí và thời điểm, vận chuyển và dự trữ nguồn tài nguyên từ điểm đầu tiên của chuỗi cung ứng qua các khâu sản xuất, phân phối cho đến tay người tiêu dùng cuối cùng, thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế [15].

Tiếp cận theo cách nào thì các định nghĩa trên đều chưa làm rõ giữa logistics, dịch vụ logistics và quản trị logistics, chưa có định nghĩa cụ thể về logistics một cách thống nhất. Luật Thương mại năm 2005 của nước ta đưa ra khái niệm về dịch

vụ logistics như là hoạt thương mại nhưng lại không đề cập đến khái niệm logistics. Vì vậy, trong luận án này, theo chúng tôi, tiếp cận như sau:

*Dịch vụ logistics là những dịch vụ liên quan đến hoạt động đảm bảo tối ưu toàn bộ quá trình sản xuất kinh doanh, bao gồm từ việc cung ứng đầu vào cho sản xuất đến khi hoàn thành việc tiêu thụ sản phẩm, được các DNSX thuê ngoài sử dụng hoặc tự đảm nhiệm, nó có tác động đến hiệu quả HĐKD của từng doanh nghiệp trên thị trường.*

Theo khái niệm này, cần thấy rõ: (i) Dịch vụ logistics được các DNSX tự đảm nhiệm chính là dịch vụ logistics bên thứ nhất (1PL), nó là những *hoạt động logistics* mà các doanh nghiệp này tiến hành tổ chức thực hiện nhằm đảm bảo tối ưu toàn bộ quá trình sản xuất kinh doanh. (ii) Dịch vụ logistics thuê ngoài (dịch vụ logistics chuyên nghiệp) là những dịch vụ được các DNSX thuê bên ngoài sử dụng từ các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics trên thị trường.

### **1.1.2. Phân loại và đặc trưng của dịch vụ logistics**

#### **1.1.2.1. Phân loại dịch vụ logistics**

Hiện nay, dịch vụ logistics đang có nhiều cách phân loại theo nhiều tiêu thức khác nhau, có thể đứng trên góc độ nền kinh tế quốc dân hoặc đứng trên góc độ doanh nghiệp để phân loại các dịch vụ này. Sau đây là cách phân loại khả phổ biến hiện nay đối với dịch vụ logistics [15], [11], [37].

*a. Theo lĩnh vực hoạt động, gồm có:*

- *Dịch vụ logistics trong lĩnh vực sản xuất kinh doanh (Business logistics)* là một phần của quá trình chuỗi cung ứng, nhằm hoạch định thực thi và kiểm soát một cách hiệu quả và hiệu lực các dòng vận động và dự trữ sản phẩm, dịch vụ và thông tin có liên quan; đảm bảo sự sẵn sàng, chính xác và hiệu quả cho các hoạt động này.

- *Dịch vụ logistics trong các sự kiện (Event logistics)* là tập hợp các hoạt động, các phương tiện vật chất kỹ thuật và con người cần thiết để tổ chức, sắp xếp lịch trình, nhằm triển khai các nguồn lực cho một sự kiện được diễn ra hiệu quả và kết thúc tốt đẹp.

*b. Theo phương thức khai thác hoạt động logistics, gồm có:*

- *Dịch vụ logistics bên thứ nhất (1PL):* Các doanh nghiệp tự thực hiện các hoạt động logistics của mình. Doanh nghiệp sở hữu các phương tiện vận tải, nhà xưởng, thiết bị xếp dỡ và các nguồn lực khác bao gồm cả con người để thực hiện các hoạt động logistics.



- *Dịch vụ logistics bên thứ hai (2PL)*: Là việc quản lý các hoạt động logistics truyền thống như vận tải hay kho vận. Doanh nghiệp không sở hữu hoặc không có đủ phương tiện và cơ sở hạ tầng thì có thể thuê ngoài các dịch vụ logistics nhằm cung cấp phương tiện thiết bị hay dịch vụ cơ bản.

- *Dịch vụ logistics bên thứ ba (3PL hoặc TPL)* hay còn được gọi là *logistics theo hợp đồng*. Phương thức này có nghĩa là doanh nghiệp sử dụng các doanh nghiệp bên ngoài để thực hiện các hoạt động logistics, có thể là toàn bộ quá trình quản lý logistics hoặc chỉ một số hoạt động có chọn lọc. Nói cách khác 3PL là các hoạt động do một doanh nghiệp logistics (nhà cung cấp dịch vụ logistics) thực hiện trên danh nghĩa khách hàng của họ, tối thiểu bao gồm quản lý và thực hiện hoạt động vận tải và kho vận ít nhất 1 năm có hoặc không có hợp đồng hợp tác. Đây được coi như một liên minh chặt chẽ giữa một doanh nghiệp và nhà cung cấp dịch vụ logistics, nó không chỉ nhằm thực hiện các hoạt động logistics mà còn chia sẻ thông tin, rủi ro và các lợi ích theo một hợp đồng dài hạn.

- *Dịch vụ logistics bên thứ tư (4PL hoặc FPL)* hay còn được gọi là *logistics chuỗi phân phối*. Dịch vụ logistics bên thứ tư - 4PL là một khái niệm phát triển trên nền tảng của 3PL nhằm tạo ra sự đáp ứng dịch vụ, hướng về khách hàng và linh hoạt hơn. 4PL quản lý và thực hiện các hoạt động logistics phức hợp như quản lý nguồn lực, trung tâm điều phối, kiểm soát và các chức năng kiến trúc và tích hợp các hoạt động logistics. 4PL bao gồm lĩnh vực rộng hơn, gồm cả các hoạt động của 3PL, các dịch vụ công nghệ thông tin và quản lý các tiến trình kinh doanh. 4PL được xem là một điểm liên lạc duy nhất, nơi thực hiện việc quản lý, tổng hợp các nguồn lực và giám sát các chức năng 3PL trong suốt chuỗi phân phối để vươn tới thị trường toàn cầu, lợi thế chiến lược và các mối quan hệ lâu bền.

Theo cách phân loại này, đối với một DNSX khi *sử dụng dịch vụ logistics bên thứ nhất - 1PL* thì *không sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài* từ các nhà cung cấp dịch vụ logistics, mà tự triển khai thực hiện hay tự đảm nhận các hoạt động logistics cho bản thân doanh nghiệp của mình. Ngược lại, khi một DNSX khi sử dụng dịch vụ logistics bên thứ hai - 2PL, bên thứ ba - 3PL và bên thứ tư - 4PL chính là *sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài* hay sử dụng dịch vụ logistics chuyên nghiệp, và tất yếu tính chuyên nghiệp của 4PL sẽ cao hơn 3PL, của 3PL sẽ cao hơn 2PL.

*c. Theo tính chuyên môn hóa của các doanh nghiệp logistics, gồm có:*

- *Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải*, gồm (1) Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải đơn phương thức; (2) Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận

tải đa phương thức; (3) Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ khai thác cảng; (4) Các doanh nghiệp môi giới vận tải.

- *Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ phân phối*, gồm các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ kho bãi; Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ phân phối, bán buôn bán lẻ.

- *Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng hóa*, gồm các doanh nghiệp môi giới khai thuê hải quan; Các doanh nghiệp giao nhận, gom hàng lẻ; Các doanh nghiệp chuyên ngành hàng nguy hiểm; Các doanh nghiệp dịch vụ đóng gói vận chuyển.

- *Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics chuyên ngành*, gồm các doanh nghiệp công nghệ thông tin; Các doanh nghiệp viễn thông; Các doanh nghiệp cung cấp giải pháp tài chính, bảo hiểm; Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ giáo dục và đào tạo.

*d. Theo quá trình thực hiện, có thể phân biệt các loại hình logistics:*

- *Logistics đầu vào* (Inbound logistics), bao gồm các hoạt động nhằm đảm bảo cung ứng một cách tối ưu (cả về vị trí, thời gian và chi phí) các đầu vào (nguyên vật liệu, vốn, thông tin,...) cho hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

- *Logistics đầu ra* (Outbound logistics), bao gồm các hoạt động đảm bảo cung ứng sản phẩm được sản xuất ra đến tay khách hàng một cách tối ưu cả về vị trí, thời gian và chi phí nhằm đáp ứng các mục tiêu của doanh nghiệp.

- *Logistics ngược* (Reverse logistics) là quá trình thu hồi các phế liệu, phế phẩm, phụ phẩm và tất cả các yếu tố khác phát sinh từ quá trình sản xuất, phân phối và tiêu dùng có thể ảnh hưởng đến môi trường để xử lý hoặc tái chế.

*e. Xét theo đối tượng hàng hóa, có các loại hình:*

- *Logistics hàng tiêu dùng có thời hạn sử dụng ngắn* - Fast moving consumer goods (FMCG) logistics: Là loại hình logistics áp dụng đối với những mặt hàng có thời hạn sử dụng ngắn như thực phẩm, quần áo, giày dép. Đối với những mặt hàng này thì yêu cầu quan trọng nhất là đảm bảo thời gian giao hàng.

- *Logistics ngành ô tô* (Automotive logistics): Đảm bảo sự liên kết, phối hợp nhịp nhàng giữa các nhà máy, bộ phận sản xuất, các chi tiết, phụ tùng riêng lẻ sao cho thời điểm cuối của công đoạn này là thời điểm đầu của công đoạn tiếp theo. Một khâu đặc biệt quan trọng trong loại hình logistics này là việc dự trữ và phân phối phụ tùng thay thế.

Với sự đa dạng của các loại dịch vụ logistics theo các tiêu thức đã phân loại, xuất phát từ đối tượng và phạm vi nghiên cứu đã được xác định, *luận án chủ yếu tập trung nghiên cứu các dịch vụ logistics theo hai tiêu thức:*

(i) Theo phương thức khai thác và hoạt động logistics, tác giả sẽ nghiên cứu, so sánh, đánh giá tác động và lợi ích khi DNSX sử dụng dịch vụ logistics bên thứ nhất (*hoạt động logistics*) với dịch vụ logistics thuê ngoài (2PL, 3PL, 4PL);

(ii) Theo quá trình thực hiện, tác giả sẽ nghiên cứu tác động và lợi ích khi DNSX sử dụng các dịch vụ logistics đầu vào và dịch vụ logistics đầu ra.

#### 1.1.2.2. Đặc trưng của dịch vụ Logistics

- *Dịch vụ logistics không phải chỉ là một hoạt động đơn lẻ, mà bao gồm một chuỗi các hoạt động bao trùm quá trình sản phẩm được sản xuất ra và chuyển tới khách hàng. Thực chất, dịch vụ logistics là quá trình tối ưu hoá địa điểm, thời gian, tính đồng bộ và hoạt động lưu chuyển và dự trữ nguồn tài nguyên từ đầu vào nguyên thủy cho đến tay người tiêu dùng cuối cùng, nhằm đáp ứng tốt nhất nhu cầu của người tiêu dùng với chi phí thích hợp, thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế [8], [57].*

- *Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại mang tính liên ngành bao gồm nhiều hoạt động và chịu sự quản lý chi phối của nhiều bộ ngành có liên quan. Là quá trình quản lý dòng vận động và lưu chuyển của nguyên vật liệu, bán thành phẩm và thành phẩm logistics liên quan đến các hoạt động sản xuất kinh doanh, lĩnh vực thương mại và giao thông vận tải,...*

- *Dịch vụ logistics gắn liền với tất cả các khâu của quá trình sản xuất từ sản xuất, phân phối, trao đổi đến tiêu dùng. Dịch vụ logistics là hoạt động quản lý dòng lưu chuyển của nguyên vật liệu từ khâu mua sắm, qua quá trình lưu kho, sản xuất ra sản phẩm và phân phối tới tay người tiêu dùng. Dịch vụ logistics phát triển sẽ giúp cho quá trình sản xuất được diễn ra liên tục, đảm bảo về thời gian và chất lượng sản phẩm. Khi sản phẩm được sản xuất ra, dịch vụ logistics sẽ tham gia vào quá trình phân phối, vận chuyển hàng hóa tới người tiêu dùng.*

- *Dịch vụ logistics là những hoạt động hỗ trợ các doanh nghiệp. Nó hỗ trợ cho toàn bộ quá trình hoạt động của doanh nghiệp, ngay cả khi sản phẩm đã ra khỏi dây chuyền sản xuất của doanh nghiệp và đến tay người tiêu dùng. Dịch vụ logistics còn hỗ trợ hoạt động của doanh nghiệp thông qua quản lý di chuyển và lưu trữ nguyên vật liệu đi vào doanh nghiệp và bán thành phẩm di chuyển trong doanh nghiệp [45].*

- *Dịch vụ logistics là sự hoàn chỉnh, phát triển cao của dịch vụ vận tải giao nhận. Quá trình phát triển của logistics đã làm thay đổi bản chất và đa dạng hóa*

chức năng của vận tải giao nhận truyền thống. Từ việc chỉ thay mặt khách hàng để thực hiện các khâu rời rạc như thuê tàu, lưu cước, chuẩn bị hàng, đóng gói hàng, tái chế, làm thủ tục thông quan... cho tới cung cấp dịch vụ trọn gói từ kho đến kho (Door to Door). Từ việc đóng vai trò là đại lý, người được uỷ thác cho đến khi trở thành một chủ thể chính trong các hoạt động vận tải giao nhận với khách hàng, chịu trách nhiệm trước luật pháp. Ngày nay, để có thể thực hiện nghiệp vụ của mình, người giao nhận phải quản lý một hệ thống đồng bộ từ giao nhận tới vận tải, cung ứng nguyên vật liệu phục vụ sản xuất kinh doanh, bảo quản hàng hóa trong kho, phân phối hàng hóa đúng nơi, đúng lúc, sử dụng thông tin điện tử để theo dõi, kiểm tra...Nhu vậy, ngày nay người giao nhận vận tải trở thành người cung cấp dịch vụ logistics.

- *Dịch vụ logistics là sự phát triển hoàn thiện dịch vụ vận tải đa phương thức (MTO - Multimodal Transport Operator).* Hàng hóa được vận chuyển theo hình thức hàng lẻ từ nước xuất khẩu sang nước nhập khẩu, người gửi hàng phải ký nhiều hợp đồng với nhiều người vận tải khác nhau, nên xác suất rủi ro mất mát đối với người gửi hàng hóa là rất cao. Cuộc cách mạng container trong ngành vận tải vào thập kỷ 70 (XX) đã góp phần đảm bảo an toàn và độ tin cậy trong vận chuyển hàng hóa, là tiền đề và cơ sở cho sự ra đời và phát triển của vận tải đa phương thức. Khi đó chủ hàng chỉ phải ký một hợp đồng duy nhất với người kinh doanh vận tải đa phương thức - MTO. Người này sẽ chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện toàn bộ việc vận chuyển hàng hóa từ khi nhận hàng cho tới khi giao hàng bằng một chứng từ vận tải duy nhất cho dù bản thân họ không phải là người chuyên chở thực tế. Như vậy, MTO chính là người cung cấp dịch vụ logistics.

- *Dịch vụ logistics chỉ có thể phát triển hiệu quả khi được dựa trên cơ sở sử dụng triệt để những thành tựu của công nghệ thông tin.* Để quản lý và thực hiện quy trình logistics có rất nhiều công việc và nhiều công văn, giấy tờ, chứng từ...phải làm. Khi sản xuất phát triển, lượng hàng hóa cung ứng ngày càng nhiều về số lượng và chủng loại, nhu cầu đặt hàng nhiều... thì doanh nghiệp phải dựa vào máy vi tính, hệ thống công nghệ thông tin, phần mềm quản lý... mới có thể xử lý kịp thời và chính xác. Do đó, công nghệ thông tin phát triển, việc ứng dụng các thành tựu của nó sẽ giúp cho dịch vụ logistics của doanh nghiệp phát triển, xử lý đơn hàng, phản hồi thông tin nhanh chóng, giảm lượng hàng dự trữ, quản lý tình hình nhập - xuất - tồn kho vật tư một cách hiệu quả [8].

### ***1.1.3. Những hoạt động cơ bản và mối quan hệ của dịch vụ logistics với hiệu quả HĐKD các DNSX***

#### **1.1.3.1. Những hoạt động logistics cơ bản có ảnh hưởng đến hiệu quả HĐKD của doanh nghiệp**

##### ***(1) Vận chuyển vật tư kỹ thuật và sản phẩm sản xuất***

Vận chuyển vật tư kỹ thuật và sản phẩm sản xuất được hiểu là sự di chuyển thực tế của vật tư kỹ thuật về doanh nghiệp và sản phẩm sản xuất ra tới nơi tiêu thụ. Hoạt động vận chuyển có thể được thực hiện bằng nhiều phương thức khác nhau như bằng đường bộ, đường sắt, đường hàng không, đường thủy, đường ống... Tùy thuộc vào điều kiện, khoảng cách địa lý của điểm xuất phát và điểm đến, thời gian, chất lượng, chi phí dịch vụ... mà có thể đưa ra phương án tối ưu cho phương thức và phương tiện vận chuyển, đảm bảo hàng hóa được chuyển tới đích an toàn, đúng thời gian, đúng địa điểm, giảm thiểu chi phí. Các hoạt động logistics vận chuyển chủ yếu đó là: (i) chọn phương thức và dịch vụ vận chuyển, (ii) bốc xếp hàng hóa, (iii) lên lịch trình xe, (iv) xử lý sự cố, (v) đánh giá hệ thống vận chuyển.

Hoạt động vận chuyển là hoạt động chủ yếu trong chuỗi cung ứng, chiếm một tỷ trọng chi phí lớn, luôn giữ vai trò quan trọng và ảnh hưởng trực tiếp trong việc ra quyết định trong quản lý, từ các quyết định có tính chiến lược đến các quyết định hàng ngày. Việc ra quyết định trong quản lý ngày càng phụ thuộc vào hoạt động vận chuyển và yếu tố JIT (đúng thời gian và địa điểm) trở thành tiêu chí xem xét cho cả hoạt động sản xuất và phân phối. Trong thực tế vận hành hệ thống logistics, hoạt động vận chuyển luôn là hoạt động chiếm tỷ trọng lớn cả về thời gian và chi phí [5].

##### ***(2) Cung ứng vật tư trong doanh nghiệp***

Hoạt động quản lý cung ứng vật tư là một quá trình theo dõi, giám sát vận hành các hoạt động liên quan đến dòng lưu chuyển của vật tư đưa vào, lưu giữ và đưa ra khỏi chuỗi cung ứng nhằm tối ưu hóa, bảo toàn, hạn chế thất thoát và tránh những tình huống đình trệ không cần thiết. Cung ứng vật tư tuy là hoạt động hỗ trợ nhưng lại có khả năng kiểm soát được đầu vào nên có ý nghĩa sống còn với hoạt động sản xuất. Cung ứng vật tư là các hoạt động cung ứng nguyên nhiên vật liệu đầu vào, thiết bị, phụ tùng thay thế. Hoạt động chính của cung ứng vật tư gồm: (i) mua sắm - cung ứng vật tư, (ii) lưu giữ các dữ liệu, (iii) quản lý kho hàng, (iv) tìm chọn nhà cung cấp mới, (v) hợp lý hóa các luồng vật tư.

### *(3) Mua sắm và thuê dịch vụ*

Hoạt động mua sắm và thuê dịch vụ nhằm đáp ứng các nhu cầu mua bán phát sinh từ các chức năng sản xuất hoặc các chức năng khác trong chuỗi cung ứng. Hoạt động mua sắm và thuê dịch vụ sẽ tạo nên những mối liên kết giữa doanh nghiệp với thị trường, phát triển và quản lý các quan hệ với các nhà cung cấp. Hai nhóm hàng hóa chính thường được mua sắm đó là các vật tư trực tiếp phục vụ sản xuất và vật tư gián tiếp phục vụ cho hoạt động của doanh nghiệp. Bên cạnh các hoạt động mua sắm các vật tư, hàng hóa cụ thể, hoạt động mua sắm còn bao gồm cả việc mua sắm các dịch vụ bên ngoài hay còn được gọi là dịch vụ thuê ngoài. Thuê ngoài dịch vụ ngày càng trở nên phổ biến bởi việc sử dụng các dịch vụ thuê ngoài đem lại nhiều lợi ích cho doanh nghiệp qua việc chuyên môn hóa công việc, chia sẻ rủi ro và khai thác lợi ích gia tăng [6]

### *(4) Quản lý dự trữ trong doanh nghiệp*

Lập kế hoạch dự trữ giúp các nhà sản xuất xác định được lượng dự trữ tối ưu, phù hợp nhất. Lượng dự trữ hàng hóa này sẽ giúp nhà sản xuất duy trì được khả năng đáp ứng ngay các yêu cầu của khách hàng. Hoạt động này bao gồm nhiều hoạt động như dự báo lượng dự trữ, cân đối các yêu cầu đặt hàng, điều chỉnh các dịch vụ, sắp xếp, cân đối lượng dự trữ phù hợp. Hoạt động của logistics trong quản lý dự trữ bao gồm: (i) quản lý nguyên liệu thô, bán thành phẩm và thành phẩm, (ii) dự báo tình hình kinh doanh ngắn hạn, (iii) xác định số lượng, trữ lượng và vị trí các điểm lưu trữ, (iv) xây dựng kế hoạch đảm bảo tiến độ giao nhận đúng thời gian. Đối với DNSX, thường tập trung quản lý và tối ưu hóa dự trữ sản xuất và dự trữ tiêu thụ nhằm giảm chi phí cho hoạt động logistics của doanh nghiệp [6].

### *(5) Hoạt động kho bãi của doanh nghiệp*

Là hoạt động hỗ trợ nhưng hoạt động kho bãi của doanh nghiệp có vai trò quan trọng trong việc thực hiện được mục tiêu chung của chuỗi cung ứng. Năng lực kho bãi thường được đánh giá qua khả năng lưu trữ và chi phí lưu trữ. Logistics trong quản lý kho bãi bao gồm các hoạt động chủ yếu sau: (i) xác định quy mô, diện tích, địa điểm, (ii) bố trí mặt bằng, sắp xếp trong kho, (iii) thiết lập cơ cấu kho bãi, (iv) lựa chọn địa điểm. Địa điểm kho bãi có ý nghĩa rất quan trọng. Việc chọn địa điểm kho bãi phù hợp có tác động lớn đến việc sắp xếp kế hoạch vận chuyển, mở rộng thị trường và nâng cao khả năng cung ứng. Địa điểm kho bãi thuận lợi cũng là yếu tố then chốt trong việc nâng cao năng lực đáp ứng hàng hóa tại nhiều địa điểm khác nhau, trong các

khoảng cách khác nhau mà vẫn tiết kiệm chi phí vận chuyển. Việc lựa chọn loại dịch vụ kho bãi có vai trò rất quan trọng trong việc tiết kiệm chi phí logistics đối với DNSX, qua đó để tăng doanh thu và lợi nhuận cho doanh nghiệp [72].

*(6) Liên kết hệ thống sản xuất và vận hành*

Liên kết hệ thống sản xuất và vận hành được xác định là một trong những hoạt động logistics hỗ trợ trong chuỗi cung ứng. Hoạt động liên kết sản xuất và vận hành có vai trò và tầm quan trọng ngày càng thể hiện rõ nét. Đặc biệt là việc xây dựng hệ thống tiêu chuẩn quản lý ISO. Hệ thống tiêu chuẩn quản lý ISO không chỉ là một quy tắc chuẩn trong quản lý mà nó tạo nên sự khớp nối chặt chẽ giữa các hoạt động vận hành hệ thống, hoạt động sản xuất và hoạt động quản lý. Kênh liên kết các hoạt động trong hệ thống cho phép nhà quản lý nắm bắt được toàn bộ khối lượng công việc phải tiến hành, cách thức và trình tự tiến hành, thời gian triển khai, thời gian bắt đầu và kết thúc của từng hoạt động. Trên cơ sở đó, việc phân bổ nguồn lực và thời gian sẽ được tối ưu hóa giúp tiết kiệm chi phí, tiết kiệm thời gian, nâng cao năng lực giám sát với mọi hoạt động trong chuỗi cung ứng. Kênh liên kết các hệ thống hoạt động và sản xuất, quản lý cũng tạo điều kiện cho việc tiếp nhận và trao đổi thông tin qua lại giữa các hoạt động để tiến hành các điều chỉnh cần thiết nhằm hoàn thiện và tối ưu hiệu quả của chuỗi cung ứng. Liên kết hệ thống sản xuất và vận hành bao gồm các nội dung: (i) xác định khối lượng công việc tổng thể, (ii) xác định các quy trình chuẩn, (iii) xây dựng các lộ trình thực hiện cho từng hoạt động dựa trên kế hoạch tổng thể, (iv) xác định chu kỳ và thời gian ra đời sản phẩm để phục vụ cho việc bố trí sắp xếp các nguồn lực, (v) thu thập và xử lý các thông tin phản hồi từ các hệ thống để tiến hành điều chỉnh. Đối với hoạt động logistics trong nội bộ doanh nghiệp, bao gồm: tổ chức cấp phát vật tư cho sản xuất, tổ chức chuyển giao vật tư cho sản xuất, chuẩn bị vật tư cho sản xuất và lựa chọn phương thức giao... Tất cả các hoạt động này nhằm bảo đảm cho sản xuất tiến hành được nhịp nhàng, liên tục góp phần nâng cao năng suất và chất lượng sản phẩm trong sản xuất.

*(7) Dịch vụ khách hàng*

Đáp ứng và thỏa mãn nhu cầu của khách hàng là mục tiêu của mọi DNSX kinh doanh. Mục tiêu của logistics dịch vụ khách hàng là đưa được đúng hàng hóa, đúng số lượng đến đúng khách hàng tại đúng địa điểm vào đúng thời gian và đúng điều kiện với chi phí thấp nhất có thể. Thỏa mãn cho khách hàng là giá trị lợi ích - yếu tố đánh giá chất lượng của hoạt động logistics dịch vụ khách hàng.

Những hoạt động logistics chủ yếu trong hoạt động dịch vụ khách hàng là: (i) tiếp nhận và xử lý đơn hàng, (ii) tiếp nhận phản hồi của khách hàng, (iii) phân loại khách hàng. Đối với các DNSX, dịch vụ khách hàng chủ yếu tập trung trong khâu dịch vụ tiêu thụ sản phẩm của DNSX ra. Nó liên quan đến các dịch vụ gắn với kỹ thuật sản xuất trong khâu giao nhận thành phẩm, kiểm tra thành phẩm, bao gói thành phẩm, ghép đồng bộ thành phẩm và các dịch vụ liên quan đến tổ chức quản lý quá trình tiêu thụ sản phẩm.

#### *(8) Đóng gói*

Hoạt động đóng gói có nhiệm vụ chính là bảo vệ hàng hóa trong quá trình bốc xếp, vận chuyển từ nơi sản xuất đến nơi tiêu dùng. Tùy theo loại hàng hóa mà chi phí đóng gói có thể chiếm khoảng 5-30% trị giá hàng hóa. Khi khoảng cách giữa điểm xuất phát và đích đến của hàng hóa càng lớn nên quãng đường hàng hóa được vận chuyển ngày càng dài thì ngày càng đặt ra những yêu cầu khắt khe hơn cho việc đóng gói hàng hóa. Xu thế đồng bộ hóa trong các hoạt động vận chuyển, kho bãi cũng là một xu thế chung trong phát triển kinh tế toàn cầu. Vì vậy, đóng gói hàng hóa cũng phải hướng tới tính đồng nhất để thuận tiện cho phân phối nhưng vẫn phải đảm bảo những tính chất chuyên biệt phù hợp với từng loại hình kinh doanh, từng loại hình vận tải và điều kiện của thị trường tiêu thụ. Vai trò của hoạt động đóng gói trong các hoạt động hỗ trợ cho vận hành chuỗi cung ứng ngày càng quan trọng. Hoạt động logistics đóng gói hàng hóa thường bao gồm một số nội dung chính: (i) thiết kế đóng gói phù hợp (phù hợp với bốc xếp, lưu trữ, bảo vệ hàng hóa để thực hiện vai trò cơ bản là bảo vệ, tránh thất thoát hư hỏng; phù hợp với phương thức vận chuyển, phương tiện vận chuyển, phương tiện bốc xếp; phù hợp với đặc điểm thị trường tiêu thụ; đảm bảo theo yêu cầu của marketing), (ii) xây dựng kế hoạch, quy trình đóng gói.

#### *(9) Quản lý hệ thống thông tin*

Công nghệ thông tin đã từ lâu trở thành công cụ quản lý mạnh mẽ trong nền kinh tế hiện đại. Công tác quản lý thông tin mặc dù chỉ có tính chất hỗ trợ cho các hoạt động khác trong chuỗi cung ứng nhưng nó lại có tính chất quyết định đến từng hoạt động và cả hệ thống. Đặc biệt khi thương mại điện tử phát triển mạnh, việc quản lý thông tin từ khâu tiếp nhận, lưu trữ, xử lý trở thành một hoạt động sống còn trong chuỗi cung ứng. Nội dung công việc tuy không phức tạp và đòi hỏi nhiều chi

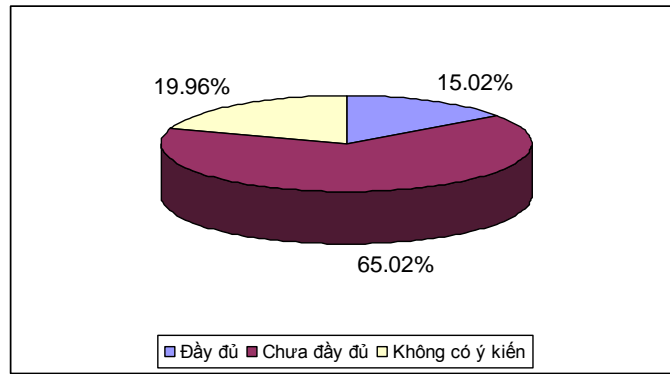


phí, nguồn lực nhưng lại là một hoạt động thường xuyên. Trong các hoạt động của chuỗi cung ứng, nhiều hoạt động có khoảng thời gian tạm ngừng nhưng riêng hoạt động thu thập, lưu trữ và xử lý thông tin không bao giờ ngừng để đảm bảo thông tin luôn được cập nhật. Lưu trữ thông tin một cách khoa học giúp việc tra cứu, truy xuất dữ liệu dễ dàng, thuận tiện khi cần thiết. Có những thông tin là tài sản có giá trị rất lớn đối với doanh nghiệp như các công nghệ, danh sách khách hàng, dữ liệu về đối tác, dữ liệu về sản xuất, dữ liệu về thị trường... Do đó, việc lưu trữ bảo mật thông tin là một trong những biện pháp bảo vệ an toàn cho hệ thống, bảo vệ và nâng cao năng lực cạnh tranh. Xử lý thông tin cho kết quả là cơ sở để ra các quyết định, hoạch định các chiến lược nên xử lý thông tin cần chính xác, kịp thời. Một sai sót nhỏ trong xử lý thông tin có thể phá hủy toàn bộ hệ thống chuỗi cung ứng. Hệ thống quản lý thông tin nhanh, chính xác giúp việc đưa ra các quyết định, kế hoạch thích hợp nhất cho các hoạt động của chuỗi cung ứng. Hoạt động quản lý hệ thống thông tin thường bao gồm các nội dung: (i) thu thập, lưu trữ và xử lý thông tin, (ii) phân tích số liệu, (iii) xây dựng các quy trình kiểm soát (ví dụ như việc kiểm soát quá trình vận chuyển hàng hóa thông qua hệ thống định vị toàn cầu GPS - Global Positioning System).

#### 1.1.3.2. Mối quan hệ của dịch vụ logistics với hiệu quả HĐKD các DNSX

Đối với DNSX hoạt động chủ yếu là tạo ra sản phẩm có giá trị sử dụng và giá trị để cung ứng cho thị trường nhằm thu lợi nhuận. Do đó, dịch vụ logistics có mối quan hệ chặt chẽ với tất cả các mặt HĐKD của doanh nghiệp, đặc biệt trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh, hiệu quả hoạt động của các DNSX trên thị trường [6], [8], cụ thể:

*(1) Dịch vụ logistics góp phần nâng cao trình độ kỹ thuật của sản xuất, sử dụng hợp lý và tiết kiệm các nguồn lực, giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất, tăng cường sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp. Chi phí logistics chiếm tỷ trọng lớn, khoảng 21% doanh thu tiêu thụ sản phẩm của doanh nghiệp [44]. Ở góc độ vĩ mô, chi phí cho hoạt động logistics chiếm khoảng 10 - 13% GDP ở các nước phát triển, ở các nước đang phát triển thì cao hơn, khoảng 15 - 20% [8]. Với nguồn lực có giới hạn, logistics luôn được các quốc gia trên thế giới đặc biệt quan tâm nghiên cứu, phát triển và ứng dụng. Tuy vậy, ở nước ta, nhận thức về vị trí và vai trò của dịch vụ logistics đối với việc nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp còn rất hạn chế và chưa thật đầy đủ (Biểu đồ 1.1).*



**Biểu đồ 1.1: Nhận thức về vị trí, vai trò của dịch vụ logistics trong việc nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp**

Nguồn: [8]

(2) *Dịch vụ logistics đóng vai trò quan trọng trong việc bảo đảm yếu tố đúng thời gian, đúng địa điểm (JIT), nhờ đó đảm bảo cho quá trình sản xuất kinh doanh diễn ra theo nhịp độ đã định, góp phần nâng cao chất lượng và hạ giá thành sản phẩm, sử dụng hiệu quả vốn kinh doanh của các doanh nghiệp.* Quá trình toàn cầu hóa kinh tế đã làm cho hàng hóa và sự vận động của chúng phong phú và phức tạp hơn nhiều lần so với thời kỳ trước đây, đòi hỏi sự quản lý chặt chẽ, đặt ra yêu cầu mới đối với dịch vụ vận tải và giao nhận. Đồng thời, để tránh hàng tồn kho, ứng dụng doanh nghiệp phải tính toán để lượng hàng tồn kho luôn là nhỏ nhất. Kết quả là hoạt động lưu thông nói chung và hoạt động logistics nói riêng phải bảo đảm yêu cầu giao hàng đúng lúc, kịp thời, mặt khác phải bảo đảm mục tiêu khống chế lượng hàng tồn kho ở mức tối thiểu. Sự phát triển mạnh mẽ của tin học cho phép kết hợp chặt chẽ quá trình cung ứng, sản xuất, lưu kho hàng hóa, tiêu thụ với vận tải giao nhận, làm cho cả quá trình này trở nên hiệu quả hơn, nhanh chóng hơn, nhưng đồng thời cũng phức tạp hơn.

(3) *Dịch vụ logistics hỗ trợ nhà quản lý ra quyết định chính xác trong hoạt động sản xuất kinh doanh.* Doanh nghiệp luôn phải giải quyết nhiều bài toán khó về nguồn nguyên liệu cung ứng, số lượng và thời điểm để bổ sung hiệu quả nguồn nguyên liệu, phương tiện và hành trình vận tải, địa điểm, thời gian giao nhận và kho bãi chứa thành phẩm, bán thành phẩm,... Để giải quyết những vấn đề này một cách hiệu quả không thể thiếu vai trò của dịch vụ logistics vì nó cho phép nhà quản lý kiểm soát và ra quyết định chính xác về các vấn đề nêu trên để giảm tối đa chi phí phát sinh, bảo đảm hiệu quả trong hoạt động sản xuất kinh doanh.

(4) *Dịch vụ logistics góp phần gia tăng giá trị kinh doanh của các doanh nghiệp thông qua việc thực hiện các dịch vụ lưu thông bổ sung (các dịch vụ tiếp tục quá trình sản xuất trong khâu phân phối lưu thông).* Logistics là loại hình dịch vụ có

quy mô mở rộng và phức tạp hơn nhiều so với hoạt động vận tải giao nhận thuần túy. Trước kia, người kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận chỉ cung cấp cho khách hàng những dịch vụ đơn giản, thuần túy và đơn lẻ. Ngày nay, do sự phát triển của sản xuất, lưu thông, các chi tiết của một sản phẩm có thể do nhiều quốc gia cung ứng và ngược lại một loại sản phẩm của doanh nghiệp có thể tiêu thụ tại nhiều quốc gia, nhiều thị trường khác nhau, vì vậy dịch vụ mà khách hàng yêu cầu từ các nhà phân phối, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải giao nhận phải đa dạng và rất phong phú. Người vận tải giao nhận ngày nay phải triển khai thực hiện nhiều dịch vụ nhằm đáp ứng yêu cầu thực tế ngày càng tăng của khách hàng. Họ trở thành người cung cấp logistics (Logistics service providers) và logistics đã góp phần làm gia tăng giá trị kinh doanh của các doanh nghiệp logistics.

## **1.2. Những tác động của dịch vụ Logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX và hệ thống chỉ tiêu đánh giá**

### **1.2.1. Hiệu quả HĐKD của DNSX**

#### **1.2.1.1. Hoạt động kinh doanh của DNSX**

Theo Luật doanh nghiệp năm 2015, doanh nghiệp là tổ chức có tên riêng, có tài sản, có trụ sở giao dịch, được đăng ký thành lập theo quy định của pháp luật nhằm mục đích kinh doanh [24].

Doanh nghiệp là đơn vị kinh doanh được thành lập hợp pháp, nhằm mục đích thực hiện các HĐKD và lấy HĐKD làm nghề nghiệp chính [5]. Như vậy, DNSX (DNSX) được hiểu là doanh nghiệp HĐKD tạo ra sản phẩm, hàng hóa bán ra thị trường để thu lợi nhuận.

Kinh doanh là việc thực hiện liên tục một, một số hoặc tất cả các công đoạn của quá trình đầu tư, từ sản xuất đến tiêu thụ sản phẩm hoặc cung ứng dịch vụ trên thị trường nhằm mục đích sinh lợi [24]. Theo từ điển trực tuyến Wikipedia, kinh doanh là hoạt động của cá nhân hoặc tổ chức nhằm mục đích đạt lợi nhuận qua một loạt các hoạt động như quản trị, tiếp thị, tài chính, kế toán, sản xuất.

Quá trình HĐKD của DNSX chính là quá trình thực hiện liên tục một hoặc tất cả các công đoạn đầu tư từ điểm đầu (nghiên cứu đưa ra quyết định sản xuất) cho đến điểm cuối là hoàn tất công việc tiêu thụ sản phẩm do mình sản xuất ra. Như vậy, quá trình HĐKD của mỗi DNSX trước hết sẽ phụ thuộc vào đặc điểm kinh tế - kỹ thuật của ngành nghề sản xuất kinh doanh. Xét ở phạm vi khái quát thì quá trình kinh doanh của DNSX bao gồm bốn giai đoạn: (i) Nghiên cứu nhu cầu thị trường về hàng

hóa để quyết định xem sản xuất cái gì; (ii) Chuẩn bị đồng bộ các yếu tố đầu vào (lao động, đất đai, thiết bị, vật tư kỹ thuật, công nghệ...) để thực hiện quyết định sản xuất; (iii) Tổ chức tốt quá trình kết hợp chặt chẽ, khéo léo giữa các yếu tố cơ bản của đầu vào để tạo ra hàng hóa và dịch vụ, trong đó lao động là yếu tố quyết định; (iv) Tổ chức tốt quá trình tiêu thụ, bán hàng hóa và thu tiền về.

Rõ ràng, HĐKD của mỗi DNSX đều phải trải qua các giai đoạn nói trên, trong quá trình đó sẽ chịu ảnh hưởng của nhiều nhân tố thuộc nội tại bên trong và các nhân tố thuộc môi trường bên ngoài, trong đó logistics đầu vào và đầu ra có tác động rất lớn đến hiệu quả HĐKD của doanh nghiệp.

### 1.2.1.2. Bản chất hiệu quả HĐKD của DNSX

Các doanh nghiệp HĐKD trong nền kinh tế đều có mục tiêu chủ yếu và lâu dài là tối đa hoá lợi nhuận [30]. Để đạt được mục tiêu này trước hết, mọi doanh nghiệp phải xác định cho mình một chiến lược kinh doanh và phát triển doanh nghiệp thích ứng với những biến động của thị trường. Đồng thời, phải tiến hành đồng bộ các hoạt động quản trị nhằm đảm bảo sử dụng có hiệu quả các nguồn lực đầu vào, trong quá trình đó phải luôn kiểm tra xem liệu phương án kinh doanh đang tiến hành có hiệu quả hay không? Muốn kiểm tra tính hiệu quả của toàn bộ HĐKD cũng như từng lĩnh vực, từng bộ phận công tác, trước hết doanh nghiệp không thể không chú ý đến vấn đề hiệu quả.

#### *Hiệu quả kinh tế:*

Hiện nay có nhiều quan điểm về hiệu quả kinh tế, nhưng có thể hiểu rằng, hiệu quả kinh tế là một phạm trù phản ánh mặt chất của các hoạt động kinh tế, cụ thể là: (i) Hiệu quả có nghĩa là xã hội thu nhận kết quả cao nhất từ các nguồn lực khan hiếm của mình; (ii) Hiệu quả sản xuất diễn ra khi xã hội không thể tăng sản lượng một loại hàng hoá mà không thể cắt giảm sản lượng hàng hoá khác. Một nền kinh tế có hiệu quả nằm trên giới hạn khả năng sản xuất của nó [30],[33]. Ở đây muốn xem xét đến khía cạnh phân bố có hiệu quả về các nguồn lực của nền sản xuất xã hội; (iii) Hiệu quả kinh tế được xác định bởi quan hệ tỷ lệ giữa phần tăng thêm của kết quả và phần gia tăng chi phí [30]. Nghĩa là hiệu quả kinh tế chỉ được xét tới phần kết quả tăng thêm (bổ sung) với phần chi phí tăng thêm (bổ sung), chưa xem xét sự vận động của toàn bộ yếu tố đã sẵn có và tăng thêm, trong khi HĐKD là một quá trình trong đó các yếu tố tăng thêm có quan hệ mật thiết với các yếu tố sẵn có, chúng trực tiếp hoặc gián tiếp tác động làm kết quả kinh doanh thay đổi; (iv) Hiệu quả kinh doanh là hiệu số giữa kết quả và chi phí bỏ ra để đạt được kết quả đó. Ở

đây, xem xét hiệu quả kinh tế trong sự vận động của các yếu tố sản xuất, đã gắn kết được hiệu quả với chi phí, nhưng vẫn chưa thể hiện tương quan giữa mặt lượng và mặt chất đối với kết quả đạt được và chi phí bỏ ra để đạt được kết quả đó; (v) Hiệu quả kinh tế của một hiện tượng kinh tế là một phạm trù kinh tế phản ánh trình độ lợi dụng các nguồn lực để đạt được mục tiêu xác định [30]. Tức là, hiệu quả kinh tế là đại lượng biểu hiện mối tương quan giữa kết quả thu được và chi phí phải bỏ ra để đạt được kết quả đó. Theo đó, mối quan hệ giữa kết quả và chi phí biểu hiện một cách chặt chẽ và toàn diện hơn, vì ở đây đã nói rõ để thu được một đồng kết quả phải bỏ ra bao nhiêu chi phí, đồng thời xét về mặt định tính kết quả cũng có thể phản ánh thông qua những chỉ tiêu phi tài chính khác mà chi phí bỏ ra để đạt được.

*Hiệu quả HĐKD của DNSX:*

Hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh là một phạm trù kinh tế phản ánh trình độ sử dụng các nguồn lực (lao động, máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu và tiền vốn) nhằm đạt được mục tiêu mà doanh nghiệp đã xác định [30].

Xuất phát từ định nghĩa về hiệu quả kinh tế được trình bày trên, có thể cho rằng: Hiệu quả HĐKD của DNSX doanh là một phạm trù kinh tế phản ánh trình độ sử dụng các nguồn lực (lao động, máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu và tiền vốn) nhằm đạt được mục tiêu mà DNSX đã xác định.

$$H = \frac{K}{C} \quad [30],[33]$$

*Trong đó:* H là hiệu quả HĐKD của DNSX; K là kết quả thu về từ HĐKD của DNSX và C là chi phí bỏ ra để đạt được kết quả đó.

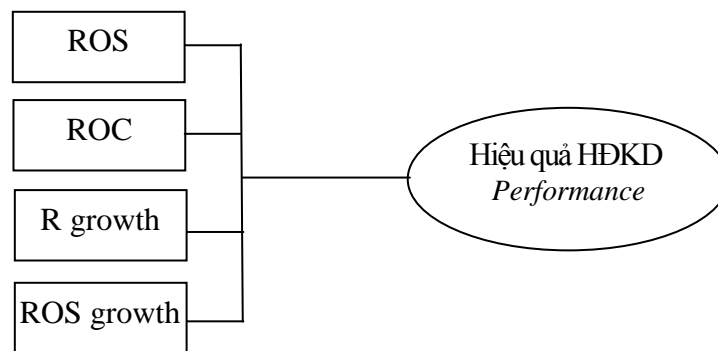
Từ khái niệm trên cho thấy, hiệu quả HĐKD của DNSX là một phạm trù kinh tế, biểu hiện tập trung của sự phát triển kinh tế theo chiều sâu, phản ánh trình độ khai thác và sử dụng các nguồn lực trong quá trình sản xuất nhằm thực hiện các mục tiêu kinh doanh đã thiết lập. Nó phản ánh mối quan hệ giữa kết quả thu được so với chi phí đã bỏ ra để đạt được kết quả đó trong từng thời kỳ nhất định.

Hiệu quả HĐKD là tiêu chuẩn cao nhất của mọi sự lựa chọn kinh tế ở mọi doanh nghiệp trong nền kinh tế thị trường. Việc nâng cao hiệu quả HĐKD là một đòi hỏi tất yếu khách quan của toàn bộ nền kinh tế cũng như của mỗi DNSX, xuất phát từ các lý do cơ bản sau: (i) Xuất phát từ sự khan hiếm của các nguồn lực làm cho điều kiện phát triển sản xuất theo chiều rộng bị giới hạn, do đó việc phát triển sản xuất theo chiều sâu là một tất yếu khách quan. Trong điều kiện khan hiếm các nguồn lực sản xuất thì nâng cao hiệu quả HĐKD là điều không thể không đặt ra

đối với bất kỳ HĐKD nào. Nó chính là phát triển kinh tế theo chiều sâu, nhằm sử dụng các nguồn lực một cách tiết kiệm và có hiệu quả; (ii) Để có thể thực hiện quá trình tái sản xuất mở rộng, HĐKD của các doanh nghiệp phải thu được kết quả đảm bảo đủ bù đắp chi phí và có lợi nhuận. Đối với các doanh nghiệp thì hiệu quả HĐKD xét về số tuyệt đối chính là lợi nhuận, do đó cơ sở của việc nâng cao hiệu quả hoạt động SXKD là phải giảm chi phí nhằm tăng lợi nhuận; (iii) Trong điều kiện hội nhập quốc tế hiện nay, sức ép cạnh tranh rất lớn và gay gắt, nhiều doanh nghiệp trụ vững và phát triển, nhưng không ít doanh nghiệp đã bị thua lỗ, giải thể, phá sản. Để có thể tồn tại và phát triển, các doanh nghiệp phải luôn nâng cao uy tín, chất lượng hàng hoá, giảm chi phí sản xuất,... có nghĩa nâng cao hiệu quả HĐKD là vấn đề được quan tâm hàng đầu và trở thành điều kiện sống còn đối với mỗi doanh nghiệp; (iv) Nâng cao hiệu quả HĐKD là cơ sở để gia tăng thu nhập cho chủ doanh nghiệp, người lao động, góp phần tăng trưởng kinh tế và cải thiện mức sống của mọi người dân.

### 1.2.1.3. Các chỉ tiêu chủ yếu đánh giá hiệu quả HĐKD của DNSX

Để đánh giá hiệu quả HĐKD của doanh nghiệp có thể cần thông qua một hệ thống các chỉ tiêu, bao gồm các chỉ tiêu hiệu quả kinh doanh tổng hợp và các chỉ tiêu hiệu quả kinh doanh bộ phận [30],[33]. Ở góc độ nghiên cứu của luận án, nghiên cứu sinh xem xét và đánh giá tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX bằng một số chỉ tiêu đánh giá hiệu quả HĐKD chủ yếu sau đây:



**Sơ đồ 1.3: Một số chỉ tiêu chủ yếu đánh giá hiệu quả HĐKD của DNSX**

*Nguồn: Nghiên cứu sinh tổng hợp và [73].*

#### **a) Nhóm chỉ tiêu tuyệt đối**

Đây là các chỉ tiêu nhằm xem xét các DNSX có tối thiểu hóa chi phí đầu vào và tối đa hóa giá trị kết quả đầu ra của mình hay không, thông qua đó sẽ đánh giá HĐKD của chúng có hiệu quả hay không có hiệu quả.

• *Chi phí kinh doanh của DNSX (Cost):*

Chi phí kinh doanh của DNSX là toàn bộ chi phí sản xuất, chi phí tiêu thụ sản phẩm và các khoản thuế gián thu mà mỗi DNSX phải bỏ ra để thực hiện HĐKD trong một thời kỳ nhất định (thường tính cho một năm). Như vậy, có thể chia chi phí kinh doanh của DNSX ra hai nhóm: (i) Chi phí cho việc sản xuất sản phẩm, bao gồm các hao phí về nguyên nhiên vật liệu, khấu hao máy móc thiết bị; công cụ, dụng cụ; tiền công, tiền lương phải trả cho người lao động. Nó là biểu hiện bằng tiền toàn bộ hao phí về vật chất và lao động mà doanh nghiệp phải bỏ ra để sản xuất sản phẩm trong một thời kỳ nhất định và các chi phí này phát sinh có tính chất thường xuyên và luôn gắn liền với quá trình sản xuất sản phẩm. (ii) Chi phí tiêu thụ sản phẩm, để tổ chức tiêu thụ sản phẩm doanh nghiệp cần phải bỏ ra những khoản chi phí nhất định như chi phí về bao gói sản phẩm, chi phí vận chuyển, bảo quản sản phẩm, chi phí về nghiên cứu, tiếp thị, quảng cáo, giới thiệu sản phẩm hay bảo hành sản phẩm,... Tất cả những chi phí có liên quan đến việc tiêu thụ sản phẩm gọi là chi phí tiêu thụ hay còn gọi là chi phí lưu thông, chi phí bán hàng. Đây là những chi phí liên quan trực tiếp đến các hoạt động logistics ở các doanh nghiệp, với chi phí logistics chiếm khoảng 21% doanh thu tiêu thụ sản phẩm của doanh nghiệp[44].

*Chi phí trên một đơn vị kết quả càng nhỏ thì hiệu quả kinh tế càng cao.* Theo quan điểm này thì để có một đơn vị giá trị kết quả đầu ra (doanh thu hoặc lợi nhuận) các DNSX cần bỏ chi phí kinh doanh càng nhỏ thì hiệu quả đạt được càng cao. Nói một cách khác, các DNSX phải thường xuyên tìm mọi biện pháp để giảm thiểu chi phí hay tiết kiệm chi phí kinh doanh nhằm đem lại hiệu quả cao.

• *Doanh thu của DNSX (Sales):*

Doanh thu bán hàng là biểu hiện của tổng giá trị các loại sản phẩm hàng hóa, dịch vụ mà doanh nghiệp đã bán ra trong một thời kỳ nhất định [1], [63]. Về mặt tài chính, doanh thu của DNSX là toàn bộ số tiền thu được từ việc bán sản phẩm, hàng hóa, cung ứng dịch vụ hoặc được người mua chấp nhận thanh toán, không kể đã thu được tiền hay chưa.

Doanh thu của DNSX bao gồm: (i) Toàn bộ các khoản tiền thu được về việc tiêu thụ sản phẩm, hàng hoá và cung ứng lao vụ, dịch vụ, đây là bộ phận chủ yếu; (ii) Các khoản phí thu thêm ngoài giá bán (nếu có), trợ giá, phụ thu theo pháp luật qui định; (iii) Giá trị sản phẩm, hàng hoá tặng, biếu, trao đổi, tiêu dùng nội bộ.

*Kết quả trên một đơn vị chi phí càng lớn thì hiệu quả kinh tế càng cao.* Theo quan điểm này có nghĩa là ở mỗi DNSX, *doanh thu đạt được từ một đơn vị chi phí đầu vào càng lớn thì hiệu quả HĐKD càng cao.*

Doanh thu của DNSX là chỉ tiêu quan trọng không chỉ đối với toàn bộ HĐKD của DNSX mà còn có ý nghĩa lớn đối với cả nền kinh tế, thể hiện: (i) Đạt được doanh thu chứng tỏ sản phẩm làm ra được khách hàng chấp nhận về giá trị và giá trị sử dụng, đã phù hợp với nhu cầu và thị hiếu của người tiêu dùng; (ii) Doanh thu là nguồn tài chính để trang trải hay bù đắp các chi phí tiêu hao trong quá trình sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp; (iii) Doanh thu của DNSX là nguồn tài chính để thực hiện nghĩa vụ với ngân sách nhà nước, là nguồn tài chính để tham gia góp vốn với các chủ thể khác trong nền kinh tế; (iv) Doanh thu được thực hiện đầy đủ, kịp thời góp phần thúc đẩy tăng nhanh tốc độ luân chuyển vốn lưu động, tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình sản xuất, nâng cao hiệu quả HĐKD cho các DNSX.

Tình hình thực hiện doanh thu có ảnh hưởng trực tiếp và rất lớn đến hiệu quả HĐKD cũng như quá trình tái sản xuất của DNSX, nếu thực hiện tốt sẽ là điều kiện cho doanh nghiệp tồn tại và phát triển, ngược lại sẽ đưa DNSX vào tình hình tài chính éo le, mất khả năng thanh toán, HĐKD thua lỗ và sẽ dẫn đến chấm dứt hoạt động. DNSX cần quan tâm các khoản giảm trừ doanh thu, nếu các khoản giảm giá hàng bán và hàng bán bị trả lại bằng không thể hiện sự nỗ lực của doanh nghiệp, các khoản chiết khấu thương mại cũng thể hiện chính sách bán hàng hợp lý của doanh nghiệp. Vì vậy, để đánh giá chính xác mức độ phấn đấu của DNSX cần sử dụng chỉ tiêu doanh thu thuần sẽ giúp việc tính toán, phân tích và đánh giá tình hình tài chính của doanh nghiệp tốt hơn.

- *Lợi nhuận của DNSX (Profits):*

Lợi nhuận của doanh nghiệp là khoản tiền chênh lệch giữa doanh thu với chi phí mà doanh nghiệp đã bỏ ra để đạt được doanh thu đó từ các hoạt động của doanh nghiệp mang lại [1].

$$\text{Lợi nhuận (P)} = \text{Doanh thu (S)} - \text{Chi phí tạo ra doanh thu (C)} \quad (1.1)$$

Đối với mọi DNSX, lợi nhuận giữ vị trí rất quan trọng cho hoạt động sản xuất kinh doanh, quyết định sự tồn tại và phát triển của doanh nghiệp, cụ thể: (i) Lợi nhuận ảnh hưởng trực tiếp đến tình hình tài chính của doanh nghiệp; (ii) Lợi nhuận là nguồn tích lũy cơ bản để tái sản xuất mở rộng, đồng thời cũng là cơ sở tạo nguồn thu quan trọng của ngân sách nhà nước.

Lợi nhuận là một chỉ tiêu chất lượng tổng hợp phản ánh hiệu quả của toàn bộ hoạt động sản xuất kinh doanh, lợi nhuận tương đối là chỉ tiêu quan trọng nhất để đánh giá chất lượng HĐKD của mọi DNSX.

Mức lợi nhuận tương đối chính là tỷ suất lợi nhuận hay mức doanh lợi.



**b) Nhóm chỉ tiêu đánh giá hiệu quả HĐKD**

Do điều kiện sản xuất kinh doanh (điều kiện về địa lý, vận chuyển, thị trường, thời điểm tiêu thụ), quy mô hoạt động, trình độ quản lý,... dẫn đến chỉ tiêu lợi nhuận tuyệt đối giữa các doanh nghiệp sẽ là khác nhau, thậm chí trong một doanh nghiệp ở các thời kỳ khác nhau cũng khác nhau.

Để đánh giá, so sánh chất lượng hoạt động của doanh nghiệp trong các thời kỳ và giữa các doanh nghiệp cần thiết phải sử dụng chỉ tiêu mức lợi nhuận tương đối. Mức lợi nhuận tương đối như các chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trên tài sản (ROA), tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS), tỷ suất lợi nhuận trên chi phí hay tổng giá thành toàn bộ tiêu thụ (ROC), ...

• *Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS – Return on Sales)*

Để xem xét, đánh giá mỗi đơn vị doanh thu thuần đạt được trong kỳ sẽ đem lại cho DNSX bao nhiêu lợi nhuận. Cách tính toán chỉ tiêu này như sau [63]:

$$ROS = \frac{P}{S} \quad (1.2)$$

**S** là doanh thu thuần trong kỳ.

Chỉ tiêu ROS cho biết cứ mỗi đồng doanh thu thuần mà DNSX đạt được trong kỳ sẽ đem lại bao nhiêu đồng lợi nhuận sau thuế.

• *Tỷ suất lợi nhuận trên chi phí (ROC – Return on Cost)*

Để xem xét, đánh giá mỗi đơn vị chi phí bỏ ra thực hiện hoạt động sản xuất và tiêu thụ sản phẩm trong kỳ sẽ đem lại cho DNSX bao nhiêu lợi nhuận. Cách tính toán chỉ tiêu này như sau [1], [63]:

$$ROC = \frac{P}{C} \quad (1.3)$$

**C** là toàn bộ chi phí của DNSX phải bỏ ra để hoàn thành việc sản xuất và tiêu thụ số lượng sản phẩm trong kỳ. Do đó, chi phí xem xét ở đây chính là tổng giá thành toàn bộ của DNSX.

Chỉ tiêu ROC cho biết cứ mỗi đồng chi phí mà DNSX bỏ ra tiến hành hoạt động sản xuất và tiêu thụ trong kỳ sẽ đem lại bao nhiêu đồng lợi nhuận sau thuế.

• *Tăng trưởng doanh thu ( $S_g$  - Sales growth)*

Tăng trưởng doanh thu cho biết rõ xu hướng và khả năng mở rộng thị phần cũng như quy mô sản xuất và tiêu thụ của mỗi DNSX tăng hay giảm.

$$S_g = \frac{S_1 - S_0}{S_0} \times 100\% \quad (1.4)$$

Tốc độ tăng trưởng doanh thu năm sau cao hơn năm trước thể hiện xu hướng tích cực, khả năng sản xuất và chiếm lĩnh thị trường của DNSX ngày càng tăng, theo đó, lợi nhuận cũng như hiệu quả HĐKD của DNSX có điều kiện và khả năng tăng lên.

• *Tăng trưởng ROS ( $R_g$  - ROS growth)*

Tăng trưởng ROS hay tăng trưởng tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần [73] cho biết rõ xu hướng về ROS của mỗi DNSX tăng hay giảm.

$$R_g = \frac{ROS_1 - ROS_0}{ROS_0} \times 100\% \quad (1.5)$$

Tốc độ tăng trưởng ROS năm sau cao hơn năm trước thể hiện xu hướng tích cực, tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần của DNSX ngày càng tăng lên, tức là một đồng doanh thu thuần đạt được có khả năng mang lại cho DNSX ngày càng nhiều lợi nhuận hơn.

### **1.2.2. Tác động của dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD**

Đề cập đến logistics là đề cập đến tối ưu hóa mà mục tiêu cuối cùng là ngày càng nâng cao hiệu quả HĐKD của các doanh nghiệp, của các ngành, và của cả nền kinh tế. Quan điểm logistics đồng nghĩa với quan điểm hiệu quả cả quá trình, chuỗi cung ứng, nó đối lập với lợi ích cục bộ, lợi ích nhóm mà làm tổn hại đến lợi ích toàn cục, lợi ích quốc gia [8].

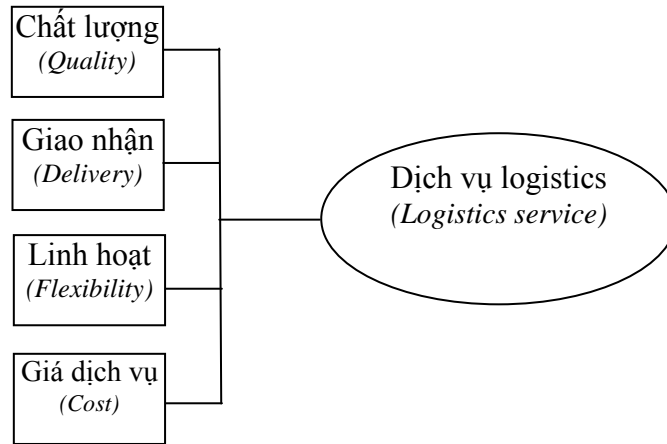
#### **1.2.2.1. Các yếu tố chủ yếu của dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả HĐKD**

Có nhiều yếu tố của dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả HĐKD của các DNSX, qua tổng quan các công trình nghiên cứu trước, theo ý kiến các chuyên gia và giáo viên hướng dẫn, ở phạm vi luận án chỉ xem xét một số yếu tố chủ yếu sau:

- ***Yếu tố chất lượng dịch vụ logistics (Quality of logistics service)***

Chất lượng dịch vụ là những gì khách hàng cảm nhận được [11]. Theo Parasuraman, Zeithaml và Berry (1985), chất lượng dịch vụ là cảm nhận của khách hàng về một dịch vụ so với kỳ vọng trước đó của họ. Có thể thấy rằng, chất lượng dịch vụ được xác định dựa vào nhận thức hay cảm nhận có tính chủ quan của khách hàng liên quan đến nhu cầu cá nhân của họ, khi đạt được sự hài lòng và ủng hộ của khách hàng cũng có nghĩa chất lượng dịch vụ đảm bảo và cũng chính lúc này có sự tin dùng của người mua về một dịch vụ đó.

Với mục tiêu nâng cao mức độ hài lòng và sự ủng hộ, công ty cần tập trung vào các giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ logistics [11]. Như vậy, khi chất lượng dịch vụ logistics được nâng cao thì khách hàng của DNSX hài lòng, ủng hộ và họ sẽ quyết định mua thường xuyên hoặc nhiều hơn và điều đó càng rất có ý nghĩa đối với các khách hàng tiềm năng.



**Sơ đồ 1.4: Một số yếu tố cơ bản của dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả HĐKD của DNSX**

*Nguồn: Nghiên cứu sinh tổng hợp, [73].*

**- Yếu tố giao nhận của dịch vụ logistics (Delivery of logistics service)**

Giao nhận hàng hóa là một bộ phận cấu thành của hệ thống các dịch vụ logistics [11]. Giao nhận hàng hóa phục vụ trong HĐKD được hiểu là việc huy động các nguồn lực để chuyển dịch hoặc di chuyển vật tư, nguyên liệu cho đầu vào sản xuất và chuyển dịch hay di chuyển thành phẩm, hàng hóa của đầu ra sản xuất đến tận tay người tiêu dùng cuối cùng.

Theo quy định hiện nay, người làm dịch vụ giao nhận hàng hóa nhận hàng từ người gửi, tổ chức việc vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm các thủ tục giấy tờ và các dịch vụ khác có liên quan để giao hàng cho người nhận theo sự ủy thác của chủ hàng, của người vận tải hoặc của người làm dịch vụ giao nhận khác [25].

Là một bộ phận cấu thành của dịch vụ logistics, giao nhận được thực hiện tốt theo cam kết sẽ giúp các DNSX đảm bảo yếu tố đúng thời gian và địa điểm, cụ thể giúp DNSX hạn chế các chỉ tiêu: hiện tượng giao nhầm hàng, giao hàng sai khối lượng, sản phẩm giao không đúng yêu cầu kỹ thuật, hàng hóa hay vật tư nhập về bị hư hỏng, hàng hóa được giao ít bị hư hỏng do lỗi của nhà vận chuyển hoặc không đảm bảo chất lượng, kiến thức và thái độ của nhân viên phục vụ bị hạn chế.

**- Yếu tố linh hoạt của dịch vụ logistics (Flexibility of logistics service)**

Độ linh hoạt là khả năng đáp ứng những yêu cầu dịch vụ bất thường của khách hàng [8]. Chẳng hạn như khách hàng yêu cầu các DNSX thay đổi về quy cách, chủng loại, số lượng sản phẩm hàng hóa, hoặc thay đổi địa điểm, thời gian, thời điểm cung ứng thậm chí yêu cầu thêm các dịch vụ hỗ trợ khác trong quá trình tiêu dùng hoặc sử dụng sản phẩm của DNSX cung cấp cho họ. Nếu độ linh hoạt của

dịch vụ logistics càng cao thì các DNSX sẽ có xu hướng sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài càng nhiều, bởi lẽ khi sử dụng dịch vụ logistics như vậy sẽ giúp cho các DNSX làm hài lòng khách hàng của mình, nâng cao khả năng cạnh tranh.

Một số tình huống rất cần đến độ linh hoạt của dịch vụ logistics, đó là [8]: (i) Có những thay đổi trong hệ thống dịch vụ cơ bản như thay đổi thời gian giao hàng trong bán buôn, phát triển các phương pháp bán hàng và dịch vụ bổ sung trong bán lẻ; (ii) Cần phải hỗ trợ cho chương trình marketing và bán hàng; (iii) Kinh doanh mặt hàng mới và phương pháp bán hàng mới; (iv) Chuyển giai đoạn chu kỳ sống sản phẩm; (v) Tình trạng gián đoạn trong cung ứng; (vi) Tái đặt hàng; (vii) Định hướng khách hàng theo trình độ dịch vụ; (viii) Thay đổi mặt hàng hoặc định hướng khách hàng trong hệ thống logistics như làm giá, bao gói...

**- Yếu tố giá dịch vụ logistics (*Cost of logistics service*)**

Giá dịch vụ logistics chính là chi phí logistics của các DNSX khi sử dụng dịch vụ logistics mua ngoài của các nhà cung cấp dịch vụ.

Nếu ký hiệu:  $C_T$  (*cost of transport*) là chi phí vận tải;  $C_I$  (*cost of Inventory*) là chi phí tồn kho;  $C_S$  (*cost of stock-in-trade*) là chi phí hàng lưu kho;  $C_{OI}$  (*cost of order and system information*) là chi phí xử lý đơn hàng và hệ thống thông tin;  $C_O$  (*cost of order-form*) là chi phí đặt hàng. Lúc đó, chi phí logistics có thể đo lường theo công thức sau [8], [15]:

$$C_{Log} = C_T + C_I + C_S + C_{OI} + C_O \quad (1.6)$$

Việc tổ chức hợp lý và tối ưu hóa các hoạt động triển khai dịch vụ logistics sẽ giúp các nhà cung cấp dịch vụ logistics giảm giá bán và cũng đồng nghĩa với các DNSX giảm thiểu chi phí logistics khi sử dụng dịch vụ này mua ngoài.

#### 1.2.2.2. Tác động dịch vụ logistics tới tiết kiệm chi phí của DNSX

Ứng với mỗi mức độ dịch vụ logistics thì các DNSX sẽ có một chi phí nhất định. Trên thực tế, mỗi một mức độ dịch vụ logistics, có thể có nhiều mức chi phí khác nhau, điều này phụ thuộc vào đặc điểm của hỗn hợp các loại dịch vụ logistics [20]. Các yếu tố chủ yếu của dịch vụ logistics có tác động đến chi phí của các DNSX đó là: Sự đa dạng về dịch vụ; Loại hình doanh nghiệp; Hệ thống công nghệ thông tin thích hợp; Chất lượng hoạt động logistics; Khả năng hỗ trợ mở rộng sản xuất kinh doanh; Kinh nghiệm thực hiện logistics; Giá cả dịch vụ logistics; Dịch vụ khách hàng. Các yếu tố này đảm bảo được yêu cầu đặt ra sẽ tác động tích cực đến các DNSX, đó là tiết kiệm chi phí logistics nói riêng và chi phí kinh doanh nói chung.

Theo ông Hồ Nghĩa Dũng (Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải) trả lời phóng viên Vietnam Logistics Review tại Hội thảo về Logistics (02.3.2011 tại Trường Đại học Giao thông Vận tải TP.HCM): Dịch vụ logistics ở Việt Nam chiếm 15 - 20% GDP (khoảng 12 tỉ đô la Mỹ/năm) và nếu chỉ tính riêng khâu quan trọng nhất của logistics là vận tải chiếm từ 40 - 60% chi phí. Vì vậy, phát triển logistics sẽ giúp toàn bộ nền kinh tế quốc dân nói chung và các doanh nghiệp nói riêng giảm được chi phí trong chuỗi logistics, làm cho quá trình sản xuất kinh doanh tinh giản hơn, đạt hiệu quả cao hơn và từ đó tăng cường sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp.

Khảo sát về logistics (2011) của Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển – Đại học Kinh tế quốc dân, trong đó đã đánh giá tác động của dịch vụ logistics đối với sự phát triển kinh tế - xã hội nói chung và tác động đến việc nâng cao hiệu quả HĐKD của các DNSX tại Việt Nam. Cuộc khảo sát được thực hiện thông qua điều tra, phỏng vấn trực tiếp với các đối tượng là lãnh đạo các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, lãnh đạo các DNSX – người sử dụng dịch vụ logistics và các nhà quản lý; Kết quả điều tra đã đưa ra những đánh giá chuyên sâu về dịch vụ logistics và những tác động của nó ở Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế hiện nay.

Dịch vụ logistics đầu vào có ảnh hưởng, tác động tích cực trong việc tối ưu hóa lưu chuyển của quá trình sản xuất, kinh doanh của các DNSX từ khâu mua sắm đầu vào nguyên vật liệu, phụ liệu,... đưa nguyên vật liệu vào sản xuất cho tới khi sản phẩm hoàn thành [8]. Trong quá trình này, các DNSX phải giải quyết những khó khăn thường gặp như nguồn cung ứng, số lượng, chất lượng, thời điểm, địa điểm, kho bãi, thủ tục hải quan,... đối với đầu vào sản xuất. Với vai trò hữu ích, dịch vụ logistics có tác động nâng cao trình độ kỹ thuật của sản xuất, sử dụng hợp lý và tiết kiệm các nguồn lực, các DNSX cần thiết phải chọn lựa và sử dụng các dịch vụ này nhằm tiết kiệm chi phí logistics, từ đó giảm thiểu được chi phí sản xuất kinh doanh cho doanh nghiệp.

Dịch vụ logistics đầu ra cũng có ảnh hưởng, tác động tích cực trong việc tối ưu hóa lưu chuyển của quá trình sản xuất, kinh doanh của các DNSX từ khâu phân phối sản phẩm đến tận tay người tiêu dùng cuối cùng [8]. Theo khảo sát của Viện nghiên cứu Kinh tế và Phát triển (2011), một số dịch vụ logistics đầu ra được đánh giá cao, cụ thể với thang điểm tối đa là 10: Dịch vụ thực hiện đơn hàng được các DNSX thực hiện phổ biến nhất với điểm bình quân cao nhất 6,79 điểm; dịch vụ đàm phán giá cả đạt 6,38 điểm; dịch vụ vận chuyển đạt 6,37 điểm; dịch vụ quản lý phương tiện vận tải đạt 6,27 điểm; các dịch vụ khác như quản lý kho hàng, dịch vụ gom và gửi hàng, hệ thống thông tin logistics, lắp ráp/lắp đặt hàng hóa có điểm bình

quân trong khoảng 5-6 điểm [68]. Như vậy, việc lựa chọn và sử dụng dịch vụ logistics đã thực sự góp phần đáng kể cho các DNSX tiết kiệm chi phí logistics đầu ra, từ đó giảm thiểu được chi phí sản xuất kinh doanh cho doanh nghiệp.

#### 1.2.2.3. Tác động dịch vụ logistics tới tăng trưởng doanh thu của DNSX

Nhận xét đối với các nhà cung cấp dịch vụ logistics, các DNSX đánh giá khá cao về khả năng định hướng thị trường của logistics [8]. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics cung cấp cho các DNSX thông tin một cách chính xác, kịp thời (điểm tối đa là 7=rất đúng) với điểm bình quân đạt 5,44 điểm; cung cấp những lời khuyên để DNSX cải thiện các hoạt động logistics thường xuyên đạt 4,96 điểm; hợp tác với các DNSX thực hiện các hoạt động tốt hơn đạt 5,28 điểm; biết rõ nhu cầu của DNSX đạt 5,24 điểm [68].

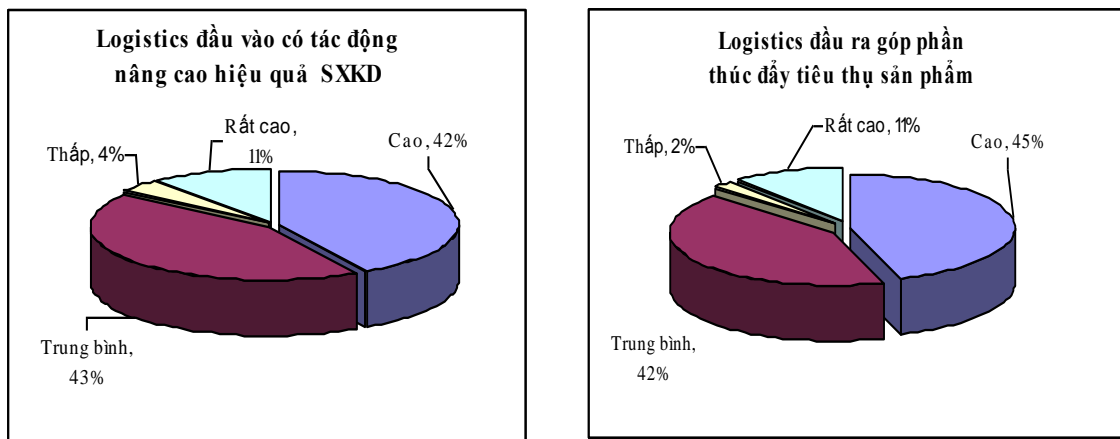
Như vậy, dịch vụ logistics đã góp phần tích cực định hướng thị trường và nâng cao khả năng tiêu thụ sản phẩm cho các DNSX. Là nhân tố kết nối giữa DNSX (người cung cấp hàng hóa) với khách hàng (người tiêu dùng) và bên thứ ba (người cung cấp dịch vụ logistics), việc cung cấp thông tin thị trường của dịch vụ logistics được xác định là nhân tố xúc tác, hỗ trợ cho chuỗi cung ứng liên chức năng. Qua đó để tham gia đánh giá và hỗ trợ tích cực cho việc trao đổi các thông tin thị trường về nhu cầu của khách hàng, chất lượng, giá cả,... nhờ đó giúp các DNSX xây dựng và triển khai phương án sản xuất kinh doanh phù hợp, nâng cao khả năng tiêu thụ sản phẩm, tăng trưởng doanh thu.

#### 1.2.2.4. Tác động dịch vụ logistics tới hiệu quả HĐKD của DNSX

Để tạo ra những sản phẩm với chất lượng ngày càng cao, thoả mãn đầy đủ nhu cầu đa dạng của con người, quá trình sản xuất của doanh nghiệp luôn đòi hỏi phải có các yếu tố của sản xuất, trong đó có vật tư kỹ thuật. Thiếu vật tư thì không thể có hoạt động sản xuất ra của cái vật chất. Khi vật tư đóng vai trò là tư liệu lao động mà bộ phận chủ yếu là máy móc thiết bị, thể hiện trình độ trang bị kỹ thuật cho sản xuất, thì nó là nhân tố cực kỳ quan trọng để nâng cao năng suất lao động, chất lượng sản phẩm, tăng quy mô sản xuất, tạo điều kiện sử dụng hợp lý sức lao động và nguyên, nhiên vật liệu, tiết kiệm các yếu tố vật chất trong sản xuất. Nguyên vật liệu là bộ phận trực tiếp cấu thành tạo nên sản phẩm và chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu giá thành, có vai trò quan trọng trong việc tiết kiệm chi phí sản xuất, hạ giá thành và nâng cao sức cạnh tranh sản phẩm doanh nghiệp. Như vậy, hoạt động logistics vật tư cho sản xuất, của hoạt động thương mại đầu vào ở doanh nghiệp có ý nghĩa rất quan trọng. Việc đảm bảo đảm vật tư đầy đủ, đồng bộ, kịp thời là điều kiện tiên đề

cho quá trình sản xuất diễn ra liên tục, nhịp nhàng. Bất cứ một sự thiếu hụt, không kịp thời và đồng bộ nào về vật tư đều có thể gây ra sự ngừng trệ và tổn thất cho sản xuất kinh doanh. Đảm bảo tốt vật tư cho sản xuất là đáp ứng các yêu cầu về số lượng, chất lượng, đúng về quy cách, chủng loại, kịp về thời gian và đồng bộ.

Nói một cách khác, trong quá trình sản xuất kinh doanh, nhà quản lý phải giải quyết nhiều bài toán hóc búa về nguồn nguyên liệu cung ứng, số lượng và thời điểm hiệu quả để bổ sung, thay thế nguồn nguyên liệu, phương tiện và hành trình vận tải, địa điểm, kho bãi chứa thành phẩm, bán thành phẩm... Để giải quyết những vấn đề này một cách có hiệu quả không thể thiếu vai trò của logistics vì nó cho phép nhà quản lý kiểm soát và ra quyết định chính xác, đảm bảo hiệu quả trong hoạt động sản xuất kinh doanh.



**Biểu đồ 1.2: Đánh giá của các doanh nghiệp về tác động của logistics đầu vào và logistics đầu ra trong hoạt động sản xuất kinh doanh**

*Nguồn:[68].*

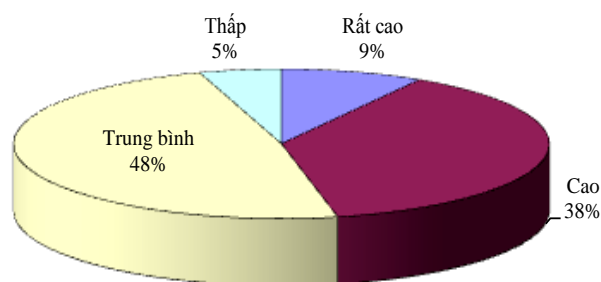
Kết quả điều tra các DNSX về tác động của dịch vụ logistics trong tối ưu hóa chu trình lưu chuyển sản xuất kinh doanh cho thấy logistics đang có vai trò quan trọng (Biểu đồ 1.2). Sản xuất hàng hóa ngày càng phát triển, sự cạnh tranh ngày càng trở nên gay gắt, các doanh nghiệp càng phải quan tâm đến chi phí đầu vào, cách thức tối ưu hóa quá trình sản xuất, lưu kho, vận chuyển hàng hóa cũng được các doanh nghiệp đặt lên hàng đầu. Logistics là một công cụ đắc lực để thực hiện điều này. Logistics đầu vào có tác động nâng cao trình độ kỹ thuật của sản xuất, sử dụng hợp lý và tiết kiệm các nguồn lực và nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, điều này được các chủ doanh nghiệp đánh giá ở mức điểm khá cao, với 53% ý kiến đánh giá tác động của logistics đầu vào ở mức độ cao và rất cao. Đối với logistics đầu ra, dịch vụ logistics góp phần thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm

của DNSX, với 56% ý kiến đánh giá ở mức độ cao ở rất cao [68]. Tuy nhiên, cũng có thể thấy rõ rằng chiếm một tỷ lệ khá cao 42 - 43% các doanh nghiệp vẫn hiện đánh giá tác động của dịch vụ logistics đầu vào và logistics đầu ra ở Việt Nam hiện nay ở mức độ trung bình [68]. Thậm chí, vẫn còn những doanh nghiệp đang đánh giá thấp về tác động của dịch vụ này, mặc dù tỷ lệ này không nhiều, 2 - 4% trong số các doanh nghiệp tham gia phỏng vấn.

Dịch vụ logistics hỗ trợ cho các DNSX đảm bảo yếu tố đúng thời gian và địa điểm (JIT), đó là giúp các DNSX đảm bảo tối ưu yêu cầu về vật tư kỹ thuật, đưa sản phẩm của mình đến đúng nơi cần đến, vào đúng thời điểm thích hợp với việc đảm bảo đúng hàng hóa và phương tiện như đã cam kết, tạo sự tin tưởng và hài lòng đối với khách hàng. Từ đó đảm bảo cho quá trình HĐKD diễn ra nhịp nhàng, liên tục và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn kinh doanh.

Việc sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài đảm bảo công việc luôn được vận hành đúng thời gian và đảm bảo chất lượng [8]. Các DNSX đều đồng ý cao với các tiêu chí đánh giá tác động của dịch vụ logistics như hàng hóa giao đến tận tay, đảm bảo khối lượng và chất lượng, giao đúng hàng, không bị hư hỏng và các vấn đề phát sinh được các nhân viên của doanh nghiệp logistics giải quyết thỏa đáng.

Thực tế ở Việt Nam có tới 95% các chủ doanh nghiệp đánh giá dịch vụ logistics có tác động tích cực trong việc nâng cao hiệu quả, giảm thiểu chi phí sản xuất kinh doanh; Trong đó, có 9% ý kiến cho rằng tác động ở mức độ rất cao, 38% ý kiến đánh giá ở mức độ cao và có 48% ý kiến đánh giá ở mức độ trung bình; Chỉ có 5% ý kiến đánh giá tác động này ở mức độ thấp (biểu đồ 1.3).



**Biểu đồ 1.3: Đánh giá của các chủ doanh nghiệp về tác động của dịch vụ logistics trong việc nâng cao hiệu quả, giảm thiểu chi phí sản xuất kinh doanh**

*Nguồn: [68].*

Dịch vụ logistics góp phần nâng cao hiệu quả quản lý, giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất, tăng cường sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp [8]. Có thể khẳng định dịch vụ logistics có tác động rất tích cực trong việc nâng cao hiệu quả,

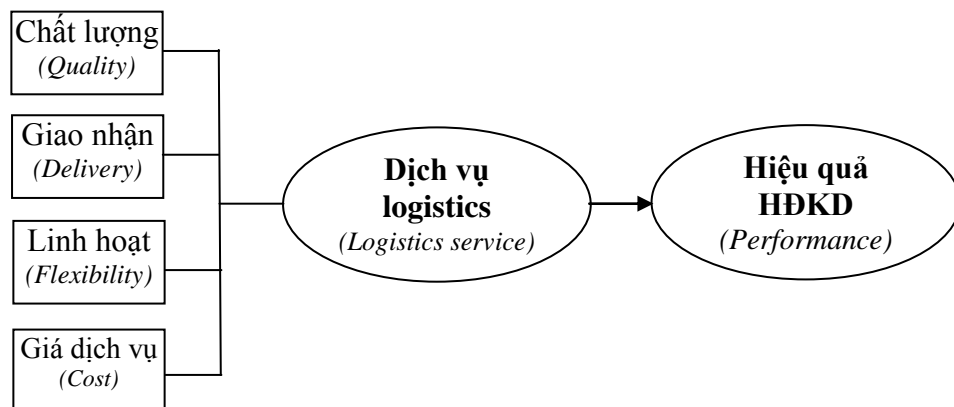


giảm thiểu chi phí sản xuất kinh doanh. Các DNSX đánh giá cao đối với các nhà cung cấp dịch vụ logistics về giá cung cấp là phù hợp, có khả năng giúp DNSX giảm tổng chi phí ở mức thấp nhất, thực hiện dịch vụ đúng thời hạn theo thỏa thuận, giao hàng một cách rất chính xác và không bị hư hỏng.

Với những lợi ích từ việc sử dụng dịch vụ logistics mang lại, phần lớn các DNSX đang sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài đều rất tin dùng thể hiện sự hài lòng với điểm đánh giá đạt 5,24 điểm [8] so với thang điểm 7 là cao nhất. Do đó, các DNSX đã thể hiện rất muốn tiếp tục duy trì hợp tác và mong có nhiều nhà cung cấp dịch vụ logistics, đồng thời họ cũng khuyên các doanh nghiệp khác hợp tác và sử dụng dịch vụ logistics chuyên nghiệp. Như vậy, việc sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài (dịch vụ logistics chuyên nghiệp) giúp cho các DNSX giảm thời gian và chi phí vận chuyển, làm tốt khâu giao nhận và bảo quản hàng hóa, khắc phục sự cố trong quá trình vận chuyển, thủ tục hóa đơn và theo dõi hàng hóa,... từ đó sẽ tiết kiệm được chi phí lưu thông, chi phí logistics của mỗi doanh nghiệp.

#### 1.2.2.5. Mô hình tác động của dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD

Từ việc nghiên cứu lý luận và thực tiễn về các yếu tố dịch vụ logistics và sự ảnh hưởng của dịch vụ này đối với HĐKD của doanh nghiệp cho thấy rõ, việc sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài có tác động đến hiệu quả HĐKD của các DNSX. Từ đây, nghiên cứu sinh tổng hợp và đưa ra mô hình lý thuyết sau:



**Sơ đồ 1.5: Mô hình tác động của dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của DNSX**

*Nguồn: Nghiên cứu sinh tổng hợp, [8],[15], [73].*

### 1.3. Mở cửa thị trường dịch vụ logistics và những cơ hội, thách thức đối với các DNSX

#### 1.3.1. Khái quát về quá trình hội nhập và mở cửa thị trường dịch vụ

Công cuộc đổi mới nước ta trải qua 30 năm và đã có những thành quả to lớn và sâu sắc trên mọi lĩnh vực.

Đại hội VI đánh dấu bước ngoặt trong đổi mới cơ chế, chính sách và quản lý kinh tế nói chung, thị trường và thương mại, dịch vụ nói riêng. Đảng và nhà nước ta đã ra sức khắc phục khó khăn và phức tạp về kinh tế - xã hội, giữ vững ổn định chính trị, giải quyết những vấn đề kinh tế, xã hội cấp bách, thực hiện đổi mới trên các lĩnh vực của đời sống xã hội, từng bước đưa Nghị quyết Đại hội VI vào cuộc sống. Bước đầu hình thành nền kinh tế hàng hóa nhiều thành phần vận động theo cơ chế thị trường có sự quản lý của Nhà nước,...[19].

Thực hiện Nghị quyết Đại hội VII, nước ta cơ bản đã phá vỡ cơ chế, chính sách của mô hình thị trường cũ, tạo ra những điều kiện tiền đề quan trọng cho sự phát triển thị trường và thương mại, dịch vụ, thực hiện chính sách nhiều thành phần, xoá bỏ các hàng rào ngăn cách lưu thông hàng hóa, khuyến khích liên doanh, liên kết kinh tế, thực hiện đa phương hoá và đa dạng hoá ngoại thương. Đầu thập kỷ 90 của thế kỷ XX, cơ chế, chính sách về thị trường và thương mại được hình thành trên cơ sở nhận thức và tư duy kinh tế mới, có kế thừa những nhận thức đúng đắn trước đây mà Đảng ta tích lũy được. Điều đó được thể hiện như Luật Công ty, Luật Doanh nghiệp tư nhân và nhiều văn bản quan trọng khác được ra đời, đã tạo cơ sở pháp lý cho kinh tế cũng như thương mại tư nhân phát triển.

Cơ chế, chính sách phát triển thị trường và thương mại những năm 1996 - 2000, trước hết được thể hiện cụ thể trong Nghị quyết 12/NQ/TW ngày 3/01/1996 của Bộ Chính trị về "Tiếp tục đổi mới tổ chức và hoạt động thương nghiệp, phát triển thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa". Bên cạnh đó, những cơ chế, chính sách của nhà nước về phát triển thương mại trên thị trường nội địa còn được thể hiện trong hàng loạt văn bản quy định pháp luật khác được ban hành trong thời kỳ này. Ngày 03-1-1996, Nhà nước ban hành Nghị định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực thương mại, dịch vụ (NĐ 01/CP) và Nghị định số 11 ngày 3-3-1999 của chính phủ về hàng hóa cấm lưu thông, dịch vụ thương mại cấm thực hiện, hàng hóa dịch vụ thương mại hạn chế kinh doanh, kinh doanh có điều kiện nhằm thiết lập trật tự, kỉ cương pháp luật trong kinh doanh hàng hóa... Trong xuất nhập khẩu, đã đổi mới quản lý nhà nước trong xuất nhập khẩu, theo hướng bảo đảm sự quản lý nhà nước thống nhất đối với xuất nhập khẩu, nới lỏng cơ chế quản lý để khuyến khích phát triển xuất khẩu vùng còn khó khăn, mở rộng quyền trực tiếp xuất khẩu của các DNSX, thay đổi về thuế và cách thực hiện các công cụ quản lý để

ngày càng phù hợp với yêu cầu thực tiễn và tập quán quốc tế. Để khuyến khích mạnh mẽ xuất khẩu, Nghị định 57-CP ngày 31-7-1998, đã mở rộng quyền kinh doanh xuất nhập khẩu cho các doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế thành lập theo đúng quy định của pháp luật được xuất khẩu, nhập khẩu hàng hoá theo ngành nghề đã ghi trong giấy chứng nhận đăng kí kinh doanh sau khi đã đăng kí mã số tại Cục hải quan tỉnh, thành phố. Theo hướng thúc đẩy xuất khẩu và từng bước giảm bảo hộ thị trường nội địa cho phù hợp với các cam kết quốc tế, ngày 04-04-2001, Nhà nước ban hành Quyết định số 46/2001/QĐ-TTg về quản lý xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa thời kì 2001-2005; Nghị định số 12/2006/NĐ-CP ngày 23/01/2006, Quy định chi tiết thi hành luật thương mại về hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế... Quyết định 156-TTg ngày 30/6/2006 phê duyệt Đề án phát triển xuất khẩu giai đoạn 2006 - 2010. Quyết định 2471/QĐ-TTg ngày 28/12/2011 phê duyệt chiến lược xuất nhập khẩu hàng hóa thời kỳ 2011 - 2020, định hướng đến năm 2030; Nghị định 187/2013/NĐ-CP ngày 20/11/2013 quy định chi tiết thi hành Luật thương mại về hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế và các hoạt động đại lý mua, bán, gia công và quá cảnh hàng hóa với nước ngoài.

Về quan hệ kinh tế đối ngoại cũng đã đạt được nhiều thành công rực rỡ. Sau nhiều năm thực hiện chính sách cấm vận và bao vây kinh tế chống Việt Nam, ngày 11/7/1995 Mỹ đã tuyên bố bình thường hoá quan hệ ngoại giao với nước ta, và ngày 12/7/1995 hai nước đã thiết lập quan hệ ngoại giao. Ngày 17/7/1995, nước ta và Liên minh Châu Âu đã ký Hiệp định chung về hợp tác kinh tế, thương mại và khoa học kỹ thuật, ngày 28/7/1995 nước ta trở thành thành viên thứ bảy của Hiệp hội các nước Đông Nam Á. Năm 1998, nước ta đã tham gia Diễn đàn Kinh tế các nước Châu Á - Thái Bình Dương (APEC). Hiệp định Thương mại Việt Nam - Hoa Kỳ (BTA) được ký kết 13/7/2000 có hiệu lực từ 10/12/2001 và Quốc hội Hoa Kỳ đã thông qua Quy chế thương mại bình thường vĩnh viễn (PNTR) đối với Việt Nam (9/12/2006 ) đóng vai trò quan trọng trong tiến trình mở cửa thị trường và hội nhập của Việt Nam. Ngày 7/11/2006, nước ta chính thức trở thành thành viên thứ 150 của Tổ chức Thương mại Thế giới. Đó là những điều kiện thuận lợi mở ra nhiều cơ hội để nước ta đẩy nhanh tốc độ phát triển kinh tế, mở rộng hợp tác kinh tế thương mại với các nước và các tổ chức kinh tế khu vực, thế giới. Có thể nói, hoạt động thương mại của nước ta sau gần 30 năm đổi mới đạt kết quả đáng ghi nhận (Bảng 1.1).

**Bảng 1.1: Kim ngạch XNK của Việt Nam giai đoạn 1986-2014***Đơn vị: Triệu USD*

Năm	Chỉ tiêu	Tổng kim ngạch XNK	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Cán cân thương mại	
					Trị giá	Tỉ lệ % (XK/NK)
1986		2.944,2	789,1	2.155,1	-1.366,0	33,6
Giai đoạn 1986-1990		19.716,8	7.031,7	12.685,1	-5.653,4	55,4
Giai đoạn 1991-1995		39.940,2	17.156,2	22.784,0	-5.627,8	75,3
Giai đoạn 1996-2000		112.706,0	52.649,1	61.057,9	-10.508,8	84,6
Giai đoạn 2001-2005		240,98	110,829	130,152	- 19,323	85,1
Giai đoạn 2006 - 2010		622.060,1	279.769,0	342.291,1	-62.422,1	81,73
2011		203.600,0	96.900,0	106.700,0	-9.800,0	90,81
2012		228.400,0	114.600,0	113.800,0	800	100,70
2013		263.500,0	132.200,0	131.300,0	900	100,68
2014*		298.240,0	150.190,0	148.050,0	2.140,0	101,45

*Nguồn: [55], \* Báo cáo của Chính phủ 5/2015*

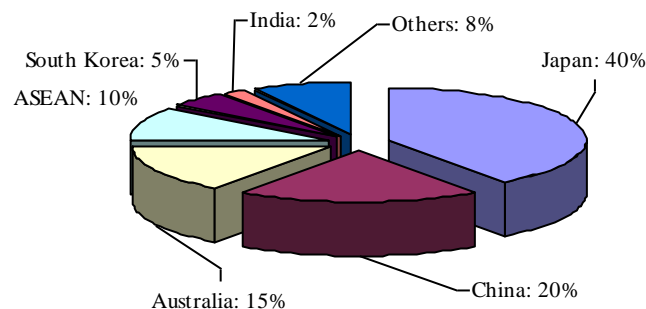
Tổng mức lưu chuyển ngoại thương năm 2014 đã đạt 298,24 USD, gấp 101,3 lần năm 1986; trong đó xuất khẩu đạt 150,19 tỷ USD gấp 190,3 lần; nhập khẩu đạt 148,05 tỷ USD, gấp 68,7 lần. Xuất khẩu bình quân đầu người năm 2000 đạt 184,2 USD, đưa nước ta ra khỏi danh sách các nước có nền ngoại thương kém phát triển và đến năm 2014 con số đó là 1.587,6 USD.

### ***1.3.2. Xu hướng phát triển dịch vụ logistics trong hội nhập quốc tế***

Một xu thế tất yếu của thời đại ngày nay là toàn cầu hoá nền kinh tế thế giới. Bất kỳ một quốc gia hay ngành nghề nào, không phân biệt lớn hay nhỏ, mới hay cũ, muốn tồn tại và phát triển thì phải chấp nhận và tích cực tham gia vào xu thế mới này. Toàn cầu hoá làm cho giao thương giữa các quốc gia, các khu vực trên thế giới phát triển mạnh mẽ và đương nhiên sẽ kéo theo những nhu cầu mới về vận tải, kho bãi, các dịch vụ phụ trợ... Xu thế mới của thời đại sẽ dẫn đến bước phát triển tất yếu tiếp theo của logistics - Logistics toàn cầu (*Global logistics*) [16]. Theo dự báo, trong vài thập niên đầu thế kỷ 21, logistics sẽ phát triển theo một số xu hướng chính sau [45], [72]:

*Thứ nhất, xu hướng thuê dịch vụ logistics từ các công ty logistics chuyên nghiệp, hay nhà cung cấp dịch vụ logistics thứ ba. Cùng với sự phát triển chuyên*

môn hóa sản xuất và phân công lao động quốc tế, việc sử dụng dịch vụ logistics bên thứ 3 (*3PL - Third party Logistics*) và nhà cung cấp dịch vụ logistics thứ 3 (*3PLP - Third Party Logistics Provider*) đang nở rộ và phát triển ngày càng mạnh mẽ. Theo Curtis Spencer (2007), dịch vụ logistics bên thứ 3 là những hoạt động được thực hiện bởi một công ty bên ngoài thay mặt một chủ hàng và ít nhất cũng đảm bảo thực hiện được việc quản lý nhiều hoạt động logistics [76]. Các hoạt động này được cung cấp theo hướng tích hợp chứ không phải là một loại riêng rẽ. Sự hợp tác giữa chủ hàng và công ty bên ngoài là một mối quan hệ liên tục có chủ định. Thị trường cho các 3PL người ta gọi là thị trường 3PL hoặc thị trường Contract logistics (chỉ các quan hệ hợp đồng dài hạn giữa 3PL và khách hàng), để phân biệt với các thị trường chuyên biệt như thị trường giao nhận, thị trường vận tải biển, vận tải đường bộ. 3PL là một quá trình phát triển từ các nhà vận tải, nhà giao nhận, nhà cung cấp kho bãi, đồng thời cả những công ty tư vấn, cung cấp giải pháp công nghệ nữa. Phần lớn các hãng tàu lớn đều mở thêm dịch vụ logistics (3PL) như Maersk Logistics, APL Logistics, MOL Logistics, DHL, FED EX...[11].



**Biểu đồ 1.4: Phân bổ doanh thu từ thị trường 3PL trên thị trường châu Á - Thái Bình Dương**

*Nguồn: Frost & Sullivan, 2006*

Thứ hai, sự liên kết, hợp tác trong quá trình thực hiện dịch vụ logistics toàn cầu ngày càng phát triển. Hiện nay, xu hướng liên kết để phối hợp các hoạt động logistics trên toàn cầu ngày càng phát triển mạnh mẽ. Sự hợp tác này sẽ giúp các nhà cung cấp dịch vụ logistics toàn cầu chia sẻ các nguồn lực logistics chung ở các địa điểm khác nhau như các dịch vụ kho hàng, dịch vụ vận tải,... Sự liên kết này tạo ra những chuỗi cung ứng hoàn hảo, đồng thời mang đến lợi ích cho các bên về mặt thời gian và tiết giảm chi phí [8].

*Thứ ba, sự xuất hiện của các dịch vụ logistics bên thứ tư và bên thứ năm (4PL và 5PL).* 4PL là người tích hợp (Integrator), chịu trách nhiệm quản lý dòng lưu chuyển logistics, cung cấp giải pháp dây chuyền cung ứng, hoạch định, tư vấn logistics, quản trị vận tải,... 4PL hướng đến quản trị cả quá trình logistics, như nhận hàng từ nơi sản xuất, làm thủ tục xuất, nhập khẩu, đưa hàng đến nơi tiêu thụ cuối cùng. Sự phát triển của thương mại điện tử như hiện nay, người ta đã nói đến khái niệm logistics bên thứ năm (5PL). 5PL phát triển nhằm phục vụ cho thương mại điện tử, các nhà cung cấp dịch vụ 5PL là các 3PL và 4PL, đứng ra quản lý toàn chuỗi phân phối trên nền tảng thương mại điện tử.

Xu thế toàn cầu hóa và phát triển khoa học công nghệ đã thúc đẩy dịch vụ logistics phát triển mạnh mẽ, đã đáp ứng những đòi hỏi ngày càng cao của giao lưu thương mại toàn cầu. Hiện nay, dịch vụ logistics được chuyên môn hóa ở mức độ khá cao, trở thành một trong những ngành dịch vụ xương sống của hoạt động thương mại quốc tế. Việc cạnh tranh thông qua yêu cầu cải thiện nâng cao tốc độ giao hàng, hợp lý hóa quá trình lưu chuyển hàng hóa càng trở nên quan trọng với bất cứ doanh nghiệp và nền kinh tế nào. Theo ước tính, giá trị dịch vụ Logistics toàn cầu vượt trên 1.200 tỷ USD/năm, chiếm khoảng 16% tổng GDP toàn cầu [8].

*Thứ tư, ứng dụng công nghệ thông tin, thương mại điện tử ngày càng phổ biến và sâu rộng hơn trong các lĩnh vực của logistics như: hệ thống thông tin quản trị dây chuyền cung ứng toàn cầu, công nghệ nhận dạng bằng tần số vô tuyến...* Xu hướng này xuất hiện do thực tế là thông tin được truyền càng nhanh và chính xác thì các quyết định trong hệ thống logistics càng hiệu quả [15].

*Thứ năm, phát triển dịch vụ logistics đang trở thành mục tiêu quan trọng đối với các nước ASEAN.* Hội nghị Bộ trưởng Kinh tế ASEAN lần thứ 37, yêu cầu xây dựng một lộ trình cụ thể để tự do hóa dịch vụ logistics trong ASEAN với mục tiêu của lộ trình này là đẩy nhanh việc tự do hóa và thuận lợi hóa các phân ngành dịch vụ logistics với thời hạn là năm 2013 và trong dài hạn đưa ASEAN trở thành một trung tâm logistics tại khu vực châu Á - Thái Bình Dương, đã góp phần thực hiện mục tiêu thành lập Cộng đồng Kinh tế ASEAN vào năm 2015.

Năm 2007, ASEAN ban hành “Nghị định thư ASEAN về hội nhập ngành Logistics” và Nghị định thư sửa đổi Điều 3 của Hiệp định khung ASEAN về các lĩnh vực ưu tiên hội nhập, đánh dấu việc hoàn tất đàm phán lộ trình này và chuyển sang giai đoạn thực hiện. Việt Nam được tin nhiệm đảm trách vai trò điều phối thực

hiện Lộ trình này của ASEAN. ASEAN phân tách lộ trình ưu tiên hội nhập trong lĩnh vực Logistics thành bốn nhóm biện pháp cơ bản: (i) Tự do hóa thương mại bao gồm việc dỡ bỏ hầu hết các rào cản thuế và phi thuế, là điều kiện tiên quyết cho sự lưu chuyển thuận lợi của hàng hóa; (ii) Tự do hóa thương mại và đầu tư trong lĩnh vực logistics, tạo cơ hội đầu tư cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics; (iii) Nâng cao năng lực quản lý lĩnh vực logistics và (iv) Phát triển nguồn nhân lực của ASEAN đáp ứng đòi hỏi ngày càng cao về chất lượng dịch vụ logistics. Đồng thời, ASEAN cũng đang rà soát, hệ thống hóa việc phát triển quy hoạch cơ sở hạ tầng, cải thiện môi trường pháp lý, hài hòa hóa tiêu chuẩn trong lĩnh vực vận tải.

Các nền kinh tế ASEAN đang có mức tăng trưởng nhanh và năng động, quy mô thị trường không ngừng phát triển với tốc độ từ 5 - 7%/năm. Giá trị giao dịch thương mại của ASEAN đạt gần 2.000 tỷ USD/năm [8]. Nhu cầu giao thương giữa các nước ASEAN rất lớn khi hội nhập kinh tế khu vực này càng sâu. Do đó, việc tạo điều kiện cho hoạt động logistics có ý nghĩa quan trọng để giảm thiểu chi phí, nâng cao hiệu quả kinh doanh.

Để tạo điều kiện dịch vụ logistics phát triển, ASEAN đang khẩn trương thực thi kế hoạch chiến lược phát triển hải quan và “Cơ chế một cửa ASEAN” nhằm hài hòa quy tắc quản lý thương mại và thủ tục hải quan giữa các nước; Thực hiện lộ trình hội nhập ngành logistics, về tự do hóa thương mại và đầu tư, theo lộ trình cam kết, phần lớn các nước ASEAN đã cho phép các doanh nghiệp ASEAN được tự do đầu tư trong các phân ngành dịch vụ vận tải hàng hóa; ASEAN đã ký kết Hiệp định đa biên về tự do hóa hoàn toàn vận tải hàng hóa hàng không, tạo cơ sở thiết lập thị trường hàng không ASEAN thống nhất vào năm 2015; ASEAN đang ưu tiên triển khai các dự án cơ sở hạ tầng nhằm nối dài “cánh tay” liên kết giữa các nước ASEAN và xa hơn nữa là các đối tác trong khu vực, điển hình như dự án mạng đường bộ ASEAN, dự án đường sắt Singapore - Côn Minh,...

### ***1.3.3. Cam kết của Việt Nam với WTO liên quan đến dịch vụ logistics***

#### ***1.3.3.1. Cam kết về phương thức cung cấp dịch vụ***

Cam kết WTO của Việt Nam về bốn phương thức cung cấp dịch vụ (Modes of supply) bao gồm bốn phương thức: (1) Phương thức cung cấp qua biên giới (cross-border supply); (2) Phương thức tiêu dùng ngoài lãnh thổ (Consumption abroad); (3) Phương thức cung cấp hiện diện thương mại (supply through a commercial

presence abroad); (4) Phương thức cung cấp hiện diện thể nhân (supply through the presence of natural person) [8]

- *Phương thức cung cấp qua biên giới* (gọi tắt là Phương thức 1) là phương thức theo đó dịch vụ được cung cấp từ lãnh thổ của một thành viên này sang lãnh thổ của một thành viên khác, tức là không có sự di chuyển của người cung cấp và người tiêu thụ dịch vụ sang lãnh thổ của nhau. Ví dụ, các dịch vụ tư vấn có thể cung cấp theo phương thức này.

- *Phương thức tiêu dùng ngoài lãnh thổ* (gọi tắt là Phương thức 2) là phương thức theo đó người tiêu dùng của một thành viên di chuyển sang lãnh thổ của một thành viên khác để tiêu dùng dịch vụ. Ví dụ, khách du lịch nước ngoài sang Việt Nam.

- *Phương thức hiện diện thương mại* (gọi tắt là Phương thức 3) là phương thức theo đó nhà cung cấp dịch vụ của một thành viên thiết lập các hình thức hiện diện như công ty 100% vốn nước ngoài, công ty liên doanh, chi nhánh v.v...trên lãnh thổ của một thành viên khác để cung cấp dịch vụ. Ví dụ, ngân hàng Hoa Kỳ thành lập chi nhánh để kinh doanh tại Việt Nam.

- *Phương thức hiện diện thể nhân* (gọi tắt là Phương thức 4) là phương thức theo đó thể nhân cung cấp dịch vụ của một thành viên di chuyển sang lãnh thổ của một thành viên khác để cung cấp dịch vụ.

### 1.3.3.2. Về các mức độ cam kết

Do các điều kiện được sử dụng trong Biểu cam kết của mỗi thành viên sẽ tạo ra các cam kết có tính ràng buộc pháp lý nên cần chính xác trong việc thể hiện có hay không có các hạn chế về tiếp cận thị trường và về đối xử quốc gia. Phụ thuộc vào mức độ hạn chế mà mỗi thành viên có thể đưa ra bốn mức độ là cam kết toàn bộ, cam kết kèm theo những hạn chế, không cam kết và không cam kết vì không có tính khả thi kỹ thuật.

- *Cam kết toàn bộ*: Các thành viên không đưa ra bất cứ hạn chế nào về tiếp cận thị trường hay đối xử quốc gia đối với một hoặc nhiều dịch vụ hay đối với một hoặc nhiều phương thức cung cấp dịch vụ. Khi đó, các thành viên sẽ thể hiện trong Biểu cam kết của mình cụm từ “Không hạn chế” vào các cột và phương thức cung cấp dịch vụ thích hợp. Tuy vậy, các hạn chế được liệt kê trong phần cam kết chung vẫn được áp dụng.



- *Cam kết kèm theo những hạn chế*: Các thành viên chấp nhận mở cửa thị trường cho một hoặc nhiều ngành dịch vụ nhưng liệt kê tại các cột tương ứng của Biểu cam kết các biện pháp hạn chế áp dụng cho nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài. Khi đó, các thành viên sẽ thể hiện trong Biểu cam kết của mình các cụm từ như “Không hạn chế, ngoại trừ...” hoặc “Chưa cam kết, ngoại trừ...”. Xuất phát từ nguyên tắc chọn - bỏ, nếu chỉ liệt kê biện pháp mà không kèm theo một trong hai cụm từ trên thì đương nhiên hiểu là "Không hạn chế, ngoại trừ ...".

- *Không cam kết*: Các thành viên có thể duy trì khả năng đưa ra mọi biện pháp hạn chế tiếp cận thị trường và đối xử quốc gia đối với một hoặc nhiều phương thức cung cấp dịch vụ cụ thể. Khi đó, các thành viên sẽ thể hiện trong Biểu cam kết cụm từ “Chưa cam kết”. Trong trường hợp này, các cam kết liệt kê trong phần cam kết chung vẫn được áp dụng.

- *Không cam kết vì không có tính khả thi kỹ thuật*: Trong một số trường hợp, một phương thức cung cấp dịch vụ có thể là không khả thi về mặt kỹ thuật. Ví dụ, dịch vụ xây nhà cung cấp qua biên giới. Khi đó, các thành viên sẽ thể hiện cụm từ “Chưa cam kết” nhưng ghi chú là "do không khả thi về mặt kỹ thuật".

### 1.3.3.3. Cam kết liên quan các lĩnh vực dịch vụ logistics

#### (1) Về dịch vụ vận tải

- *Vận tải biển*: Việt Nam có cam kết trong 2 phân ngành vận tải hành khách và vận tải hàng hóa (trừ vận tải nội địa). Phương thức 1: Ta chưa cam kết, chỉ không hạn chế với hàng hóa vận tải quốc tế. Phương thức 2: Không hạn chế. Phương thức 3: năm 2009, các nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài được thành lập liên doanh vận hành đội tàu treo cờ Việt Nam với vốn góp không quá 49% vốn pháp định của liên doanh. Thuyền viên nước ngoài được làm việc trên các tàu treo cờ Việt Nam hoặc đăng ký ở Việt Nam thuộc sở hữu của các doanh nghiệp liên doanh tại Việt Nam nhưng tổng số không vượt quá 1/3 định biên của tàu. Thuyền trưởng hoặc thuyền phó thứ nhất phải là công dân Việt Nam. Đối với các loại hình công ty khác, ngay sau khi gia nhập, mức vốn góp cam kết là 51%, năm 2012 là 100%. Số lượng liên doanh được thành lập vào thời điểm gia nhập không vượt quá 5. Sau đó, cứ hai năm một sẽ cho phép thêm 3 liên doanh. Sau 5 năm kể từ khi gia nhập (năm 2012), không hạn chế số lượng liên doanh. Phương thức 4: Chưa cam kết.

- *Vận tải đường thủy nội địa*: gồm hai phân ngành là vận tải hành khách và vận tải hàng hóa nội địa. Phương thức 1: Chưa cam kết. Phương thức 2: Không hạn chế. Phương thức 3: Chỉ cho phép thành lập liên doanh với vốn góp không vượt quá 49% vốn pháp định. Phương thức 4: Chưa cam kết.

- *Vận tải hàng không*: gồm 3 phân ngành bán và tiếp thị sản phẩm hàng không, đặt, giữ chỗ bằng máy tính, bảo dưỡng và sửa chữa máy bay.

Dịch vụ bán và tiếp thị sản phẩm hàng không: Phương thức 1 và 2: Không hạn chế. Trong Phương thức 3, các hãng hàng không nước ngoài được phép cung cấp dịch vụ tại Việt Nam thông qua văn phòng bán vé của mình hoặc các đại lý tại Việt Nam. Phương thức 4: Chưa cam kết.

Dịch vụ đặt, giữ chỗ bằng máy tính: Phương thức 1, 2, 3 không hạn chế, ngoại trừ nhà cung cấp nước ngoài phải sử dụng mạng viễn thông công cộng dưới sự quản lý của nhà chức trách viễn thông Việt Nam. Phương thức 4: Chưa cam kết.

Dịch vụ bảo dưỡng và sửa chữa máy bay: Phương thức 1 và 2: Không hạn chế. Phương thức 3: Cho phép thành lập liên doanh với vốn góp nước ngoài là 51% kể từ ngày gia nhập. Đến năm 2012 sẽ cho phép thành lập liên doanh 100% vốn nước ngoài.

- *Vận tải đường sắt*: Phương thức 1 và 4: Chưa cam kết, phương thức 2: Không hạn chế, phương thức 3 cho phép lập liên doanh với vốn góp nước ngoài không quá 49%.

- *Vận tải đường bộ*: Phương thức 1 và 4 chưa cam kết. Phương thức 2 không hạn chế. Phương thức 3 cho phép hình thức hợp đồng hợp tác kinh doanh hoặc liên doanh trong đó tỷ lệ vốn góp nước ngoài không quá 49%. Sau 3 năm kể từ khi gia nhập, tùy theo nhu cầu thị trường được phép thành lập liên doanh với tỷ lệ vốn góp nước ngoài không vượt quá 51%. 100% lái xe của liên doanh phải là công dân Việt Nam.

(2) *Về dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải*:

- *Dịch vụ xếp dỡ container*: Phương thức 1 và 4: Chưa cam kết. Phương thức 2: Không hạn chế. Phương thức 3: Cho phép thành lập liên doanh với vốn góp nước ngoài không vượt quá 50%.

- *Dịch vụ thông quan đối với hàng hóa vận chuyển bằng đường biển*: Phương thức 1 và 4: Chưa cam kết. Phương thức 2: Không hạn chế. Phương thức 3: Cho phép thành lập liên doanh với vốn góp nước ngoài không vượt quá 51% kể từ khi gia nhập, đến năm 2012 cho phép thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài.

- *Dịch vụ kho bãi container đối với hàng hóa vận tải bằng đường biển*: Phương thức 1 và 4: Chưa cam kết. Phương thức 2: Không hạn chế. Phương thức 3: Cho phép thành lập liên doanh với vốn góp nước ngoài không vượt quá 51% kể từ ngày gia nhập, đến năm 2014 cho phép thành lập doanh nghiệp 100% vốn đầu tư nước ngoài.

- *Dịch vụ xếp dỡ container, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay*: Phương thức 1 và 4 chưa cam kết. Phương thức 2 không hạn chế. Phương thức 3: Cho phép thành lập liên doanh với đối tác nước ngoài không quá 50%.

- *Dịch vụ đại lý kho bãi và đại lý vận tải hàng hóa*: Phương thức 1 và 4: Chưa cam kết. Phương thức 3: Kể từ ngày gia nhập cho phép thành lập liên doanh trong đó tỷ lệ vốn nước ngoài không vượt quá 51%. Đến năm 2014 là không hạn chế.

*(3) Về dịch vụ chuyển phát:*

Phương thức 1, 2: Không hạn chế. Phương thức 3: Trong vòng 5 năm kể từ ngày gia nhập, cho phép thành lập liên doanh với vốn góp nước ngoài tối đa lên tới 51%. Tới năm 2012, cho phép thành lập doanh nghiệp 100% vốn đầu tư nước ngoài. Phương thức 4: Không cam kết.

*(4) Về dịch vụ phân phối:*

Về cơ bản, Việt Nam giữ được như BTA, tức là khá chặt so với các nước mới gia nhập. Trước hết, về thời điểm cho phép thành lập doanh nghiệp bán lẻ 100% vốn nước ngoài là như BTA (1/1/2009). Thứ hai, tương tự như BTA, ta không mở cửa thị trường phân phối xăng dầu, dược phẩm, sách báo, tạp chí, băng hình, thuốc lá, gạo, đường và kim loại quý cho nước ngoài. Nhiều sản phẩm nhạy cảm như sắt thép, xi măng, phân bón... ta chỉ mở cửa thị trường phân phối sau 3 năm kể từ ngày gia nhập. Doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài mở điểm bán lẻ thứ hai trở đi phải được Việt Nam cho phép theo từng trường hợp cụ thể.

Xét về phương thức cung cấp dịch vụ theo quy định của WTO, trong cam kết gia nhập Việt Nam không cam kết Phương thức 1 (đồng nghĩa với việc kiểm soát bán lẻ theo đơn đặt hàng qua mạng), trừ phân phối các sản phẩm phục vụ nhu cầu cá nhân và các chương trình phần mềm máy tính hợp pháp và 4 (không cam kết về việc công dân các nước thành viên WTO vào Việt Nam để phân phối hàng hóa với tư cách cá nhân độc lập), và không hạn chế Phương thức 2 (người Việt Nam sang các quốc gia thành viên WTO để sử dụng dịch vụ phân phối do các nhà phân phối của các nước đó cung cấp).

Trong Báo cáo của Ban Công tác về việc Việt Nam gia nhập WTO, Việt Nam sẽ giành quyền kinh doanh đầy đủ cho các cá nhân và doanh nghiệp nước ngoài (trong đó bao gồm quyền phân phối sản phẩm cho các cá nhân và doanh nghiệp

được phép phân phối sản phẩm đó ở Việt Nam) kể từ ngày 1/1/2007, ngoại trừ một số sản phẩm chịu sự điều chỉnh của cơ chế thương mại nhà nước (thuốc lá, xăng dầu, báo, tạp chí chuyên ngành, băng đĩa hình, tàu vũ trụ, máy bay trực thăng), gạo (cho phép xuất khẩu kể từ ngày 1/1/2011), dược phẩm, phim điện ảnh, lịch bưu thiếp, tem thư, máy in, ra-đa, camera (cho phép nhập khẩu từ 1/1/2009).

*(5) Về dịch vụ máy tính và liên quan tới máy tính :*

Việt Nam cam kết Không hạn chế trong Phương thức 1 và 2. Phương thức 3, trong giai đoạn 2007-2009, doanh nghiệp 100% vốn đầu tư nước ngoài chỉ được cung cấp dịch vụ cho các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài tại Việt Nam. Đến năm 2010 doanh nghiệp nước ngoài được phép thành lập chi nhánh để cung cấp dịch vụ tại Việt Nam. Đối xử quốc gia trong Phương thức 3 chỉ được hưởng với điều kiện giám đốc của doanh nghiệp nước ngoài phải cư trú tại Việt Nam. Phương thức 4 ta chưa cam kết.

*(6) Về dịch vụ tư vấn quản lý:*

Về diện cam kết, Việt Nam loại trừ dịch vụ trọng tài và hòa giải tranh chấp thương mại giữa các doanh nghiệp. Đối với Phương thức 1 và 2 ta không hạn chế. Trong Phương thức 3, Việt Nam chỉ cho phép các công ty nước ngoài thành lập chi nhánh kể từ năm 2010. Giai đoạn 2007 - 2008, chỉ được thành lập doanh nghiệp dưới hình thức liên doanh hoặc hợp đồng hợp tác kinh doanh. Phương thức 4 ta chưa cam kết.

*(7) Về dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật (ngoại trừ việc kiểm định và cấp giấy chứng nhận cho phương tiện vận tải)*

Phương thức 1 ta chưa cam kết về tiếp cận thị trường và không hạn chế về đối xử quốc gia. Việt Nam không hạn chế đối với Phương thức 2. Trong phương thức 3, sau 3 năm kể từ khi Việt Nam cho phép các nhà cung cấp dịch vụ tư nhân được tham gia kinh doanh dịch vụ mà trước đó không có sự cạnh tranh của khu vực tư nhân, cho phép thành lập liên doanh không hạn chế vốn nước ngoài. Sau 5 năm, ta không không hạn chế. Việt Nam cũng bảo lưu việc tiếp cận một số khu vực vì lý do an ninh quốc gia. Phương thức 4 ta chưa cam kết.

***1.3.4. Những cơ hội, thách thức đối với các DNSX khi mở cửa thị trường dịch vụ logistics***

Logistics giữ vai trò cầu nối, liên kết, là động lực thúc đẩy lưu chuyển hàng hóa từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ trên phạm vi khu vực và toàn cầu. Mở cửa thị trường dịch vụ logistics theo cam kết với WTO và với ASEAN đã và đang tác động

manh đến toàn bộ nền kinh tế Việt Nam, từ đó sẽ mang lại nhiều cơ hội lớn nhưng cũng tạo ra những thách thức không nhỏ đối với đối với cộng đồng doanh nghiệp Việt Nam, trong đó có các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình.

#### 1.3.4.1. Mở cửa thị trường dịch vụ logistics, cơ hội đối với các DNSX

*Thứ nhất*, các DNSX có thể tiếp cận được những thị trường thế giới rộng lớn với những ưu đãi thương mại để tiêu thụ sản phẩm và cung ứng nguồn nguyên, nhiên liệu, thiết bị với giá cạnh tranh. Những ưu đãi thương mại theo cam kết với WTO và ASEAN như giảm thuế quan và phi thuế, quy chế đối xử tối huệ quốc (MFN), quy chế đối xử quốc gia (NT), quy chế ưu đãi thuế quan phổ cập (GSP)...

*Thứ hai*, mở cửa thị trường dịch vụ logistics là cơ hội lớn để các DNSX khai thác và thụ hưởng các lợi ích từ sự phát triển các dịch vụ logistics mang lại, chẳng hạn, các DNSX sẽ được cung ứng đầu vào nhanh hơn, phân phối sản phẩm sản xuất ra thị trường kịp thời, chi phí logistics sẽ giảm nhờ sự cạnh tranh của thị trường dịch vụ này mang lại. Thể hiện điều này là các tập đoàn lớn trên thế giới như APL, Mitsui OSK, Maerk Logistics, NYK Logistics... là những tập đoàn hùng mạnh với khả năng cạnh tranh lớn, bề dày kinh nghiệm và nguồn tài chính khổng lồ với hệ thống mạng lưới đại lý dày đặc, hệ thống kho hàng chuyên dụng, dịch vụ khép kín trên toàn thế giới, mạng lưới thông tin rộng khắp, trình độ tổ chức quản lý cao, đã và đang từng bước xâm nhập, củng cố, chiếm lĩnh thị trường Việt Nam. Hơn nữa, với lợi thế về địa chính trị, Việt Nam có vị trí địa lý rất thuận lợi cho vận tải quốc tế, nằm ở khu vực chiến lược trong vùng Đông Nam Á. Bờ biển trải dài trên 3260 km, có nhiều cảng nước sâu, các sân bay quốc tế, hệ thống đường sắt xuyên quốc gia và mạng lưới giao thông là tiền đề quan trọng để phát triển và cạnh tranh lành mạnh đối với thị trường dịch vụ logistics.

*Thứ ba*, mở cửa thị trường dịch vụ logistics trong điều kiện toàn cầu hóa tạo cho các DNSX những cơ hội phát triển quan hệ đối tác, thị trường xuất khẩu được mở rộng, tiếp cận tốt hơn với các nguồn tài chính, tín dụng đa dạng cả ở trong lẫn ngoài nước. Đặc biệt, logistics cho phép thu hút vốn đầu tư nước ngoài, như nguồn vốn ODA cho phát triển cơ sở hạ tầng, các nguồn vốn từ các tổ chức quốc tế, tổ chức phi chính phủ hỗ trợ tăng cường tăng đầu tư phát triển kinh tế - xã hội,... Nhờ đó sẽ tạo ra môi trường kinh doanh thuận lợi cho Việt Nam cũng như Quảng Bình, tạo điều kiện và động lực cho các DNSX hoạt động hiệu quả, phát triển vững chắc.

*Thứ tư*, mở cửa thị trường dịch vụ logistics cùng với sự phát triển mạnh mẽ của khoa học công nghệ trên thế giới, các DNSX Việt Nam và Quảng Bình nói riêng có nhiều cơ hội hơn để tiếp cận với những thành tựu khoa học công nghệ mới, phương thức quản lý tiên tiến góp phần làm tăng năng suất lao động, hiệu quả và chất lượng tăng trưởng.

#### 1.3.4.2. Những thách thức đối với các DNSX khi mở cửa thị trường dịch vụ logistics

Bên cạnh những cơ hội, mở cửa thị trường dịch vụ logistics cũng đưa lại những thách thức đối với các DNSX Việt Nam nói chung và của tỉnh Quảng Bình nói riêng.

*Thứ nhất*, các DNSX Việt Nam hưởng lợi từ việc mở cửa thị trường dịch vụ logistics còn thấp, chi phí logistics cao hơn so với doanh nghiệp của các nước tham gia cam kết. Bởi vì, muốn hạ thấp chi phí logistics và tăng cường lợi ích khi mở cửa thị trường dịch vụ logistics đòi hỏi hạ tầng logistics phải đảm bảo yêu cầu. Thực tế, cơ sở hạ tầng logistics của Việt Nam nói chung, của Quảng Bình nói riêng vẫn còn lạc hậu, chưa hoàn chỉnh, thiếu đồng bộ và kết nối làm hạn chế khai thác lợi ích từ việc mở cửa thị trường dịch vụ này. Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải là yếu tố then chốt của cơ sở hạ tầng logistics. Mặc dù được Nhà nước và tỉnh Quảng Bình đầu tư phát triển, nâng cấp nhưng chất lượng của hệ thống này là không đồng đều và còn nhiều hạn chế, có những chỗ chưa đảm bảo về mặt kỹ thuật và có nhiều tuyến đường đang xuống cấp nghiêm trọng, chẳng hạn ở Quảng Bình, tuyến đường quốc lộ 12 lên cửa khẩu quốc tế ChaLo kết nối quốc lộ 1A chưa đáp ứng nhu cầu về vận tải hàng hóa, chi phí logistics tăng cao. Khả năng bảo trì và phát triển đường bộ còn thấp, đường không được thiết kế để vận chuyển container, các đội xe tải chuyên dùng hiện đã cũ kỹ, năng lực vận tải đường sắt vận dụng không hiệu quả do chưa được hiện đại hóa, chi phí không chính thức còn cao.

*Thứ hai*, việc lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ logistics của một bộ phận các DNSX nước ta vẫn còn lúng túng, không hiệu quả. Điều này thể hiện, một số DNSX vẫn thuê nhà cung cấp dịch vụ logistics trong nước có quy mô nhỏ, công nghệ lạc hậu, hoạt động manh mún và thiếu tính chuyên nghiệp; trong khi đó lại không thuê các nhà cung cấp nước ngoài hùng mạnh, có kinh nghiệm, hiện đại (như APL, Mitsui OSK, Maerk Logistics, NYK Logistics...) với chi phí rẻ hơn, hoạt động hiệu quả hơn.

*Thứ ba*, môi trường pháp lý cho sự hoạt động và phát triển các dịch vụ logistics còn nhiều hạn chế và bất cập, làm cho các DNSX nước ta sử dụng dịch vụ

logistics từ các nhà cung cấp nước ngoài còn gặp khó khăn. Bởi vì, các quy định pháp luật, bộ máy tổ chức thực hiện đến các chế tài áp dụng hình thành môi trường pháp lý điều chỉnh sự phát triển thị trường dịch vụ logistics ở nước ta còn sơ khai. Ở Việt Nam và ở các tỉnh, thành phố chưa có một cơ quan quản lý nhà nước về mặt chuyên môn, có chức năng quản lý thống nhất các loại dịch vụ logistics.

*Thứ tư*, nhu cầu của các DNSX về nhân lực logistics chưa được đáp ứng bởi do thiếu hụt nguồn nhân lực logistics được đào tạo bài bản và có trình độ quản lý logistics. Trong khi đó các trường đại học, cao đẳng chuyên ngành kinh tế, ngoại thương, hàng hải, giao thông vận tải cũng chỉ đào tạo chung các kiến thức cơ bản về nghiệp vụ cung ứng, ngoại thương và vận tải. tài liệu về loại hình dịch vụ này cũng chưa nhiều và các chuyên gia được đào tạo chuyên nghiệp trong lĩnh vực này vẫn còn quá ít so với yêu cầu phát triển. Dịch vụ logistics Việt Nam nói chung và ở Quảng Bình nói riêng thời gian gần đây đã phát triển khá nhanh càng làm cho nguồn nhân lực logistics trở nên thiếu hụt trầm trọng lại càng trầm trọng hơn.

*Thứ năm*, logistics mang lại lợi ích to lớn đối với từng DNSX nhưng cũng chứa đựng nhiều rủi ro. Trong bối cảnh khu vực và thế giới có nhiều biến động lớn, một sự không hiểu rõ chính sách, luật lệ, thủ tục, sự khác biệt về tiêu chuẩn kỹ thuật, khung khổ pháp lý và cách thức làm ăn tại thị trường và các đối tác nước ngoài cùng với nhận thức về logistics và ngành dịch vụ logistics của các cơ quan quản lý Nhà nước đến các ngành, địa phương, các doanh nghiệp còn nhiều hạn chế chưa đầy đủ, chưa tương xứng với vị trí quan trọng của nó là những thách thức lớn đối với các DNSX Việt Nam cũng như ở tỉnh Quảng Bình trong giai đoạn hiện nay.

Rõ ràng, hội nhập kinh tế quốc tế là cần thiết và tất yếu để phát triển trong một môi trường toàn cầu hoá. Đó là một quá trình đan xen của những cơ hội và thách thức như phân tích trên. Do vậy, các DNSX Việt Nam nói chung và của Quảng Bình nói riêng cần nhận thức rõ về quá trình này, nắm chắc các cam kết và lộ trình hội nhập để đón nhận thời cơ một cách chủ động và có hiệu quả cao.

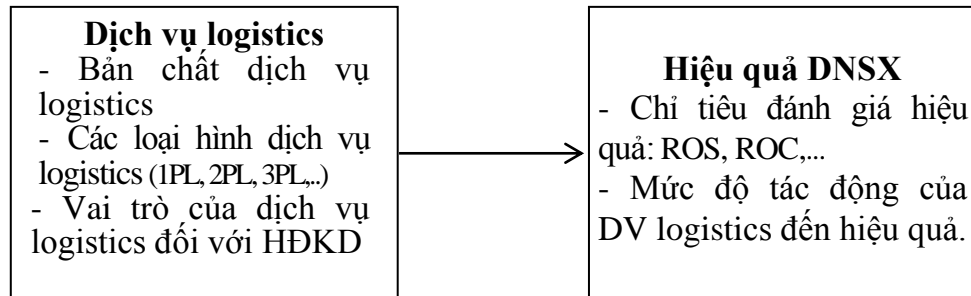
## **1.4. Phương pháp nghiên cứu**

### ***1.4.1. Khung lý thuyết và quy trình nghiên cứu***

#### **1.4.1.1. Khung lý thuyết**

Với mục tiêu, đối tượng và phạm vi nghiên cứu đã xác định, gốc độ chủ yếu đề tài tiếp cận là các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình nhằm xem xét, phân tích,

đánh giá những yếu tố và loại hình dịch vụ logistics thuê ngoài (2PL, 3PL, 4PL) có hiệu quả ra sao so với dịch vụ logistics do các DNSX này tự đảm nhiệm (1PL) trong điều kiện mở cửa thị trường dịch vụ. Trên cơ sở tổng quan các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước theo cách tiếp cận này, tác giả đưa ra khung lý thuyết nghiên cứu sau (Hình 1.1):

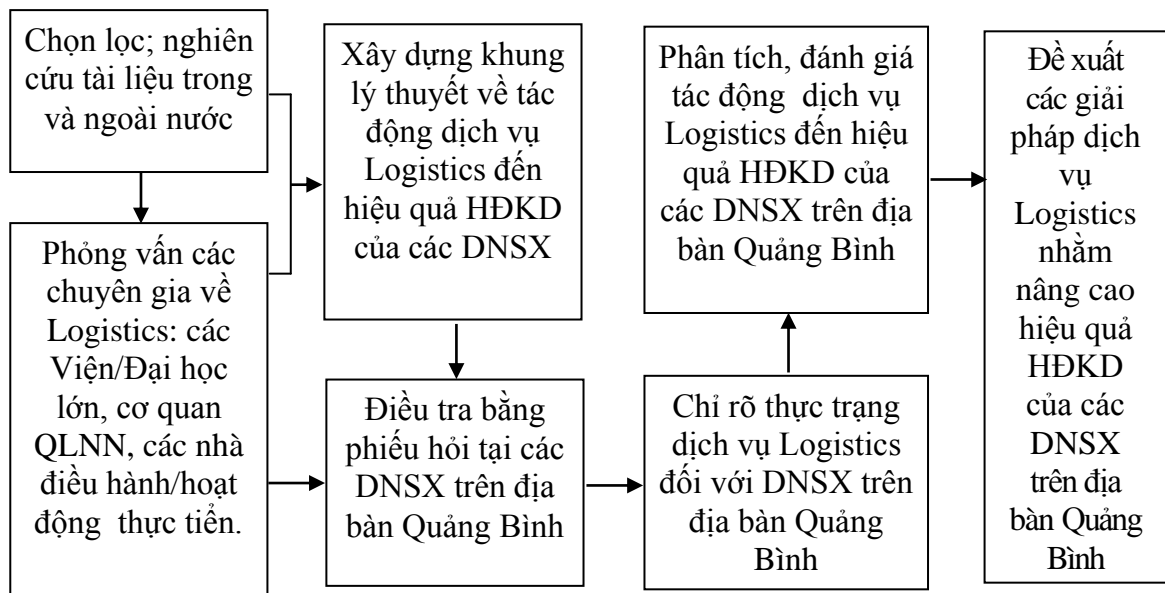


**Hình 1.1: Khung lý thuyết nghiên cứu về tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của DNSX**

#### 1.4.1.2. Quy trình nghiên cứu

#### 1.4.1.2. Quy trình nghiên cứu

Nhằm đạt được mục tiêu nghiên cứu và bằng cách tiếp cận ở trên, luận án tiến hành quy trình nghiên cứu sau (Hình 1.2):



**Hình 1.2: Quy trình nghiên cứu về tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của DNSX**



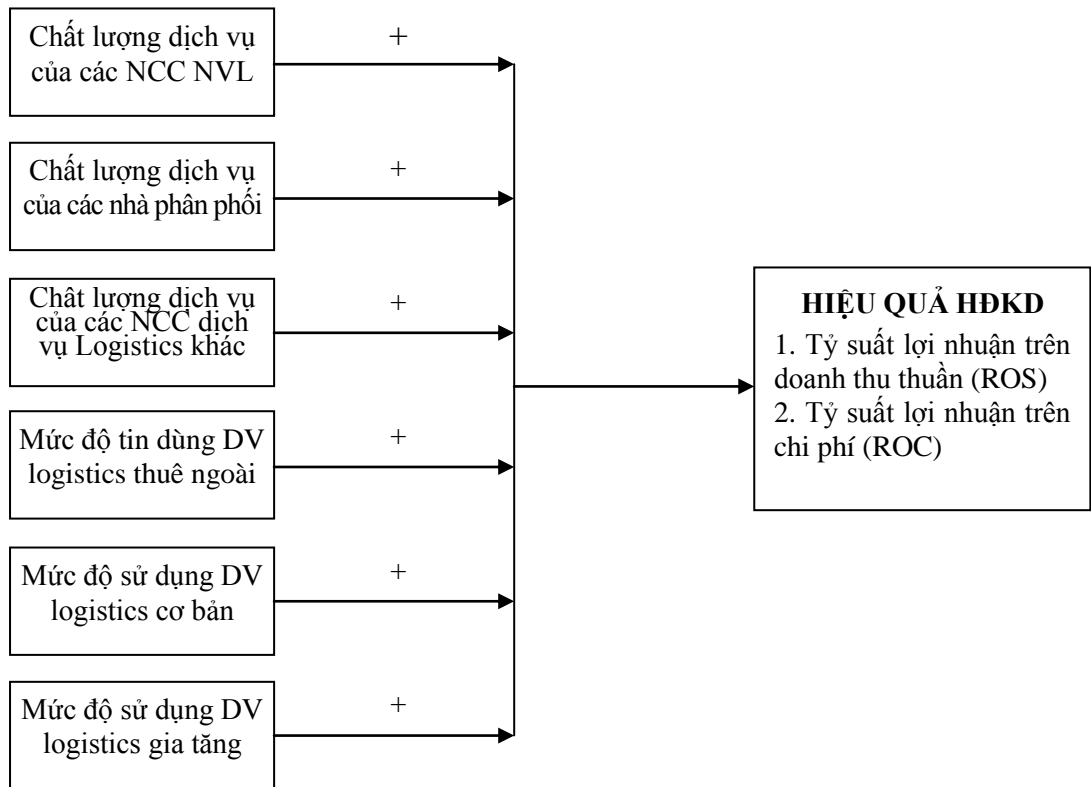
### ***1.4.2. Phát triển mô hình nghiên cứu***

Trên cơ sở mô hình các yếu tố cơ bản của dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả HĐKD của DNSX (sơ đồ 1.5), đồng thời thông qua phỏng vấn sâu đối với các nhà nghiên cứu, nhà quản lý cơ quan chức năng (sở Công thương, Hải quan, sở Giao thông,...) và nhà quản trị các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình, kết quả cho thấy hai yếu tố *sự tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài* và *mức độ sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài* có tác động đến hiệu quả hoạt động của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình.

Sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài (dịch vụ logistics chuyên nghiệp) sẽ giúp các DNSX không ngừng hoàn thiện, đáp ứng đầy đủ và tốt hơn yêu cầu 7R (*7 rights – 7 đúng*) của khách hàng/người mua, đó là: đúng khách hàng (*right customer*), đúng sản phẩm (*right product*), đúng số lượng (*right quantity*), đúng điều kiện (*right condition*), đúng địa điểm (*right place*), đúng thời gian (*right time*), đúng chi phí (*right cost*) [8]. Yêu cầu 7R không chỉ được coi là những yêu cầu cơ bản của dịch vụ logistics mà còn chính là tiêu chuẩn để khách hàng đánh giá, chọn lựa sản phẩm của các DNSX trong điều kiện hiện nay.

Như vậy, có thể tổng hợp các yếu tố dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả HĐKD của DNSX: (1) Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư nguyên liệu; (2) Chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối; (3) Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác; (4) Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài; (5) Mức độ sử dụng dịch vụ cơ bản; và (6) Mức độ sử dụng dịch vụ gia tăng.

Đến đây, nghiên cứu sinh phát triển và đưa ra mô hình các yếu tố cơ bản của dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình như sau:



**Sơ đồ 1.6: Mô hình các yếu tố cơ bản của dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình**

*Nguồn: Nghiên cứu sinh tổng hợp, [8], [15], [73].*

### **1.4.3. Phát triển thang đo [68]**

Luận án sử dụng từ thang đo của Đề tài độc lập cấp Nhà nước ĐTDL 2010 T/33 về “Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế” của Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển – Trường Đại học Kinh tế quốc dân.

### **1.4.4. Mẫu nghiên cứu**

- Tổng thể nghiên cứu là tất cả các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình.
- Mẫu điều tra được chọn theo phương pháp phi ngẫu nhiên kết hợp với phương pháp phân loại theo địa bàn, được chọn từ tổng thể nghiên cứu (danh sách lấy ở Cục Thuế Quảng Bình).

Kích thước mẫu điều tra 185 DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình, trong đó: Thành phố Đồng Hới chọn 80 DNSX, thị xã Ba Đồn và huyện Quảng Trạch chọn 30 DNSX, huyện Bố Trạch chọn 20 DNSX, huyện Quảng Ninh chọn 20 DNSX, huyện Lệ Thủy chọn 25 DNSX, huyện Tuyên Hóa chọn 10 DNSX.

Đối tượng điều tra là các DNSX đang HĐKD ở địa bàn các huyện, thị xã và thành phố thuộc tỉnh Quảng Bình theo mẫu đã chọn có sử dụng dịch vụ logistics tự đảm nhận (1PL) và sử dụng dịch vụ logistics chuyên nghiệp (2PL, 3PL, 4PL).

#### ***1.4.5. Phương pháp thu thập dữ liệu***

##### ***1.4.5.1. Phương pháp thu thập dữ liệu thứ cấp***

Nghiên cứu sinh tìm kiếm, chọn lọc và phân loại tài liệu của các công trình khoa học đã được công bố ở trong nước và nước ngoài liên quan tới dịch vụ logistics, mối quan hệ, sự ảnh hưởng hoặc tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX (các đề tài khoa học, các đề án, giáo trình, sách chuyên khảo, các bài báo khoa học chuyên ngành, các luận án tiến sỹ, kỷ yếu hội thảo khoa học); chọn lọc, nghiên cứu các văn bản pháp luật của Nhà nước về dịch vụ logistics (Luật, Nghị định, Quyết định, Chỉ thị, Nghị quyết, Thông tư, Chiến lược, Quy hoạch) liên quan đến phát triển dịch vụ logistics; Khai thác và sử dụng các dữ liệu của Tổng cục Thống kê, Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải, của các Sở và Cục có liên quan tại tỉnh Quảng Bình, dữ liệu đã công bố của các Tổ chức, Viện nghiên cứu, trường Đại học có nghiên cứu đến lĩnh vực logistics; các quan điểm nhận định, nhận xét đánh giá của các chuyên gia, các nhà nghiên cứu logistics và hiệu quả doanh nghiệp.

Khi có các dữ liệu thứ cấp, nghiên cứu sinh tiến hành nghiên cứu toàn bộ và quyết định khai thác và sử dụng các tài liệu, dữ liệu phù hợp cùng với việc hỏi ý kiến giáo viên hướng dẫn, một số chuyên gia về logistics, về thương mại doanh nghiệp và hiệu quả doanh nghiệp để làm căn cứ cho việc xây dựng khung lý thuyết nghiên cứu. Đồng thời, qua đó cũng khái quát được một phần hiện trạng dịch vụ logistics, xu hướng sử dụng dịch vụ logistics của các DNSX, kinh nghiệm khai thác, sử dụng dịch vụ logistics của các DNSX trong và ngoài nước có hiệu quả.

##### ***1.4.5.2. Phương pháp thu thập dữ liệu sơ cấp***

Dữ liệu sơ cấp lấy từ mẫu điều tra (mẫu điều tra đã trình bày ở mục 1.4.4) bằng phương pháp điều tra trực tiếp đối tượng thông qua bảng hỏi (phiếu điều tra) phục vụ cho quá trình nghiên cứu.

Thời gian tiến hành điều tra phiếu nghiên cứu sinh thực hiện trong thời gian 03 tháng (quý IV/2013).

Trong quá trình thực hiện điều tra, nghiên cứu sinh đã gặp phải một số khó khăn nhất định đó là: một số DNSX được điều tra, người trả lời chưa hiểu rõ nội hàm dịch vụ logistics, nên nghiên cứu sinh mất nhiều thời gian để giải thích; việc thu xếp thời gian điều tra gặp khó khăn; có một số DNSX không sẵn sàng cung cấp thông tin, phụ thuộc vào ý kiến cho phép của Giám đốc; trong quá trình ghi phiếu điều tra, người cung cấp thông tin bận rộn nên trả lời chưa thật sự bao quát, hên lần khác trả lời.

#### **1.4.6. Phương pháp xử lý số liệu**

##### 1.4.6.1. Phương pháp xử lý dữ liệu

Sau khi thu thập đầy đủ dữ liệu sơ cấp và thứ cấp, nghiên cứu sinh tiến hành kiểm tra, làm sạch dữ liệu cả trước, trong và sau khi mã hóa và nhập dữ liệu. Sau đó, sử dụng phần mềm SPSS 16 làm công cụ để xử lý dữ liệu phục vụ cho việc nghiên cứu nhằm đạt được mục tiêu của đề tài Luận án.

##### 1.4.6.2. Phương pháp phân tích dữ liệu

- *Phân tích mô tả*

Luận án sử dụng phương pháp thống kê mô tả phục vụ cho phân tích và đánh giá thực trạng, sự ảnh hưởng và chiều hướng tác động của dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình.

- *Kiểm định các nhân tố và độ tin cậy*

Phân tích nhân tố để xác định các trục nhân tố chính (cả nguyên nhân và kết quả). Kiểm định các biến trong từng trục nhân tố bằng phương pháp kiểm định Cronbach alpha, hồi quy tương quan để loại các biến không có ý nghĩa thống kê trong mô hình (được trình bày chi tiết tại mục 2.3.2 của Luận án).

- *Phân tích hồi quy bội*

Sử dụng mô hình hồi bội để xác định mối quan hệ tuyến tính giữa biến độc lập và biến phụ thuộc, phân tích mức độ tác động của dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình; đồng thời sử dụng các công cụ kiểm định mô hình hồi quy tương quan bội phổ biến để kiểm định chất lượng mô hình (nội dung được trình bày chi tiết tại mục 2.3.3 của Luận án).

## **CHƯƠNG 2: PHÂN TÍCH TÁC ĐỘNG DỊCH VỤ LOGISTICS ĐẾN HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG BÌNH**

### **2.1. Đặc điểm tự nhiên - kinh tế - xã hội, dịch vụ logistics và HDKD của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình**

#### **2.1.1. Đặc điểm tự nhiên - kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Bình**

##### **2.1.1.1. Đặc điểm tự nhiên có ảnh hưởng đến hiệu quả HDKD của DNSX**

Tỉnh Quảng Bình nằm ở vĩ độ từ  $16^{\circ}55'12''$  đến  $18^{\circ}05'12''$  Bắc và kinh độ  $105^{\circ}36'55''$  đến  $106^{\circ}59'37''$  Đông. Phía Bắc giáp tỉnh Hà Tĩnh với ranh giới là đèo Ngang; phía Nam giáp tỉnh Quảng Trị; phía Đông giáp biển với bờ biển dài 116,04 km và có diện tích thềm lục địa 20.000 km<sup>2</sup>; phía Tây giáp nước bạn Lào với 201 km đường biên giới. Diện tích tự nhiên toàn tỉnh là 8065,3 km<sup>2</sup>, chiếm 2,45% về diện tích cả nước. Về tổ chức hành chính, toàn tỉnh có thành phố Đồng Hới, thị xã Ba Đồn và 6 huyện với 10 phường, 08 thị trấn và 141 xã [4]. Quảng Bình nằm phía Đông dãy Trường Sơn có địa hình phức tạp, bị chia cắt mạnh, hẹp bề ngang và dốc, bị chia cắt bởi nhiều sông suối dốc và chảy xiết, càng về phía nam đất càng bị thu hẹp bởi dãy núi Trường Sơn hướng ra biển. Dọc theo lãnh thổ đều có núi, trung du, đồng bằng và cuối cùng là bãi cát ven biển. Đây là một khó khăn cho phát triển dịch vụ logistics và chi phí logistics ở Quảng Bình thường phải bị đẩy lên cao.

Quảng Bình có tiềm năng lớn về tài nguyên sản xuất vật liệu xây dựng, đặc biệt là xi măng (đá vôi, cát thạch anh, cao lanh, sét gạch ngói...) cho phép phát triển công nghiệp vật liệu xây dựng với quy mô lớn. Một số dự án kinh tế lớn, có tính đột phá được xây dựng: Trung tâm nhiệt điện Quảng Trạch (công suất 2.400 MW); các dự án xi măng (công suất 10 triệu tấn/năm). Các dự án luyện phôi thép, bột đá cao cấp, chế biến gỗ, thủy tinh, chế biến hàng thủy sản đã và đang triển khai. Nhiều cảnh quan và các di tích lịch sử, như: di sản thiên nhiên thế giới Phong Nha - Kẻ Bàng, Đèo Ngang, đường Hồ Chí Minh, các bãi biển đẹp... là những lợi thế để Quảng Bình phát triển các trung tâm du lịch, dịch vụ lớn hiện tại và tương lai.

Mạng lưới giao thông thuận lợi, với hệ thống đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không đã khớp nối chặt Quảng Bình với cả nước và các nước trong khu vực, cụ thể: (i) Hệ thống giao thông quốc gia liên hoàn Bắc - Nam với tuyến đường sắt xuyên suốt chiều dài tỉnh qua 11 ga trong đó có ga chính Đồng Hới, Quốc lộ 1A

và hai nhánh Đông và Tây đường Hồ Chí Minh; (ii) Theo hướng Đông – Tây, là nơi có đường bộ ngắn nhất nối biển đông với các tỉnh Trung Lào và vùng Đông Bắc Thái Lan qua Quốc lộ 12A, tỉnh lộ 562 (QL.20) và tỉnh lộ 565 (TL.16) với cửa khẩu quốc tế ChaLo- Nàphầu, cửa khẩu phụ Cà Roòng- NoọngMa; (iii) Có 03 cảng biển gồm Cảng biển nước sâu gắn với khu kinh tế trọng điểm Hòn La, cảng Nhật Lệ, cảng Gianh; (iv) Có Sông Gianh, Sông Nhật Lệ, Sông Kiến Giang, Sông Son đang kết nối hiệu quả với các loại hình giao thông; (v) Sân bay Đồng Hới đang khai thác tuyến Đồng Hới-Hà Nội, Đồng Hới-Thành phố Hồ Chí Minh ngày càng đạt hiệu quả cao.

Nằm ở Bắc Miền Trung, là nơi giao thoa các đặc thù lãnh thổ miền Bắc và miền Nam, với nguồn lực lao động khá dồi dào, cần cù, sáng tạo, cầu tiến và quyết tâm vượt mọi khó khăn, đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật có khả năng tiếp thu nhanh công nghệ tiên tiến ngày càng đông và được đào tạo cơ bản nên dễ hoà nhập, tiếp thu những tiến bộ khoa học kỹ thuật công nghệ và phát triển kinh tế.

Đây là những tiềm năng, lợi thế của tỉnh để Quảng Bình kêu gọi đầu tư, hình thành và phát triển các trung tâm Công nghiệp, Thương mại - Dịch vụ lớn, là tiền đề quan trọng để phát triển quan hệ hợp tác kinh tế với các tỉnh lân cận và các tỉnh vùng Đông Bắc Thái Lan, Trung Lào, Myanma,... thông qua trục đường 8 và đường 12 hướng ra biển đông. Đây cũng chính là điều kiện tạo thuận lợi cho dịch vụ logistics phát triển nhằm đáp ứng mọi hoạt động kinh tế - xã hội nói chung và HĐKD của các doanh nghiệp ở Quảng Bình nói riêng ngày một hiệu quả hơn.

2.1.1.2. Đặc điểm kinh tế - xã hội có ảnh hưởng đến dịch vụ logistics và hiệu quả HĐKD của DNSX

Tỉnh Quảng Bình đang phấn đấu để thoát ra khỏi tình trạng tỉnh nghèo vào năm 2015 và cơ bản trở thành Tỉnh phát triển trong vùng vào năm 2020; xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ, từng bước hiện đại; phát triển hệ thống giáo dục, đào tạo, đáp ứng được yêu cầu nguồn nhân lực trong từng giai đoạn; chủ động phòng chống bão, lũ nhằm hạn chế đến mức thấp nhất ảnh hưởng do thiên tai gây ra.

Quy mô GDP của tỉnh năm 2000 là 1444,2 tỷ đồng (Giá CĐ 1994) đến năm 2005 là 2.209 tỷ đồng và đến năm 2013 đạt 19.667,7 tỷ đồng theo giá hiện hành. Tốc độ tăng trưởng bình quân GDP thời kỳ 1996-2000 là 8,24%, thời kỳ 2001-2005 là 8,86%, thời kỳ 2006-2010 là 11%, thời kỳ 2010 - 2013 là 7%, mức thấp nhất so với các giai đoạn trước đây (Bảng 2.1).

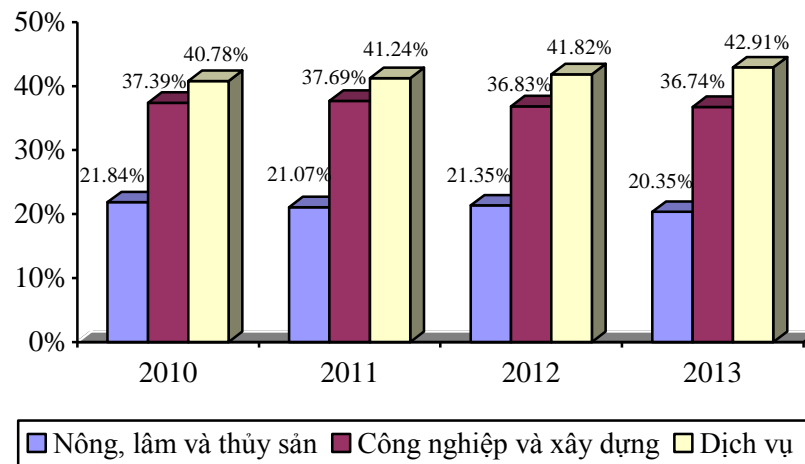
**Bảng 2.1: Quy mô và cơ cấu GDP của tỉnh Quảng Bình giai đoạn 2010 - 2013***ĐV: Triệu đồng, %*

Ngành Năm	Tổng		Nông, lâm nghiệp và thủy sản		Công nghiệp và xây dựng		Dịch vụ		Thuế nhập khẩu	
	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu
2010	12.182.708	100	2.716.305	21,84	4.393.815	37,39	5.067.905	40,74	4.683	0,04
2011	15.372.000	100	3.238.974	21,07	4.820.777	37,69	6.331.102	41,19	7.821	0,05
2012	17.344.700	100	3.702.878	21,35	5.168.633	36,83	7.246.371	41,78	6.764	0,04
Sơ bộ 2013	19.667.765	100	4.002.853	20,35	5.642.401	36,74	8.436.618	42,89	2.951	0,02

*Nguồn: [4, tr.46]*

GDP bình quân đầu người cũng từng bước được nâng lên, hướng tới đạt mức bình quân chung của cả nước, cụ thể: tăng từ 2,76 triệu đồng (tương đương 197 USD) năm 2000; 5,46 triệu đồng (tương đương 491USD) năm 2005 là 5.656 (tương đương 590 USD); đến năm 2010 đạt 14,5 triệu đồng (tương đương 752 USD). Năm 2013 đạt 22,780 triệu đồng (tương đương 1.080 USD).

Cơ cấu kinh tế của tỉnh đã có sự chuyển dịch tích cực theo hướng giảm dần tỷ trọng GDP nông lâm ngư và tăng dần tỷ trọng GDP công nghiệp – xây dựng, dịch vụ; năm 2013 tỷ trọng GDP của Nông lâm ngư là 20,35%; Công nghiệp – xây dựng là 36,74% và Dịch vụ 42,91%. (Biểu đồ 2.1)

**Biểu đồ 2.1: Chuyển dịch cơ cấu kinh tế tỉnh Quảng Bình giai đoạn 2010 - 2013***Nguồn: [4, tr.46]*

Các ngành dịch vụ phát triển mạnh, đã dần dần đáp ứng được nhu cầu đời sống và tăng trưởng kinh tế. Giá trị tăng thêm ngành dịch vụ tăng bình quân hàng

năm thời kỳ 1996 – 2000 là 7,6%, thời kỳ 2001 - 2005 là 8,2% và thời kỳ 2006-2010 là 11,5%. Tổng mức bán lẻ hàng hóa xã hội năm 2013 đạt 12.951 tỷ đồng, tăng 14% so với năm 2012.

Giá trị xuất khẩu tăng liên tục, năm 2001 đạt 10,8 triệu USD đến năm 2006 đạt 38,3 triệu USD, năm 2007 là 58,5 triệu USD, năm 2008 là 62,9 triệu USD, năm 2009 là 86,9 triệu USD và năm 2013 là 138,3 triệu USD. Giá trị xuất khẩu tăng bình quân hàng năm thời kỳ 2001 - 2005 là 27,5%, thời kỳ 2006 - 2013 là 37,19%. Cơ cấu mặt hàng xuất khẩu của tỉnh có một số mặt hàng công nghiệp chiếm tỷ trọng khá, như: cao su, quặng ti tan, song mây, nhựa thông, gỗ dăm. Nguồn hàng sản xuất tại địa phương có xu hướng chiếm tỷ trọng ngày càng cao. Nguồn vốn đầu tư phát triển ở các lĩnh vực của tỉnh trong những năm qua tăng khá, giai đoạn 2006-2010 là 13.460 tỷ đồng, năm 2013 đạt 5.141 tỷ đồng, tăng 19,1% so với năm 2012.

Dân số Quảng Bình năm 2013 là 863.350 người, trong đó nam 50,03%, dân số thành thị chiếm 15,13% . Lực lượng lao động trong độ tuổi năm 2013 là 454.536 người (chiếm 53,53% dân số), trong đó lao động nông - lâm - thủy sản chiếm 66,48%; khu vực dịch vụ chiếm 19,48%; công nghiệp - xây dựng chiếm 14,04%. Lao động công nghiệp năm 2013 có 42.959 người chiếm 9,45% lao động toàn tỉnh, số lao động có trình độ chuyên môn kỹ thuật tăng nhanh, nhưng nguồn nhân lực được đào tạo còn mất cân đối giữa các ngành và các bậc đào tạo, lao động công nghiệp có bằng cấp chuyên môn chỉ chiếm 15% tổng số lao động của ngành.

Giá trị sản xuất công nghiệp Quảng Bình xếp vị trí thứ 4 trong khu vực Bắc Trung Bộ [64]. Khu vực này có thế mạnh về nguyên liệu để phát triển công nghiệp khai khoáng, sản xuất vật liệu xây dựng, hóa chất, chế biến nông lâm hải sản, khai thác lợi thế giao lưu hợp tác giữa Việt Nam và các nước láng giềng phía Tây, thông qua hoạt động kinh tế cửa khẩu: Nghệ An có cửa khẩu Mãn Cẩn thông qua trục đường 7; Hà Tĩnh có cửa khẩu Cầu Treo, Quảng Trị có cửa khẩu với khu thương mại Lao Bảo; Quảng Bình có cửa khẩu ChaLo cùng với 2 nhánh đường Hồ Chí Minh Đông và Tây, Quốc lộ 12A ... sẽ là lợi thế tạo nên mối liên kết vùng cùng các tỉnh trong cả nước và các nước trong khu vực Đông Nam Á.

### ***2.1.2. Tổng quan về các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình***

Trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Bình, các ngành công nghiệp nói chung và các doanh nghiệp nói riêng luôn đóng một vai trò quan trọng. Thực hiện chiến lược kinh tế phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2011 - 2020, số lượng



các DNSX ngày một gia tăng cả về quy mô và năng lực. Tuy nhiên, đa số các DNSX ở tỉnh Quảng Bình hiện nay vẫn là những doanh nghiệp có quy mô vừa và nhỏ.

Theo thống kê năm 2013, trên địa bàn tỉnh Quảng Bình có 2.465 doanh nghiệp hoạt động sản xuất kinh doanh. Trong đó: Khu vực công nghiệp nhà nước có 24 doanh nghiệp, khu vực có vốn đầu tư nước ngoài 01 doanh nghiệp, khu vực công nghiệp ngoài nhà nước có 2.440 doanh nghiệp, chiếm trên 98,99% số doanh nghiệp trong toàn ngành. Là một tỉnh nằm ở giữa hai đầu của đất nước, điều kiện thị trường, dịch vụ logistics và điều kiện sản xuất kinh doanh hạn chế, do vậy số lượng các doanh nghiệp hoạt động sản xuất kinh doanh cũng rất khiêm tốn (Bảng 2.2)

Số cơ sở sản xuất công nghiệp giai đoạn 2001-2005 có sự sụt giảm đáng kể, tuy giai đoạn 2006-2013 có chuyển biến tăng nhưng vẫn rất chậm. Lý do chủ yếu là các cơ sở sản xuất thuộc sở hữu nhà nước do địa phương quản lý thời gian vừa qua được sắp xếp, cơ cấu tổ chức lại, một số doanh nghiệp bị giải thể, một số doanh nghiệp đã chuyển sang các hình thức sở hữu. Khu vực kinh tế cá thể vận động phát triển theo hướng hợp nhất và sát nhập thành doanh nghiệp để đáp ứng yêu cầu của nền kinh tế thị trường.

**Bảng 2.2: Số doanh nghiệp đang hoạt động tại thời điểm 31/12 phân theo loại hình doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Bình**

*ĐV: Doanh nghiệp, %*

Thành phần	Năm	2010		2011		2012	
		SL	Cơ cấu	SL	Cơ cấu	SL	Cơ cấu
<b>Tổng số</b>		<b>2.301</b>	<b>100</b>	<b>2.372</b>	<b>100</b>	<b>2.465</b>	<b>100</b>
Doanh nghiệp Nhà nước		29	1,26	24	1,01	24	0,97
Doanh nghiệp ngoài Nhà nước		2.270	98,66	2.346	98,91	2.440	98,99
- Doanh nghiệp tập thể		267	11,6	243	10,24	227	9,21
- Doanh nghiệp tư nhân		427	18,56	386	16,27	377	15,30
- Công ty hợp danh		1	0,04	1	0,04	1	0,04
- Công ty TNHH		1.402	60,94	1.510	63,67	1.630	66,13
- Công ty cổ phần có vốn nhà nước		6	0,26	7	0,30	7	0,28
- Công ty cổ phần không có vốn nhà nước		167	7,26	199	8,39	198	8,03
Doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài		2	0,08	2	0,08	1	0,04

*Nguồn: [4. tr.89]*

Lao động làm việc trong ngành công nghiệp tập trung chủ yếu ở khu vực kinh tế tư nhân và kinh tế hộ gia đình (chiếm trên 90,35%). Khu vực kinh tế nhà nước lao động chỉ chiếm xấp xỉ 10% và khu vực có vốn đầu tư nước ngoài không đáng kể. Qua số liệu thống kê cho thấy số lượng lao động trong các cơ sở sản xuất thuộc khu vực nhà nước có sự sụt giảm, song lao động thuộc các cơ sở do trung ương quản lý lại có xu hướng gia tăng. Nguyên nhân là do thời gian qua một số nhà máy sản xuất công nghiệp TW quản lý đã đi vào hoạt động thu hút nhiều lao động trên địa bàn tỉnh.

Số lao động năm 2013 trong các DNSX (cả cơ sở sản xuất) trên địa bàn toàn tỉnh đạt trên 46.716 người (tăng 22,2% so với năm 2000), cụ thể: trong công nghiệp chế biến nông, lâm, thủy sản là 30.103 người (chiếm trên 64,43%), công nghiệp sản xuất vật liệu xây dựng 5.557 người (chiếm 11,89%) còn lại là ngành công nghiệp điện, nước với 1.048 người (chiếm 2,24%). Tuy vậy, chất lượng lao động còn nhiều hạn chế, lao động có trình độ, lao động đã qua đào tạo chiếm tỷ lệ thấp, chủ yếu là lao động phổ thông trong các cơ sở sản xuất nhỏ và hộ gia đình, điều này sẽ ảnh hưởng không nhỏ đến phát triển công nghiệp trong thời gian tới (Bảng 2.3)

**Bảng 2.3: Số lao động trong các doanh nghiệp đang hoạt động tại thời điểm 31/12 phân theo loại hình doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Bình**

*ĐV: Người, %*

Thành phần	Năm	2010		2011		2012	
		SL	Cơ cấu	SL	Cơ cấu	SL	Cơ cấu
<b>Tổng số</b>		<b>46.300</b>	<b>100</b>	<b>43.850</b>	<b>100</b>	<b>43.348</b>	<b>100</b>
<b>Doanh nghiệp Nhà nước</b>		<b>8.526</b>	<b>18,42</b>	<b>6.516</b>	<b>14,86</b>	<b>6.654</b>	<b>15,35</b>
<b>Doanh nghiệp ngoài Nhà nước</b>		<b>37.694</b>	<b>81,41</b>	<b>37.256</b>	<b>84,96</b>	<b>36.647</b>	<b>84,54</b>
- Doanh nghiệp tập thể		3.035	6,56	2.678	6,11	2.359	5,44
- Doanh nghiệp tư nhân		3.850	8,32	2.578	5,88	2.391	5,52
- Công ty hợp danh		4	0,01	6	0,01	4	0,01
- Công ty TNHH		19.521	42,15	20.645	47,07	21.880	50,48
- Công ty cổ phần có vốn nhà nước		1.138	2,46	2.261	5,16	2.074	4,78
- Công ty cổ phần không có vốn nhà nước		10.146	21,91	9.088	20,73	7.939	18,31
<b>Doanh nghiệp có vốn ĐT nước ngoài</b>		<b>80</b>	<b>0,17</b>	<b>78</b>	<b>0,18</b>	<b>47</b>	<b>0,11</b>

*Nguồn: [4, tr.89]*

Cơ cấu công nghiệp Quảng Bình giai đoạn vừa qua có sự chuyển dịch nhanh theo đúng định hướng ưu tiên phát triển của tỉnh đã đề ra. Chuyển dịch cơ cấu theo thành phần kinh tế: Giai đoạn 2001-2010 công nghiệp nhà nước chuyển dịch cơ cấu

theo hướng giảm từ 71,47% năm 2000 xuống còn 36,52% năm 2010, trong đó Nhà nước TW tăng từ 21,97% lên 30,5%, Nhà nước địa phương giảm từ 49,49% xuống còn 5,6%; công nghiệp ngoài quốc doanh tăng từ 28,53% năm 2000 tăng lên 63,16% năm 2010, công nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài mới đi vào hoạt động, cơ cấu không đáng kể. Đây là giai đoạn thực hiện mạnh công tác sắp xếp, đổi mới doanh nghiệp công nghiệp trên địa bàn tỉnh.

Sang giai đoạn 2010-2013, Công nghiệp nhà nước tiếp tục dịch chuyển giảm từ 36,52% năm 2010 xuống 8,43% năm 2013, Công nghiệp ngoài nhà nước dịch chuyển tăng mạnh từ 63,167% năm 2010 tăng lên 91,50% năm 2013. Điều này phản ánh đúng thực trạng giai đoạn này: Kinh tế ngoài nhà nước có bước phát triển cao; Doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài không phát triển về số lượng nên tỷ trọng giá trị trong cơ cấu công nghiệp có sự sụt giảm từ 6,51 năm 2005 xuống còn 0,66% năm 2010. Năm 2013, số doanh nghiệp nhà nước chỉ có 24 doanh nghiệp, chiếm 0,97%; doanh nghiệp ngoài nhà nước: 2.444 doanh nghiệp, chiếm 98,9%; doanh nghiệp đầu tư nước ngoài chỉ có 1 doanh nghiệp, chiếm 0,08%.

Trong cơ cấu nội bộ các ngành công nghiệp cũng có sự dịch chuyển đáng kể, Công nghiệp sản xuất VLXD ngày càng đóng vai trò quan trọng trong phát triển công nghiệp Quảng Bình, cơ cấu luôn chuyển dịch tăng, nếu năm 2000 chiếm 31,35% thì đến nay là 51,32%, Công nghiệp chế biến nông lâm, thủy sản đã đánh mất vị trí dẫn đầu và chuyển dịch theo hướng giảm từ tỷ trọng từ 31,89% năm 2000 chỉ còn 24,80%. Điều đó phản ánh đúng xu thế phát triển của hai phân ngành công nghiệp chủ lực của tỉnh trong thời gian qua. Các phân ngành công nghiệp khác có sự chuyển dịch không đồng đều và chưa thực sự bền vững. Để thúc đẩy sự phát triển trong giai đoạn tới, cần có kế hoạch đầu tư trọng tâm, chú trọng thu hút các nguồn vốn đầu tư phát triển một số ngành công nghiệp phù hợp với lợi thế của tỉnh và các ngành công nghiệp cơ bản như công nghiệp cơ khí, điện tử, gia công kim loại, sản xuất phân phối điện nước... để những ngành này có vị trí xứng đáng trong quá trình phát triển công nghiệp của tỉnh trong giai đoạn tới (Bảng 2.4).

Hầu hết các sản phẩm chủ yếu của các DNSX trên địa bàn tỉnh trong giai đoạn vừa qua phát triển đạt và vượt kế hoạch đề ra. Một số sản phẩm có sản lượng lớn và giá trị cao trong cơ cấu ngành công nghiệp của tỉnh phát triển ổn định và vững chắc.

Nếu giai đoạn 2001-2005 các sản phẩm như: Cao lanh tỉnh, đá học, thủy sản đông, thanh nhôm, bia các loại, nước khoáng, xi măng tăng mạnh thì giai đoạn 2006-2013 các sản phẩm như xi măng, bia chai, gạch tuynen, VLXD khác lại phát triển mạnh... Một số sản phẩm mới ra đời nhưng được thị trường chấp nhận và ngày càng phát triển khá như: Xi măng, gạch tuy nen, chế biến gỗ mỹ nghệ, chế biến nhựa thông, may xuất khẩu, dăm giấy, bột giấy...

**Bảng 2.4: Giá trị sản xuất công nghiệp theo giá hiện hành theo thành phần kinh tế của tỉnh Quảng Bình**

*ĐV: Triệu đồng, %*

Năm Thành phần	2010		2011		2012		Sơ bộ 2013	
	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu	Giá trị	Cơ cấu
<b>Tổng</b>	<b>6.029.164</b>	<b>100</b>	<b>7.028.449</b>	<b>100</b>	<b>7.951.074</b>	<b>100</b>	<b>9.033.836</b>	<b>100</b>
<b>Nhà nước</b>	<b>2.201.955</b>	<b>36,52</b>	<b>864.497</b>	<b>12,30</b>	<b>691.041</b>	<b>8,69</b>	<b>761.559</b>	<b>8,43</b>
Trung ương	1.864.440	30,92	435.441	6,20	324.343	4,08	352.943	3,91
Địa phương	337.515	5,60	429.056	6,10	366.698	4,61	408.616	4,52
<b>Ngoài nhà nước</b>	<b>3.807.875</b>	<b>63,16</b>	<b>6.160.133</b>	<b>87,65</b>	<b>7.252.339</b>	<b>91,21</b>	<b>8.266.375</b>	<b>91,50</b>
Tập thể	49.460	0,82	58.587	0,83	76.208	0,96	87.197	0,96
Tư nhân	2.593.530	43,02	4.635.854	65,97	5.407.446	68,01	6.251.471	69,20
Cá thể	1.164.885	19,32	1.465.692	20,85	1.768.685	22,24	1.927.707	21,34
<b>Đầu tư nước ngoài</b>	<b>19.334</b>	<b>0,32</b>	<b>3.819</b>	<b>0,05</b>	<b>7.694</b>	<b>0,10</b>	<b>5.902</b>	<b>0,07</b>

*Nguồn: [4, tr.139]*

Trong thời kỳ thực hiện chủ trương công nghiệp hóa - hiện đại hóa, công nghiệp Quảng Bình có bước phát triển mạnh mẽ, tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm khá cao. Nếu năm 2005 giá trị sản xuất công nghiệp đạt trên 1.500 tỷ đồng, gấp 2,16 lần so với năm 2000 thì đến năm 2013 đạt trên 9.030 tỷ đồng, gấp 6,02 lần so với năm 2005; tốc độ tăng bình quân hàng năm giai đoạn 2001-2005 là 16,67% và giai đoạn 2006 – 2010 đạt 18,56%. Năm 2013, giá trị sản xuất công nghiệp đạt 9.033 tỷ đồng, tăng 13,6% so với năm 2012 (Bảng 2.7)

Nhiều DNSX đang phát huy hiệu quả đã tạo bước bứt phá trong phát triển công của tỉnh như: Xi măng Sông Gianh, Xi măng Áng Sơn, Xi măng Thanh Trường, Bia Hà Nội-Quảng Bình, Gạch Ceramic Cosevco, các nhà máy gạch Tuynel, may Hà Quảng, sản xuất bột giấy, đóng tàu Vinasin Phú Hải... Nhiều dự án đang đầu tư sẽ phát huy hiệu quả trong những năm tiếp theo như: Xi măng Sông Gianh giai đoạn 2, Xi măng Áng Sơn 1, Xi măng Áng Sơn 2, Xi măng Văn Hoá, Xi măng Châu Hoá, Luyện gang, thép của Công ty Anh Trang, Trung tâm điện lực Quảng Trạch, các nhà máy thủy điện: Hồ Hồ, La Trọng.

Đã hình thành 2 khu công nghiệp: Khu công nghiệp Tây Bắc Đồng Hới, Khu công nghiệp cảng biển Hòn La; hình thành 5 cụm công nghiệp: Thuận Đức, Cam Liên, Quảng Phú, Tân Sơn, Phú Hải; đang tiếp tục triển khai đầu tư xây dựng Khu công nghiệp Bắc Đồng Hới và một số cụm công nghiệp khác.

DNSX phát triển khá góp phần thực hiện một số chỉ tiêu của tỉnh năm 2013 đạt cao: Kim ngạch xuất khẩu 138,3 triệu USD; thu ngân sách nhà nước trên địa bàn đạt 4.481 tỷ đồng; Giải quyết việc làm hàng năm 3,0 vạn lao động, trong đó tạo việc làm mới 2 vạn lao động (mục tiêu 2,4 -2,5 vạn lao động/năm, trong đó tạo việc làm mới 1,7-1,8 vạn lao động); GDP đầu người theo giá hiện hành đạt 1.080 USD/người

**Bảng 2.5: Tình hình chi phí và kết quả HĐKD của một số DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình năm 2013**

*DVT: Đồng*

TT	Tên công ty	Doanh thu	Chi phí		Lợi nhuận
			Chi phí	Chi phí logistics	
1	Công ty CP Tập đoàn Trường Thịnh	570.910.416.649	569.948.492.153	119.689.183.352	961.924.496
2	Công ty TNHH Kim Tín Quảng Bình	2.631.636.223	2.238.119.910	470.005.181	393.516.313
3	Công ty TNHH gạch ngói Đồng Sơn	10.763.382.922	8.550.452.772	1.795.595.082	2.212.930.150
4	Công ty TNHH Xây dựng tổng hợp Nam Hà	85.828.503.889	85.699.766.557	17.996.950.977	128.737.332
5	Công ty CP 483	9.202.780.000	9.106.562.209	1.912.378.064	96.217.791
6	Công ty TNHH Tân Hưng Thịnh	20.657.891.801	20.420.590.812	4.288.324.071	237.300.989
7	Công ty CP Dược phẩm Quảng Bình	207.715.090.398	167.633.534.934	35.203.042.336	40.081.555.464
8	Công ty CP tập đoàn Đặng Đại	29.263.467.308	29.202.676.219	6.132.562.006	60.791.089
9	Công ty CP xây dựng và tư vấn Bình Lợi	191.036.994.711	183.534.784.659	38.542.304.778	7.502.210.052
10	Công ty TNHH Tổng công ty Thế Thịnh	65.501.972.352	65.010.329.163	13.652.169.124	491.643.189
11	Công ty TNHH Xây dựng tổng hợp Đồng Hới	32.292.828.837	32.128.328.983	6.746.949.086	164.499.854
12	Công ty TNHH khai thác đá công nghiệp I	19.774.327.122	19.523.770.495	4.099.991.804	250.556.627
13	Công ty CP Đầu tư và phát triển COSEVCO	19.837.793.242	19.302.898.739	4.053.608.735	534.894.503
14	Công ty CP sản xuất vật liệu và XD công trình 405	16.994.547.813	12.365.886.132	2.596.836.088	4.628.661.681
15	Công ty CP Bia Hà Nội - Quảng Bình	35.827.638.372	35.028.638.639	7.356.014.114	798.999.733
16	Công ty CP XD Trường Xuân	169.522.793.774	169.203.072.154	35.532.645.152	319.721.620
17	Công ty TNHH SX và TM Sư Lý	68.269.550.423	68.246.957.791	14.331.861.136	22.592.632
18	Công ty TNHH xây dựng tổng hợp Nhật Lệ	31.682.372.284	31.863.639.293	6.691.364.252	-181.267.009
19	Doanh nghiệp tư nhân DV và TM Thành Huế	2.120.320.342	2.000.329.317	420.069.157	119.991.025
20	Công ty TNHH tư vấn xây dựng Hòa Bình	5.920.293.910	5.199.878.643	1.091.974.515	720.415.267

*Nguồn: Cục Thuế tỉnh Quảng Bình năm 2013*

Tình hình HĐKD của một số DNSX ở tỉnh Quảng Bình được thể hiện ở bảng 2.5.

Đạt được thành quả trên là do có sự quan tâm giúp đỡ của Chính phủ, các bộ, ngành Trung ương, sự chỉ đạo sát đúng của Tỉnh ủy, HĐND, UBND tỉnh và sự nỗ lực phấn đấu của các ngành, các cấp, các doanh nghiệp nên công nghiệp của tỉnh phát triển ổn định, tốc độ tăng trưởng khá, các chỉ tiêu cơ bản hoàn thành và hoàn thành vượt mức kế hoạch; cơ cấu kinh tế chuyển dịch đúng hướng, chất lượng, hiệu quả toàn ngành từng bước được nâng lên.

Thời gian tới, tỉnh Quảng Bình đã xác định phát triển công nghiệp để thực hiện mục tiêu tăng trưởng và chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng CNH, HĐH. Tập trung phát triển công nghiệp theo hướng hiện đại, trở thành ngành trọng điểm, tạo động lực phát triển của nền kinh tế, cụ thể:

Ưu tiên phát triển mạnh ngành công nghiệp có thể mạnh trở thành ngành công nghiệp chủ lực, mũi nhọn, như sản xuất vật liệu xây dựng, xi măng, điện, chế biến nông, lâm, thủy sản... Chú trọng phát triển các ngành công nghiệp theo hướng công nghệ cao, công nghiệp sản xuất hàng xuất khẩu, thu hút nhiều lao động. Sớm tạo sự liên kết vùng kinh tế động lực khu vực Bắc Quảng Bình – Nam Hà Tĩnh. Từng bước xây dựng, phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ phục vụ các nhà máy xi măng, Trung tâm điện lực Quảng Trạch và các dự án quan trọng khác [64].

Phấn đấu đạt giá trị sản xuất công nghiệp toàn ngành đến năm 2015 là 9.500 tỷ đồng, tốc độ tăng bình quân giai đoạn 2011 - 2015 là 21 - 22%; đến năm 2020 là 23.600 tỷ đồng, tốc độ tăng bình quân giai đoạn 2016 – 2020 là 19-20%. Tỷ trọng giá trị công nghiệp – xây dựng trong GDP của tỉnh đến năm 2015 đạt 43%, đến năm 2020 đạt khoảng 45% [64].

Phấn đấu hoàn thành xây dựng đưa vào hoạt động dự án Trung tâm điện lực Quảng Trạch; đưa từ 4 đến 5 dự án sản xuất công nghiệp hiện đại có quy mô lớn,... đồng thời, xúc tiến triển khai xây dựng từ 3 đến 4 dự án lớn để tạo tiền đề cho sự phát triển giai đoạn tiếp theo [64].

### ***2.1.3. Tình hình phát triển dịch vụ logistics ở Quảng Bình có ảnh hưởng đến hiệu quả HĐKD của các DNSX***

#### ***2.1.3.1. Dịch vụ vận chuyển vật tư kỹ thuật và sản phẩm sản xuất***

Chi phí vận tải hàng hóa cả đầu vào cho sản xuất và đầu ra cho tiêu thụ sản phẩm luôn chiếm tỷ trọng cao. Việc xem xét tình hình phát triển dịch vụ vận tải hàng hóa ở tỉnh Quảng Bình cho phép đánh giá sự ảnh hưởng của dịch vụ này đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh.

Quảng Bình có vị trí địa lý trọng yếu trong khu vực Bắc Trung Bộ, gần với hành lang kinh tế Đông - Tây, nằm trong khu vực có mạng lưới vận chuyển hàng hóa năng động. Tuy vậy, cơ sở hạ tầng vận tải, logistics còn rất hạn chế. Điều này làm cho các dịch vụ logistics chưa được phát triển đồng bộ, đa dạng, khiến nhu cầu thuê ngoài dịch vụ logistics chỉ ở mức thấp, các DNSX thường phải tự đảm nhiệm các dịch vụ vận chuyển đầu vào cho sản xuất, thậm chí cả khâu tiêu thụ sản phẩm.

Với dịch vụ vận tải hàng hóa đường bộ, đường sông ở Quảng Bình đã được khai thác tối đa với loại hình vận tải này linh hoạt và có khối lượng lớn (Bảng 2.6) Những điều kiện đó đã thúc đẩy hoạt động thương mại và vận tải hàng hóa có cơ hội phát triển. Khối lượng hàng hóa vận chuyển trong khu vực vận tải liên tục gia tăng. Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển ở Quảng Bình tăng hơn 1,5 lần trong giai đoạn từ 2010-2013, từ 9.876 nghìn tấn vào năm 2010 lên 14.725 nghìn tấn vào năm 2013, thể hiện sự tăng trưởng của dịch vụ vận tải hàng hóa, năm 2013, khối lượng hàng hóa vận chuyển tăng 9,5% so với năm 2012.

**Bảng 2.6: Khối lượng hàng hóa vận chuyển phục vụ cho sản xuất và tiêu thụ phân theo khu vực vận tải giai đoạn 2010 - 2013 của tỉnh Quảng Bình**

*Đơn vị: nghìn tấn*

Năm	Tổng số	Nhà nước	Ngoài nhà nước			
			Tổng	Tập thể	Tư nhân	Cá thể
2010	<b>9.876</b>	643	9.233	13	1.462	7.758
2011	<b>12.277</b>	683	11.594	17	2.760	8.818
2012	<b>13.451</b>	689	12.762	17	2.918	9.827
2013	<b>14.725</b>	649	14.076	19	3.718	10.339

*Nguồn: [4]*

Về khối lượng hàng hóa vận chuyển phân theo khu vực vận tải của tỉnh Quảng Bình có thể thấy rằng giai đoạn 2010-2013, con số tuyệt đối về khối lượng hàng hóa vận chuyển có tăng (Bảng 2.6) nhưng chủ yếu là của khu vực ngoài nhà nước, năm 2013 chiếm hơn 95% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển.

Để thấy toàn diện về lượng hàng hóa của tỉnh Quảng Bình được phân bố theo các kênh vận tải khác nhau như đường sắt, đường bộ, đường sông, đường biển, đường hàng không (Bảng 2.7)

**Bảng 2.7: Khối lượng hàng hóa vận chuyển phục vụ cho sản xuất và tiêu thụ phân theo ngành vận tải giai đoạn 2010 - 2013 của tỉnh Quảng Bình**

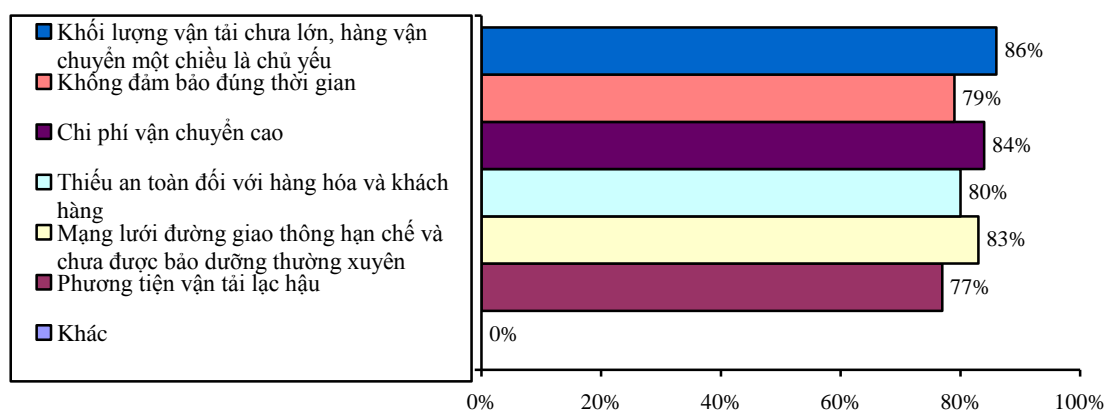
Đơn vị: nghìn tấn

Năm	Tổng số	Đường sắt	Đường bộ	Đường sông	Đường biển	Hàng không
2010	<b>9.876</b>	-	9.516	281	79	-
2011	<b>12.277</b>	-	11.876	251	150	-
2012	<b>13.451</b>	-	13.065	245	141	-
2013	<b>14.725</b>	-	14.407	194	124	-

Nguồn: [4]

Khối lượng hàng hóa vận chuyển phân theo ngành vận tải đường bộ, đường sông, đường biển có tăng với quy mô rất hạn chế từ năm 2010 đến năm 2013; vận tải bằng đường bộ vẫn chiếm tỉ trọng chủ yếu mỗi năm tỷ trọng vận tải bằng đường bộ chiếm trên 96% và riêng năm 2013 tổng lượng hàng hóa vận chuyển chiếm gần 98%. Như vậy, phương tiện vận chuyển đường bộ vẫn là chủ yếu cho hàng hóa trong tỉnh. Xếp thứ hai là vận chuyển bằng đường sông với gần 1,3% (năm 2013), đường biển chiếm gần 1%; còn đối với vận tải đường sắt và đường hàng không chưa được khai thác vận chuyển hàng hóa cho HĐKD của các DNSX tỉnh Quảng Bình. Có thể đánh giá riêng, với những lợi thế có được về bờ biển dài (116,04 km) đường sông thuận lợi nhưng Quảng Bình chưa biết khai thác nhằm phục vụ vận tải cho sản xuất và tiêu thụ của hệ thống các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh.

Vận tải đường bộ chiếm tỉ trọng cao nhất và cũng có tốc độ tăng trưởng cao, giai đoạn 2005-2013 do địa hình Quảng Bình có nhiều tuyến đường quốc lộ kéo dài, thuận lợi cho ô tô đi lại giữa các vùng Bắc Trung Bộ. Tuy nhiên, hình thức vận tải này vẫn còn nhiều bất cập, chất lượng còn hạn chế. (Biểu đồ 2.2)



**Biểu đồ 2.2. Những hạn chế về dịch vụ vận tải đường bộ của tỉnh Quảng Bình**

Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả



Để đánh giá về dịch vụ vận tải đường bộ, tác giả đã khảo sát 185 (thu về 152) DNSX ở Quảng Bình (Biểu đồ 2.2). Qua kết quả thấy rằng, có 86% ý cho rằng khối lượng vận tải chưa lớn, hàng vận chuyển một chiều là chủ yếu, có 79% ý kiến cho rằng không đảm bảo đúng thời gian, có 84% cho rằng chi phí vận chuyển cao, 80% cho rằng thiếu an toàn đối với hàng hóa và khách hàng, 83% cho là mạng lưới đường giao thông hạn chế và chưa được bảo dưỡng thường xuyên và 77% cho là phương tiện vận tải lạc hậu.

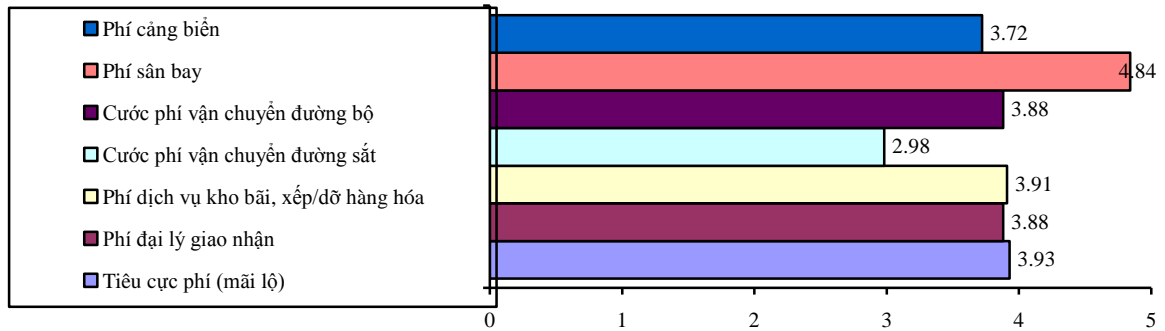
Tuy vậy, hệ thống đường bộ hiện nay, khả năng bảo trì và phát triển đường bộ còn thấp, đường không được thiết kế để vận chuyển container, các đội xe tải chuyên dùng hiện chưa được đầu tư mới. Nhiều tuyến đường đã xuống cấp nghiêm trọng, gây khó khăn trong cả mùa mưa và mùa nắng, hiện tượng tắc đường do lầy lội và mặt đường hư hỏng dẫn đến việc lãng phí thời gian, tăng chi phí và giảm tính hiệu quả. Điều này dẫn đến đẩy chi phí logistics vận tải của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình bị đẩy lên cao. Đây là những khó khăn đối với các DNSX và điểm yếu của dịch vụ vận tải ở Quảng Bình, đòi hỏi sớm được khắc phục.

Do vậy, việc xây dựng chiến lược phát triển mạng lưới vận tải và cơ sở hạ tầng liên quan ở Quảng Bình là một yêu cầu hết sức cấp bách và thiết thực để đưa vận tải biển, đường sông, đường sắt phát triển năng động, nhằm phục vụ và đáp ứng linh hoạt cho phát triển kinh tế của Quảng Bình nói chung và cho HDKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh nói riêng là điều cấp bách.

### 2.1.3.2. Dịch vụ giao nhận hàng hóa

Những năm gần đây, dịch vụ giao nhận kho vận, đặc biệt là giao nhận vận tải quốc tế đã có những bước chuyển biến tích cực ở tỉnh Quảng Bình. Các dịch vụ này thực hiện chủ yếu ở cửa khẩu quốc tế ChaLo, cảng Hòn La và cảng Gianh. Qua khảo sát thấy rằng, khối lượng thuê ngoài dịch vụ giao nhận, kho vận của các DNSX tỉnh Quảng Bình chỉ ở mức khoảng 15%, phần còn lại là các DNSX của tỉnh Quảng Bình, chủ hàng tự tổ chức đầu tư phương tiện hoặc tự làm. Do vậy, việc khai thác thị trường tiềm năng này của các công ty giao nhận vận tải với phương thức kinh doanh truyền thống hiện đang chịu sự cạnh tranh gay gắt bởi các công ty Logistics nước ngoài có khả năng cung cấp dịch vụ chất lượng cao. Hơn nữa, các chi phí trong hoạt động giao nhận còn cao thể hiện ở Biểu đồ 2.3. Đặc biệt là phí sân bay là quá cao (4,84 điểm), tiếp theo là tiêu cực phí (3,93 điểm), phí dịch vụ kho bãi xếp dỡ hàng hóa ở mức (3,91 điểm), cước phí đường bộ và phí đại lý giao nhận đều vẫn ở mức cao (3,88 điểm),...

Điều này đã có tác động trực tiếp đến chi phí logistics như khả năng cạnh tranh và mở rộng thị trường của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình.



*Ghi chú: thang điểm đánh giá từ 1- 5 với ý nghĩa 1= Rất thấp và 5= Rất cao)*

### **Biểu đồ 2.3. Những khoản chi phí phát sinh trong quá trình giao nhận**

#### **hàng hóa ở Quảng Bình**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Qua khảo sát điều tra của tác giả có thể đánh giá sự ảnh hưởng và tác động của dịch vụ giao nhận vận tải đối với HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình.

*Một là*, dịch vụ vận tải giao nhận là yếu tố cấu thành trong dịch vụ logistics. Trong tất cả các yếu tố cấu thành chuỗi logistics, giao nhận vận tải là một trong những khâu quan trọng nhất, có ảnh hưởng tới chất lượng dịch vụ và chi phí logistics. Dịch vụ giao nhận vận tải tốt sẽ góp phần đảm bảo cung ứng hàng hóa một cách nhanh chóng, kịp thời, ổn định; rút ngắn thời gian giao hàng cho khách, nâng cao trình độ dịch vụ khách hàng. Không những thế, giao nhận vận tải tốt còn cho phép các DNSX tỉnh Quảng Bình giảm đến mức thấp nhất chi phí, thiệt hại do lưu kho, tồn đọng sản phẩm và nhờ đó giảm chi phí logistics cho doanh nghiệp.

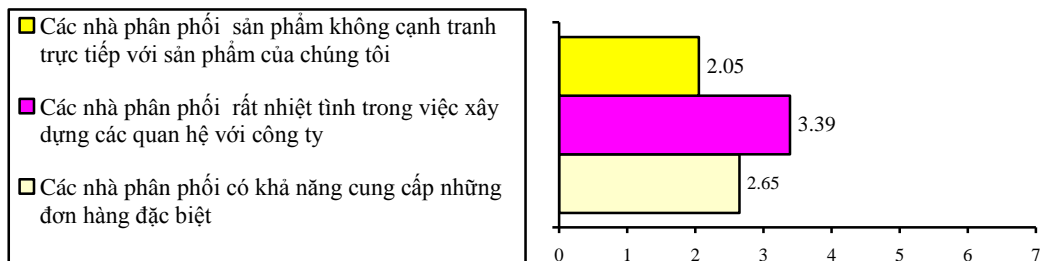
*Hai là*, dịch vụ logistics là sự phát triển cao, hoàn thiện của dịch vụ giao nhận vận tải. Cùng với quá trình phát triển của sản xuất và lưu thông, sự vận động của hàng hóa ngày càng trở nên phong phú và phức tạp hơn. Điều này đặt ra yêu cầu mới đối với dịch vụ vận tải giao nhận, dịch vụ giao nhận vận tải không chỉ đơn thuần cung cấp các dịch vụ giao nhận vận chuyển đơn lẻ nữa, mà thực tế nó tham gia cùng với quá trình sản xuất và các khâu trung gian thương mại đảm nhận thêm các khâu như: gom hàng, xếp hàng, lắp ráp, đóng gói, cung cấp dịch vụ kho hàng, lưu trữ hàng hóa, xử lý thông tin... Như vậy, hoạt động giao nhận vận tải thuần túy

đã dần trở thành hoạt động tổ chức quản lý toàn bộ dây chuyền phân phối hàng hóa và là một bộ phận trong chuỗi mắt xích giữa cung với cầu. Vì vậy, dịch vụ logistics giao nhận vận tải ngày càng trở nên rất quan trọng và tác động trực tiếp đến hiệu quả HĐKD của các DNSX tỉnh Quảng Bình.

*Ba là*, dịch vụ giao nhận vận tải với mạng lưới hoạt động chủ yếu bó hẹp ở thị trường nội tỉnh và cơ sở vật chất của doanh nghiệp logistics hạn chế nhất là dịch vụ kho tàng, bến bãi... Hiện nay hoạt động giao nhận hàng hoá chủ yếu cung cấp dịch vụ giao nhận vận tải truyền thống như: dịch vụ giao nhận vận tải nội địa và phân phối hàng, dịch vụ giao nhận vận tải hàng hoá xuất nhập khẩu, dịch vụ phân loại và đóng gói bao bì hàng hóa, dịch vụ gom hàng lẻ, dịch vụ kho bãi tại khu công nghiệp Tây Bắc Đồng Hới, cảng Nhật Lệ, cảng Gianh và cảng Hòn La.

*Thứ tư*, khó khăn về nguồn vốn đầu tư để phát triển logistics. Phần lớn các công ty giao nhận vận tải đều có quy mô nhỏ và vừa với nguồn vốn hạn chế, điều kiện cơ sở vật chất để phát triển logistics còn hạn chế. Do tiềm lực tài chính hạn chế, nên hầu hết các công ty cung cấp dịch vụ giao nhận vận tải không có khả năng đầu tư xây dựng và phát triển hệ thống kho tàng bến bãi, phương tiện xếp dỡ, phương tiện vận chuyên hiện đại...

*Thứ năm*, đánh giá của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình về chất lượng dịch vụ logistics cho thấy còn nhiều hạn chế, cụ thể chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối đạt điểm dưới mức điểm trung bình (Biểu đồ 2.4).



(Ghi chú: thang điểm đánh giá từ 1- 7 với ý nghĩa 1= Không đúng và 7= Rất đúng)

#### **Biểu đồ 2.4. Chất lượng dịch vụ logistics phân phối ở tỉnh Quảng Bình**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Hoạt động kho bãi của các công ty giao nhận vận tải còn yếu, quy mô nhỏ, công nghệ kho lạc hậu và phần lớn chưa có khả năng cung cấp các dịch vụ giá trị

gia tăng cho khách hàng. Chỉ có một số ít có thể cung cấp thêm các dịch vụ như dịch vụ gom hàng lẻ, dịch vụ đóng gói, đóng kiện ở trung tâm thương mại Đồng Hới, chợ Đồng Hới, chợ Ga, Khu công nghiệp Tây Bắc Đồng Hới,... Không những thế, các công ty giao nhận vận tải cũng chưa có khả năng đầu tư hệ thống phương tiện vận tải hiện đại.

*Thứ sáu*, hệ thống thông tin logistics còn lạc hậu và kém hiệu quả. Hiện nay, hầu hết các công ty giao nhận vận tải vẫn chủ yếu sử dụng hệ thống thông tin truyền thống (điện thoại, fax, email) để trao đổi thông tin, gửi và nhận chứng từ và rất ít công ty có phần mềm hay hệ thống thông tin kết nối với các đối tác của riêng mình. Hay nói cách khác, sự kết nối mạng nội bộ của các doanh nghiệp, với bên ngoài để cập nhật, khai thác, kiểm tra, giám sát mọi hoạt động của doanh nghiệp chưa thực sự trở thành một nghiệp vụ kinh doanh.

*Thứ bảy*, thiếu nguồn nhân lực được đào tạo bài bản về giao nhận vận tải và logistics. Logistics là một lĩnh vực mới đối với các DNSX của Quảng Bình cũng như các kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải. Vì vậy, nguồn nhân lực để phát triển logistics hiện nay còn thiếu và yếu. Theo khảo sát điều tra của tác giả ở các DNSX tỉnh ở Quảng Bình, có tới 47% ý kiến đánh giá tính chuyên nghiệp của đội ngũ lao động logistics ở mức bình thường, 39% ý kiến đánh giá ở mức yếu.

Hầu hết số lao động không được đào tạo bài bản, đội ngũ nhân viên phục vụ, chăm lo tác nghiệp hàng ngày phần lớn phải tự nâng cao trình độ nghiệp vụ, tay nghề trong quá trình làm việc, đội ngũ nhân công lao động trực tiếp, đa số trình độ học vấn thấp, công việc chủ yếu là bốc xếp, kiểm đếm ở các kho bãi, lái xe vận tải, chưa được đào tạo tác phong công nghiệp. Chính yếu tố này đã hạn chế kiến thức và hiểu biết về hoạt động logistics. Phần lớn công việc của họ chỉ đơn thuần là bốc xếp, kiểm đếm, lái xe, giao nhận hàng hóa... Sự yếu kém về nguồn nhân lực cũng là một trong những nguyên nhân chủ yếu làm hạn chế việc ứng dụng và phát triển công nghệ logistics tại các DNSX ở tỉnh Quảng Bình.

#### 2.1.3.3. Dịch vụ kho bãi

Năng lực và tình hình sử dụng kho bãi thuộc sở hữu của các DNSX ở Quảng Bình cơ bản vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu và đòi hỏi của HĐKD. Qua khảo sát cho thấy, tổng diện tích kho hiện có của các DNSX ở Quảng Bình còn thiếu và chưa đảm bảo về chất lượng. Mỗi DNSX bình quân có khoảng 1.400m<sup>2</sup>; trong đó diện tích kho thông dụng chỉ có 350m<sup>2</sup>, kho chuyên dùng chỉ 200m<sup>2</sup>, bãi hàng hóa 500m<sup>2</sup> và kho bãi khác khoảng 250m<sup>2</sup> (xem Phụ lục). Hầu hết tất cả các

doanh nghiệp này đều không có diện tích kho dư thừa, thậm chí có một số doanh nghiệp kho bãi bố trí dùng chung chứa cả nguyên vật liệu và thành phẩm hàng hóa, kho bãi ở một số doanh nghiệp chưa được đầu tư chú trọng đúng mức, đã xuống cấp và lạc hậu. Điều đó đã ảnh hưởng và tác động đến chất lượng của đầu vào nguyên liệu và đầu ra sản phẩm của các DNSX ở Quảng Bình.

Hiện nay, hệ thống các nhà kho lớn và hiện đại chủ yếu tập trung tại thành phố Đồng Hới, khu kinh tế cửa khẩu ChaLo, cảng Hòn La và cảng Gianh. Kho hàng ở Tỉnh Quảng Bình nói chung chưa được trang bị các máy móc thiết bị hiện đại để có thể đáp ứng tương đối các yêu cầu về các dịch vụ kho bãi. Hệ thống các kho hàng có thể cung cấp cho khách hàng các dịch vụ như: Lưu giữ bảo quản hàng hóa; Gom hàng (Consolidation); Vận chuyển hàng hóa bằng xe (Trucking); Container cho hàng hóa treo sẵn (GOH – Garments on hangers); Đóng gói hàng hóa (Packing/Re – packing); Dán nhãn hàng hóa (Labeling); Kiểm tra mã số mã vạch (Barcoding and Scanning); Đóng pallet (Palletizing); Phân loại hàng hóa (Sorting)... Bên cạnh đó, các doanh nghiệp logistics Quảng Bình còn cung cấp các dịch vụ khác như vận tải nội địa, hàng hóa quá cảnh... Dịch vụ giao nhận và các dịch vụ giá trị gia tăng. Ở đây các dịch vụ giá trị gia tăng thường tập trung vào:

- Thiết lập và thực hiện các quy trình làm hàng riêng biệt theo yêu cầu của từng đối tác. Những khách hàng lớn thường đòi hỏi phải tuân theo những yêu cầu có tiêu chuẩn cao và mang tính riêng biệt khi thực hiện yêu cầu của họ. Để thực hiện có hiệu quả những yêu cầu trên cần phải tổng hợp tất cả các yêu cầu theo một quy trình làm hàng riêng cho khách hàng đó. Sau khi đàm phán và thỏa thuận với khách hàng, doanh nghiệp mới thống nhất nội dung của quy trình và khi quy trình đã được thông qua, các nhân viên thực hiện phải tuân thủ theo quy trình đó. Nội dung của các công đoạn, quy trình đó bao gồm các quy định về giao nhận hàng, quy định về thời gian xếp hàng, quy định về chứng từ, quy định về số liệu và thời gian cập nhật số liệu, quy định về tuyến đường và quy định về cách thức giải quyết các tình huống phát sinh.

- Quản trị các nhà cung cấp – người bán hàng: Trong nhiều trường hợp các hợp đồng thường phải làm trung gian cầu nối giữa nhà cung cấp và người đặt hàng. Để thực hiện được vấn đề này đòi hỏi phải làm tốt khâu quản trị các nhà cung cấp theo từng công việc cụ thể như giải thích cho người bán hàng, tổ chức các buổi thảo luận hay tọa đàm với các nhà cung cấp, nắm bắt thông tin từ các nhà cung cấp, theo dõi thường xuyên tình hình thực hiện của từng đơn hàng, giúp đỡ hoặc tư vấn người

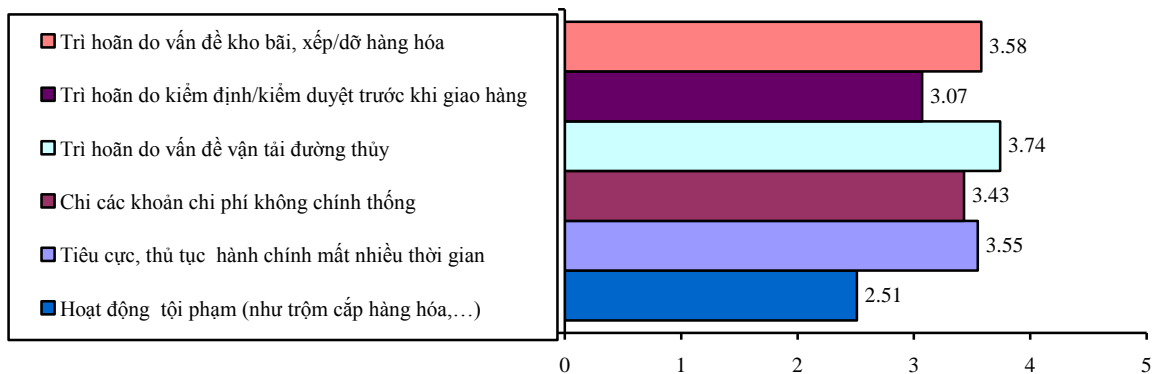
bán hàng để có đủ các thông tin cần thiết, đóng gói hàng hóa theo đúng quy cách mẫu mã, bao bì và yêu cầu của người đặt hàng.

**Bảng 2.8: Đặc trưng của các hệ thống xử lý đơn hàng**

Cấp độ	Hình thức của hệ thống	Tốc độ	Chi phí thực hiện, duy trì	Hiệu quả	Độ chính xác
1	Thực hiện bằng tay	Chậm	Thấp	Thấp	Thấp
2	Thực hiện bằng điện thoại	Trung bình	Trung bình	Tốt	Trung bình
3	Nối mạng điện tử trực tuyến	Nhanh	Đầu tư cao, chi phí hoạt động thấp	Rất tốt	Cao

*Nguồn: [11].*

Có nhiều nguyên nhân làm cho việc cung cấp dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp ở tỉnh Quảng Bình bị chậm trễ, trong đó đáng quan tâm đến vấn đề kho bãi, xếp dỡ hàng hóa, vấn đề kiểm định hay kiểm duyệt trước khi giao hàng, vấn đề tiêu cực, thủ tục hành chính phải mất quá nhiều thời gian,... Qua khảo sát điều tra các DNSX ở Quảng Bình cho thấy các nguyên nhân chủ yếu làm chậm trễ đó là: Trì hoãn do vấn đề vận tải đường thủy (3,74 điểm); Sự trì hoãn do kho bãi, xếp/dỡ hàng hóa (3,58 điểm); Tiêu cực và các thủ tục hành chính còn mất nhiều thời gian (3,55 điểm); Các khoản chi phí không chính thống (3.43 điểm),... (Biểu đồ 2.5)



*Ghi chú: thang điểm đánh giá từ 1- 5 với ý nghĩa 1= Rất hiếm khi và 5= Rất thường xuyên)*

**Biểu đồ 2.5. Những nguyên nhân làm chậm trễ việc cung cấp dịch vụ logistics cho các DNSX ở Quảng Bình**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Hệ thống kho bãi của doanh nghiệp Logistics Quảng Bình tập trung chủ yếu ở khu kinh tế thương mại ChaLo thuộc các thành phần kinh tế và thường có quy mô nhỏ và hạn chế. Loại hình kho bãi kinh doanh ở Quảng Bình cũng khá đa dạng và phong phú, điển hình là một số loại như:

- *Bãi container* là nơi tiếp nhận và lưu giữ container. Đây là nơi tập kết container để xếp hàng xuống tàu vận chuyển hoặc giao cho chủ hàng. Tại đây,

người ta tiến hành các thủ tục cho hàng hoá xuất nhập khẩu chủ yếu ở cửa khẩu quốc tế ChaLo và một số rất ít ở cảng Hòn La và cảng Gianh.

- *Kho hàng lẻ* ở Quảng Bình có nhiều doanh nghiệp kinh doanh loại hình này ở Cửa khẩu quốc tế ChaLo. Đây là nơi làm kho lưu trữ, thực hiện nghiệp vụ gom hàng lẻ để chuyên chở bằng container hoặc phân phối hàng lẻ cho chủ hàng...

- *Kho ngoại quan* đây là nơi chứa và bảo quản hàng hoá khi thủ tục cho hàng xuất nhập khẩu chưa hoàn tất, hoặc hàng hoá quá cảnh, hàng tạm tái xuất... Dịch vụ này góp phần giảm các chi phí lưu tàu xe, lưu container quá hạn... Kho ngoại quan ở Quảng Bình hiện nay bố trí tại cửa khẩu quốc tế ChaLo.

- *Các loại hình kho bãi khác* đó là các loại hình kho bãi truyền thống như kho hàng rời, kho hàng bách hoá, kho chuyên dụng hay kho đặc biệt ở thành phố Đồng Hới, cảng Hòn La, cảng Gianh.

Hiện nay, hầu hết hệ thống kho bãi của cảng Gianh, cảng Hòn La ở Quảng Bình đang được xây dựng từng bước (theo lộ trình quy hoạch được phê duyệt) nên cơ sở hạ tầng, trang thiết bị chưa đáp ứng nhu cầu kỹ thuật và lao động để thực hiện, điều hành. Các kho đang khai thác có qui mô nhỏ, trình độ cơ giới hóa thấp, chưa đồng bộ, thiếu qui hoạch dài hạn và hệ thống quản lý còn nhiều hạn chế...

Nghiên cứu sinh đã phỏng vấn Ban quản lý ở các Cảng, lãnh đạo các doanh nghiệp kinh doanh kho bãi, kết quả có trên 60% các nhà kinh doanh kho bãi có qui mô sử dụng kho tàng bến bãi nhỏ và đây là hạn chế lớn nhất, sự hạn chế và hiện đại hóa thiếu đồng bộ; gần 50% là thiếu qui hoạch trong dài hạn; có trên 32% là quản lý không hiệu quả và khoảng 10% là cung ứng thiếu tính chuyên nghiệp.

#### 2.1.3.4. Dịch vụ logistics cảng biển

Qua khảo sát và nghiên cứu thực tế tại các cảng biển ở Quảng Bình cho thấy, dịch vụ logistics cảng biển của tỉnh chỉ tập trung ở cảng Gianh, cảng Hòn La và cảng Nhật Lệ. Trước đây, cảng biển Quảng Bình chưa chú trọng đến phát triển dịch vụ sau cảng về hàng hóa mà chỉ chủ yếu tập trung các dịch vụ hậu cần nghề cá đối với cảng Nhật Lệ, hậu cần cho sản xuất công nghiệp ở cảng Gianh và cảng Hòn La. Theo các quy hoạch về giao thông, công nghiệp và thương mại của UBND tỉnh Quảng Bình đến năm 2020, cũng như thực tế trong những năm gần đây thấy rằng, Quảng Bình mới bắt đầu có những dự án phát triển đầu tư vào lĩnh vực dịch vụ logistics sau cảng nhưng ở mức độ còn hạn chế, hệ thống kho tàng bến bãi chủ yếu là các bãi chứa hàng, chưa có các trang thiết bị phục vụ xếp dỡ hàng hiện đại vì nguồn hàng xuất nhập khẩu qua cảng còn khiêm tốn.

Hệ thống cung cấp thông tin về tình trạng container, số container, số niêm phong,... có một vai trò rất quan trọng đối với các cảng biển quốc tế. Hệ thống này còn cho phép theo dõi tình hình dỡ hàng, trọng lượng container, giúp đảm bảo tính ổn định và lịch trình của tàu, nhờ kết nối máy chủ với bãi xếp dỡ. Nhờ cập nhật thông tin kịp thời, hệ thống này giúp kiểm soát được toàn bộ hoạt động giao nhận, tình hình sử dụng container, kho bãi... Trên cơ sở đó giúp bộ phận thống kê lập báo cáo kịp thời, chính xác. Ngoài ra, hệ thống này còn giúp tính toán nhanh các chi phí để lập hóa đơn. So với hệ thống thông tin truyền thống, hệ thống này có nhiều ưu điểm như:

*Thứ nhất*, chỉ một lần cập nhật dữ liệu, hệ thống này có thể sẽ cung cấp ngay lập tức hoặc sau một thời gian rất ngắn những thông tin về vị trí của container đã đến tay người nhận chưa hay đang nằm ở trên tàu và số hiệu con tàu đó, nằm vị trí ở đâu và tình trạng container ra sao. Nhờ hệ thống thông tin cập nhật kịp thời vào sản phẩm/dịch vụ được cung cấp mà chỉ cần có phần mềm tương thích là các bộ phận giao nhận container, kho bãi, trạm đóng hàng, bộ phận xuất hóa đơn... có thể có đầy đủ các thông tin cần thiết để cung cấp cho khách hàng, điều này cũng có nghĩa là các sản phẩm/dịch vụ cung cấp có tính hữu ích về thời gian và địa điểm.

*Thứ hai*, thực tế cho thấy khi áp dụng hệ thống này đã rút ngắn được 50% thời gian chờ tàu ra vào cảng, giúp quá trình giao nhận, phân phối hàng hóa diễn ra nhanh chóng; từ đó góp phần giảm chi phí. Hệ thống này còn có khả năng lập sơ đồ bốc xếp container lên tàu một cách tối ưu, đảm bảo an toàn và cân bằng trọng tải.

*Thứ ba*, bên cạnh tính chính xác cao và tốc độ chuyển tải thông tin nhanh, giao dịch bằng thư điện tử còn giúp tiết kiệm chi phí. Do đó, quản trị hệ thống thông tin là bộ phận quan trọng, cấu thành quá trình hoạch định, thực hiện và kiểm soát có hiệu quả hoạt động logistics. Những ứng dụng, những thành tựu của công nghệ thông tin sẽ giúp hệ thống cảng biển kịp thời lưu giữ, trao đổi và xử lý thông tin một cách nhanh chóng, chính xác.

#### 2.1.3.5. Dịch vụ hải quan

Theo quy định, ngành Hải quan tổ chức thực hiện các nhiệm vụ về kiểm tra, giám sát hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh qua cửa khẩu quốc tế; phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh; phòng chống buôn lậu, vận chuyển trái phép, tổ chức thực hiện pháp luật về thuế và các khoản thu đối với hàng hóa xuất khẩu nhập khẩu [17]. Qua tiếp xúc, trao đổi và thu thập thông tin với cán bộ Cục Hải Quan Quảng Bình thấy rằng, các nhiệm



vụ đó đã và đang thực hiện một cách nghiêm chỉnh ở tỉnh Quảng Bình, và đây cũng chính là những dịch vụ hải quan cơ bản đối với hàng hoá xuất nhập khẩu trong thời gian qua.

Trong quá trình cải cách và hiện đại hoá, Hải quan Quảng Bình đã thực hiện nhiều biện pháp, theo Công ước quốc tế, về đơn giản hoá và hài hoà thủ tục hải quan (1997) và phiên bản sửa đổi của Công ước này (1/2008), như qui định chủ hàng tự khai, tự tính, tự nộp thuế, kiểm tra sau thông quan, thông tin tình báo, quản lý rủi ro, quy trình thủ tục dành cho hàng hoá chuyển phát nhanh, chuẩn bị áp dụng chế độ hàng hoá tạm quản, áp dụng khai báo điện tử,... Quá trình hiện đại hóa quản lý hải quan chủ yếu tập trung vào:

*Chuyển đổi phương thức quản lý:* Luật Hải quan đã tạo cơ sở pháp lý cho việc chuyển đổi căn bản phương pháp quản lý từ quản lý truyền thống sang phương pháp quản lý hiện đại dựa vào kỹ thuật quản lý rủi ro, giúp rút ngắn thời gian thông quan, tạo sự cân bằng giữa yêu cầu tạo thuận lợi và quản lý.

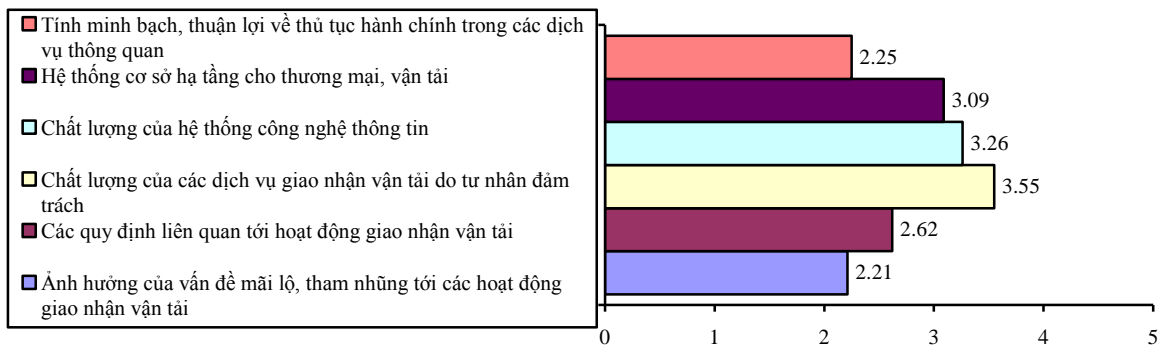
*Về thực hiện thông quan điện tử,* được thực hiện ở hầu hết các đơn vị Hải quan, tạo nên bước ngoặt mới trong công tác hiện đại hoá hải quan và đã đạt được hiệu quả nhất định. Thời gian tới hệ thống thông tin hải quan sẽ tích hợp đáp ứng các yêu cầu nghiệp vụ và thực hiện hải quan điện tử theo hướng xử lý dữ liệu điện tử tập trung trên mô hình kiến trúc theo hướng dịch vụ, đóng vai trò cốt lõi của hệ thống công nghệ thông tin thuộc cơ chế một cửa quốc gia.

Những năm qua, ngành hải quan đã triển khai thực hiện một số dự án quan trọng như: Dự án Hiện đại hoá hải quan nhằm xây dựng mô hình hoạt động hải quan phát triển theo định hướng hải quan hiện đại; Dự án chương trình hỗ trợ kỹ thuật châu Âu cho Việt Nam giai đoạn 2 (ETV2) hợp phần hải quan do EU tài trợ nhằm cải thiện chính sách hải quan và dịch vụ tư vấn pháp lý cũng như tăng cường hiệu quả và hiệu lực hoạt động hải quan; Dự án thử nghiệm về thông quan hàng chuyển phát nhanh hợp tác giữa Mỹ và Việt Nam trong khuôn khổ APEC giai đoạn 1 và chuẩn bị bước sang giai đoạn hai; Đề án triển khai Khuôn khổ các chuẩn mực An ninh và Tạo thuận lợi cho Thương mại toàn cầu, chương trình Xây dựng Năng lực cán bộ của Tổ chức Hải quan Thế giới (chương trình Columbus) để phục vụ cho công tác hiện đại hoá hải quan nói chung trong đó có việc triển khai Khuôn khổ các chuẩn mực An ninh và Tạo thuận lợi cho Thương mại toàn cầu...[17].

Hải quan là một trong những ngành dịch vụ chủ chốt thúc đẩy sự phát triển nền kinh tế, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu, giảm thời gian

lưu hàng tại cảng, thời gian lưu kho bãi, giảm chi phí lưu kho, giảm thời gian làm thủ tục giấy tờ, kết quả là giảm chi phí Logistics. Do vậy, hiện đại hóa hải quan là để phát triển hệ thống logistics. Đến năm 2015, các nước ASEAN sẽ vận hành thủ tục hải quan một cửa [17].

Nhiều năm qua, cùng với quá trình hiện đại hóa ngành Hải quan cả nước, Hải quan Quảng Bình cũng đã và đang triển khai thực hiện chiến lược phát triển Hải quan đến năm 2020 theo quyết định số 448/QĐ-TTg ngày 25/3/2011 của Thủ tướng Chính phủ [53]. Quảng Bình rất quan tâm, nỗ lực xây dựng và phát triển hải quan điện tử, bước đầu đã đạt những thành tựu nhất định. Tuy vậy, qua khảo sát, theo đánh giá của các nhà quản lý doanh nghiệp thì thủ tục hải quan ở Quảng Bình cũng vẫn còn hạn chế và cần sớm cải thiện nhiều về thủ tục hành chính, về cơ sở hạ tầng, công nghệ thông tin,...(Biểu đồ 2.6).



Ghi chú: thang điểm đánh giá từ 1- 5 với ý nghĩa 1= Kém hơn nhiều và 5= Cải thiện nhiều)

**Biểu đồ 2.6. Nguyên nhân làm hạn chế dịch vụ hải quan đối với các DNSX ở Quảng Bình**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Số liệu ở biểu đồ 2.6, trước hết, hải quan Quảng Bình cần cải thiện ngay và thật nhiều về “Tính minh bạch, thuận lợi về thủ tục hành chính trong các dịch vụ thông quan” bởi theo đánh giá hiện nay là chưa cải thiện chỉ đạt 2,25 điểm. Bên cạnh đó cũng cần cải thiện các vấn đề liên quan đến dịch vụ hải quan, đó là hệ thống cơ sở hạ tầng cho thương mại, vận tải đã cố gắng (đạt 3,09 điểm) và tiếp tục cải thiện; Chất lượng của hệ thống công nghệ thông tin cải thiện mức độ khá (3,26 điểm); Chất lượng của các dịch vụ giao nhận vận tải do tư nhân đảm trách cải thiện nhiều nhất (đạt 3,55 điểm); Các quy định liên quan tới hoạt động giao nhận vận tải ít cải thiện (2,26 điểm) và Ảnh hưởng của vấn đề mại lộ, tham nhũng tới các hoạt động giao nhận vận tải rất ít cải thiện chỉ đạt 2,21 điểm.

Những hạn chế này đã làm chậm trễ hàng hoá tại cảng và cửa khẩu, khiến nhiều doanh nghiệp gặp khó khăn vì không phục vụ kịp thời cho sản xuất, lưu thông trong khi đó, chi phí vận chuyển, kho bãi và làm thủ hải quan lại tăng cao. Đây là một trong những trở ngại lớn nhất để phát triển dịch vụ logistics và khai thác hiệu quả hành lang kinh tế Đông - Tây và hành lang kinh tế dọc quốc lộ 12A, qua đó tạo điều kiện thuận lợi cho các DNSX ở Quảng Bình nhập khẩu nguyên liệu và xuất khẩu sản phẩm hàng hóa sang thị trường Lào, Thái Lan và các nước khác trong khu vực và thế giới.

#### 2.1.3.6. Dịch vụ Logistics hỗ trợ doanh nghiệp

Dịch vụ logistics không chỉ là ngành đem lại nguồn lợi to lớn mà còn liên quan mật thiết tới sự cạnh tranh sống còn của doanh nghiệp. Việc phát triển dịch vụ logistics đóng một vai trò quan trọng đối với các doanh nghiệp, trong đó tập trung chủ yếu vào các khâu từ sản xuất, lưu thông, phân phối. Như phần trên đã trình bày, chỉ riêng hoạt động logistics đã chiếm từ 10 đến 15% GDP của hầu hết các nước tại châu Âu, Bắc Mỹ và châu Á - Thái Bình Dương và chi phí logistics chiếm tới 21% giá bán sản phẩm của các doanh nghiệp [44]. Vì vậy, nếu nâng cao hiệu quả hoạt động logistics sẽ góp phần nâng cao hiệu quả kinh tế - xã hội và đóng vai trò then chốt đối với các DNSX ở Quảng Bình trong việc giải quyết bài toán đầu vào và đầu ra một cách có hiệu quả. Logistics có thể thay đổi nguồn tài nguyên đầu vào hoặc tối ưu hóa quá trình chu chuyển nguyên vật liệu, hàng hóa, dịch vụ cho các doanh nghiệp, đồng thời còn giúp giảm chi phí, tăng khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp.

Hiện nay các dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp Quảng Bình còn nhiều hạn chế, nên chi phí cho giao nhận, kho vận còn cao. Điều này làm giảm khả năng cạnh tranh sản phẩm của các DNSX ở Quảng Bình so với các doanh nghiệp vùng Bắc Trung Bộ. Quá trình phân phối và lưu thông hàng hóa luôn được coi như mạch máu của nền kinh tế. Nắm được hệ thống phân phối chính là nắm được phần thắng trong tay và dịch vụ logistics là một mắt xích quan trọng trong hệ thống phân phối ấy. Vì vậy, phát triển ngành dịch vụ này cần được quan tâm đầu tư phát triển dịch vụ hỗ trợ ở doanh nghiệp khi mà thị trường dịch vụ logistics đã mở cửa từ năm 2013 trong ASEAN và năm 2014 trong WTO.

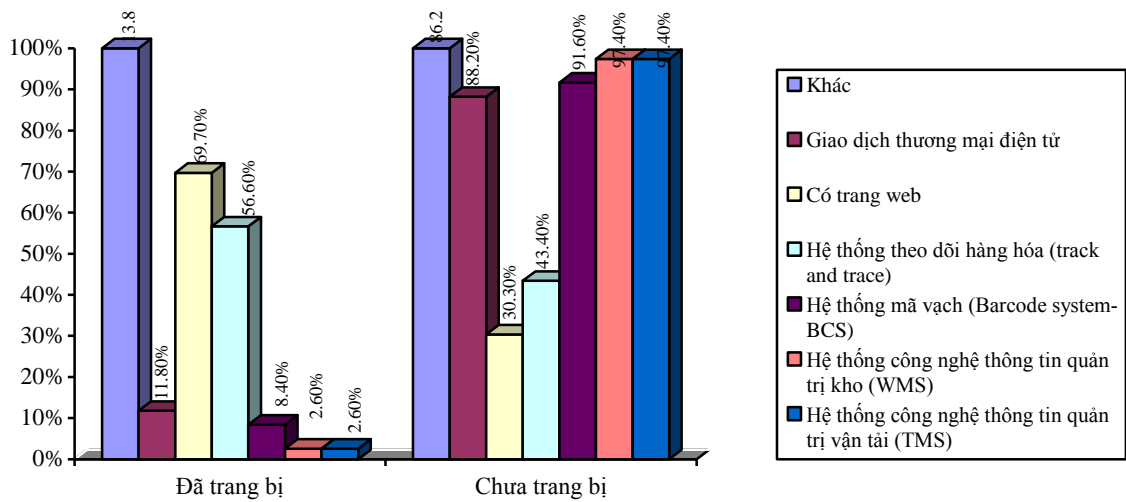
#### 2.1.3.7. Dịch vụ phân loại và đóng gói bao bì hàng hóa

Dịch vụ phân loại và đóng gói bao bì hàng hóa là một trong các dịch vụ thuộc chuỗi dịch vụ logistics mà các doanh nghiệp logistics cung ứng cho khách

hàng. Khi các doanh nghiệp có nhu cầu thuê dịch vụ phân loại và đóng gói bao bì thì doanh nghiệp logistics sẽ triển khai thực hiện sao cho tiết kiệm chi phí cho cả doanh nghiệp và khách hàng. Đây là dịch vụ liên quan đến lưu thông bổ sung thuộc nhóm dịch vụ giá trị gia tăng mà các doanh nghiệp cần mở rộng phát triển. Đối với hàng phi mậu dịch, hàng hội chợ, triển lãm, hàng có khối lượng nhỏ, nguồn hàng không thường xuyên, hàng của các văn phòng đại diện hay các cơ quan ngoại giao, sứ quán... các doanh nghiệp logistics thường sử dụng các nguyên vật liệu phục vụ đóng gói bao bì bằng những thứ có sẵn trong nước như: giấy, gỗ, bao nylon, nhựa tái chế... để giảm chi phí. Ngoài ra, tùy theo yêu cầu cũng như đặc điểm của hàng hoá, các nguyên liệu cao cấp sản xuất tại chỗ cũng được đưa vào sử dụng như bao xốp khí, kệ xốp... để đóng gói những sản phẩm có giá trị cao như hàng công nghiệp, hàng điện tử của các khu công nghiệp, khu chế xuất. Đối với hàng mậu dịch có khối lượng lớn, nhu cầu xuất nhập khẩu thường xuyên, các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài ở các khu công nghiệp, khu chế xuất thường sử dụng trọn gói các dịch vụ logistics do các doanh nghiệp logistics cung cấp, từ việc đóng gói bao bì, kiểm đếm cho đến việc làm thủ tục hải quan hàng hoá. Hiện nay ở Quảng Bình, phần lớn các DNSX tự đảm nhận thực hiện hoạt động phân loại và đóng gói bao bì hàng hóa, số doanh nghiệp còn lại thuê các doanh nghiệp logistics. Nhìn chung, dịch vụ này chủ yếu thực hiện ở các cảng Hòn La, cảng Gianh, cảng Nhật Lệ và ở các trung tâm thương mại trên địa bàn tỉnh.

#### 2.1.3.8. Dịch vụ công nghệ thông tin

Ứng dụng CNTT, thương mại điện tử ngày càng phổ biến và sâu rộng hơn trong các lĩnh vực của logistics, như: hệ thống thông tin quản trị dây chuyền cung ứng toàn cầu, công nghệ nhận dạng bằng tần số vô tuyến,... vì thông tin được truyền càng nhanh và chính xác thì các quyết định trong hệ thống logistics càng hiệu quả. Ở Quảng Bình, các doanh nghiệp đã và đang tích cực ứng dụng CNTT vào lĩnh vực dịch vụ logistics, tuy chưa thật sự hiện đại và phổ biến nhưng cũng đang từng bước áp dụng có hiệu quả ở các mức độ khác nhau. Thực tế hiện nay, dịch vụ CNTT của các doanh nghiệp logistics nói chung và tại các DNSX nói riêng ở Quảng Bình chưa phát triển mạnh. Điều đó cũng làm hạn chế trong việc khai thác, sử dụng dịch vụ logistics nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của các DNSX trên địa bàn vốn có nhiều tiềm năng và lợi thế cao về dịch vụ logistics ở vùng Bắc Trung Bộ.



**Biểu đồ 2.7: Tình hình ứng dụng công nghệ thông tin trong thương mại của các DNSX ở Quảng Bình**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Qua số liệu ở Biểu đồ 2.7 cho thấy, hiện tại có 69,7% doanh nghiệp đã trang bị trang web, 56,6% có hệ thống theo dõi hàng hóa, bên cạnh đó có 8,4% đã trang bị hệ thống mã vạch (BCS), điều đáng quan tâm là chỉ có 2,6% đã trang bị hệ thống CNTT quản trị vận tải (TMS) và quản trị kho (WMS). Trong điều kiện hội nhập và trình độ phát triển như hiện nay tình hình ứng dụng CNTT trong thương mại của các DNSX ở Quảng Bình vẫn chưa được chú trọng đúng mức so với yêu cầu đòi hỏi. Tuy vậy, các DNSX ở Quảng Bình đều có quy mô nhỏ, nên việc thực hiện giải pháp đầu tư CNTT hay thuê ngoài dịch vụ này từ các công ty logistics (nhà cung cấp 3PL) nhằm nâng cao hiệu quả HĐKD là vấn đề cần được xem xét, quan tâm.

## **2.2. Phân tích thống kê mô tả tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình**

Để đánh giá tác động của dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của DNSX cũng như trước đây đánh giá công tác cung ứng vật tư và công tác tiêu thụ sản phẩm đối với việc nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp là một vấn đề rất phức tạp nên thường phải đánh giá kết hợp cả định tính, định lượng thông qua điều tra khảo sát.

Đã có không ít các cuộc điều tra khảo sát về logistics, trong đó khảo sát cả vai trò, tác động của dịch vụ logistics đối với hiệu quả sản xuất kinh doanh của DNSX được tiến hành theo các đề tài cấp nhà nước, đề tài cấp bộ, các chương trình của các tổ chức, địa phương. Mục đích của các cuộc khảo sát nhằm đánh giá về sự phát triển của dịch vụ logistics trong điều kiện hội nhập quốc tế, trong đó đánh giá tác động

của dịch vụ logistics đối với sự phát triển kinh tế xã hội nói chung và tác động của dịch vụ này trong việc nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh của các DNSX doanh nói riêng. Cuộc khảo sát được thực hiện thông qua điều tra, phỏng vấn trực tiếp và các bảng câu hỏi thiết kế với đối tượng trả lời phỏng vấn là lãnh đạo các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, lãnh đạo các doanh nghiệp là những người sử dụng dịch vụ logistics và các nhà quản lý. Các thông tin thu thập được qua kết quả điều tra và phỏng vấn sâu đã cung cấp những đánh giá chuyên sâu về dịch vụ logistics cũng như những tác động của dịch vụ logistics ở Việt Nam và các địa phương trong điều kiện mở cửa thị trường dịch vụ.

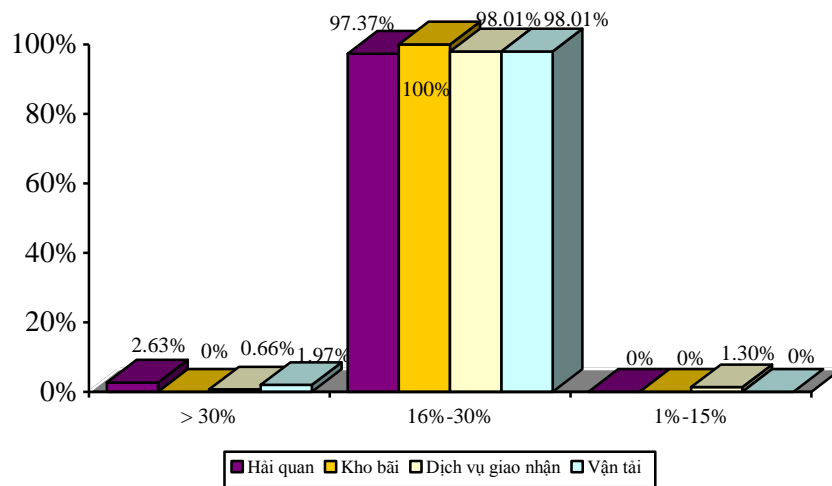
Thực tế ở các DNSX tỉnh Quảng Bình cho thấy ý nghĩa to lớn của hoạt động bảo đảm vật tư cho sản xuất, hoạt động tiêu thụ sản phẩm ở doanh nghiệp. Việc bảo đảm vật tư đầy đủ, đồng bộ, kịp thời là điều kiện tiên đề cho sự liên tục của quá trình sản xuất, cho sự nhịp nhàng đều đặn, năng suất và hiệu quả của quá trình sản xuất. Bất cứ một sự không đầy đủ, kịp thời và đồng bộ nào của vật tư đều có thể gây ra sự ngừng trệ sản xuất, gây ra sự vi phạm các quan hệ kinh tế đã được thiết lập giữa các doanh nghiệp với nhau, gây ra sự tổn thất trong sản xuất kinh doanh, cuối cùng làm giảm hiệu quả HĐKD của doanh nghiệp.

Đảm bảo tốt vật tư cho sản xuất là đáp ứng các yêu cầu về số lượng, chất lượng, đúng về quy cách, chủng loại, kịp về thời gian và đồng bộ với chi phí thấp nhất. Điều này ảnh hưởng đến năng suất của doanh nghiệp, đến chất lượng sản phẩm, đến việc sử dụng hợp lý và tiết kiệm vật tư, đến tình hình tài chính của doanh nghiệp, đến hiệu quả sản xuất kinh doanh và sự tồn tại, phát triển của doanh nghiệp. Vì vậy, phân tích tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của DNSX ở tỉnh Quảng Bình, nghiên cứu sinh tập trung phân tích trên các mặt sau:

### ***2.2.1. Dịch vụ logistics tác động đến việc sử dụng hợp lý và tiết kiệm các nguồn lực, giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất***

Dịch vụ logistics tác động góp phần nâng cao hiệu quả công tác quản lý, giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất, tăng cường sức cạnh tranh cho các DNSX.

Để đánh giá tác động của dịch vụ logistics đến khả năng giảm thiểu chi phí sản xuất thông qua việc sử dụng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics, tác giả đã tiến hành khảo sát điều tra các DNSX. Kết quả khảo sát cho thấy, sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài đã tác động tích cực, làm giảm thiểu chi phí logistics của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình (Biểu đồ 2.9)



**Biểu đồ 2.8. Tác động của các dịch vụ logistics thuê ngoài đến giảm thiểu chi phí logistics tương ứng của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Theo biểu đồ 2.8 cho thấy, có trên 98% số các DNSX trên địa bàn Quảng Bình được hỏi cho rằng việc sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài về dịch vụ vận tải và dịch vụ giao nhận sẽ làm giảm chi phí logistics từ 16% đến 30%; đặc biệt 100% ý kiến cho rằng sử dụng dịch vụ kho bãi thuê ngoài sẽ làm giảm chi phí logistics từ 16% đến 30% và con số này đối với dịch vụ hải quan có 97,37% ý kiến đồng ý cùng quan điểm.

Logistics còn góp phần giảm phí lưu thông qua việc giảm thời gian, chi phí vận chuyển, giao nhận và bảo quản hàng hóa, khắc phục sự cố trong quá trình vận chuyển, theo dõi hàng hóa và tiêu chuẩn hóa chứng từ. Các chuyên gia cho rằng thủ tục giấy tờ rườm rà chiếm một khoản chi phí không nhỏ trong mậu dịch quốc tế và vận chuyển. Thông qua dịch vụ logistics, các doanh nghiệp logistics sẽ đứng ra đảm nhiệm việc ký một hợp đồng duy nhất sử dụng chung cho mọi loại hình vận tải để đưa hàng từ nơi gửi hàng đến nơi nhận hàng cuối cùng. Đặc biệt, trong hoạt động xuất nhập khẩu hiện nay, khai hải quan là một trở ngại không nhỏ đối với nhiều doanh nghiệp xuất phát từ thủ tục phức tạp và sự thiếu chuyên nghiệp của nhân viên phụ trách xuất nhập khẩu. Sử dụng dịch vụ của các đại lý thủ tục hải quan với mức độ chuyên nghiệp cao, việc làm thủ tục hải quan sẽ hạn chế được nhiều sai sót, thuận lợi và nhanh chóng hơn, rút ngắn thời gian trong việc tìm hiểu thông tin của từng lô hàng, từng doanh nghiệp, giảm thời gian thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu, giúp cho tốc độ đưa hàng ra thị trường nhanh hơn.

**Bảng 2.9. Tình hình doanh thu, chi phí logistics và hiệu quả hoạt động kinh doanh của một số DNSX tỉnh Quảng Bình**

*DVT: Đồng*

TT	Tên công ty	Doanh thu	Chi phí		Lợi nhuận	ROS (%)
			Chi phí	Chi phí logistics*		
1	Công ty CP cát Viglacera	1.533.842.910	1.433.842.910	301.107.011	100.000.000	6,52
2	Công ty TNHH thương mại và XD ACNES	1.498.220.301	1.467.110.013	308.093.103	31.110.288	2,08
3	Công ty CP Tập đoàn Trường Thịnh	570.910.416.649	569.948.492.153	119.689.183.352	961.924.496	0,17
4	Chi nhánh tổng Công ty may 10 - Công ty CP xí nghiệp may Hà Quảng	75.545.582.424	66.802.138.885	14.028.449.166	8.743.443.539	11,57
5	Công ty TNHH Tập đoàn Sơn Hải	482.095.724.764	476.054.983.959	99.971.546.631	6.040.740.805	1,25
6	Công ty TNHH gạch ngói Đồng Sơn	10.763.382.922	8.550.452.772	1.795.595.082	2.212.930.150	20,56
7	Công ty CP Dược phẩm Quảng Bình	207.715.090.398	167.633.534.934	35.203.042.336	40.081.555.464	19,30
8	Công ty CP xây dựng và tư vấn Bình Lợi	191.036.994.711	183.534.784.659	38.542.304.778	7.502.210.052	3,93
9	Công ty TNHH Tổng công ty Thế Thịnh	65.501.972.352	65.010.329.163	13.652.169.124	491.643.189	0,75
10	Công ty TNHH Xây dựng tổng hợp Đức Ninh	33.532.478.202	33.585.439.085	7.052.942.208	-52.960.883	-0,16
11	Công ty CP Đầu tư và phát triển COSEVCO	19.837.793.242	19.302.898.739	4.053.608.735	534.894.503	2,70
12	Công ty TNHH thủy sản Hưng Biển	5.728.882.281	5.201.739.686	1.092.365.334	527.142.595	9,20
13	Công ty TNHH tư vấn xây dựng Hòa Bình	5.920.293.910	5.199.878.643	1.091.974.515	720.415.267	12,17
14	Công ty TNHH Xây dựng tổng hợp Bình Phú	15.905.403.276	15.502.493.864	3.255.523.711	402.909.412	2,53
15	Công ty TNHH vật liệu xây dựng Kiến Giang	2.350.000.000	1.735.400.000	364.434.000	614.600.000	26,15
16	Công ty xây dựng Lương Ninh	1.829.212.023	1.521.711.515	319.559.418	307.500.508	16,81
17	Công ty TNHH XD tổng hợp Trung Thiên	50.811.477.092	46.042.172.038	9.668.856.128	4.769.305.054	9,39
18	Công ty TNHH MTV Việt Trung	143.085.327.332	122.113.884.302	25.643.915.703	20.971.443.030	14,66
19	Công ty CP Tổng công ty Sông Gianh	338.528.434.308	282.512.099.717	59.327.540.941	56.016.334.591	16,55
20	Chi nhánh công ty TNHH chế biến gỗ Hải Hậu - Nhà máy gỗ Ba Đồn	17.576.671.928	17.520.041.731	3.679.208.764	56.630.197	0,32
21	Công ty CP giống lâm nghiệp vùng Bắc Trung Bộ	3.793.376.382	3.017.643.177	633.705.067	775.733.205	20,45

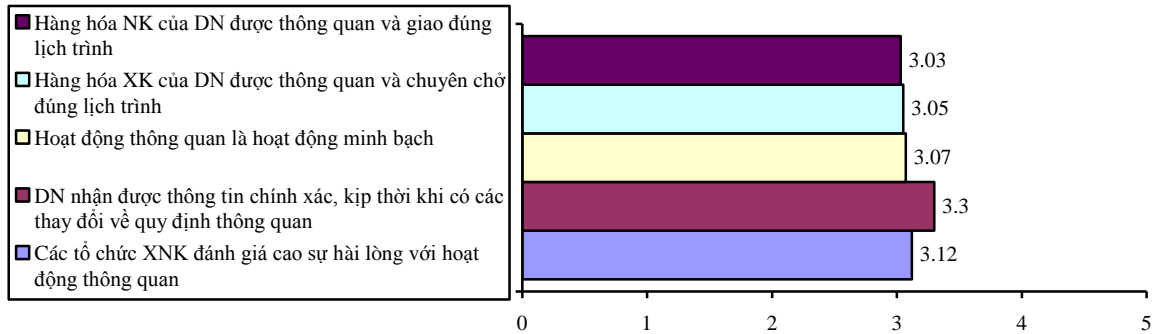
*Ghi chú:* ROS là tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần;

\* Ước tính bằng 21% Doanh thu.

*Nguồn: Cục Thuế tỉnh Quảng Bình*



Chính vì vậy, khi đánh giá về tác động của dịch vụ logistics đến vấn đề này, các DNSX ở Quảng Bình đã thể hiện rõ quan điểm qua biểu đồ 2.9 sau:



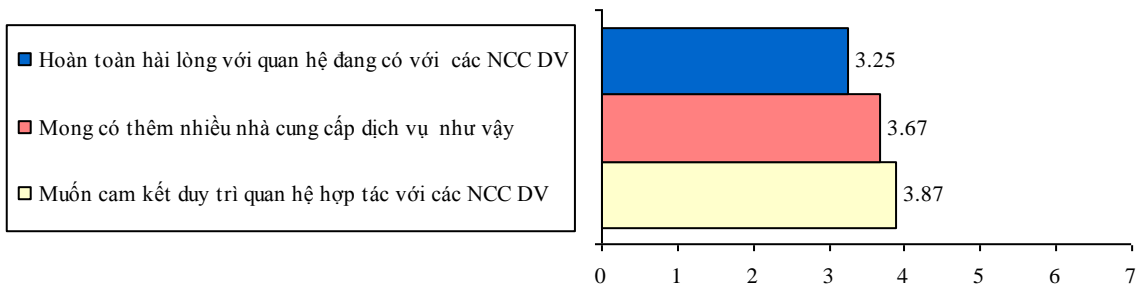
Ghi chú: thang điểm đánh giá từ 1- 5 với ý nghĩa 1= Rất hiếm khi và 5= Rất thường xuyên

**Biểu đồ 2.9: Đánh giá về thủ tục hải quan của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Qua kết quả thăm dò ở biểu đồ 2.9 cho thấy: Hàng hóa xuất nhập khẩu của các DNSX được thực hiện một cách có hiệu quả thông qua việc thuê ngoài các dịch vụ về thủ tục hải quan, cụ thể: Doanh nghiệp nhận được thông tin chính xác, kịp thời khi có các thay đổi về quy định thông quan đạt mức điểm cao nhất là 3.3 điểm, hàng hóa nhập khẩu của doanh nghiệp được thông quan và giao đúng lịch trình đạt 3.12 điểm,... Như vậy, dịch vụ logistics đã giúp các DNSX giảm thiểu chi phí trong công tác thông quan và rút ngắn thời gian trong hoạt động xuất nhập khẩu của mình, đồng thời đẩy nhanh tốc độ đưa hàng hóa của DNSX đến nơi tiêu thụ một cách nhanh chóng.

Dịch vụ logistics ở Quảng Bình - một lĩnh vực đang trong giai đoạn đầu của quá trình phát triển đã có những đóng góp quan trọng vào sự phát triển của nền kinh tế nói chung và đặc biệt là trong việc nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp nói riêng. Với những tác động tích cực mà dịch vụ logistics mang lại, đối với các DNSX nên có nhiều doanh nghiệp trong xây dựng định hướng chiến lược phát triển của mình có liên quan chặt chẽ với chiến lược phát triển logistics doanh nghiệp. Đồng thời, các doanh nghiệp đang sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài đều hài lòng, thể hiện mong muốn tiếp tục duy trì hợp tác với các doanh nghiệp logistics và mong muốn có thêm nhiều nhà cung cấp dịch vụ logistics hơn (Biểu đồ 2.10).



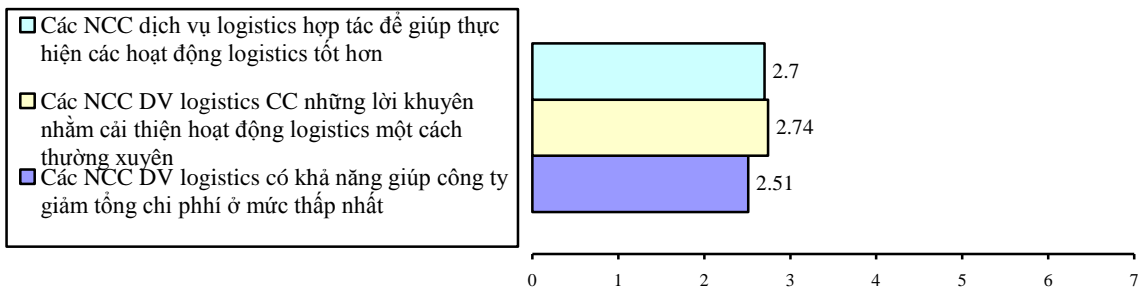
(Ghi chú: thang điểm đánh giá từ 1- 7 với ý nghĩa 1= Không đúng và 7= Rất đúng).

**Biểu đồ 2.10: Mức độ hài lòng của các DNSX ở Quảng Bình đối với các nhà cung cấp dịch vụ logistics**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Theo số liệu ở biểu đồ 2.10, các DNSX ở Quảng Bình đã hài lòng với những kết quả mà dịch vụ logistics mang lại ở mức độ khá cao với điểm bình quân là 3,25 điểm. Chính vì vậy, các DNSX kinh doanh còn thể hiện mong muốn tiếp tục duy trì hợp tác với các doanh nghiệp logistics (3,67 điểm) và muốn cam kết duy trì hợp tác với các nhà cung cấp dịch vụ logistics hơn nữa (3,87 điểm).

Tuy nhiên, việc thực hiện các cam kết của nhà cung cấp dịch vụ logistics cho các DNSX ở Quảng Bình trong thời gian qua chỉ đạt mức độ nhất định (Biểu đồ 2.11).



(Ghi chú: thang điểm đánh giá từ 1- 7 với ý nghĩa 1= Không đúng và 7= Rất đúng)

**Biểu đồ 2.11: Đánh giá về những cam kết của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics thời gian qua ở Quảng Bình**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Kết quả ở Biểu đồ 2.11 cho thấy, trong số những kết quả của việc sử dụng dịch vụ logistics, các DNSX ở Quảng Bình đánh giá chưa cao về các tiêu chí: Các nhà cung cấp dịch vụ logistics hợp tác để giúp thực hiện các hoạt động logistics tốt hơn, với mức điểm bình quân tương ứng là 2,70 điểm; Các nhà cung cấp dịch vụ logistics cung cấp lời khuyên nhằm cải thiện hoạt động logistics chưa được thường

xuyên (đạt 2,74 điểm); Khả năng giúp công ty giảm tổng chi phí ở mức thấp nhất (2,51 điểm) nên chưa giúp các DNSX ở Quảng Bình giảm được tổng chi phí một cách mạnh mẽ.

Dưới góc nhìn của các nhà quản lý cũng như các DNSX, qua khảo sát cho thấy vẫn còn một bộ phận không nhỏ nhận thức chưa đầy đủ về vai trò của dịch vụ logistics (Bảng 2.10), với một tỷ lệ tương đối cao quan điểm cho rằng chưa có nhận thức đầy đủ ở cả cán bộ quản lý và lãnh đạo doanh nghiệp (với tỷ lệ tương ứng là 65,02% và 63,53%). Thậm chí có gần 20% số cán bộ quản lý nhà nước và các doanh nghiệp được phỏng vấn đều còn tỏ ra bàng quan với vấn đề này.

**Bảng 2.10: Nhận thức về vai trò, tác động của dịch vụ logistics trong việc nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp**

*Đơn vị: %*

<b>Chỉ tiêu</b>	<b>Cán bộ quản lý Nhà nước</b>	<b>Doanh nghiệp</b>
1. Đầy đủ	15,02	18,58
2. Chưa đầy đủ	65,02	63,53
3. Không có ý kiến	19,96	17,89
<b>Tổng cộng</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

*Nguồn: [68]*

Theo nghiên cứu và tổng hợp từ ý kiến các cán bộ quản lý một số sở/ban/ngành do Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển thực hiện những năm gần đây, các lý do chủ yếu của sự nhận thức chưa đầy đủ này là: (1) Logistics ở Việt Nam chưa phát triển, việc triển khai các dịch vụ logistics còn hạn chế (2) ở một số địa phương, do trình độ phát triển chưa cao, nên chưa nhận thức được tầm quan trọng nhiều dịch vụ mới trong đó có dịch vụ logistics [68].

Đối với lãnh đạo doanh nghiệp, nguyên nhân chủ yếu mà nhiều doanh nghiệp chưa thấy được tầm quan trọng của dịch vụ logistics được chia làm 4 nhóm: (1) Một số doanh nghiệp chưa hiểu rõ về dịch vụ logistics và những lợi ích do dịch vụ logistics đem lại, (2) Một số doanh nghiệp cho rằng đây là một dịch vụ còn mới, chưa phổ biến và chưa có thông tin đầy đủ, (3) Có những doanh nghiệp còn coi đây

là lĩnh vực không liên quan đến hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp mình, (4) Thiếu sự liên kết, hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics chuyên nghiệp và các DNSX, kinh doanh hàng hóa dịch vụ...

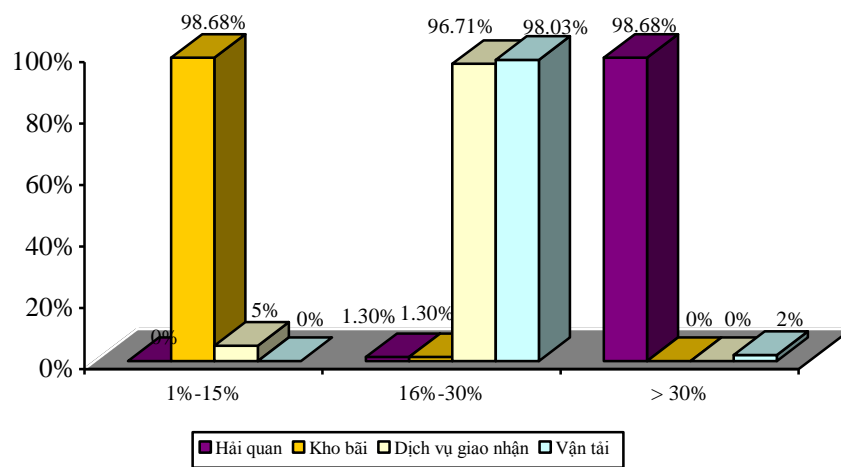
*Tóm lại*, dịch vụ logistics có ý nghĩa rất quan trọng, đảm bảo cho việc vận hành sản xuất kinh doanh. Dịch vụ logistics phát triển tốt sẽ mang lại khả năng tiết giảm chi phí, nâng cao chất lượng sản phẩm hàng hóa với mục tiêu cuối cùng là đem lại các giá trị gia tăng trong đó quan trọng đạt yêu cầu 7 R (7 rights – 7 đúng) chính là đúng khách hàng (right customer), đúng sản phẩm (right product), đúng số lượng (right quantity), đúng điều kiện (right condition), đúng địa điểm (right place), đúng thời gian (right time), đúng chi phí (right cost) mà khách hàng yêu cầu và mong đợi. Hiện nay, ở nước ta, logistics đã và đang được ghi nhận như một chức năng kinh tế chủ yếu, một công cụ hữu hiệu mang lại thành công cho các doanh nghiệp cả trong khu vực sản xuất lẫn trong khu vực dịch vụ. Do vậy các DNSX Quảng Bình cần thiết phải sử dụng các lợi thế vốn có của logistics nhằm tạo ra vị thế trong thương trường trong nước và quốc tế. Tuy nhiên, do mới đang ở trong giai đoạn đầu của sự phát triển, còn bộc lộ nhiều yếu kém, bất cập nên những tác động của dịch vụ logistics đối với hiệu quả HĐKD của DNSX ở tỉnh Quảng Bình mới chỉ được thể hiện ở một mức độ nhất định.

### ***2.2.2. Dịch vụ logistics phát triển có tác động tăng cường sức cạnh tranh, thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm của các DNSX***

Dịch vụ logistics phát triển, đảm bảo chất lượng góp phần trực tiếp giúp các DNSX thúc đẩy tiêu thụ, giảm tồn kho và nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp, cụ thể:

Dịch vụ logistics góp phần định hướng thị trường và nâng cao khả năng tiêu thụ sản phẩm cho các DNSX kinh doanh. Với vai trò kết nối giữa yếu tố đầu vào và đầu ra, dịch vụ logistics có thể là nhân tố cơ bản tạo định hướng thị trường cho doanh nghiệp. Là nhân tố kết nối giữa doanh nghiệp cung cấp hàng hóa, dịch vụ cho khách hàng và bên thứ ba - nhà cung cấp dịch vụ logistics, dịch vụ logistics đã được xác định là nhân tố cung cấp thông tin thị trường thông qua tác động qua lại lẫn nhau giữa 3 yếu tố này. Hơn thế, dịch vụ logistics được xem như một nhân tố

xúc tác và là nhân tố hỗ trợ cho các ý tưởng về chuỗi cung ứng liên chức năng. Chức năng logistics được đặt ở một vị trí đặc biệt để chia sẻ và phổ biến các thông tin thị trường trong toàn hệ thống. Hoạt động logistics có cơ hội để đánh giá các thông tin thị trường cũng như hỗ trợ trong việc trao đổi các thông tin đó. Việc sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài sẽ góp phần trực tiếp giúp DNSX thúc đẩy tiêu thụ, giảm tồn kho. Qua kết quả khảo sát điều tra của tác giả về tác động của dịch vụ logistics đến doanh thu của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình là rất tích cực (Biểu đồ 2.12)



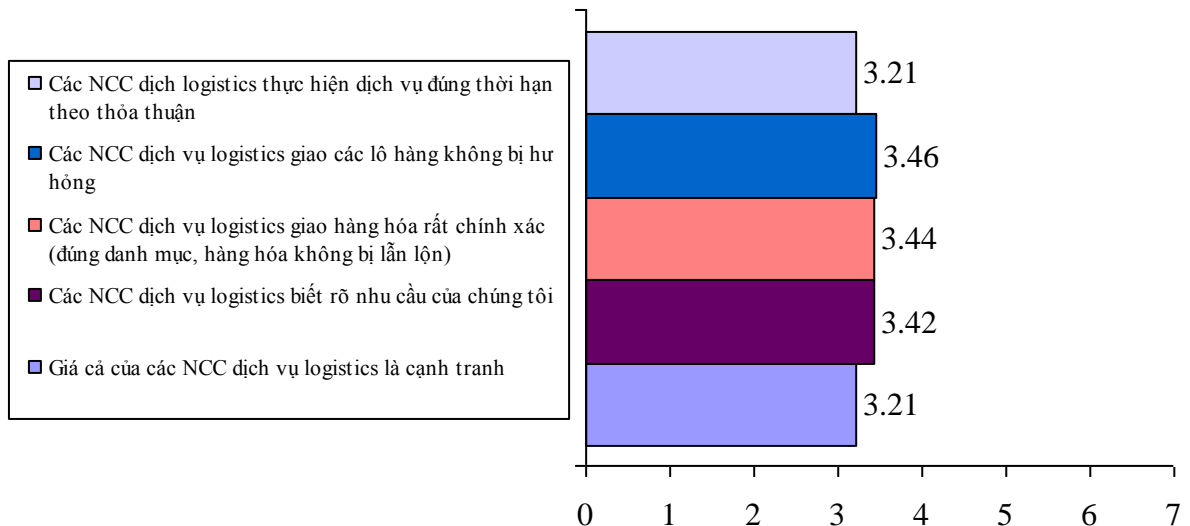
**Biểu đồ 2.12. Tác động của dịch vụ logistics thuê ngoài đến tăng doanh thu của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Theo biểu đồ 2.12 cho thấy, có trên 96% ý kiến DNSX trên địa bàn Quảng Bình cho rằng khi sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài như dịch vụ vận tải và dịch vụ giao nhận sẽ làm tăng doanh thu lên từ 16-30%; có 98,68% ý kiến cho rằng sử dụng dịch vụ kho bãi thuê ngoài sẽ làm tăng doanh thu lên đến 15%; có 98,68% ý kiến cho rằng sử dụng dịch vụ hải quan thuê ngoài sẽ làm tăng doanh thu lên trên 30%.

Trong quá trình sản xuất sản phẩm hàng hóa với chức năng logistics thông qua các dịch vụ logistics như dịch vụ giao nhận, phân phối và đã thực sự tiếp xúc trực tiếp với khách hàng, người tiêu dùng. Rõ ràng, dịch vụ logistics có ảnh hưởng và tác động tới các doanh nghiệp thông qua các hoạt động logistics đầu vào, logistics đầu ra, logistics ngược và trong mối liên hệ với nhà cung cấp dịch vụ bên thứ ba.

Hiện nay, với tầm quan trọng trong việc xây dựng mối quan hệ hợp tác trên phạm vi toàn cầu, logistics ngày càng phát triển nhằm đáp ứng mối quan hệ qua lại cùng có lợi giữa các doanh nghiệp, khách hàng và bên thứ ba. Vai trò của logistics ngày càng được mở rộng, ngoài phạm vi quản lý các hoạt động (vận tải, giao nhận, kho bãi...), logistics còn có vai trò trong phát triển quan hệ khách hàng, hiểu rõ giá trị khách hàng cũng như các thông tin thị trường nói chung. Trong việc thiết lập các mối quan hệ hợp tác mới, logistics có rất nhiều cơ hội để đạt được và áp dụng những hiểu biết từ khách hàng, doanh nghiệp và bên thứ ba cung cấp dịch vụ logistics. Có thể nói, dịch vụ logistics có vai trò định hướng thị trường và các DNSX không thể phát triển nếu không xác định dịch vụ logistics là một vấn đề trung tâm trong quá trình HĐKD.



(Ghi chú: thang điểm đánh giá từ 1- 7 với ý nghĩa 1= không đúng và 7= rất đúng)

**Biểu đồ 2.13: Các DNSX Quảng Bình đánh giá vai trò của nhà cung cấp dịch vụ logistics**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Kết quả ở Biểu đồ 2.13 cho thấy, khi sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài, các DNSX Quảng Bình đã đánh giá khá cao về khả năng định hướng thị trường của dịch vụ logistics, thể hiện thông qua đánh giá việc các nhà cung cấp dịch vụ logistics biết rất rõ nhu cầu của mình đạt 3,42 điểm, các nhà cung cấp dịch vụ giao hàng chính xác (đúng danh mục và không bị lẫn lộn) đạt 3,44 điểm, và đặc biệt các nhà cung cấp dịch vụ logistisc giao các lô hàng không bị hư hỏng, đảm bảo chất lượng với điểm đánh giá cao nhất 4,46 điểm.

**2.2.3. Dịch vụ logistics hỗ trợ tích cực yếu tố đúng thời gian và địa điểm (JIT), đảm bảo cho quá trình sản xuất tiến hành được nhịp nhàng, liên tục**

Dịch vụ logistics hỗ trợ cho các DNSX ở Quảng Bình đảm bảo yếu tố sản xuất đúng thời gian, đúng địa điểm (JIT - just in time), qua đó đảm bảo cho quá trình sản xuất kinh doanh tiến hành được nhịp nhàng, liên tục, nâng cao được hiệu quả sử dụng vốn kinh doanh.

Đây là một trong những tác động quan trọng của dịch vụ logistics thể hiện nhiệm vụ và sứ mạng logistics trong cung ứng hàng hóa cho khách hàng. Trong điều kiện toàn cầu hóa kinh tế đã làm cho hàng hóa và sự vận động của chúng phong phú và phức tạp hơn, đòi hỏi sự quản lý chặt chẽ, đặt ra yêu cầu mới đối với dịch vụ vận tải giao nhận. Đồng thời, để tránh hàng tồn kho, doanh nghiệp phải làm sao để lượng hàng tồn kho luôn là nhỏ nhất. Kết quả là hoạt động lưu thông nói riêng và hoạt động logistics nói riêng phải đảm bảo yêu cầu giao hàng đúng lúc, kịp thời và đồng bộ, mặt khác phải đảm bảo mục tiêu khống chế lượng hàng tồn kho ở mức tối thiểu.

Sự phát triển mạnh mẽ của công nghệ thông tin cho phép kết hợp chặt chẽ quá trình cung ứng, sản xuất, lưu kho hàng hóa, tiêu thụ với vận tải giao nhận, làm cho quá trình này trở nên hiệu quả hơn, nhanh chóng hơn, nhưng đồng thời cũng phức tạp hơn. Điều này góp phần quan trọng vào việc nâng cao hiệu quả HĐKD của các DNSX trong tỉnh Quảng Bình, đồng thời đảm bảo sự phát triển ổn định cho các DNSX này (Bảng 2.11).

Hiện nay, ngoài yếu tố đúng thời gian, địa điểm (JIT), dịch vụ logistics còn đang hướng tới các tiêu chí trong kinh doanh: đúng hàng hóa, đúng phương tiện, tạo sự tin tưởng và hài lòng của khách hàng. Chính dịch vụ logistics đóng vai trò then chốt trong việc đưa ra sản phẩm đến đúng nơi cần đến, vào đúng thời điểm thích hợp và là yếu tố quyết định đến việc rút ngắn thời gian từ lúc phát sinh nhu cầu đến khi thỏa mãn nhu cầu của khách hàng. Sản phẩm/dịch vụ chỉ có thể làm thỏa mãn khách hàng và có giá trị khi và chỉ khi nó đến được với khách hàng đúng thời hạn và địa điểm quy định. Việc sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài đảm bảo công việc luôn được vận hành đúng thời gian và đảm bảo chất lượng.

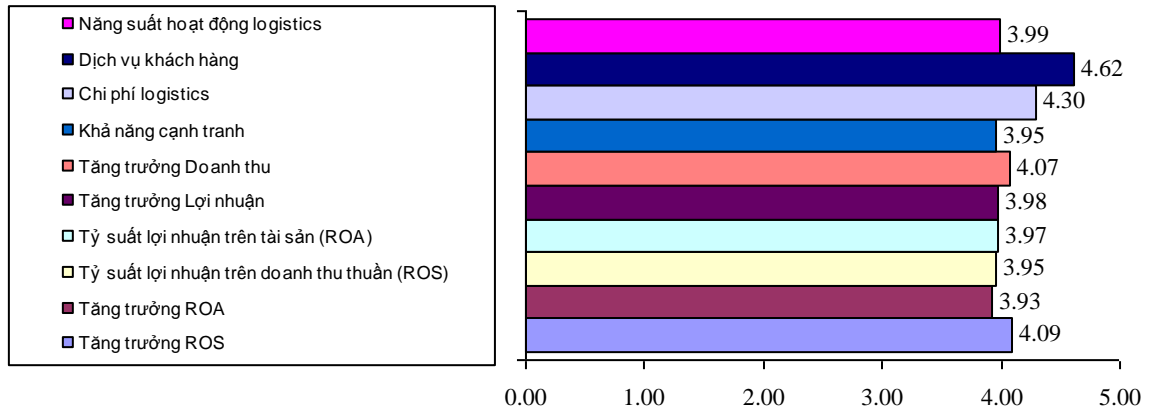
**Bảng 2.11. Tình hình về vốn kinh doanh của một số DNSX ở tỉnh Quảng Bình***Đơn vị tính: VNĐ*

STT	Chỉ tiêu Tên Doanh nghiệp	Vốn điều lệ	Vốn chủ sở hữu	Doanh thu	Chi phí (Đồng)		Tổng lợi nhuận Lãi (+); Lỗ (-)
					Tổng chi phí	Chi phí logistics*	
1	Công ty CP Gốm sứ và Xây dựng COSEVCO	16.273.910.057	16.273.910.057	83.331.659.138	77.946.068.298	16.368.674.343	5.385.590.840
2	Công ty CP Lâm sản và TM Quảng Bình	2.210.417.486	2.242.070.091	8.923.241.769	8.817.854.513	1.851.749.448	105.387.256
3	Công ty CP Xây dựng điện VNECO12	13.043.782.622	13.043.782.622	44.761.560.718	72.912.886.619	15.311.706.190	-28.151.325.901
4	Công ty TNHH Xây lắp điện Quảng Bình	4.620.512.157	4.620.512.157	1.673.164.024	2.094.303.409	439.803.716	-421.139.385
5	Công ty CP Giấy Quảng Bình	28.887.029.171	28.887.029.171	10.082.358.513	28.844.471.950	6.057.339.110	-18.762.113.437
6	Công ty CP COSEVCO 1.5	1.005.680.110	1.005.680.110	33.815.616.764	35.693.540.841	7.495.643.577	-1.877.924.077
7	Công ty CP sản xuất vật liệu và XD tổng hợp Minh Sơn	2.066.170.793	2.066.170.793	10.167.857.548	10.415.209.254	2.187.193.943	-247.351.706
8	Công ty TNHH Xây Lắp điện số 1 Quảng Bình	1.988.199.524	1.988.199.524	15.335.204.618	15.276.089.279	3.207.978.749	59.115.339
9	Công ty CP Trường Thịnh 4	22.961.322.419	23.232.776.504	45.262.767.439	45.098.815.977	9.470.751.355	163.951.462
10	Công ty CP Nước khoáng Bang	10.235.306.563	10.235.306.563	21.498.256.432	15.400.166.350	3.234.034.934	6.098.090.082
11	Công ty TNHH Dịch vụ Giang Thăng	1.852.719.369	1.852.719.369	4.640.524.768	4.687.805.399	984.439.134	-47.280.631
12	Công ty TNHH Khai thác đá Công nghiệp 2	4.963.693.407	4.963.693.407	1.166.949.708	1.278.010.808	268.382.270	-111.061.100
13	Công ty TNHH sản xuất nhôm Asia Vina - Taiwan	26.314.965.837	26.314.965.837	21.873.087.129	32.166.062.299	6.754.873.083	-10.292.975.170

*Nguồn: Cục Thuế tỉnh Quảng Bình*



Kết quả khảo sát ý kiến các chủ DNSX kinh doanh - những người đã và đang trực tiếp sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài cho thấy dịch vụ logistics ở Quảng Bình đã hỗ trợ tương đối hữu hiệu cho các DNSX kinh doanh trong vấn đề thời gian và địa điểm, đảm bảo tăng trưởng ROA và ROS của doanh nghiệp (Biểu đồ 2.14)



(Ghi chú: thang điểm đánh giá từ 1- 5 với ý nghĩa 1= Rất tiêu cực và 5= Rất tích cực)

**Biểu đồ 2.14. Tác động của dịch vụ logistics thuê ngoài đến các chỉ tiêu hiệu quả HĐKD của DNSX ở Quảng Bình**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

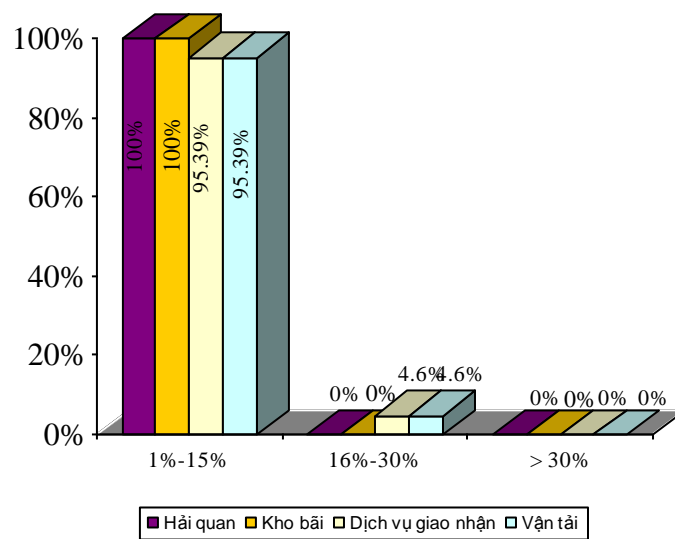
Về mức độ tập trung của các ý kiến phản ánh sự đồng thuận của các chủ doanh nghiệp khi đánh giá về khả năng sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài có tác động tích cực ở các mức điểm 4.30 cho chi phí logistics, tác động rất tích cực cho dịch vụ khách hàng (đạt 4.62 điểm), tăng trưởng ROS (tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu) đạt 4,09 điểm. Điều này đồng nghĩa với việc các chủ DNSX trên địa bàn Quảng Bình đã đồng ý và rất đồng ý với các tiêu chí đánh giá tác động của dịch vụ logistics như các hàng hóa được giao tới tay các DNSX kinh doanh thông qua các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics được đảm bảo về khối lượng, giao đúng hàng hóa, đảm bảo yêu cầu chất lượng, hàng hóa không bị hư hỏng, chi phí logistics thấp, giúp tăng trưởng lợi nhuận, doanh thu và ROS,... Như vậy, có thể thấy rằng đa số DNSX Quảng Bình đã tin dùng vì sự hài lòng với chất lượng và hiệu quả mà khi sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài mang lại.

#### **2.2.4. Dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình**

Do có ảnh hưởng quan trọng trong việc tối ưu hóa chu trình lưu chuyển của sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp từ khâu đầu vào nguyên vật liệu, phụ

kiện,... tới sản phẩm cuối cùng đến tay khách hàng sử dụng nên dịch vụ logistics tác động rất lớn đến hiệu quả HĐKD của doanh nghiệp. Chính tác động này của dịch vụ logistics mới giúp các doanh nghiệp mở rộng thị trường và tăng doanh thu trong tiêu thụ sản phẩm, đặc biệt là trong điều kiện mở cửa thị trường dịch vụ logistics đầu vào còn góp phần nâng cao trình độ kỹ thuật sản xuất, chất lượng sản phẩm và năng suất lao động của doanh nghiệp...

Qua kết quả điều tra, dịch vụ logistics có tác động tích cực, làm tăng lợi nhuận HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình (Biểu đồ 2.15).

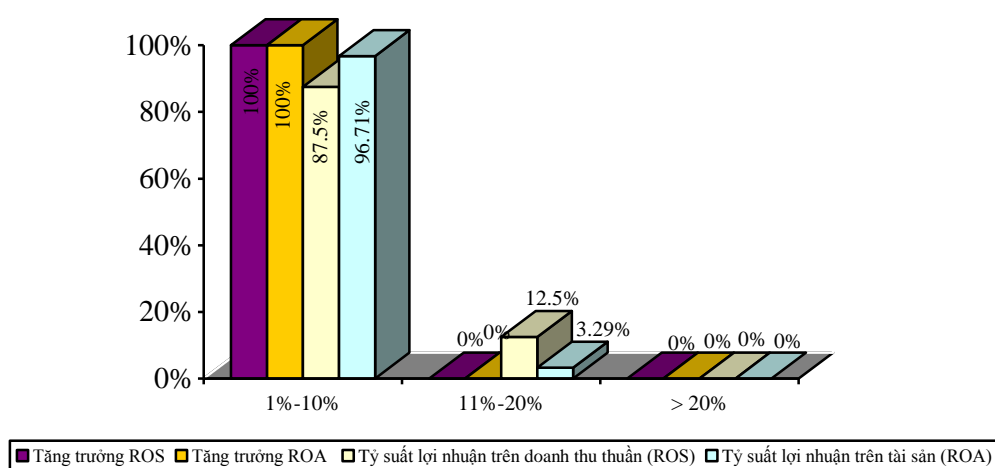


**Biểu đồ 2.15. Tác động của dịch vụ logistics thuê ngoài đến tăng lợi nhuận của các DNSX ở Quảng Bình**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Theo biểu đồ 2.15 cho thấy, có trên 95% đến 100% ý kiến các DNSX trên địa bàn Quảng Bình cho rằng khi sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài như dịch vụ vận tải, dịch vụ giao nhận, dịch vụ kho bãi, dịch vụ hải quan sẽ làm tăng lợi nhuận đến 15%.

Cũng theo kết quả điều tra của tác giả, dịch vụ logistics có tác động tích cực đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình (Biểu đồ 2.16).



**Biểu đồ 2.16. Tác động của dịch vụ logistics thuê ngoài đến hiệu quả hoạt động kinh doanh của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Theo biểu đồ 2.16 cho thấy, có 100% ý kiến cho rằng khi các DNSX trên địa bàn Quảng Bình sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài như dịch vụ vận tải, dịch vụ giao nhận, dịch vụ kho bãi, dịch vụ hải quan sẽ làm tăng tốc độ tăng trưởng ROA, ROS lên đến 10%; có trên 87% ý kiến cho rằng tăng tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần và tỷ suất lợi nhuận trên tài sản lên tới 10%.

Tính tại thời điểm điều tra, trong số những doanh nghiệp tham gia trả lời phỏng vấn, bên cạnh các doanh nghiệp tự thực hiện dịch vụ logistics thì nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài (cả dịch vụ logistics đầu vào, đầu ra và các dịch vụ logistics khác) cũng đã đạt được một tỷ lệ khá cao cho dù dịch vụ logistics ở Việt Nam mới đang trong giai đoạn đầu của sự phát triển. Trong đó các hoạt động logistics truyền thống gồm dịch vụ vận tải, giao nhận, kho bãi, hải quan là những hoạt động được các DNSX thuê ngoài nhiều nhất. (Bảng 2.15)

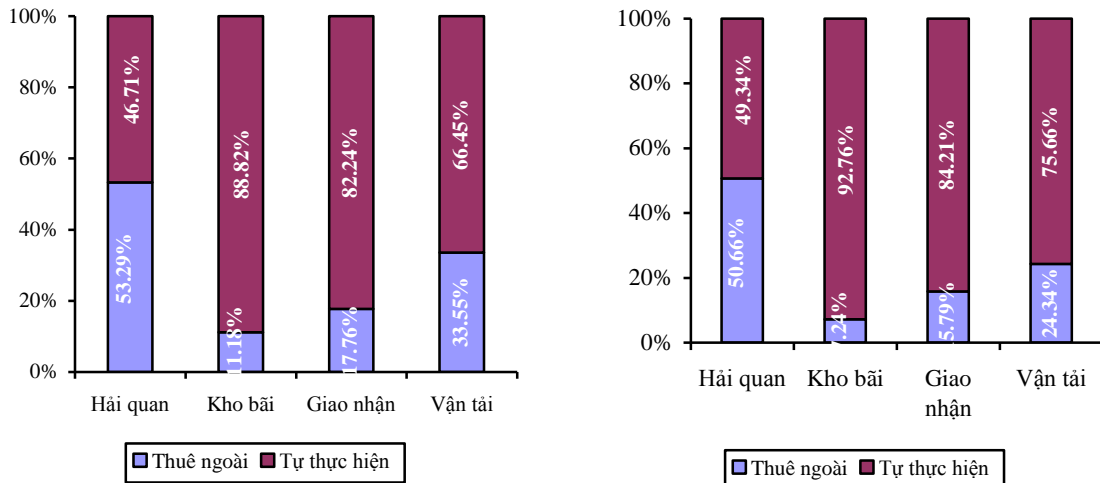
**Bảng 2.12: Thực trạng thuê ngoài và tự thực hiện các dịch vụ logistics của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình**

*Đơn vị: %*

Dịch vụ	Logistics đầu vào		Logistics đầu ra	
	Tự thực hiện	Thuê ngoài	Tự thực hiện	Thuê ngoài
<b>Vận tải</b>	66.45	33.55	75.66	24.34
<b>Giao nhận</b>	82.24	17.76	84.21	15.79
<b>Kho bãi</b>	88.82	11.18	92.76	7.24
<b>Hải quan</b>	46.71	53.29	49.34	50.66

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Kết quả điều tra các chủ DNSX trên địa bàn Quảng Bình về tần suất sử dụng một số dịch vụ logistics cụ thể từ các nhà cung cấp dịch vụ (Biểu đồ 2.17). Qua đó thấy rằng các DNSX trên địa bàn Quảng Bình chủ yếu là tự thực hiện các hoạt động logistics.



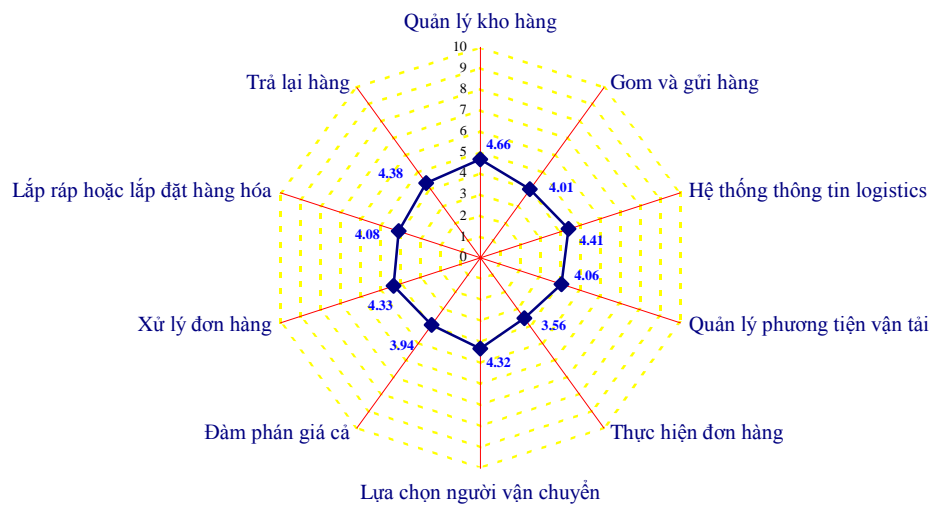
*Logistics đầu vào*

*Logistics đầu ra*

**Biểu đồ 2.17. Tần suất sử dụng một số dịch vụ logistics thuê ngoài của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Trong số các dịch vụ logistics, dịch vụ đang được các DNSX kinh doanh sử dụng phổ biến nhất với mức điểm bình quân cao nhất, đạt 4.66 điểm đối với dịch vụ quản lý kho hàng, dịch vụ hệ thống thông tin logistics đạt 4,41 điểm, dịch vụ trả lại hàng đạt 4,38 điểm, dịch vụ xử lý đơn hàng đạt 4.33 điểm, dịch vụ lựa chọn người vận chuyển đạt 4.32 điểm. Một số dịch vụ logistics khác như dịch vụ gom và gửi hàng, dịch vụ quản lý phương tiện vận tải, dịch vụ lắp ráp hoặc lắp đặt hàng hóa đạt,... có mức độ (tần suất) sử dụng thấp hơn một chút với mức điểm bình quân trong khoảng 3.36 – 4,08 điểm (Biểu đồ 2.18).



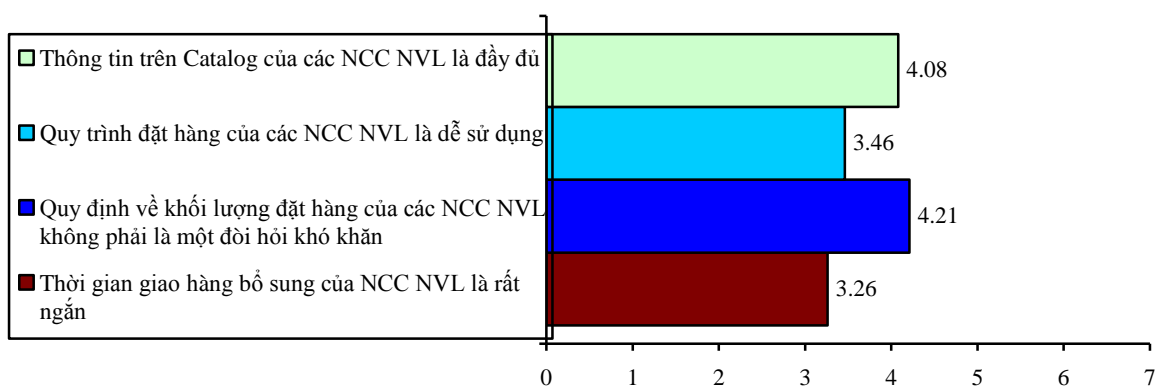
**Biểu đồ 2.18: Điểm bình quân do các DNSX ở tỉnh Quảng Bình đánh giá về tần suất sử dụng dịch vụ từ các nhà cung cấp dịch vụ logistics**

(Ghi chú: thang điểm 1-10: 1= không sử dụng và 10= sử dụng rất thường xuyên)

Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả

Biểu đồ 2.18 cho thấy mức điểm bình quân của các dịch vụ đều đạt xấp xỉ mức 5 điểm - mức điểm bình quân và mức điểm càng gần tới giá trị cao nhất là 10 phản ánh tần suất sử dụng các dịch vụ logistics có xu hướng thường xuyên hơn.

Đề thấy rõ dịch vụ logistics đầu vào tác động lớn đến HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình. Qua khảo sát điều tra các DNSX cho thấy tác động của dịch vụ logistics đến hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp là rất tích cực (Biểu đồ 2.19).



(Ghi chú: thang điểm đánh giá từ 1- 7 với ý nghĩa 1= Không đúng và 7= Rất đúng)

**Biểu đồ 2.19. Đánh giá về các nhà cung cấp vật tư, nguyên vật liệu của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình**

Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả

Dịch vụ logistics đầu vào giúp doanh nghiệp: Quy định về khối lượng đặt hàng của các nhà cung ứng không phải là một đòi hỏi khó khăn, bình quân đạt 4,21 điểm, tiếp đó là Thông tin trên catalogg của các nhà cung ứng nguyên vật liệu là đầy đủ với điểm bình quân là 4,08 điểm. Mức thấp nhất là tiêu chí thời gian giao hàng bổ sung của các nhà cung cấp nguyên vật liệu là rất ngắn, đạt 3,26 điểm.

### **2.3. Phân tích hồi quy tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình**

Sau khi thu thập bảng hỏi được các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình trả lời, tiến hành lọc bảng câu hỏi, làm sạch dữ liệu, mã hóa thông tin cần thiết trong bảng câu hỏi, nhập và phân tích dữ liệu bằng phần mềm SPSS phiên bản 16.0. Việc phân tích theo các bước: (i) Thống kê mô tả mẫu nghiên cứu theo các biến; (ii) Kiểm định giá trị của thang đo bằng phương pháp phân tích nhân tố (EFA – *Exploratory Factor Analysis*); (iii) Đánh giá độ tin cậy của thang đo; (iv) Phân tích mô hình hồi quy bội; và (v) Thực hiện so sánh nhóm bằng kiểm định ANOVA và t - Test.

#### **2.3.1. Mô hình phân tích hồi quy bội**

##### **2.3.1.1. Mô hình 1**

ROS: Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần.

$X_1$ : Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư nguyên liệu. Đây chính là chất lượng của dịch vụ logistics đầu vào đối với các DNSX.

$X_2$ : Chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối. Đây chính là chất lượng của dịch vụ logistics đầu ra đối với các DNSX.

$X_3$ : Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác. Đây chính là chất lượng của dịch vụ logistics về vận tải, giao nhận, kho bãi, hải quan đối với các DNSX.

$X_4$ : Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài. Thể hiện sự hài lòng, muốn duy trì quan hệ hợp tác và có thêm nhiều nhà cung cấp dịch vụ logistics như các nhà cung cấp dịch vụ logistics mà các DNSX đã và đang sử dụng.

$X_5$ : Mức độ sử dụng dịch vụ cơ bản. Thể hiện tần suất các DNSX thuê ngoài sử dụng các dịch vụ logistics về quản lý kho hàng, gom và gửi hàng, hệ thống thông tin logistics, quản lý phương tiện vận tải, thực hiện đơn hàng.

$X_6$ : Mức độ sử dụng dịch vụ gia tăng. Thể hiện tần suất các DNSX thuê ngoài sử dụng các dịch vụ logistics như: lựa chọn người vận chuyển, đàm phán giá cả, xử lý đơn hàng, lắp ráp hay lắp đặt hàng hóa, trả lại hàng.

Phương trình hồi quy bội thể hiện mối quan hệ giữa các biến độc lập và biến phụ thuộc được biểu diễn như sau:

$$ROS = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \varepsilon$$

Trong đó:

ROS: Biến phụ thuộc;  $X_i (i=\overline{1,6})$ : Các biến độc lập

$\beta_i$ : Hệ số hồi quy giữa các biến độc lập và biến phụ thuộc.

$\beta_0$ : Hệ số tự do;  $\varepsilon$ : Sai số ngẫu nhiên.

### 2.3.1.2. Mô hình 2

ROC: Tỷ suất lợi nhuận trên chi phí (tổng giá thành toàn bộ).

Phương trình hồi quy bội thể hiện mối quan hệ giữa các biến độc lập  $X_i$  và biến phụ thuộc ROC được biểu diễn như sau:

$$ROC = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \varepsilon$$

Trong đó:

ROC: Biến phụ thuộc;  $X_i (i=\overline{1,6})$ : Các biến độc lập

$\beta_i$ : Hệ số hồi quy giữa các biến độc lập và biến phụ thuộc.

$\beta_0$ : Hệ số tự do;  $\varepsilon$ : Sai số ngẫu nhiên.

## 2.3.2. Đánh giá thang đo các biến độc lập của mô hình

### 2.3.2.1. Đánh giá dạng phân phối thang đo các biến độc lập

Dựa vào kết quả phân tích Thống kê mô tả các thang đo hay các biến độc lập (biến giải thích) của mô hình (Bảng 2.13) cho thấy:

**Bảng 2.13: Thống kê mô tả các biến của mô hình hồi quy**

<b>Descriptive Statistics/ Thống kê mô tả</b>					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
	Thông kê	Nhỏ nhất	Lớn nhất	Trung bình	Độ lệch chuẩn
<b>X1- Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp (NCC) vật tư/nguyên liệu (NVL)</b>					
X1.1- Thông tin trên Catalog của các NCC NVL là đầy đủ	140	3	5	4.08	.295
X1.2- Quy trình đặt hàng của các NCC NVL là dễ sử dụng	140	3	5	3.46	.843
X1.3- Quy định về khối lượng đặt hàng của các NCC NVL không phải là một đòi hỏi khó khăn	140	4	6	4.21	.585
X1.4- Thời gian giao hàng bổ sung của NCC NVL là rất ngắn	140	3	7	3.26	.895
<b>Toàn bộ</b>	140	<b>3.50</b>	<b>5.75</b>	<b>3.7536</b>	<b>.54557</b>
Valid N (listwise)	140				
<b>X2- Chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối (NPP)</b>					
X2.1- Các NPP sản phẩm không cạnh tranh trực tiếp với sản phẩm của chúng tôi	140	1	5	2.05	1.542
X2.2- Các NPP rất nhiệt tình trong việc xây dựng các quan hệ với công ty	140	3	5	3.39	.583
X2.3- Các NPP có khả năng cung cấp những đơn hàng đặc biệt	140	2	5	2.65	.989
<b>Toàn bộ</b>	140	<b>2.00</b>	<b>5.00</b>	<b>2.6955</b>	<b>.99550</b>
Valid N (listwise)	140				
<b>X3- Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác (DVK)</b>					
X3.1- Các NCC dịch vụ logistics thực hiện dịch vụ đúng thời hạn theo thỏa thuận	140	3	6	3.21	.684
X3.2- Các NCC dịch vụ logistics giao các lô hàng không bị hư hỏng	140	3	6	3.46	.868
X3.3- Các NCC dịch vụ logistics giao hàng hóa rất chính chính xác (đúng danh mục...)	140	3	6	3.44	.859
X3.4- Các NCC dịch vụ logistics biết rõ nhu cầu của chúng tôi	140	2	6	3.42	.857
X3.5- Các NCC dịch vụ logistics hợp tác để giúp thực hiện các hoạt động logistics tốt hơn	140	2	6	2.70	1.233
X3.6- Các NCC dịch vụ logistics cung cấp những lời khuyên nhằm cải thiện hoạt động logistics một cách thường xuyên	140	2	6	2.74	1.260
X3.7- Các NCC dịch vụ logistics có khả năng giúp công ty giảm tổng chi phí ở mức thấp nhất	140	2	6	2.51	1.096
X3.8- Giá cả của các NCC cấp dịch vụ logistics là cạnh tranh	140	2	6	3.21	.835
<b>Toàn bộ</b>	<b>140</b>	<b>2.50</b>	<b>6.00</b>	<b>3.0857</b>	<b>.91329</b>
Valid N (listwise)	140				



Descriptive Statistics/ Thống kê mô tả					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
	Thông kê	Nhỏ nhất	Lớn nhất	Trung bình	Độ lệch chuẩn
<b>X4- Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài (MDTD)</b>					
X4.1- Hoàn toàn hài lòng với quan hệ đang có với các NCC dịch vụ	140	3	4	3.25	.435
X4.2- Mong có thêm nhiều NCC dịch vụ như vậy	140	3	4	3.67	.471
X4.3- Muốn cam kết duy trì quan hệ hợp tác với các NCC dịch vụ	140	3	4	3.87	.336
<b>Toàn bộ</b>	140	<b>3.00</b>	<b>4.00</b>	<b>3.5976</b>	<b>.28693</b>
Valid N (listwise)	140				
<b>X5- Mức độ sử dụng dịch vụ cơ bản (MDCB)</b>					
X5.1- Quản lý kho hàng	140	3	9	4.66	1.511
X5.2- Gom và gửi hàng	140	3	8	4.01	1.777
X5.3- Hệ thống thông tin logistics	140	3	8	4.41	1.609
X5.4- Quản lý phương tiện vận tải	140	3	8	4.06	1.762
X5.5- Thực hiện đơn hàng	140	3	8	3.56	1.225
<b>Toàn bộ</b>	140	<b>3.40</b>	<b>8.00</b>	<b>4.1400</b>	<b>1.53064</b>
Valid N (listwise)	140				
<b>X6- Mức độ sử dụng dịch vụ gia tăng (MDGT)</b>					
X6.1- Lựa chọn người vận chuyên	140	3	8	4.32	1.127
X6.2- Đàm phán giá cả	140	3	8	3.94	1.186
X6.3- Xử lý đơn hàng	140	4	8	4.33	.978
X6.4- Lắp ráp hoặc lắp đặt hàng hóa	140	3	8	4.08	1.336
X6.5- Trả lại hàng	140	4	8	4.38	1.042
<b>Toàn bộ</b>	140	<b>3.80</b>	<b>8.00</b>	<b>4.2100</b>	<b>1.05866</b>
Valid N (listwise)	140				

Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả

Giá trị nhỏ nhất (Min) và giá trị lớn nhất (Max) của các biến X1, X2, X3, X4 đều trong khoảng từ 1 đến 7 điểm, của các biến X5 và X6 nằm trong khoảng từ 1 đến 10 điểm. Giá trị trung bình của các biến đều đạt trên 2,5 điểm.

Giá trị trung bình của biến X1 - Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư nguyên liệu ở mức khá, đạt 3,7536 điểm so với thang điểm tối đa là 7; Biến X3 - Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác đạt 3,0857 điểm/7 điểm. Có thể thấy rằng, các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình đánh giá khá cao về chất dịch vụ logistics đầu vào, tiếp theo là chất lượng của dịch vụ logistics khác (vận chuyên, giao nhận,...); và chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối (X2) được đánh giá ở mức thấp hơn (2,6955 điểm/7 điểm).

Các DNSX trên địa bàn Quảng Bình bước đầu đã khẳng định sự hài lòng và muốn duy trì quan hệ với các dịch vụ logistics thuê ngoài, điều đó được thể hiện điểm trung bình của X4 – Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài đạt 3,5976 điểm/7

điểm. Với việc tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài, mức độ sử dụng dịch vụ cơ bản (X5) và mức độ sử dụng dịch vụ gia tăng (X6) của các DNSX Quảng Bình cũng đạt mức tương ứng 4,14 và 4,21 điểm. Qua phân tích trên cho thấy, các DNSX Quảng Bình đã xem xét lợi ích từ việc sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài và đã đánh giá khách quan cũng như đưa ra quyết định có hay không sử dụng các dịch vụ này.

### 2.3.2.2. Đánh giá giá trị các biến độc lập của mô hình

**Bảng 2.14: Ma trận nhân tố xoay**

<b>Rotated Component Matrix</b>						
	Hệ số tải					
	1	2	3	4	5	6
X1.4	0.940					
X1.1	0.926					
X1.3	0.807					
X1.2	0.681					
X2.1		0.976				
X2.2		0.964				
X2.3		0.925				
X3.7			0.996			
X3.4			0.990			
X3.3			0.980			
X3.2			0.966			
X3.5			0.952			
X3.6			0.931			
X3.1			0.904			
X3.8			0.858			
X4.2				0.725		
X4.1				0.714		
X4.3				0.618		
X5.2					0.895	
X5.4					0.894	
X5.1					0.884	
X5.3					0.880	
X5.5					0.850	
X6.3						0.910
X6.1						0.897
X6.2						0.864
X6.5						0.783
X6.4						0.751
<b>Eigenvalues</b>	<b>2.856</b>	<b>2.738</b>	<b>7.189</b>	<b>1.417</b>	<b>8.062</b>	<b>1.066</b>

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Phân tích nhân tố EFA (Exploratory Factor Analysis) cho các biến độc lập của mô hình được sử dụng với phép trích Principle Component Analysis với phép quay Varimax. Thông thường, theo nhiều chuyên gia cho rằng điểm dừng trích tại “Initial Eigenvalues” > 1 (đại diện cho phần biến thiên được giải thích bởi mỗi nhân tố), tổng phương sai được trích lớn hơn 50% và nếu các biến quan sát có hệ số tải nhỏ hơn 0,3 sẽ bị loại.

Kết quả EFA trong Bảng 2.14 cho thấy, từ 28 biến quan sát đã trích được 6 yếu tố tại “Initial Eigenvalues” > 1. Tổng phương sai giải thích được khi nhóm nhân tố được rút ra đều lớn hơn 50%. (xem Phụ lục 3)

Các giá trị *Factor Loading* đều lớn hơn 0.5 (Bảng 2.14). Các kết quả cho thấy thang đo đều có giá trị cao để do các biến tương ứng, cụ thể như sau:

Kết quả EFA cho X1- Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư/nguyên liệu cho thấy 4 tiêu chí đo lường chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư/nguyên liệu được tải vào một nhân tố. Các hệ số tải về nhân tố của từng biến quan sát là 0,926; 0,681; 0,807; 0,940. Tất cả các hệ số tải đều lớn hơn 0,65, đạt tiêu chuẩn yêu cầu và có thể kết luận các biến quan sát này có quan hệ ý nghĩa với nhân tố X1 - Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư/nguyên liệu.

**Chú thích:**

X1 - Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp (NCC) vật tư/nguyên liệu (NVL), gồm có: X1.1 - Thông tin trên Catalog của các NCC NVL là đầy đủ; X1.2 - Quy trình đặt hàng của các NCC NVL là dễ sử dụng; X1.3 - Quy định về khối lượng đặt hàng của các NCC NVL không phải là một đòi hỏi khó khăn; X1.4 - Thời gian giao hàng bổ sung của NCC NVL là rất ngắn.

X2 - Chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối (NPP), gồm có: X2.1 - Các NPP sản phẩm không cạnh tranh trực tiếp với sản phẩm của chúng tôi; X2.2 - Các NPP rất nhiệt tình trong việc xây dựng các quan hệ với công ty; X2.3 - Các NPP có khả năng cung cấp những đơn hàng đặc biệt.

X3- Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác, gồm có: X3.1 - Các NCC dịch vụ logistics thực hiện dịch vụ đúng thời hạn theo thỏa thuận; X3.2 - Các NCC dịch vụ logistics giao các lô hàng không bị hư hỏng; X3.3 - Các NCC dịch vụ logistics giao hàng hóa rất chính chính xác (đúng danh mục,..); X3.4 - Các NCC dịch vụ logistics biết rõ nhu cầu của chúng tôi; X3.5 - Các NCC dịch vụ

logistics hợp tác để giúp thực hiện các hoạt động logistics tốt hơn; X3.6 - Các NCC dịch vụ logistics cung cấp những lời khuyên nhằm cải thiện hoạt động logistics một cách thường xuyên; X3.7 - Các NCC dịch vụ logistics có khả năng giúp công ty giảm tổng chi phí ở mức thấp nhất; X3.8 - Giá cả của các NCC cấp dịch vụ logistics là cạnh tranh.

X4 - Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài, gồm có: X4.1 - Hoàn toàn hài lòng với quan hệ đang có với các NCC dịch vụ; X4.2 - Mong có thêm nhiều NCC dịch vụ như vậy; X4.3 - Muốn cam kết duy trì quan hệ hợp tác với các NCC dịch vụ.

X5 - Mức độ sử dụng dịch vụ cơ bản, gồm có: X5.1 - Quản lý kho hàng; X5.2 - Gom và gửi hàng; X5.3 - Hệ thống thông tin logistics; X5.4 - Quản lý phương tiện vận tải; X5.5 - Thực hiện đơn hàng.

X6 - Mức độ sử dụng dịch vụ gia tăng, gồm có: X6.1 - Lựa chọn người vận chuyên; X6.2 - Đàm phán giá cả; X6.3 - Xử lý đơn hàng; X6.4 - Lắp ráp hoặc lắp đặt hàng hóa; X6.5 - Trả lại hàng.

Kết quả EFA cho X2 - Chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối cho thấy 3 tiêu chí đo lường chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối được tải vào một nhân tố. Các hệ số tải về nhân tố của từng biến quan sát là 0,976; 0,964; 0,925. Tất cả các hệ số tải đều lớn hơn 0,65, đạt tiêu chuẩn yêu cầu và có thể kết luận các biến quan sát này có quan hệ ý nghĩa với nhân tố X2 - Chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối.

Kết quả EFA cho X3- Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác, cho thấy 8 tiêu chí đo lường chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác được tải vào một nhân tố. Các hệ số tải về nhân tố của từng biến quan sát là 0,904; 0,966; 0,980; 0,990; 0,952; 0,931; 0,996; 0,858. Tất cả các hệ số tải đều lớn hơn 0,65, đạt tiêu chuẩn yêu cầu và có thể kết luận các biến quan sát này có quan hệ ý nghĩa với nhân tố X3 - Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác.

Kết quả EFA cho X4- Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài, cho thấy 3 tiêu chí đo lường mức độ hài lòng với các nhà cung cấp dịch vụ logistics được tải vào một nhân tố. Các hệ số tải về nhân tố của từng biến quan sát là 0,714; 0,725; 0,618. Cơ bản các hệ số tải đều lớn hơn 0,65, chỉ có một hệ số là 0,618, nên có thể

chấp nhận đạt tiêu chuẩn yêu cầu và có thể kết luận các biến quan sát này có quan hệ ý nghĩa với nhân tố X4 - Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài.

Kết quả EFA cho X5 - Mức độ sử dụng dịch vụ cơ bản, cho thấy 5 tiêu chí đo lường mức độ sử dụng dịch vụ cơ bản được tải vào một nhân tố. Các hệ số tải về nhân tố của từng biến quan sát là 0,884; 0,895; 0,880; 0,894; 0,850. Tất cả các hệ số tải đều lớn hơn 0,65, đạt tiêu chuẩn yêu cầu và có thể kết luận các biến quan sát này có quan hệ ý nghĩa với nhân tố X5 - Mức độ sử dụng dịch vụ cơ bản.

Kết quả EFA cho X6 - Mức độ sử dụng dịch vụ gia tăng, cho thấy 5 tiêu chí đo lường mức độ sử dụng dịch vụ cơ bản được tải vào một nhân tố. Các hệ số tải về nhân tố của từng biến quan sát là 0,897; 0,864; 0,910; 0,751; 0,783. Tất cả các hệ số tải đều lớn hơn 0,65, đạt tiêu chuẩn yêu cầu và có thể kết luận các biến quan sát này có quan hệ ý nghĩa với nhân tố X6 - Mức độ sử dụng dịch vụ gia tăng.

Sau khi phân tích nhân tố EFA, kết quả cho thấy các nhân tố về chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp nguyên liệu, chất lượng của các nhà phân phối, chất lượng của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác, mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài, mức độ sử dụng các dịch vụ cơ bản, và mức độ sử dụng các dịch vụ gia tăng đều có các biến quan sát cùng tải về một nhân tố độc lập tương ứng với giá trị factor loading đều đảm bảo yêu cầu là lớn hơn 0,3. Do vậy, các thang đo lường cho 6 biến độc lập trong mô hình nghiên cứu đều có giá trị để sử dụng cho các phân tích mô hình hồi quy tiếp theo.

### 2.3.2.3. Đánh giá độ tin cậy các biến độc lập của mô hình

Các yếu tố đo lường các biến độc lập được đánh giá độ tin cậy thông qua hệ số tin cậy Cronbach's Alpha. Việc đánh giá độ tin cậy sẽ cho biết các thang đo có phù hợp với biến tương ứng hay không. Kết quả đánh giá chính thức thang đo được thể hiện trong bảng 2.15, cụ thể:

Hệ số tin cậy Cronbach's Alpha của biến X<sub>1</sub>- chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư nguyên liệu là 0,790 lớn hơn 0,6 nên có độ tin cậy đảm bảo yêu cầu.

Hệ số tin cậy Cronbach's Alpha của biến X<sub>2</sub> - chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối là 0,878 lớn hơn 0,6 nên có độ tin cậy đảm bảo yêu cầu.

Hệ số tin cậy Cronbach's Alpha của biến  $X_3$  - chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ khác là 0,978 lớn hơn 0,6 nên có độ tin cậy đảm bảo yêu cầu.

**Bảng 2.15: Độ tin cậy của các biến độc lập**

<b>Biến</b>	<b>Giải thích</b>	<b>Cronbach's Alpha</b>
$X_1$	Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư nguyên liệu.	0.790
$X_2$	Chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối.	0.878
$X_3$	Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác.	0.978
$X_4$	Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài.	0.739
$X_5$	Mức độ sử dụng dịch vụ cơ bản.	0.980
$X_6$	Mức độ sử dụng dịch vụ gia tăng.	0.960
N = 140		
Biến phụ thuộc/Dependent Variable: ROS (%) .		

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Hệ số tin cậy Cronbach's Alpha của biến  $X_4$  – mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài là 0,739 lớn hơn 0,6 nên có độ tin cậy đảm bảo yêu cầu.

Hệ số tin cậy Cronbach's Alpha của biến  $X_5$  – mức độ sử dụng dịch vụ logistics cơ bản là 0,980 lớn hơn 0,6 nên có độ tin cậy đảm bảo yêu cầu.

Hệ số tin cậy Cronbach's Alpha của biến  $X_6$  – mức độ sử dụng dịch vụ logistics gia tăng là 0,960 lớn hơn 0,6 nên có độ tin cậy đảm bảo yêu cầu.

Như vậy, tất cả các thang đo hay các biến đều có độ tin cậy đảm bảo yêu cầu. Vì vậy, các biến này được sử dụng để tiến hành phân tích hồi quy cho cả hai mô hình 1 và mô hình 2.

### **2.3.3. Kết quả kiểm định tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình qua mô hình hồi quy bội**

Kết thúc việc đánh giá giá trị và độ tin cậy của thang đo, các biến trong mô hình được tạo ra từ giá trị trung bình của các biến quan sát có giá trị đảm bảo độ tin cậy. Kiểm định hệ số tương quan trước khi tiến hành kiểm định các mối quan hệ chính của mô hình nghiên cứu nhằm kiểm tra sơ bộ về mối quan hệ chính. Kiểm

định hệ số tương quan là việc xem xét mối liên hệ tương quan tuyến tính giữa các biến độc lập và biến phụ thuộc. Việc kiểm định tương quan được thực hiện đối với cả hai hàm hồi quy tương ứng với hai mô hình đã đưa ra. (xem phụ lục)

Hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình trong luận án được đánh giá chủ yếu bởi hai thang đo hay hai biến phụ thuộc: (i) Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS) ở mô hình 1, và (ii) Tỷ suất lợi nhuận trên chi phí (ROC) ở mô hình 2.

Mô hình 1: Kiểm định mối quan hệ giữa sáu nhân tố dịch vụ logistics với tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu.

Mô hình 2: Kiểm định mối quan hệ giữa sáu nhân tố dịch vụ logistics với tỷ suất lợi nhuận trên chi phí.

### 2.3.3.1. Tác động của dịch vụ logistics đến ROS – Mô hình 1

Phương trình hồi quy bội trình bày ở 2.3.1 (mô hình hồi quy bội) thể hiện mối quan hệ giữa các biến độc lập và biến phụ thuộc:

$$ROS = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \varepsilon$$

Với kết quả hồi quy trình bày cụ thể phụ lục 3, tổng hợp kết quả ở bảng 2.16 cho thấy phương trình hồi quy có ý nghĩa thống kê tại mức  $p < 0,001$

**Bảng 2.16: Kết quả hồi quy giữa một số yếu tố dịch vụ logistics đến ROS**

Model 1	Mô hình 1	Beta ( $\beta_i$ )
(Constant)	Hệ số tự do	-26.168***
NCC	$X_1$ - Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư/nguyên liệu.	.879*
NPP	$X_2$ - Chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối.	.476*
DVK	$X_3$ - Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác.	3.758***
MDTD	$X_4$ - Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài.	2.043***
MDCB	$X_5$ - Mức độ sử dụng dịch vụ cơ bản.	.664***
MDGT	$X_6$ - Mức độ sử dụng dịch vụ gia tăng.	1.052***
R	Hệ số xác định R	.970 <sup>a</sup>
R Square	$R^2$	.942
Adjusted R Square	$R^2$ điều chỉnh	.939
F	Thống kê F	359.010*** <sup>a</sup>
N = 140; $p \leq 0.1$ ; * $p \leq 0.05$ ; ** $p \leq 0.01$ ; *** $p \leq 0.001$		
Biến phụ thuộc/Dependent Variable: ROS (%) .		
a. Dự báo/Predictors: (Constant), NCC, NPP, DVK, MDTD, MDCB, MDGT		

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

Kết quả mối quan hệ giữa sáu yếu tố dịch vụ logistics và tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần trong bảng 2.16, cho thấy:

Mức độ ảnh hưởng của một số yếu tố dịch vụ logistics đến tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS) được xác định thông qua hệ số  $\beta_i$  (bảng 2.16).

*Nhà cung cấp vật tư nguyên liệu:* Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư nguyên liệu tác động tích cực đến tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS) với  $\beta_1 = 0,879$  ( $p \leq 0.05$ ) là có ý nghĩa thống kê.

*Nhà phân phối:* Chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối có tác động tích cực đến tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS) với  $\beta_2 = 0,476$  ( $p \leq 0.05$ ) là có ý nghĩa thống kê.

*Nhà cung cấp dịch vụ logistics khác:* Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác có tác động tích cực đến tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS) với  $\beta_3 = 3,758$  ( $p \leq 0.001$ ) là rất có ý nghĩa thống kê.

*Dịch vụ thuê ngoài:* Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài có tác động tích cực đến tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS) với  $\beta_4 = 2,043$  ( $p \leq 0.001$ ) là rất có ý nghĩa thống kê.

*Dịch vụ cơ bản:* Mức độ sử dụng các dịch vụ logistics cơ bản có tác động tích cực đến tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS) với  $\beta_5 = 0,664$  ( $p \leq 0.001$ ) là rất có ý nghĩa thống kê.

*Dịch vụ gia tăng:* Mức độ sử dụng các dịch vụ logistics gia tăng có tác động tích cực đến tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS) với  $\beta_6 = 1,052$  ( $p \leq 0.001$ ) là rất có ý nghĩa thống kê.

Như vậy, tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần bị tác động bởi sáu yếu tố, trong đó, mức độ tác động của yếu tố chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác là mạnh nhất, tiếp theo là yếu tố mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài. Ngoài ra, giá trị Sig của các hàng số đều nhỏ hơn 0,05 ( $p \leq 0.05$ ) nên việc giữ các hệ số trong phương trình hồi quy là hoàn toàn có ý nghĩa thống kê.



Như vậy, mối quan hệ giữa sáu yếu tố dịch vụ logistics với Hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình được biểu diễn dưới dạng phương trình hồi quy như sau:

$$ROS = -26,168 + 0,879X_1 + 0,476X_2 + 3,758X_3 + 2,043X_4 + 0,664X_5 + 1,052X_6 + \varepsilon$$

Trong đó: ROS là tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần;

$X_1$  - Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư nguyên liệu.

$X_2$  - Chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối.

$X_3$  - Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác.

$X_4$  - Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài.

$X_5$  - Mức độ sử dụng dịch vụ cơ bản.

$X_6$  - Mức độ sử dụng dịch vụ gia tăng.

$\varepsilon$  : Sai số ngẫu nhiên.

Theo phương trình hồi quy này, khi *chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư nguyên liệu* tăng (giảm) 1 % (hoặc đơn vị) thì tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần sẽ tăng (giảm) trung bình 0,879 % (hoặc đơn vị).

Khi *chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối* tăng (giảm) 1% thì tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần sẽ tăng (giảm) trung bình 0,476% .

Khi *chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ khác* tăng (giảm) 1% thì tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần sẽ tăng (giảm) trung bình 3,758 %.

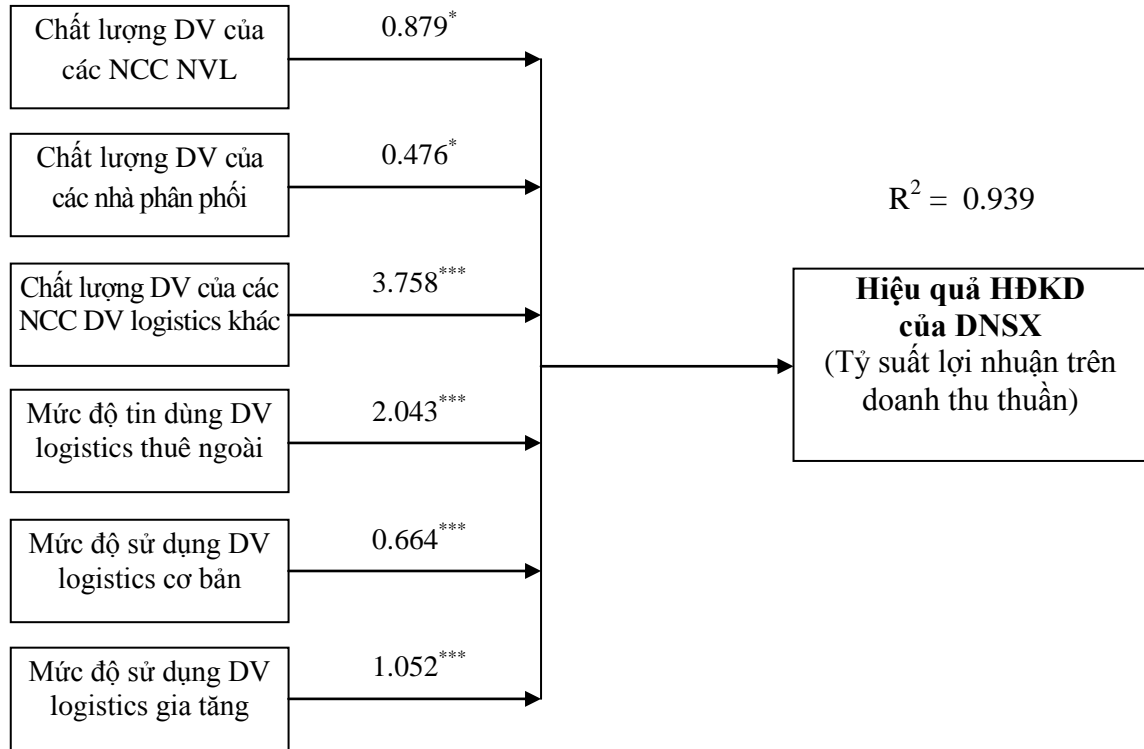
Khi *mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài* tăng (giảm) 1% thì tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần sẽ tăng (giảm) trung bình 2,043 %.

Khi *mức độ sử dụng dịch vụ logistics cơ bản* tăng (giảm) 1% thì tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần sẽ tăng (giảm) trung bình 0,664%.

Khi *mức độ sử dụng dịch vụ logistics gia tăng* tăng (giảm) 1% thì tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần sẽ tăng (giảm) trung bình 1,052%.

Như vậy, kết quả này đã giúp trả lời câu hỏi dịch vụ logistics có tác động đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình hay không và mức độ tác động lớn hay nhỏ. Ở đây, kết quả đã khẳng định cả sáu yếu tố thuộc về chất lượng, mức độ tin dùng và sử dụng dịch vụ logistics đều có ảnh hưởng đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình. Trong đó, yếu tố  $X_3$  - *chất lượng dịch vụ của*

các nhà cung cấp dịch vụ khác tác động mạnh nhất ( $\beta_3 = 3,758$ ), tiếp đến là yếu tố X4 - mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài ( $\beta_4 = 2,043$ ), còn yếu tố X2 - chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối có mức độ tác động nhỏ nhất ( $\beta_2 = 0,476$ ).



$p \leq 0.1$ ; \*  $p \leq 0.05$ ; \*\*  $p \leq 0.01$ ; \*\*\*  $p \leq 0.001$

### Sơ đồ 2.1: Mô hình tác động dịch vụ logistics đến ROS (mô hình 1)

#### 2.3.3.2. Tác động của dịch vụ logistics đến ROC – Mô hình 2

Phương trình hồi quy bội trình bày ở phần trước (2.3.1. Mô hình hồi quy bội) thể hiện mối quan hệ giữa các biến độc lập và biến phụ thuộc:

$$ROC = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \varepsilon$$

Với kết quả hồi quy trình bày cụ thể phụ lục 4, tổng hợp kết quả ở bảng 2.17 cho thấy phương trình hồi quy có ý nghĩa thống kê tại mức  $p < 0,0$

Kết quả mối quan hệ giữa sáu yếu tố dịch vụ logistics và tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần trong bảng 2.17, cho thấy:

Mức độ ảnh hưởng của một số yếu tố dịch vụ logistics đến tỷ suất lợi nhuận trên chi phí (ROC) được xác định thông qua hệ số  $\beta_i$  (bảng 2.17).

*Nhà cung cấp vật tư nguyên liệu:* Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư nguyên liệu tác động tích cực đến tỷ suất lợi nhuận trên chi phí (ROC) với  $\beta_1 = 1,513$  ( $p \leq 0.001$ ) là rất có ý nghĩa thống kê.

**Bảng 2.17: Kết quả hồi quy giữa một số yếu tố dịch vụ logistics đến ROC**

Model 2	Mô hình 2	Beta ( $\beta_i$ )
(Constant)	Hệ số tự do	-33.621***
NCC	X <sub>1</sub> - Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư nguyên liệu.	1.513***
NPP	X <sub>2</sub> - Chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối.	.377
DVK	X <sub>3</sub> - Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác.	4.458***
MDTD	X <sub>4</sub> - Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài.	1.840**
MDCB	X <sub>5</sub> - Mức độ sử dụng dịch vụ cơ bản.	.684***
MDGT	X <sub>6</sub> - Mức độ sử dụng dịch vụ gia tăng.	2.149***
Adjusted R Square	R <sup>2</sup> điều chỉnh	.949
F	Thống kê F	431.377*** <sup>a</sup>
N = 140; p ≤ 0.1; * p ≤ 0.05; ** p ≤ 0.01; *** p ≤ 0.001		
Biến phụ thuộc/Dependent Variable: ROC (%) .		
a. Dự báo/Predictors: (Constant), NCC, NPP, DVK, MDTD, MDCB, MDGT		

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

*Nhà phân phối:* Chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối không có quan hệ có ý nghĩa thống kê với tỷ suất lợi nhuận trên chi phí (ROC) bởi vì do  $p = 0.168 > 0.05$ .

*Nhà cung cấp dịch vụ logistics khác:* Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác có tác động rất tích cực đến tỷ suất lợi nhuận trên chi phí (ROC) với  $\beta_3 = 4,458$  ( $p \leq 0.001$ ) là rất có ý nghĩa thống kê.

*Dịch vụ thuê ngoài:* Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài có tác động tích cực đến tỷ suất lợi nhuận trên chi phí (ROC) với  $\beta_4 = 1,84$  ( $p \leq 0.01$ ) là có ý nghĩa thống kê.

*Dịch vụ cơ bản:* Mức độ sử dụng các dịch vụ logistics cơ bản có tác động tích cực đến tỷ suất lợi nhuận trên chi phí (ROC) với  $\beta_5 = 0,684$  ( $p \leq 0.001$ ) là rất có ý nghĩa thống kê.

*Dịch vụ gia tăng:* Mức độ sử dụng các dịch vụ logistics gia tăng có tác động tích cực đến tỷ suất lợi nhuận trên chi phí (ROC) với  $\beta_6 = 2,149$  ( $p \leq 0.001$ ) là rất có ý nghĩa thống kê.

Như vậy, tỷ suất lợi nhuận trên chi phí bị tác động bởi năm yếu tố, trong đó, mức độ tác động của yếu tố chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác là mạnh nhất, tiếp theo là yếu tố mức độ sử dụng dịch vụ logistics gia tăng. Ngoài ra, giá trị Sig của các hằng số đều nhỏ hơn 0,05 ( $p \leq 0.05$ ) nên việc giữ các hệ số trong phương trình hồi quy là hoàn toàn có ý nghĩa thống kê.

Như vậy, mối quan hệ giữa năm yếu tố dịch vụ logistics với Hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình được biểu diễn dưới dạng phương trình hồi quy như sau:

$$ROC = - 33,621 + 1,513X_1 + 4,458X_3 + 1,840X_4 + 0,684X_5 + 2,149X_6 + \varepsilon$$

Trong đó: ROC là tỷ suất lợi nhuận trên chi phí.

Theo phương trình hồi quy này, khi *chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư nguyên liệu* tăng (giảm) 1% (hoặc đơn vị) thì tỷ suất lợi nhuận trên chi phí sẽ tăng (giảm) trung bình 1,513% (hoặc đơn vị).

Khi *chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ khác* tăng (giảm) 1% thì tỷ suất lợi nhuận trên chi phí sẽ tăng (giảm) trung bình 4,458% .

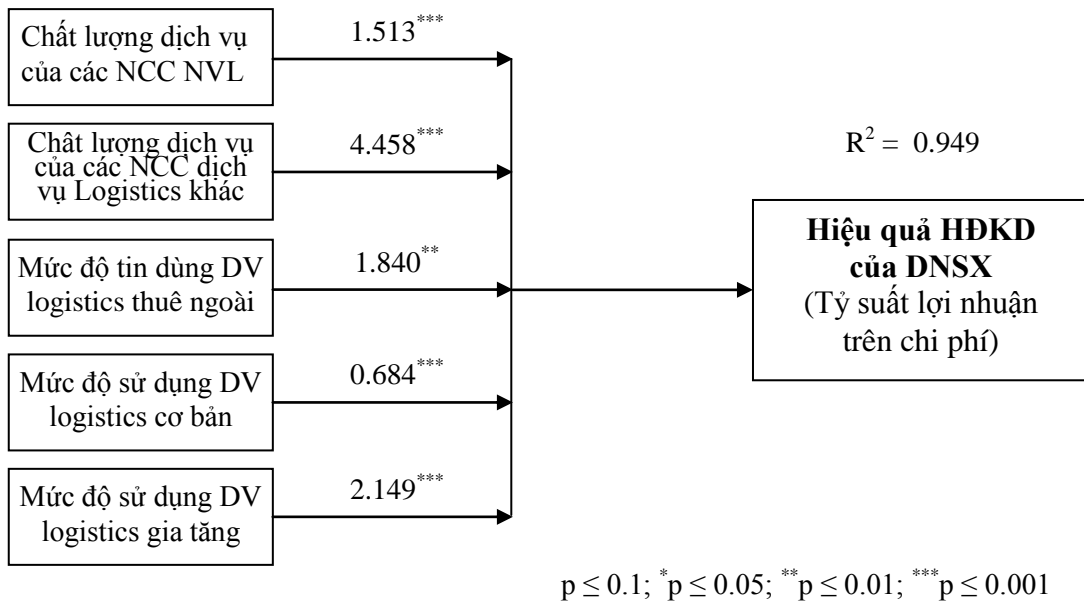
Khi *mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài* tăng (giảm) 1% thì tỷ suất lợi nhuận trên chi phí sẽ tăng (giảm) trung bình 1,84%.

Khi *mức độ sử dụng dịch vụ logistics cơ bản* tăng (giảm) 1% thì tỷ suất lợi nhuận trên chi phí sẽ tăng (giảm) trung bình 0,684%.

Khi *mức độ sử dụng dịch vụ logistics gia tăng* tăng (giảm) 1% thì tỷ suất lợi nhuận trên chi phí sẽ tăng (giảm) trung bình 2,149%.

Như vậy, kết quả này đã giúp trả lời câu hỏi dịch vụ logistics có tác động đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình hay không và mức độ tác động lớn hay nhỏ.

Ở đây, kết quả đã khẳng định có năm yếu tố thuộc về chất lượng, mức độ tin dùng và sử dụng dịch vụ logistics đều có ảnh hưởng đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình. Trong đó, yếu tố X3 - *chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ khác* tác động mạnh nhất ( $\beta_3 = 4,458$ ), tiếp đến là yếu tố X6 - *mức độ sử dụng các dịch vụ logistics gia tăng* ( $\beta_6 = 2,149$ ), còn yếu tố X5 - *mức độ sử dụng các dịch vụ logistics cơ bản* có mức độ tác động nhỏ nhất ( $\beta_5 = 0,684$ ).



**Sơ đồ 2.2: Mô hình tác động dịch vụ logistics đến ROC (mô hình 2)**

## 2.4. Những đánh giá khái quát qua nghiên cứu tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình

### 2.4.1. Kết quả đạt được

Qua nghiên cứu tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình, đặc biệt là các dịch vụ logistics đầu vào logistics đầu ra thời gian qua, có thể rút ra một số đánh giá sau đây:

(1) Dịch vụ logistics ở Quảng Bình từng bước phát triển và từ năm 2010 đến nay có sự phát triển nhanh cả về nội dung và các hình thức dịch vụ, qua đó đã có những tác động rất tích cực đến KĐKD của mọi doanh nghiệp, đặc biệt là nâng cao hiệu quả HĐKD cho các DNSX trên địa bàn tỉnh.

(2) Dịch vụ của doanh nghiệp nói chung và các dịch vụ logistics nói riêng ngày càng phát triển, tạo việc làm, tăng nguồn thu cho doanh nghiệp. Dịch vụ logistics đã có những tác động tích cực trong việc thực hiện các mục tiêu, chỉ tiêu kế hoạch của các DNSX trên địa bàn tỉnh.

(3) Các dịch vụ logistics phát triển đã giúp nhiều DNSX nâng cao được trình độ kỹ thuật sản xuất, cải tiến quy trình công nghệ, vì thế đã làm cho các sản phẩm sản xuất chất lượng ngày càng tốt hơn, giảm được giá thành và từng bước nâng cao được khả năng cạnh tranh trên thị trường.

(4) Sự phát triển các dịch vụ logistics (dịch vụ logistics đầu vào, đầu ra và dịch vụ logistics khác) đã hỗ trợ tích cực đối với nhiều DNSX trên địa bàn tỉnh mở rộng và chiếm lĩnh được thị trường tiêu thụ sản phẩm.

(5) Trong điều kiện hội nhập, mở cửa thị trường, dịch vụ logistics đã giúp các DNSX tỉnh Quảng Bình tiếp cận với thị trường ngoài nước, nâng cao được trình độ và kỹ năng quản trị kinh doanh. Nhờ đó giảm được các chi phí trong sản xuất kinh doanh, điều quan trọng hơn nữa là luôn bảo đảm cho sản xuất của các doanh nghiệp tiến hành nhịp nhàng, liên tục và không bị gián đoạn.

(6) Nhờ các yếu tố dịch vụ logistics được cải thiện tốt, đó là chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp nguyên vật liệu, các nhà phân phối và của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác (vận tải, giao nhận, kho bãi, hải quan,...) đã giúp các DNSX trên địa bàn Quảng Bình tin dùng hơn, mức độ sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài cao hơn. Do đó, các yếu tố của dịch vụ logistics thuê ngoài có những tác động tích cực và trực tiếp đến việc giảm chi phí logistics, tăng doanh thu, tăng ROS (kết quả hồi quy mô hình 1) và ROC (kết quả hồi quy mô hình 2) của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình (Phụ lục 4.1 và phụ lục 4.2)

(7) Nhiều loại dịch vụ logistics có giá trị gia tăng thuê ngoài (dịch vụ lựa chọn người vận chuyển, đàm phán giá cả, xử lý đơn hàng, lắp ráp hoặc lắp đặt hàng hóa, trả lại hàng) đã được nhiều DNSX Quảng Bình sử dụng đáp ứng ngày càng cao nhu cầu của sản xuất kinh doanh như về xây dựng được hệ thống các khách hàng, hệ thống các đối tác trong và ngoài nước, tác động tích cực và đảm bảo cho các hoạt động sản xuất kinh doanh phát triển ổn định. (Phụ lục 3, C3.5).

(8) Các DNSX trên địa bàn Quảng Bình đã đánh giá đúng lợi ích từ việc sử dụng các dịch vụ logistics từ các nhà cung cấp chuyên nghiệp. Vì vậy, các doanh nghiệp đã mạnh dạn thuê ngoài các dịch vụ logistics cơ bản (dịch vụ quản lý kho hàng, gom và gửi hàng, hệ thống thông tin logistics, quản lý phương tiện vận chuyển, thực hiện đơn hàng), vì thế HĐKD của các DNSX ngày càng văn minh, hiện đại và phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế, tác động tích cực đến hiệu quả HĐKD. (Phụ lục C3.5)

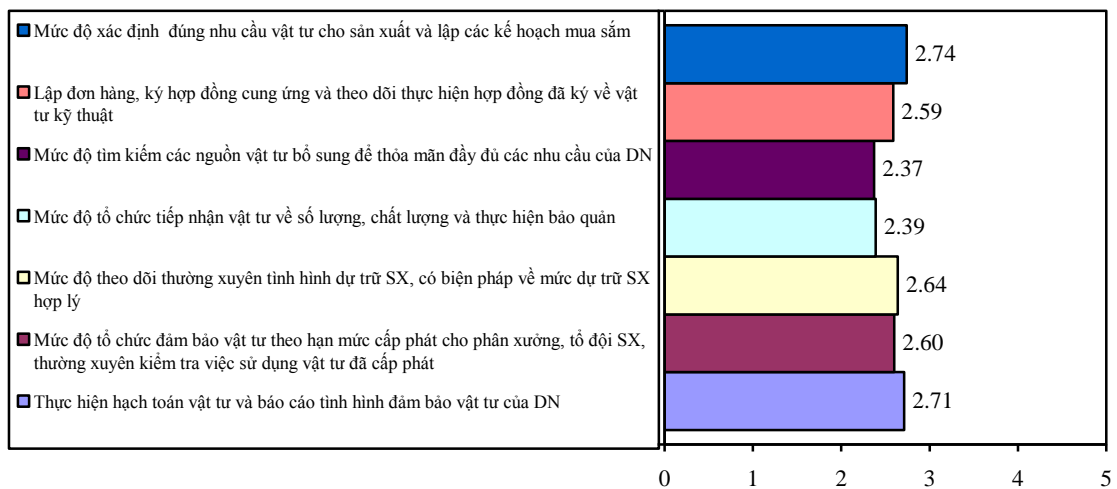
#### **2.4.2. Những tồn tại và nguyên nhân**

Nghiên cứu tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình, bên cạnh những mặt đạt được, cho thấy vẫn còn nhiều hạn chế, đó là:

(1) Phía các DNSX, chưa khai thác và tận dụng hết những tác động tích cực của dịch vụ logistics đến HĐKD của mình chưa thực sự mạnh dạn thuê ngoài dịch vụ logistics để giảm chi phí, tăng doanh thu, cụ thể:

Các DNSX vẫn chú trọng dịch vụ logistics tự mình đảm nhiệm (1PL), nhưng chất lượng các 1PL này còn hạn chế, điều này là do đội ngũ lao động trong lĩnh vực dịch vụ logistics thiếu tính chuyên nghiệp, đầu tư của DNSX về hạ tầng 1PL còn ít và lạc hậu, nên năng suất lao động thấp dẫn đến chi phí 1PL, nhất là chi phí vận tải hàng hóa cao hơn so với sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài (2PL, 3PL,...). Điều này có tác động tiêu cực đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình.

(2) Tổ chức bộ máy quản lý các dịch vụ logistics của các DNSX còn phân tán, thiếu tính tập trung thống nhất, do nhiều phòng ban trong doanh nghiệp đảm nhiệm. Nội dung công tác logistics vật tư cho DNSX chưa được thực hiện bài bản, khoa học. Do vậy, nhiều dịch vụ logistics tự đảm nhiệm (1PL) ở các DNSX khó phát triển, không phát huy được tác dụng trong sản xuất - kinh doanh. Qua điều tra ở các DNSX tỉnh Quảng Bình về công tác logistics vật tư cho thấy rõ hạn chế trên với điểm đánh giá trung bình cao nhất là 2,74 và điểm trung bình thấp nhất là 2.37 (Biểu đồ 2.20)



(Ghi chú: thang điểm đánh giá từ 1- 5 với ý nghĩa 1= Rất thấp và 5= Rất cao)

**Biểu đồ 2.20. Đánh giá của DNSX về mức độ hoàn thiện công tác quản lý hậu cần vật tư của doanh nghiệp**

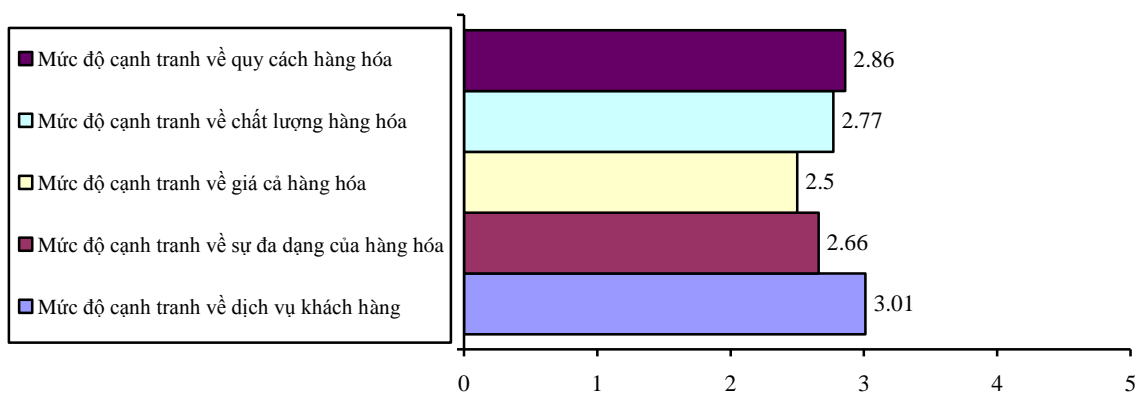
*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*

(3) Nguồn nhân lực của các DNSX trong lĩnh vực dịch vụ logistics còn thiếu so với nhu cầu. Các doanh nghiệp phải tự đào tạo và đào tạo lại cho người lao động. Vấn đề cập nhật về thông tin, chính sách, pháp luật quốc tế cũng là một hạn chế lớn đối với đội ngũ cán bộ chuyên làm dịch vụ logistics của doanh nghiệp hiện nay.

(4) Các DNSX trên địa bàn Quảng Bình quản trị dịch vụ logistics còn nhiều bất cập, phát triển và quản lý theo truyền thống, kinh nghiệm, chưa thường xuyên quan tâm các loại dịch vụ cả đầu vào và đầu ra, tư tưởng kinh doanh không theo đúng quy tắc của thị trường còn khá phổ biến trong các doanh nghiệp.

(5) Trong thời đại bùng nổ thông tin như hiện nay, thông tin là yếu tố hết sức quan trọng trong HĐKD của các doanh nghiệp. Thông tin về khách hàng, về đối tác kinh doanh, thông tin về thị trường, về chính sách,... hiện còn nhiều yếu kém ở các DNSX Quảng Bình. Nguyên nhân xuất phát từ cả phía chủ quan như thiếu nhân lực chuyên nghiệp, trình độ nhân viên còn hạn chế và các nguyên nhân khách quan như hệ thống văn bản của nhà nước chưa nhất quán, có nơi có lúc còn chông chéo, sự hỗ trợ của cơ quan nhà nước (các bộ ngành, địa phương...) chưa hiệu quả, chưa thực sự hướng tới doanh nghiệp. Tất cả làm cho các dịch vụ nói chung và dịch vụ logistics đối với các doanh nghiệp Quảng Bình phát triển chưa tương xứng với tiềm năng của nó.

(6) Tổ chức các mối quan hệ kinh tế trong kinh doanh dịch vụ logistics chưa phát triển, đa số các nhà cung cấp dịch vụ logistics ở Quảng Bình chưa thiết lập được các mối quan hệ cung ứng dịch vụ lâu dài, phát triển các loại dịch vụ logistics chủ yếu trong ngắn hạn, chưa có chiến lược lâu dài nên làm cho các DNSX có xu hướng thiên về tự đảm nhiệm các dịch vụ logistics cả đầu vào và đầu ra, chưa tối ưu hóa khâu vận chuyển vật tư cho sản xuất và cung ứng sản phẩm cho khách hàng, từ đó đã làm ảnh hưởng đến hiệu quả HĐKD của chính doanh nghiệp, sức cạnh tranh của sản phẩm, hàng hóa của DNSX ở tỉnh Quảng Bình còn hạn chế. Điều này thể hiện qua kết quả điều tra khảo sát ở biểu sau (Biểu đồ 2.21).



(Ghi chú: thang điểm đánh giá từ 1- 5 với ý nghĩa 1= Rất thấp và 5= Rất cao)

**Biểu đồ 2.21. Mức độ cạnh tranh của sản phẩm, hàng hóa mà doanh nghiệp sản xuất ở tỉnh Quảng Bình cung ứng trên thị trường**

*Nguồn: Kết quả điều tra của tác giả*



(7) Các nhà cung cấp logistics và thị trường dịch vụ logistics chưa thực sự phát triển ngang tầm tiềm năng và lợi thế của tỉnh Quảng Bình, thể hiện sự cung ứng dịch vụ còn mang tính nhỏ lẻ, số lượng công ty logistics chuyên nghiệp sử dụng chưa nhiều, chưa kết nối được chuỗi các dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh với toàn quốc và với các nước trong khu vực cũng như thế giới.

(8) Cơ sở hạ tầng logistics ở địa phương còn thiếu, chưa đồng bộ và lạc hậu, làm cho chi phí dịch vụ logistics, nhất là chi phí vận tải hàng hóa cao hơn so với các địa phương khác trong nước và khu vực. Điều này tác động không nhỏ đến hiệu quả HĐKD của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình và mức doanh lợi trên vốn kinh doanh của các doanh nghiệp trên địa bàn thường thấp hơn so với các tỉnh trong khu vực.

**CHƯƠNG 3: PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP VỀ DỊCH VỤ  
LOGISTICS NHẪM NÂNG CAO HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH  
DOANH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT  
TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG BÌNH**

**3.1. Mục tiêu, phương hướng phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Bình đến năm 2020 và triển vọng dịch vụ logistics đối với doanh nghiệp**

**3.1.1. Mục tiêu, phương hướng phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Bình đến năm 2020**

*Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Bình đến năm 2020, quan điểm phát triển được xác định [54]:*

Phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Bình đến năm 2020 phải phù hợp với Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của cả nước, Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội dài ven biển miền Trung và Quy hoạch phát triển vùng Bắc Trung Bộ; bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất với quy hoạch ngành, lĩnh vực.

Khai thác và phát huy có hiệu quả tiềm năng, lợi thế của địa phương, đẩy mạnh hội nhập quốc tế, tăng cường hợp tác với các địa phương trong cả nước nhằm huy động, sử dụng tốt mọi nguồn lực để phát triển kinh tế - xã hội nhanh và bền vững, nâng cao đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân; xóa đói, giảm nghèo, đưa Quảng Bình sớm trở thành tỉnh phát triển trong khu vực Bắc Trung Bộ và vùng duyên hải miền Trung.

Tập trung phát triển công nghiệp, dịch vụ để chuyển dịch nhanh cơ cấu kinh tế theo hướng hiện đại và đẩy mạnh phát triển kinh tế biển.

Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế với bảo vệ môi trường; tăng cường quốc phòng, an ninh và bảo đảm trật tự an toàn xã hội; giữ vững chủ quyền biên giới, hải đảo; đẩy mạnh quan hệ hữu nghị, hợp tác với các tỉnh láng giềng khu vực biên giới Việt Nam - Lào.

- *Mục tiêu tổng quát cho phát triển kinh tế - xã hội [54]:*

Phấn đấu đưa Quảng Bình ra khỏi tình trạng tỉnh nghèo vào năm 2015 và cơ bản trở thành Tỉnh phát triển trong vùng vào năm 2020; xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ, từng bước hiện đại; phát triển hệ thống giáo dục, đào tạo đáp ứng được yêu cầu nguồn nhân lực trong từng giai đoạn; chủ động phòng chống bão, lũ nhằm hạn chế đến mức thấp nhất ảnh hưởng do thiên tai gây ra.

- *Mục tiêu cụ thể về kinh tế, xã hội [54]:*

Phân đầu tốc độ tăng trưởng kinh tế (GDP) bình quân hàng năm thời kỳ 2011 - 2020 đạt 12 - 13%, trong đó giai đoạn 2011 - 2015 đạt 12% và giai đoạn 2016 - 2020 đạt 13%. Đến năm 2015 GDP bình quân đầu người đạt 28 - 30 triệu đồng (khoảng 1.400 - 1.600USD) và vào năm 2020 đạt khoảng 70 - 72 triệu đồng (khoảng 3.500 - 3.700USD);

Tỷ trọng công nghiệp - dịch vụ - nông nghiệp trong cơ cấu kinh tế vào năm 2015 là 43%, 40,5% và 16,5%; đến năm 2020 cơ cấu kinh tế tương ứng là 44 - 45,0%, 41,0% và 14 - 15%;

**Bảng 3.1: Dự báo tăng trưởng GDP và phát triển thương mại tỉnh Quảng Bình đến năm 2020**

Chỉ tiêu	2010	Dự báo		Tốc độ tăng bình quân/năm (%)		
		2015	2020	2006-2010	2011-2015	2016-2020
1. GDP toàn tỉnh, giá SS 94 (tỷ đồng)	3653	6438	11870	10,6	12	13
2. GDP dịch vụ (tỷ đồng)	1476,2	2610	4710	11,6	12	12,5
3. GDP Thương mại (tỷ đồng)	282,1	500	950	10,6	12,1	13,6
- Tỷ trọng GDP thương mại so với Tổng GDP (%)	7,72	7,8	8,0			
- Tỷ trọng GDP thương mại so với GDP dịch vụ (%)	19,1	19,2	20,1			
4. TMBLHH – DV, giá h.h (tỷ đồng)	9563	23290	58000	27,4	19,5	20

*Nguồn: [54], [66].*

Phân đầu đến năm 2015 kim ngạch xuất khẩu đạt khoảng 155 - 165 triệu USD và vào năm 2020 đạt khoảng 260 - 270 triệu USD;

Thu ngân sách trên địa bàn tăng bình quân hàng năm giai đoạn 2011 - 2015 khoảng 17%; giai đoạn 2016 - 2020 tăng bình quân 18 - 18,5%.

Đến năm 2015, giải quyết việc làm hàng năm giai đoạn 2011 - 2015 đạt khoảng 3,1 - 3,3 vạn lao động; giai đoạn 2016 - 2020 khoảng 3,6 - 3,8 vạn lao động; phân đầu đến năm 2015, tỷ lệ lao động qua đào tạo đạt 55 - 60%, trong đó đào tạo nghề đạt 35 - 40%; tương ứng đến năm 2020 đạt 65% và 50%;

- *Phương hướng phát triển các hành lang kinh tế, khu kinh tế*

Phát triển Khu kinh tế Hòn La, Khu kinh tế cửa khẩu quốc tế Cha Lo thành vùng động lực phát triển kinh tế phía Bắc và vùng biên giới phía Tây của Tỉnh [54].

Phát triển hành lang kinh tế dọc đường Hồ Chí Minh; Phát triển hành lang quốc lộ 12A theo hướng mở, tạo ra mối liên hệ phát triển giữa kinh tế miền núi với ven biển, thúc đẩy phát triển kinh tế đối ngoại với Lào và Thái Lan [54].

• *Phương hướng phát triển công nghiệp [54]:*

Phấn đấu đạt tốc độ tăng trưởng ngành công nghiệp bình quân hàng năm thời kỳ 2011 - 2020 tăng 20 - 21%. Mục tiêu đến năm 2020 ngành công nghiệp - tiểu thủ công nghiệp đóng góp 40 - 41% GDP, giải quyết việc làm cho 12,2% lao động xã hội, trong đó đầu tư nâng cấp và phát triển các cơ sở công nghiệp hiện có để nâng cao chất lượng, sức cạnh tranh của các sản phẩm công nghiệp gắn với nhu cầu thị trường; tăng tỷ trọng các ngành công nghiệp có tiềm năng, lợi thế; chú trọng phát triển công nghiệp sản xuất hàng hóa xuất khẩu; phát triển công nghệ mới, công nghệ sau thu hoạch; tăng tỷ trọng công nghiệp chế biến sâu để nâng cao hiệu quả kinh tế; khuyến khích các doanh nghiệp công nghiệp vừa và nhỏ ứng dụng công nghệ tiên tiến vào sản xuất để tăng sức cạnh tranh các sản phẩm hàng hóa,...

Phát triển các khu công nghiệp (KCN): Tây Bắc Đồng Hới, Bắc Đồng Hới; KCN cảng biển Hòn La và Hòn La 2 (Quảng Trạch); KCN Lý Trạch (Bố Trạch), KCN Tây Bắc Quán Hàu (Quảng Ninh), KCN Cam Liên và KCN Bang (Lệ Thủy) theo đúng quy hoạch ngành đã được phê duyệt. Từng bước hình thành một số cụm công nghiệp có quy mô phù hợp ở một số huyện khi có đủ các điều kiện theo quy định.

• *Phương hướng phát triển thương mại – dịch vụ [54]:*

Khuyến khích các thành phần kinh tế phát triển thương mại, dịch vụ, nhất là lĩnh vực có tiềm năng, lợi thế như dịch vụ vận tải biển, bưu chính viễn thông, khoa học công nghệ, tài chính, ngân hàng, bảo hiểm và hoạt động xuất nhập khẩu. Phấn đấu tốc độ tăng trưởng lĩnh vực dịch vụ bình quân thời kỳ 2011 - 2020 đạt 12,5 - 13%.

Nâng cao chất lượng và sức cạnh tranh các sản phẩm hàng hóa, dịch vụ để mở rộng thị trường nông thôn, thị trường trong và ngoài nước, phục vụ tốt nhu cầu tiêu dùng và xuất khẩu;

Phát triển các siêu thị, trung tâm thương mại tại thành phố Đồng Hới, Hoàn Lão, Ba Đồn, Khu kinh tế Hòn La; chợ đầu mối nông sản ở các huyện Lệ Thủy, Quảng Ninh, Bố Trạch; chợ tổng hợp bán buôn, bán lẻ tại các huyện Lệ Thủy, Bố Trạch, Quảng Trạch và thành phố Đồng Hới; củng cố chợ tại các vùng nông thôn.

• *Phát triển kết cấu hạ tầng:*

Đề thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội trong những năm tới, phát triển kết cấu hạ tầng kỹ thuật có một vai trò rất quan trọng, nhất là đối với cơ sở hạ tầng logistics nhằm nâng cao hiệu quả HĐKD của DNSX trong tỉnh, cụ thể:

Đối với các công trình giao thông thuộc Trung ương quản lý [54]: Tỉnh phối hợp với Bộ Giao thông vận tải để từng bước xây dựng các tuyến đường bộ, đường

sắt cao tốc Bắc - Nam qua Tĩnh; nâng cấp, mở rộng quốc lộ 12A, quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh và đường tuần tra biên giới (đoạn qua địa bàn Tĩnh); xây dựng Cảng Hòn La theo quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam; nghiên cứu nâng cấp cảng hàng không Đồng Hới đáp ứng nhu cầu thực tế, bảo đảm phù hợp với nguồn lực và quy hoạch ngành.

Đối với các công trình giao thông thuộc địa phương quản lý [54]: Chủ động xây dựng kế hoạch và bố trí hợp lý nguồn nhân lực trong từng giai đoạn để xây dựng đồng bộ các tuyến: đường ven biển từ Cảnh Dương đi Ngư Thủy, tuyến đường nối Khu công nghiệp xi măng Tuyên Hóa với cảng Hòn La; các tỉnh lộ 559, 558, 561, 562, 563, 564, 565; các tuyến đường ngang nối quốc lộ 1A với đường Hồ Chí Minh; đường cứu hộ, cứu nạn, chống ngập lụt; hệ thống đường đô thị; đường trong khu kinh tế, khu công nghiệp; cầu vượt sông Nhật Lệ 2; nâng cấp dân các tuyến đường sông, nạo vét luồng lạch các tuyến sông Son, cửa Gianh, cửa Nhật Lệ và một số tuyến sông khác để tạo điều kiện phân bố lại dân cư, phát triển kinh tế - xã hội và điều tiết mật độ giao thông.

Tăng cường đầu tư kết cấu hạ tầng mạng internet đến tất cả các đơn vị, cơ quan, các doanh nghiệp và hạ tầng viễn thông đến các vùng trong tỉnh; từng bước phát triển viễn thông với tốc độ cao, hiện đại nhằm đáp ứng nhu cầu thông tin liên lạc trong và ngoài nước [54].

Để thực hiện mục tiêu và phương hướng trên, trong thời gian tới Quảng Bình cần tập trung: (i) Đẩy mạnh thu hút đầu tư cho phát triển; (ii) Tăng cường cải cách thủ tục hành chính và công tác tư pháp; (iii) Đẩy mạnh công tác đào tạo, bồi dưỡng, quy hoạch, bố trí sử dụng cán bộ nhất là cán bộ làm công tác quản lý. Phát hiện, bồi dưỡng tài năng trẻ trong đội ngũ cán bộ công chức, viên chức để quy hoạch đào tạo lâu dài. Tập trung đào tạo nguồn nhân lực để thực hiện tốt mục tiêu đào tạo nguồn nhân lực có đủ trình độ đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội. Chú trọng đào tạo nghề, đào tạo cán bộ quản lý, cán bộ kỹ thuật cho các khu công nghiệp, khu kinh tế. Khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đào tạo nghề và phát triển dịch vụ giới thiệu việc làm. Đẩy mạnh đào tạo đội ngũ cán bộ quản trị doanh nghiệp nhằm đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa và đủ khả năng tiếp cận tiến bộ khoa học quản lý, công nghệ, thị trường để chủ động hội nhập kinh tế quốc tế.

Với mục tiêu và phương hướng trên đặt ra cho các ngành, các doanh nghiệp trong phát triển sản xuất kinh doanh, đặc biệt là đối với các ngành dịch vụ cơ sở hạ tầng, dịch vụ logistics trong việc thúc đẩy tăng trưởng và nâng cao hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn.

### **3.1.2. Yêu cầu và triển vọng đối với dịch vụ logistics trong việc nâng cao hiệu quả HKKD của DNSX ở tỉnh Quảng Bình**

#### **3.1.2.1. Yêu cầu đặt ra đối với dịch vụ logistics**

Trong xu thế toàn cầu hóa, mở cửa hội nhập kinh tế quốc tế, thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2011 - 2020 của tỉnh Quảng Bình càng đặt ra yêu cầu thực tiễn cần phải phát triển dịch vụ logistics để phát huy được vai trò, trong thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội và bảo vệ môi trường.

- *Về kinh tế*, để thực hiện mục tiêu *đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế, thực hiện tái cấu trúc nền kinh tế, trọng tâm là cơ cấu lại các ngành sản xuất, dịch vụ gắn với các vùng kinh tế*, thì việc phát triển dịch vụ logistics sẽ góp phần quan trọng đóng góp vào phát triển ngành dịch vụ, làm gia tăng tỷ trọng ngành dịch vụ và đóng góp vào tăng trưởng kinh tế. Phát triển dịch vụ logistics với việc đẩy mạnh và hiện thực hóa kỹ năng quản trị logistics, quản trị dây chuyền cung ứng trong tất cả các cấp quản lý, các ngành, các doanh nghiệp có ý nghĩa thiết thực trong việc tái cơ cấu nền kinh tế hiện nay.

Hơn nữa, để *nâng cao chất lượng, hiệu quả tăng trưởng kinh tế; tăng nhanh hàm lượng nội địa, giá trị gia tăng và sức cạnh tranh của sản phẩm, doanh nghiệp và nền kinh tế*, phát triển dịch vụ logistics là yêu cầu cấp thiết. Với vai trò của mình là nâng cao hiệu quả quản lý, giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất, trong hoạt động lưu thông phân phối, tăng cường sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp, đồng thời được đánh giá là lĩnh vực có hàm lượng trí tuệ, hàm lượng công nghệ mang lại giá trị gia tăng cao, phát triển dịch vụ logistics có ý nghĩa quan trọng trong thực hiện thành công Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2011-2020 của tỉnh.

- *Về xã hội*, để thực hiện mục tiêu *nâng cao thu nhập của người dân, thu hẹp khoảng cách thu nhập giữa các vùng và các nhóm dân cư, bảo đảm an sinh xã hội, tăng tỷ lệ lao động làm trong ngành dịch vụ và công nghiệp*, phát triển dịch vụ logistics có ý nghĩa quan trọng trong việc tạo ra nhiều việc làm trong ngành dịch vụ nói chung và dịch vụ logistics nói riêng. Đây cũng là ngành sử dụng lao động đa dạng, đảm nhiệm nhiều khâu trong chu trình cung ứng dịch vụ logistics, đồng thời phạm vi hoạt động của ngành rộng lớn, huy động lao động ở nhiều khu vực, vùng miền khác nhau. Do vậy, phát triển dịch vụ logistics không chỉ có ý nghĩa thực tiễn trong việc tạo nhiều công ăn việc làm trong khu vực dịch vụ, tăng thu nhập mà còn có ý nghĩa thiết thực trong thu hẹp khoảng cách giữa các vùng và các nhóm dân cư.

- *Về môi trường*, dịch vụ logistics là ngành cung ứng dịch vụ, ít tiêu hao năng lượng và lượng khí thải ra ngoài môi trường không nhiều so với các ngành sản xuất

công nghiệp khác. Đây cũng là ngành thuộc nhóm ngành ưu tiên đầu tư phát triển do có hàm lượng công nghệ cao, tạo ra giá trị gia tăng lớn, là ngành “cơ sở hạ tầng” dịch vụ và đồng thời cũng là lĩnh vực kinh doanh thân thiện với môi trường (Logistics xanh).

Với những ưu thế trên, rõ ràng, trong thực hiện các mục tiêu về kinh tế, xã hội và môi trường sẽ không thể không đặt dịch vụ logistics là trọng tâm phát triển. Đây là yêu cầu thực tiễn khách quan của quá trình phát triển, hội nhập kinh tế quốc tế của từng quốc gia, của khu vực và toàn cầu.

3.1.2.2. Triển vọng phát triển dịch vụ Logistics ở tỉnh Quảng Bình - yếu tố quan trọng để nâng cao hiệu quả HĐKD của doanh nghiệp

*(1) Khả năng về đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng thương mại và logistics*

Theo đề án "Phát triển thương mại nông thôn giai đoạn 2010 - 2015 và định hướng đến năm 2020" của Thủ tướng Chính phủ (kèm theo Quyết định số 23/QĐ-TTg ngày 06/01/2010), mục tiêu phát triển thương mại nông thôn nhằm kích thích tiêu dùng và tăng nhanh sức tiêu thụ hàng hoá trong nước. Đề án đề cập khá đầy đủ các mô hình phát triển thương mại nông thôn như: cấu trúc thương mại trên địa bàn xã, thị trấn, thị tứ gồm: mạng lưới chợ dân sinh, kinh doanh cá nhân, hộ kinh doanh, mạng lưới kinh doanh của các hợp tác xã thương mại, DNSX - chế biến. Theo quy hoạch hệ thống chợ của tỉnh Quảng Bình đến năm 2020 là 194 chợ, trong đó: giữ nguyên 36 chợ, di dời 03, xoá bỏ 01 chợ, nâng cấp mở rộng 41 chợ và xây mới 114 chợ. Dự tính tổng vốn đầu tư khoảng 2.416 tỷ đồng. Nhu cầu sử dụng đất tối thiểu khoảng 85 ha [66]. Bộ Công thương đã có đề án trình Chính phủ về quy hoạch, xây dựng các trung tâm logistics ở Việt Nam. Đây là yếu tố tích cực để doanh nghiệp đầu tư hạ tầng thương mại ở vùng nông thôn vùng xa, mở ra cơ hội thúc đẩy phát triển hạ tầng thương mại, logistics trong thời gian tới.

*(2) Khả năng về đào tạo nguồn nhân lực cho hoạt động logistics*

Hiện chưa có số liệu chính thống và chính xác về số lượng doanh nghiệp hoạt động và số lao động trong lĩnh vực logistics, tuy vậy trên thực tế nguồn nhân lực ngành logistics tại tỉnh Quảng Bình chưa đảm bảo cả về số lượng lẫn về chất lượng.

Để đảm bảo nguồn nhân lực, Văn phòng Chính phủ đã có Công văn số 2299/VPCP-KTTH, ngày 06/4/2015 về việc phát triển ngành dịch vụ logistics. Văn bản này có kiến nghị của Bộ Công thương về giải pháp giao cho Bộ Giáo dục và đào tạo nghiên cứu, xem xét xây dựng và phát triển chương trình đào tạo chiến lược về ngành logistics trong thời gian tới. Theo đó, đến năm 2020, nguồn nhân lực cho

ngành logistics của cả nước cũng như ở Quảng Bình được dự báo sẽ được cải thiện cả về số lượng và chất lượng thông qua sự phát triển của các kênh đào tạo như sau: Hệ thống các trường đại học, các viện đào tạo, cao đẳng, dạy nghề chú trọng vào việc đào tạo nguồn nhân lực logistics bằng việc mở các khoa đào tạo chuyên ngành về logistics; Các khóa đào tạo nâng cao chuyên môn nghiệp vụ do các trường đại học kinh tế và Hiệp hội doanh nghiệp logistics (VLA) tổ chức; Đào tạo tại các doanh nghiệp, dự báo trong tương lai, kênh đào tạo này sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực làm việc trong ngành logistics.

*(3) Khả năng đổi mới phương thức kinh doanh hàng hóa và mở rộng các loại hình dịch vụ*

Dự báo đến 2020, phương thức kinh doanh nhượng quyền thương mại tại Quảng Bình sẽ phát triển mạnh, bởi vì, Quảng Bình có kinh tế tăng trưởng khá, hạ tầng thương mại được đầu tư phát triển là điều kiện để các nhà phân phối lớn của Việt Nam và Quốc tế phát triển chuỗi - hệ thống bán hàng; đồng thời, phương thức này có ưu việt đối với các thương nhân và các công ty trong tỉnh, qua đó sẽ tích lũy nguồn vốn, kinh nghiệm quản lý, xây dựng thành công thương hiệu để nâng cao khả năng cạnh tranh và vị thế thương mại của tỉnh lên tầm cao hơn.

Để tồn tại thì bắt buộc các doanh nghiệp của tỉnh Quảng Bình phải thay đổi hình thức bán buôn truyền thống sang bán buôn hiện đại, nhất là đổi mới việc cung cấp trọn gói hàng hóa tiêu dùng theo xu hướng cơ cấu của từng phân ngành, với hình thức kinh doanh chuỗi sản phẩm khép kín bao gồm: gia công, lắp ráp, hậu mãi, đảm bảo uy tín để mở rộng thị trường. Theo cam kết dịch vụ với WTO, Việt Nam mở cửa thị trường dịch vụ logistics, gồm: dịch vụ xếp, dỡ container; dịch vụ thông quan; dịch vụ kho bãi; dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa; và các dịch vụ thực hiện thay mặt cho chủ hàng (kiểm tra vận đơn; dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa; giám định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; giám định hàng hóa; dịch vụ nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải). Ngoài ra, chiến lược phát triển các ngành thủy sản, dệt may, sản xuất ô tô, xe máy, dầu thô,... cũng đề ra mục tiêu rất cao cho tới năm 2020. Với những yếu tố này cho thấy, các loại hình dịch vụ logistics trong tương lai ở Việt Nam nói chung và ở Quảng Bình nói riêng sẽ phát triển rất mạnh mẽ, nhằm phục vụ cho sự phát triển của các ngành, của các địa phương và của tỉnh Quảng Bình.

*(4) Khả năng phát triển các nhà cung cấp dịch vụ logistics*

Trong xu thế toàn cầu hóa nền kinh tế thế giới, trao đổi thương mại giữa các quốc gia, các khu vực trên thế giới diễn ra mạnh mẽ. Theo đó nhu cầu về vận tải, kho bãi, các dịch vụ phụ trợ,... sẽ ngày càng quan trọng, cần thiết và phát triển.



Quảng Bình với tốc độ tăng bình quân của GDP thương mại giai đoạn 2011-2020 đạt 13–14%, trong đó giai đoạn 2016-2020 đạt 14%/năm. Đến năm 2020 GDP thương mại đạt khoảng 1000 tỷ đồng chiếm tỷ trọng 8,4% trong GDP toàn tỉnh (khoảng 20,3% so với GDP dịch vụ) [66]. Với mức tăng trưởng thương mại nhanh nhưng số lượng doanh nghiệp logistics tham gia kinh doanh ở tỉnh chưa nhiều. Thực hiện các cam kết hội nhập, các hàng rào bảo hộ dần dần được dỡ bỏ, thị trường giao nhận vận tải nói riêng và dịch vụ logistics nói chung sẽ mở cửa khả năng các nhà cung cấp dịch vụ logistics của trong và nước ngoài đến hoạt động tại Quảng Bình sẽ phát triển mạnh mẽ (kể từ 2012 trở đi) và ngày càng cạnh tranh gay gắt hơn. Đối với doanh nghiệp trong tỉnh, giai đoạn 10 năm tới triển vọng phát triển phụ thuộc chủ yếu vào năng lực, vào khả năng thích nghi, nâng cao năng lực cạnh tranh của mỗi doanh nghiệp. Quyết định số 169/QĐ-TTg ngày 22/01/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án phát triển dịch vụ logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải Việt Nam đã cho thấy rõ chủ trương này. Các chính sách của Nhà nước và hoạt động của Hiệp hội cũng chỉ có thể hỗ trợ tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng, minh bạch để các doanh nghiệp cùng phát triển.

*(5). Khả năng nguồn cung ứng và nhu cầu sản xuất xuất khẩu*

Triển vọng phát triển mặt hàng xuất khẩu, qua nghiên cứu tiềm năng cũng như thực trạng kinh doanh xuất khẩu của Quảng Bình cho thấy các nhóm hàng có thể mạnh xuất khẩu của tỉnh là nhóm hàng thủy sản, nhóm hàng nông lâm sản, nhóm hàng công nghiệp xây dựng và nhóm dịch vụ. Nhóm hàng thủy sản là nhóm hàng xuất khẩu có tiềm năng nhất của tỉnh [66]. Tuy nhiên, đối với nhóm hàng này, tỉnh đang gặp khó khăn về giống, kỹ thuật nuôi, công nghệ chế biến, cũng như khó khăn về nguyên liệu, sức ép về rào cản thương mại và yêu cầu chất lượng hàng hóa cao, vệ sinh an toàn thực phẩm của một số nước như Trung Quốc, Mỹ, Nhật, EU..

Đối với nhóm hàng nông, lâm, thủy sản, mặt hàng cao su sẽ có nhiều thuận lợi về giá cả và thị trường. Gỗ các loại cũng là mặt hàng xuất khẩu có hiệu quả của tỉnh. Tuy nhiên nguồn nguyên liệu gỗ chủ yếu nhập khẩu từ các nước nên về lâu dài cần có hướng phát triển nguồn nguyên liệu bền vững thông qua chương trình trồng rừng. Các mặt hàng khác như lạc, tiêu, ớt, thịt đông lạnh là những mặt hàng có nhiều lợi thế nhưng chưa được khai thác triệt để, đòi hỏi tỉnh có quy hoạch đồng bộ từ khâu sản xuất đến chế biến phục vụ xuất khẩu.

Đối với nhóm hàng công nghiệp, xây dựng: Hàng thủ công mỹ nghệ với các sản phẩm chủ yếu như mặt mây và các sản phẩm từ song mây, chiếu cói, nón lá, tre

đan là nhóm hàng có lợi thế để phát triển xuất khẩu. Với chính sách khuyến khích phát triển ngành nghề nông thôn, một số làng nghề được duy trì, khôi phục và phát triển, tạo công ăn việc làm cho nhiều người lao động, góp phần xoá đói giảm nghèo. Đối với nhóm hàng này cần đầu tư nghiên cứu một số chủng loại sản phẩm với chất lượng, mẫu mã, giá cả và thị hiếu tiêu dùng của các nước.

Đối với sản phẩm đồ gỗ chế biến, tỉnh cần quan tâm nghiên cứu phát triển thị trường, đa dạng hoá sản phẩm, chú trọng khâu thiết kế sản phẩm và cần có chiến lược phát triển nguyên liệu lâu dài để hạn chế nhập khẩu nguyên liệu. Đối với sản phẩm gỗ cần tập trung vào thị trường EU, thị trường Mỹ.

Đối với nhóm dịch vụ, doanh thu ngoại tệ thông qua các hoạt động bán hàng, dịch vụ, hoạt động thương mại phục vụ khách tham quan du lịch, khách vào đầu tư kinh doanh tại Việt Nam, Việt kiều sẽ tăng mạnh cùng với sự tăng lên nhanh chóng số lượng khách du lịch vào Quảng Bình hàng năm. Đây là cơ hội cũng như lợi thế cho ngành du lịch tham gia chiến lược xuất khẩu thu ngoại tệ tại chỗ.

Dịch vụ xuất khẩu lao động là lĩnh vực xuất khẩu có lợi thế và đầy tiềm năng. Hàng năm tỉnh có khả năng xuất khẩu 3.000-4.000 lao động, với mức lương trung bình 5.000-8000 USD/người/năm. Ngoài ra có thể đẩy mạnh xuất khẩu lao động tại chỗ thông qua đội ngũ lao động làm việc cho các dự án của các tổ chức quốc tế, các tổ chức phi chính phủ tại tỉnh. Dịch vụ bưu chính viễn thông, dịch vụ ngân hàng, vận tải, cảng biển là những lĩnh vực có thể thu và đóng góp ngoại tệ cho địa phương, góp phần thúc đẩy xuất khẩu của tỉnh.

*(6) Khả năng tăng cường và nâng cao hiệu lực quản lý của chính quyền địa phương đối với hoạt động logistics trên địa bàn*

Trong thời gian tới, hệ thống văn bản pháp luật và quản lý Nhà nước về hoạt động logistics của Việt Nam sẽ có nhiều bổ sung và hoàn thiện, đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của thực tiễn, tạo điều kiện cho chính quyền tỉnh quản lý có hiệu lực.

Về văn bản pháp luật điều chỉnh hoạt động logistics, nhiều văn bản pháp luật sẽ được ban hành, song hành triển khai theo 4 bước của lộ trình hội nhập nhanh dịch vụ logistics vào năm 2013, đó là: (i) Tự do hóa thương mại, dỡ bỏ rào cản thuế và phi thuế cho hàng hóa lưu chuyển thuận lợi; (ii) Tạo cơ hội cho doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics; (iii) Nâng cao năng lực quản lý logistics; (iv) Phát triển nguồn nhân lực. Bên cạnh việc dỡ bỏ những hàng rào thuế quan và phi thuế quan, những chính sách về hải quan cũng sẽ có những thay đổi quan trọng, hỗ trợ tích cực cho việc nâng cao năng lực logistics của Việt Nam và của Quảng Bình, cụ thể đến năm 2020: Thực hiện thủ tục hải

quan điện tử có 100% các Cục Hải quan, 100% các Chi cục Hải quan, 100% các loại hình hải quan cơ bản, 90% kim ngạch xuất nhập khẩu, 80% doanh nghiệp thực hiện thủ tục hải quan điện tử; Thời gian thông quan hàng hóa phân đầu bằng với mức của các nước tiên tiến trong khu vực Đông Nam Á tại cùng thời điểm; Tỷ lệ kiểm tra thực tế hàng hóa phân đầu đạt dưới 7%; và Tỷ lệ các giấy phép xuất nhập khẩu thực hiện trong cơ chế một cửa hải quan quốc gia là 90% [53].

Về quản lý Nhà nước, hiện theo quy định tại Nghị định 140/2007/NĐ-CP của Chính phủ, Bộ Công thương chịu trách nhiệm thực hiện việc quản lý nhà nước đối với hoạt động logistics. Tuy nhiên, với đặc điểm liên ngành, nội dung của quản lý nhà nước về logistics cần được phân định rõ ràng hơn. Các Bộ Giao thông vận tải, Thông tin và Truyền thông trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm kiểm tra giám sát các HĐKD dịch vụ logistics liên quan, bao gồm tổ chức kiểm tra, giám sát việc bảo đảm các điều kiện kinh doanh và tuân thủ các quy định pháp luật của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics trong lĩnh vực được phân công. Bộ Kế hoạch và Đầu tư có trách nhiệm hướng dẫn việc đăng ký kinh doanh dịch vụ logistics theo quy định hiện hành của pháp luật.

*(7) Khả năng cạnh tranh một số sản phẩm hàng hóa chủ lực của tỉnh Quảng Bình và nâng cao chất lượng, giảm chi phí Logistics*

Quảng Bình là một tỉnh có tiềm năng về công nghiệp sản xuất vật liệu xây dựng và xi măng, sản lượng xi măng hàng năm không ngừng tăng lên. Tuy nhiên, theo dự báo của Bộ Xây dựng trong giai đoạn 2011- 2015, sản lượng xi măng dư thừa so với nhu cầu thực tế lên tới 08 triệu tấn/năm. Hiện nay, ở Quảng Bình đang hình thành các cụm sản xuất xi măng lớn (cụm phía bắc có 03 nhà máy lớn là Sông Gianh, Trường Thịnh, Công ty vật liệu Việt Nam) phía nam tỉnh có cụm xi măng Áng Sơn, đặc biệt các tỉnh lân cận như Thừa Thiên Huế, Quảng Trị, Hà Tĩnh, Nghệ An đều có các nhà máy sản xuất xi măng, vì vậy đòi hỏi các DNSX xi măng của Quảng Bình cần có chiến lược tiếp cận thị trường Lào, Campuchia và thị trường các tỉnh phía Nam để giải quyết bài toán tiêu thụ khi cung vượt quá cầu.

Với tiềm năng và lợi thế nguồn lợi thủy sản, sản lượng khai thác và nuôi trồng thủy sản hàng năm khoảng 30 ngàn tấn. Quảng Bình xác định Thủy sản là ngành kinh tế mũi nhọn, đây là một chương trình kinh tế trọng điểm của tỉnh cần tập trung nguồn vốn, để hiện đại hoá công nghiệp chế biến thủy sản nhằm đẩy mạnh xuất khẩu.

Trong giai đoạn 2011- 2020, khả năng cạnh tranh của hàng hoá thủy sản xuất khẩu được dự báo sẽ càng khốc liệt, các yêu cầu đòi hỏi chất lượng, mẫu mã hàng

hóa sẽ khắt khe hơn và một số nước tiếp tục sử dụng rào cản kỹ thuật để bảo hộ sản xuất trong nước. Vì vậy, các doanh nghiệp chế biến thủy sản ở Quảng Bình cần tự đánh giá lại năng lực sản xuất, kinh doanh để xây dựng chiến lược về vốn, thị trường, nguyên liệu, nghiên cứu đổi mới hoạt động logistics và đổi mới sản phẩm. Đồng thời, cần chú trọng đào tạo nguồn nhân lực, phát huy những tiềm năng và lợi thế khai thác các sản phẩm hải sản có chất lượng, có khả năng cạnh tranh (kể cả những sản phẩm chế biến truyền thống của các làng nghề có thương hiệu như: Đúc Trạch, Cảnh Dương, Bảo Ninh...).

Khả năng nâng cao chất lượng và giảm chi phí dịch vụ logistics của Quảng Bình trong thời gian tới phụ thuộc rất lớn vào kết quả nâng cấp cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics, kết quả cải cách thủ tục hành chính, năng lực về ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics. Phát triển và ứng dụng về công nghệ thông tin vào lĩnh vực logistics sẽ kéo theo nâng cao năng lực và chất lượng dịch vụ logistics, sẽ tác động tích cực đến các DNSX tại Quảng Bình.

*(8). Khả năng hoàn thiện tổ chức và quản lý hoạt động logistics*

Với triển vọng phát triển kinh tế thế giới, trong nước nói chung và ngành dịch vụ nói riêng mở ra tiềm năng phát triển trong lĩnh vực logistics thời gian tới là rất lớn và sự phát triển dịch vụ logistics cũng là yêu cầu tất yếu đối với sự phát triển ngành dịch vụ và cả nền kinh tế. Điều đó, đặt ra yêu cầu phải hoàn thiện tổ chức hoạt động dịch vụ logistics ở các DNSX, đồng thời chuyển dần sang thuê ngoài dịch vụ logistics nhằm nâng cao hiệu quả HĐKD của doanh nghiệp.

Hoàn thiện bộ máy tổ chức quản lý, hạ tầng logistics trong các doanh nghiệp, hợp tác và liên kết các doanh nghiệp khác, tiến tới hình thành công ty logistics lớn của Quảng Bình. Với tiềm năng phát triển dịch vụ logistics của Quảng Bình, trước thực trạng các công ty nước ngoài chiếm lĩnh thị phần logistics trên địa bàn tỉnh như hiện nay, đặt ra yêu cầu cấp thiết đối với tỉnh cần và sẽ phải sớm tính đến xây dựng các công ty/ tổng công ty logistics trên cơ sở liên kết các công ty giao nhận vận tải, kho vận và phân phối nhỏ lẻ lại với nhau. Khi đó, thị trường logistics nội tỉnh mới có khả năng do các công ty nội kiểm soát và các công ty bên ngoài sẽ khó có cơ hội làm chủ toàn bộ thị trường logistics Quảng Bình.

*(9) Triển vọng phát triển thị trường hàng hóa và dịch vụ logistics*

Dự báo tốc độ tăng tổng mức lưu chuyển hàng hóa bán lẻ và dịch vụ của tỉnh giai đoạn 2016-2020 đạt khoảng 21-22% [66]. Vì thế trong những năm tới, nhu cầu mua

sắm các loại máy móc thiết bị, vật tư nguyên vật liệu cho sản xuất và các mặt hàng thiết yếu lương thực, thực phẩm của Quảng Bình ngày càng tăng.

Về thị trường xuất khẩu, qua nghiên cứu triển vọng phát triển của thị trường hàng hoá thế giới và nhu cầu nhập khẩu của các nước, các khu vực cũng cho thấy Quảng Bình vẫn có nhiều cơ hội và triển vọng về thị trường xuất khẩu, cụ thể: Thị trường Trung Quốc sẽ là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Quảng Bình. Đặc biệt, khi Việt Nam gia nhập WTO thì khả năng mở rộng thị phần vào thị trường này là rất lớn. Đối với thị trường này nên tập trung vào các sản phẩm chủ yếu như: cao su, thủy sản, gỗ. Thị trường Nhật Bản là thị trường lớn thứ hai, các sản phẩm cần tập trung là thủy sản, hàng may mặc, sản phẩm gỗ và hàng thủ công mỹ nghệ. Thị trường Hoa Kỳ là thị trường có nhiều tiềm năng trong tương lai, có thể xuất khẩu nhiều mặt hàng với chất lượng khác nhau. Tuy nhiên, để có thể thâm nhập thị trường này, các doanh nghiệp của tỉnh cần chuẩn bị tốt về mọi mặt. Các mặt hàng có thể xuất khẩu vào thị trường này là thủy sản, đồ gỗ, cao su, may mặc... Thị trường EU cũng là thị trường có tiềm năng lớn nhưng yêu cầu chất lượng cao. Các doanh nghiệp trong tỉnh cần phải xây dựng thương hiệu cho mặt hàng xuất khẩu và đảm bảo các tiêu chuẩn do EU quy định để tránh tranh chấp thương mại xảy ra. Các mặt hàng xuất khẩu là hàng may mặc, thủy sản, đồ gỗ. Thị trường Lào, Thái Lan có điều kiện thuận lợi trong vận chuyển, thanh toán. Tuy nhiên thị trường này nhu cầu tiêu dùng thấp, mặt hàng xuất khẩu ít. Cần tập trung vào một số mặt hàng như thủy sản, vật liệu xây dựng. Cơ cấu thị trường xuất khẩu giai đoạn 2011-2020, dự báo thị trường Trung Quốc khoảng từ 60-65%, thị trường Nhật Bản 15-20%, thị trường Mỹ 10-15%, còn lại là thị trường khác. Tốc độ tăng bình quân của kim ngạch xuất khẩu Quảng Bình giai đoạn 2016 - 2020 khoảng 14,5% - 15%/năm [66].

Về thị trường nhập khẩu, với tốc độ tăng bình quân hàng năm của kim ngạch nhập khẩu Quảng Bình giai đoạn 2016 - 2020 sẽ là 12% [66], khả năng nguồn vốn đầu tư không lớn và quy mô sản xuất tương đối nhỏ, thì các thị trường nhập khẩu của Quảng Bình chủ yếu là các thị trường giá thấp, trình độ công nghệ trung bình và tiên tiến với điều kiện thương mại tương đối đơn giản hoặc được ưu đãi. Do đó, các thị trường nhập khẩu thích hợp với Quảng Bình sẽ là thị trường các nước ASEAN và nhập khẩu máy móc thiết bị của Nhật và các nước EU.

Đối với dịch vụ logistics, để đáp ứng được nhu cầu của khách hàng, cụ thể là việc vận chuyển hàng hóa tới tận địa chỉ kho bãi, chân công trình,... việc các doanh nghiệp nâng cấp và phát triển dịch vụ vận tải đa phương thức là xu hướng tất yếu và ngày càng phổ biến hơn. Tuy vậy, vai trò của các doanh nghiệp logistics hoạt động ở cấp độ 1 vẫn

sẽ còn phổ biến do quy mô doanh nghiệp nhỏ, sự yếu kém về cơ sở hạ tầng, nguồn nhân lực, các yếu tố của thị trường dịch vụ logistics ở Quảng Bình đang trong quá trình hình thành và phát triển. Với những thông tin dự báo tích cực về kinh tế, thương mại cả trong nước và quốc tế đến năm 2020, triển vọng phát triển thị trường logistics của Quảng Bình giai đoạn 2011-2020 và tầm nhìn đến năm 2030 là rất lớn. Đó là cơ hội cho các doanh nghiệp logistics tại Quảng Bình vươn lên và hoạt động có hiệu quả.

### **3.2. Phương hướng tăng cường những tác động tích cực của dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD ở các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình**

Căn cứ vào những đánh giá qua việc nghiên cứu tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình; đồng thời, dịch vụ logistics được coi là yếu tố then chốt thúc đẩy phát triển và nâng cao hiệu quả HĐKD của DNSX [71]. Trong thời gian tới, phương hướng phát triển dịch vụ logistics nhằm nâng cao hiệu quả HĐKD của DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình cần được tập trung, đó là:

#### **3.2.1. Ứng dụng rộng rãi dịch vụ logistics thuê ngoài (*Outsourcing logistics*) trong các hoạt động thương mại đầu vào và đầu ra của DNSX**

Trong xu thế chuyên môn hóa, hợp tác hóa cao và mở cửa thị trường dịch vụ logistics, các nhà sản xuất kinh doanh có xu hướng sử dụng các dịch vụ bên ngoài thay thế cho các dịch vụ tương ứng mà bản thân doanh nghiệp tự cung cấp (1PL) như đóng gói, bao bì, ký mã hiệu, nhãn mác cho hàng hóa. Đây là hướng quan trọng giúp các DNSX tiết giảm bộ máy quản lý, lao động, phương tiện và tập trung thời gian, sức lực cho quản lý sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Nhờ đó giúp các DNSX tiết kiệm chi phí logistics đầu vào, chi phí logistics đầu ra và từng bước gia tăng lợi nhuận.

Bởi vậy, các DNSX ở Quảng Bình cần tăng cường sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài nhằm đảm bảo cho mọi hoạt động sản xuất kinh doanh tiến hành nhịp nhàng và có hiệu quả. Để thực hiện phương hướng này đòi hỏi trong sản xuất công, nông nghiệp của tỉnh Quảng Bình cần phải tập trung hóa sản xuất, liên kết, hợp tác để tăng quy mô sản xuất, quy mô của mỗi doanh nghiệp.

#### **3.2.2. Tập trung phát triển dịch vụ logistics đầu vào (*Inbound logistics*)**

Tập trung phát triển dịch vụ logistics đầu vào, gồm các hoạt động nhằm cung ứng một cách đầy đủ, kịp thời và đồng bộ, các đầu vào (nguyên vật liệu, vốn, thông tin) cho hoạt động sản xuất của doanh nghiệp [11].

Để thực hiện quá trình sản xuất hiệu quả đòi hỏi các DNSX phải bảo đảm thường xuyên, liên tục các loại vật tư kỹ thuật. Chỉ có bảo đảm đủ số lượng, đúng mặt hàng và chất lượng cần thiết với thời gian quy định thì sản xuất mới tiến hành

được bình thường và sản xuất mới có hiệu quả [6]. Các dịch vụ này đòi hỏi phải được tối ưu hóa thông qua việc lựa chọn dịch vụ phù hợp với đặc điểm, yêu cầu của từng DNSX. Trong quá trình sản xuất, nguyên vật liệu là bộ phận trực tiếp tạo nên sản phẩm, nó chiếm một tỷ trọng lớn trong cơ cấu giá thành sản phẩm. Do đó, nguyên vật liệu có vai trò rất quan trọng trong việc giảm chi phí sản xuất kinh doanh và giá cả sản phẩm mà DNSX không thể bỏ qua khi giải bài toán logistics trong doanh nghiệp.

### **3.2.3. Nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics đầu ra (Outbound logistics)**

Nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics đầu ra bao gồm các hoạt động đảm bảo cung ứng thành phẩm của doanh nghiệp đến tay khách hàng một cách tối ưu cả về vị trí, thời gian và chi phí.

Quy mô sản xuất kinh doanh ngày càng tăng, tiến bộ khoa học công nghệ và các mối quan hệ kinh tế trong cung ứng ngày càng phát triển, trở nên phức tạp thì càng đặt ra nhiều yêu cầu mới đối với hoạt động tiêu thụ sản phẩm của DNSX, trong đó là các dịch vụ đầu ra với 2 nhóm dịch vụ quan trọng: (i) Các dịch vụ liên quan đến kỹ thuật sản xuất trong tiêu thụ sản phẩm, hay còn gọi là các dịch vụ tiếp tục quá trình sản xuất trong khâu lưu thông ngay chính tại doanh nghiệp; (ii) Các dịch vụ liên quan đến tổ chức quản lý quá trình tiêu thụ sản phẩm. Các loại dịch vụ Outbound logistics này cần phải được phát triển và nâng cao hiệu quả ngay từ các DNSX.

### **3.2.4. Hoàn thiện bộ máy quản lý hoạt động logistics ở các DNSX**

Hiệu quả của các hoạt động logistics cũng như hiệu quả của toàn bộ quá trình sản xuất phụ thuộc rất lớn vào mức độ hợp lý của việc tổ chức bộ máy quản lý logistics của doanh nghiệp. Thực tế hiện nay, teo kết quả khảo sát ở các DNSX Quảng Bình, tổ chức bộ máy hoạt động logistics hầu như chưa được quan tâm đúng mức. Tất cả các hoạt động này thường tập trung vào phòng Quản lý vật tư hay phòng Kinh doanh. Do vậy, các vấn đề tối ưu hóa, lựa chọn dịch vụ, quản lý cung ứng, quản lý đơn hàng, logistics đang là những điểm yếu của DNSX cần được khắc phục và hoàn thiện trong thời gian tới. Vì vậy, thực hiện phương hướng này sẽ giúp hình thành tổ chức quản lý chuỗi cung ứng các sản phẩm của doanh nghiệp theo mô hình định hướng chức năng và mô hình tích hợp, từ đó sẽ nâng cao hiệu quả các hoạt động logistics và cuối cùng là hiệu quả HĐKD của các DNSX trong bối cảnh mở cửa thị trường dịch vụ logistics.

### **3.2.5. Xây dựng và phát triển đồng bộ cơ sở hạ tầng dịch vụ logistics**

Dịch vụ logistics có mối liên hệ mật thiết đến sự phát triển hạ tầng giao thông vận tải, cảng biển, hệ thống phân phối, các trung tâm logistics, các phương

thức vận tải.... Tuy nhiên, qua kết quả khảo sát điều tra, hiện nay cơ sở hạ tầng của Quảng Bình chưa phát triển kịp với sự phát triển của kinh tế địa phương và cũng không đáp ứng được yêu cầu của sự phát triển dịch vụ logistics chuyên nghiệp và dịch vụ logistics ở các DNSX tự đảm nhận. Cơ sở hạ tầng của tỉnh Quảng Bình chưa phát triển nên chi phí vận tải luôn cao hơn so với các nước trong khu vực. Do vậy, việc phát triển tốt các cơ sở hạ tầng, các trung tâm logistics là một trong các điều kiện tiên quyết cho các dịch vụ logistics phát triển. Nếu Quảng Bình có hệ thống kho hàng, bến bãi, các trung tâm logistics hiện đại thì tỉnh sẽ nâng cao được khả năng cạnh tranh cho các ngành, các doanh nghiệp và sẽ giảm bớt được thời gian và chi phí vận chuyển, mang lại hiệu quả kinh tế cho logistics, đặc biệt là nâng cao hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh.

### ***3.2.6. Đào tạo nguồn nhân lực logistics chuyên nghiệp, chất lượng cao cho các DNSX và ngành logistics của tỉnh Quảng Bình***

Yếu tố quan trọng cho sự phát triển lâu dài và bền vững của các ngành công nghiệp dịch vụ logistics là nguồn lao động có kỹ thuật, tay nghề cao và chuyên nghiệp. Do vậy, cần phải có một chiến lược đào tạo nguồn nhân lực cụ thể, có những bước đi rõ ràng cho ngành logistics, một mặt nhằm đáp ứng nhanh nhu cầu nhân lực qua đào tạo cho ngành, mặt khác, đẩy nhanh chương trình đào tạo các chuyên gia logistics có kỹ năng ứng dụng và triển khai các thực hành quản trị logistics và chuỗi cung ứng theo kịp các nước công nghiệp phát triển. Hiện tại, nhân lực được đào tạo bài bản về logistics ở nước ta cũng như ở Quảng Bình rất hạn chế nên việc hướng nghiệp và quảng bá về chuyên ngành này cũng cần phải được tăng cường ở các ngành và các doanh nghiệp cũng như các cơ sở đào tạo trong tỉnh, nội dung và chương trình đào tạo phải thường xuyên cập nhật theo chuẩn mực quốc tế, tham khảo ý kiến của các chuyên gia kinh tế, các nhà lãnh đạo tuyển dụng doanh nghiệp nhằm đáp ứng tốt nhất nhu cầu thực tiễn trong lĩnh vực hoạt động dịch vụ logistics của các DNSX.

### **3.3. Giải pháp tăng cường tác động dịch vụ logistics nhằm nâng cao hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình**

Từ kết quả nghiên cứu về tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình và để nâng cao hiệu quả trong thời gian tới, luận án đưa ra ba nhóm giải pháp về dịch vụ logistics, đó là: (i) nhóm giải pháp đối với các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình về tổ chức, khai thác và sử dụng dịch vụ logistics, (ii) nhóm giải pháp đối với các nhà cung cấp dịch vụ logistics, (iii) nhóm giải pháp đối với các cơ quan, đơn vị quản lý có liên quan.

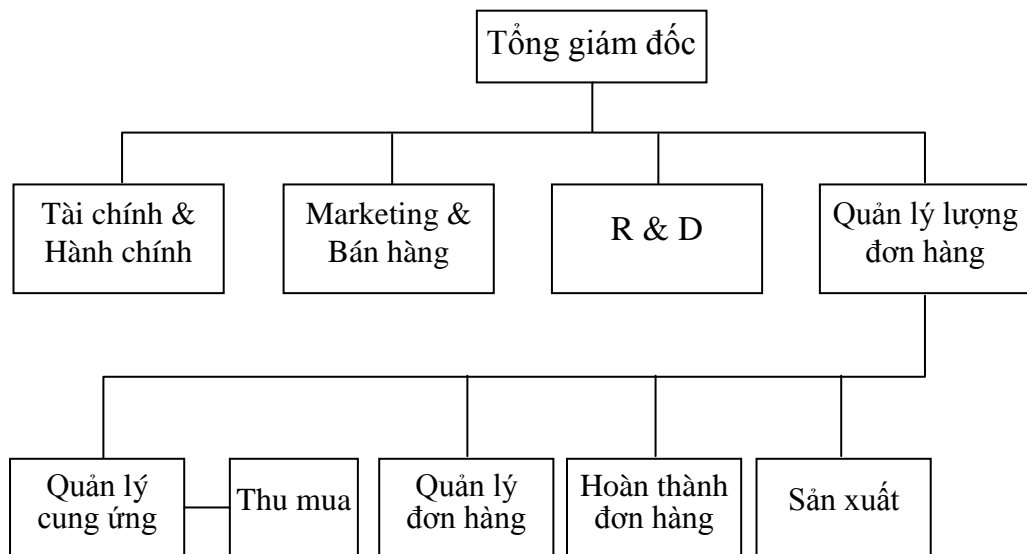


### 3.3.1. Nhóm giải pháp đối với các DNSX trên địa bàn tỉnh về tổ chức, khai thác và sử dụng dịch vụ logistics

#### 3.3.1.1. Giải pháp hoàn thiện bộ máy quản trị dịch vụ logistics trong các DNSX

Bộ máy tổ chức, thực hiện các hoạt động logistics (dịch vụ logistics tự đảm nhiệm – 1PL) trong các DNSX tổ chức tốt là điều kiện để phát triển, mở rộng các hoạt động dịch vụ logistics của doanh nghiệp. Bởi vì, một khi các hoạt động dịch vụ logistics hiện có của doanh nghiệp được tổ chức tốt thì mới có điều kiện để phát triển thêm các dịch vụ mới cho khách hàng. Do đó, việc nhanh chóng hoàn thiện bộ máy tổ chức thực hiện các dịch vụ logistics là rất cần thiết cho DNSX. Qua nghiên cứu thực trạng hoạt động dịch vụ logistics tự đảm nhiệm của DNSX trên địa bàn Quảng Bình cho thấy còn nhiều khâu yếu kém, nguyên nhân của nó là do sự yếu kém của khâu tổ chức, thực hiện các dịch vụ này. Để hoàn thiện bộ máy quản lý dịch vụ logistics tự đảm nhiệm của các DNSX cần thực hiện các biện pháp sau:

- Các DNSX nên tổ chức bộ phận chuyên trách thực hiện các dịch vụ logistics, hình thành tổ chức quản lý chuỗi cung ứng các sản phẩm của doanh nghiệp theo mô hình định hướng chức năng và mô hình tích hợp (Sơ đồ 3.1).



**Sơ đồ 3.1: Tổ chức bộ máy quản lý hoạt động chuỗi cung ứng tích hợp**

*Nguồn: [28].*

- Việc tổ chức thực hiện các dịch vụ logistics phải được thống nhất, có được sự hỗ trợ giữa các bộ phận khác trong doanh nghiệp.

- Phân công trách nhiệm rõ ràng giữa từng bộ phận nhưng phải thống nhất để đảm bảo chất lượng của việc thực hiện các dịch vụ này.

### 3.3.1.2. Giải pháp đầu tư cơ sở vật chất, trang thiết bị hiện đại cho hoạt động logistics tại các DNSX

Đối với hoạt động dịch vụ kho bãi thì cơ sở vật chất của kho (các thiết bị, công cụ dụng cụ trong kho) có vai trò quyết định đối với chất lượng sản phẩm trước khi đưa tới công trình. Một hệ thống kho bãi rộng thoáng, trang thiết bị hiện đại sẽ tạo điều kiện để bảo quản tốt nhất sản phẩm hàng hóa. Điều này càng quan trọng hơn khi doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ kho bãi ở Quảng Bình còn hạn chế, đầu tư kho của DNSX tốt thì mới bảo quản hàng hóa tốt trước khi xuất bán. Tuy nhiên, quy khảo sát điều tra cho thấy, hiện nay DNSX ở tỉnh Quảng Bình có hệ thống kho chủ yếu là nhà cấp bốn, công cụ, dụng cụ thô sơ cũ kỹ nên trong quá trình vận chuyển rất tốn thời gian và gặp khó khăn. Vì vậy việc đầu tư công cụ, dụng cụ hiện đại sẽ giúp quá trình đưa sản phẩm hàng hóa vào kho và ra ngoài kho tiến hành rất dễ dàng, tốn ít thời gian, chi phí hơn. Doanh nghiệp có thể đầu tư thêm hệ thống thông tin liên lạc nhằm kiểm soát tốt hệ thống kho hàng, tránh mất mát, tránh bị mất trộm. Đối với những nhà kho quá cũ thì doanh nghiệp phải tiến hành tu sửa, nâng cấp hệ thống nhà kho (như cải tạo nền kho, hệ thống cửa); sửa chữa thiết bị chiếu sáng tại các kho nhằm đảm bảo an toàn lao động cũng như phòng chống cháy nổ. Hướng lâu dài và tối ưu là các DNSX thuê dịch vụ kho của các doanh nghiệp logistics trên địa bàn để giảm chi phí kinh doanh.

### 3.3.1.3. Giải pháp về đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản trị hoạt động dịch vụ logistics

Trong xu hướng dịch chuyển từ thương mại truyền thống sang thương mại điện tử ở vùng Bắc Trung Bộ, dịch vụ logistics trong khu vực cũng có những thay đổi nhanh chóng và việc phát triển dịch vụ logistics điện tử (e-logistics) là yêu cầu tất yếu trong hội nhập và phát triển logistics của các DNSX. Mục tiêu tới năm 2020, các tỉnh và thành phố của Việt Nam sẽ phải xây dựng một cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin đủ mạnh, bên cạnh đó phải có một hệ thống phần mềm thích hợp với lĩnh vực mà dịch vụ logistics được cung cấp và hệ thống đó cho phép những người sử dụng dữ liệu trao đổi qua internet. Triển vọng nhu cầu về dịch vụ logistics trong nhiều lĩnh vực sản xuất và kinh doanh tại Quảng Bình đang tăng và sẽ tiếp tục tăng cao hơn nữa, đặc biệt là đối với những DNSX tại Quảng Bình muốn xây dựng một mạng lưới phân phối hàng hóa của mình ở thị trường nước ngoài. Riêng với ngành công nghệ thông tin, dịch vụ logistics điện tử chắc chắn sẽ đem lại những giải pháp thiết thực cho việc mở rộng thị trường và gia tăng doanh thu cho các DNSX trên địa bàn tỉnh.

Thông tin thương mại là toàn bộ các thông tin hỗ trợ, phục vụ cho việc xây dựng, tổ chức, thực hiện, theo dõi và điều chỉnh việc thực hiện các kế hoạch, quyết định, xử lý các vấn đề hàng ngày về các hoạt động thương mại.

Xây dựng hệ thống thông tin thương mại là rất cần thiết bởi vì bất kỳ hoạt động nào muốn thực hiện tốt cần có thông tin. Đối với các dịch vụ logistics cũng vậy, các thông tin về khách hàng, về thị trường là rất quan trọng bởi vì nó phản ánh chất lượng của các dịch logistics mà DNSX đang cung cấp. Đồng thời nó còn cho DNSX biết khách hàng đang cần gì ở doanh nghiệp, phát triển các dịch vụ logistics ra sao cho phù hợp hơn với nhu cầu của khách hàng. Khi có được những thông tin phản hồi từ phía khách hàng DNSX có thể tiến hành phân tích, đánh giá, quyết định nên phát triển các dịch vụ logistics cho tiêu thụ sản phẩm theo hướng nào cho đúng nhất. Thực tế, các thông tin đó DNSX có thể thu thập từ bộ phận nghiên cứu thị trường của mình. Bộ phận này sẽ tiến hành các hoạt động thu thập thông tin thị trường, đưa ra những bảng câu hỏi, phiếu thăm dò đề nghị khách hàng của doanh nghiệp tích vào đó. Qua đó, DNSX có thể phân loại thông tin, tiến hành phân tích, và cho kết quả. Một kênh thông tin quan trọng nữa là thu thập thông tin qua website riêng của mỗi DNSX tuy nhiên các DNSX chưa thực sự khai thác được kênh thông tin này. Hệ thống công nghệ thông tin của các DNSX ở Quảng Bình còn rất hạn chế, cần được sớm khắc phục. Trong thời gian tới, với sự đầu tư vào trang web của mình, với sự thiết kế hệ thống thông tin phản hồi ngay trên website của mỗi DNSX, thông tin phong phú sẽ giúp các DNSX trên địa bàn Quảng Bình có thể có được các thông tin phản hồi hiệu quả từ khách hàng của mình.

#### 3.3.1.4. Nâng cao uy tín và phát triển thương hiệu và mô hình quản lý mới trong quản trị logistics

Uy tín và thương hiệu của doanh nghiệp là yếu tố vô hình, thể hiện qua khả năng bán hàng gián tiếp của doanh nghiệp. Nó ảnh hưởng và tác động tới tâm lý tiêu dùng, đến quyết định có mua hàng hay không của người tiêu dùng. Doanh nghiệp có uy tín tốt trên thương trường thì đã tạo được sự quan tâm của khách hàng tới sản phẩm, dịch vụ mà doanh nghiệp cung cấp. Vì vậy đây là nhân tố quan trọng quyết định sự phát triển các sản phẩm, dịch vụ của doanh nghiệp. Do đó doanh nghiệp cần nâng cao uy tín của mình, đặc biệt là phát triển thương hiệu của doanh nghiệp, để mỗi khi nói đến các doanh nghiệp Quảng Bình người ta sẽ biết đến những sản phẩm đặc trưng của địa phương, Quảng Bình có nhiều địa danh lịch sử, có di sản

thế giới Phong Nha - Kẻ Bàng. Để nâng cao uy tín và phát triển thương hiệu, DNSX ở Quảng Bình cần thực hiện các biện pháp sau:

- Tăng cường quảng bá hình ảnh của doanh nghiệp thông qua các kênh thông tin đại chúng, qua báo, đài, ti vi, qua internet vì qua các kênh thông tin đó khách hàng có thể nhanh chóng biết về doanh nghiệp, nhanh chóng có được thông tin về doanh nghiệp. Với việc sử dụng tổng hợp nhiều kênh thông tin truyền thông sẽ giúp cho việc quảng bá hình ảnh của doanh nghiệp thêm tính hiệu quả.

- Tăng cường các hoạt động quan hệ công chúng PR (Public Relations)

Nhờ tính hiệu quả thực sự của hoạt động quan hệ công chúng nên ngày càng có nhiều doanh nghiệp thực hiện hoạt động này. Quan hệ công chúng có vai trò truyền thông tin đến khách hàng, để sản phẩm dễ dàng đi vào nhận thức khách hàng, khách hàng có thể lưu giữ tốt hơn về sản phẩm của doanh nghiệp. Mặt khác chi phí cho hoạt động này rẻ hơn so với các chiến dịch quảng bá, phát triển thương hiệu khác của doanh nghiệp. Hơn nữa thương hiệu của doanh nghiệp biểu hiện ở tên nhãn hiệu, logo, biểu tượng. Vì vậy doanh nghiệp cần thông qua các hoạt động quan hệ công chúng để tăng cường quảng bá về nhãn hiệu, logo, biểu tượng của doanh nghiệp. Để mỗi khi nhắc đến xi măng Sông Gianh, xi măng Tiến Hóa ở Quảng Bình người ta có thể biết nhãn hiệu, logo, biểu tượng của doanh nghiệp.

Ngoài ra, DNSX ở tỉnh Quảng Bình cần mạnh dạn áp dụng mô hình quản lý mới trong quản trị logistics theo chức năng và mô hình tích hợp như đã trình bày ở phần trên.

Hiện nay trên thế giới có rất nhiều mô hình quản lý hiệu quả cho hoạt động logistics (cho các hoạt động dịch vụ hậu cần trong tiêu thụ sản phẩm). Với những mô hình này thì công việc quản lý sẽ rất hiệu quả, việc áp dụng các mô hình này còn có tác dụng giảm thời gian, chi phí cho các cho doanh nghiệp. Tuy nhiên để áp dụng các mô hình quản lý tiên tiến, hiện đại cần có đội ngũ nhân viên có khả năng tiếp nhận những mô hình quản lý mới. Họ phải là những người thích nghi với mô hình quản lý tốt, nhanh nhẹn, có chuyên môn, nghiệp vụ vững chắc vì chỉ có vậy thì áp dụng các mô hình quản lý mới đem lại kết quả thiết thực.

### 3.3.1.5. Các giải pháp liên quan đến logistics đầu vào cho sản xuất của doanh nghiệp

Ở đây bao gồm nhiều giải pháp liên quan đến quá trình cung ứng vật tư cho sản xuất, tổ chức mua sắm, lựa chọn nhà cung ứng, tổ chức chuyển giao vật tư về doanh nghiệp, tổ chức quản lý quá trình cấp phát và quản lý sử dụng vật tư trong

sản xuất... là những giải pháp quan trọng góp phần tiết giảm chi phí sản xuất, chi phí logistics, nâng cao chất lượng sản phẩm, hạ giá thành và cuối cùng là nâng cao hiệu quả HĐKD của chính các DNSX. Các giải pháp ở đây liên quan đến việc tổ chức hợp lý các hoạt động logistics tại chỗ (*work place logistics*) và hoạt động logistics của cơ sở sản xuất logistics trong doanh nghiệp (*facility logistics*).

### 3.3.1.6. Tăng cường sử dụng dịch vụ logistics chuyên nghiệp

Các DNSX sử dụng dịch vụ logistics tự đảm nhiệm (1PL) tức là tự tổ chức hoạt động logistics phục vụ cho HĐKD của mình chắc chắn đòi hỏi chi phí lớn, dẫn đến hiệu quả thấp, đặc biệt trong lĩnh vực cung ứng nguyên vật liệu và phân phối sản phẩm. Do vậy, ngày càng có nhiều công ty đa quốc gia chuyển từ tự tổ chức hoạt động logistics sang thuê dịch vụ logistics từ các công ty logistics chuyên nghiệp, còn đối với các công ty vừa và nhỏ việc sử dụng dịch vụ của các công ty logistics chuyên nghiệp là nhu cầu tất yếu [15].

Cùng với xu hướng thuê ngoài dịch vụ logistics từ các công ty logistics chuyên nghiệp và qua kết quả nghiên cứu (đã trình bày chi tiết ở mục 2.3.3 của luận án) cho thấy, trong thời gian tới, các DNSX trên địa bàn Quảng Bình cần tăng cường sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài (dịch vụ chuyên nghiệp) sẽ tiết kiệm chi phí, tăng khả năng cạnh tranh và nâng cao hiệu quả HĐKD. Các dịch vụ cần thuê ngoài bao gồm, dịch vụ logistics đầu vào, dịch vụ logistics đầu ra và dịch vụ logistics khác (dịch vụ về vận tải, giao nhận, kho bãi và hải quan).

### 3.3.1.7. Tăng cường liên kết, hợp tác với các doanh nghiệp trong khu vực và thế giới

Các DNSX trên địa bàn Quảng Bình cần nhanh chóng thúc đẩy việc tăng cường liên kết, hợp tác với các doanh nghiệp nước ngoài để học hỏi kinh nghiệm quản lý và điều hành quá trình HĐKD, thông qua CNTT để trao đổi các dữ liệu điện tử trong thương mại và thực hiện công tác khai quan điện tử. Từ đó, giúp các DNSX sẽ mở rộng thị trường, tăng khả năng tiêu thụ sản phẩm và hiệu quả HĐKD sẽ tăng lên. Nhằm đạt được mục tiêu này, trước hết các DNSX cần ứng dụng các thành tựu của CNTT vào quá trình HĐKD. Việc trao đổi dữ liệu bằng hệ thống máy vi tính với sự hỗ trợ của mạng lưới thông tin liên lạc và công nghệ xử lý thông tin đóng vai trò vô cùng quan trọng đối với việc quản lý cả quá trình hoạt động logistics tại doanh nghiệp, đặc biệt là quản lý sự di chuyển của hàng hoá và các chứng từ. Việc tăng cường liên kết, hợp tác với các doanh nghiệp trong khu vực và trên thế giới cùng với việc nghiên cứu, học hỏi và hợp tác để ứng dụng công nghệ mới, CNTT, đặc biệt là

thương mại điện tử vào quá trình hoạt động logistics sẽ giúp các DNSX tại Quảng Bình tiết kiệm được nhiều chi phí, đảm bảo quá trình HĐKD được diễn ra thông suốt và thuận lợi, tăng doanh thu, lợi nhuận và từ đó sẽ nâng cao hiệu quả HĐKD.

### **3.3.2. Nhóm giải pháp đối với các nhà cung cấp dịch vụ logistics**

#### **3.3.2.1. Giải pháp phát triển dịch vụ logistics chuyên nghiệp**

Giải pháp phát triển dịch vụ logistics chuyên nghiệp là cơ sở để các DNSX tăng cường sử dụng dịch vụ thuê ngoài nhằm giảm chi phí trong HĐKD, tập trung quản lý sản xuất kinh doanh hiệu quả hơn.

Mục tiêu của giải pháp này nhằm đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu thị trường, trong đó có nhu cầu của các DNSX. Điều này cũng giúp các doanh nghiệp logistics nâng cao vai trò của mình đối với sự phát triển kinh tế địa phương, doanh nghiệp, ngành logistics, đồng thời tiếp tục thiết lập mối quan hệ kinh tế hợp lý với khách hàng và đưa doanh nghiệp logistics trở thành một phần không thể thiếu trong chuỗi cung ứng của khách hàng. Muốn đạt tốt mục tiêu này các doanh nghiệp logistics cần thực hiện một số yêu cầu cốt lõi, đó là:

(1) Phải luôn phấn đấu nâng cao chất lượng dịch vụ cung ứng, giảm chi phí logistics cho các DNSX, tạo mối quan hệ chặt chẽ, lâu bền hơn với khách hàng. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp logistics phải luôn giữ chữ tín trong cung ứng các dịch vụ bằng chất lượng cao và giá rẻ hơn, chi phí logistics thấp hơn, tư vấn cho khách hàng những giải pháp tốt hơn trong HĐKD. Hiện nay, các doanh nghiệp logistics ở Quảng Bình ở đều có lợi thế cạnh tranh giá rẻ mà chưa chú trọng đến dịch vụ giá trị gia tăng cũng như là kiến thức tư vấn cho khách hàng về quản trị logistics.

(2) Mở rộng và đa dạng hóa các loại hình dịch vụ, phát triển các dịch vụ giá trị gia tăng (GTGT) cung cấp cho các DNSX để tiến tới phát triển toàn diện dịch vụ logistics. Đặc biệt là các dịch vụ GTGT cả đầu vào và đầu ra là giải pháp hết sức cần thiết đối với các doanh nghiệp logistics Quảng Bình hiện nay. Tổ chức tốt các dịch vụ cung ứng cho khách hàng, nhất là các dịch vụ tiếp tục quá trình sản xuất trong khâu lưu thông gia tăng giá trị, sẽ giúp các DNSX tiết giảm kho bãi, nhân sự, phương tiện vận chuyển trong các công đoạn của dòng chu chuyển hàng hóa, sản xuất được rút ngắn, sản phẩm nhanh chóng có mặt trên thị trường, đáp ứng được ý tưởng kinh doanh hiện đại “đúng thời điểm”. Đối với các doanh nghiệp logistics ở khu kinh tế Cha Lo có nhiều lợi thế để tập trung phát triển các dịch vụ GTGT và cần được tập trung phát triển trong thời gian tới.

(3) Phát triển vận tải đa phương thức nhằm mục tiêu tiết kiệm chi phí logistics và nâng cao chất lượng dịch vụ. Hiện nay, hầu hết các DNSX ở tỉnh chưa khai thác được lợi ích từ các công ty vận tải đa phương thức đang hoạt động ở tỉnh, chưa kết hợp được các loại phương tiện vận tải hiện có trong cung ứng dịch vụ. Ở vùng Bắc Trung Bộ gồm Quảng Bình chưa có trung tâm logistics vận hành để có thể thực hiện sự kết nối các loại phương tiện vận tải. Tất cả những điều này đã làm cho chi phí logistics của doanh nghiệp nội cao hơn các doanh nghiệp trong khu vực, dẫn đến hàng hóa xuất nhập khẩu của Lào và các vùng Đông Bắc Thái Lan chủ yếu về cảng Thái Lan và cảng Myanmar là chính.

(4) Đẩy mạnh dịch vụ đóng gói, phân loại hàng hóa cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu tại khu Kinh tế ChaLo và các cảng trong tỉnh. Xu thế hợp tác, chuyên môn hóa cao và mở cửa thị trường dịch vụ logistics các nhà sản xuất kinh doanh có xu hướng sử dụng các dịch vụ thuê ngoài thay vì bản thân doanh nghiệp tự cung cấp như: đóng gói, bao bì, ký mã hiệu, nhãn mác cho hàng hóa, kê cả vận chuyển, kê khai hải quan. Do vậy, các doanh nghiệp logistics cần được chuyên môn hóa, phát triển đa dạng các dịch vụ trước và sau cảng và cửa khẩu, phát triển các trung tâm logistics nhằm cung cấp cho khách hàng những dịch vụ chất lượng cao, GTGT lớn. Đối với các chủ hàng sẽ giải quyết được khó khăn về kho bãi, khắc phục được yếu kém trong điều phối hàng hóa, giảm được chi phí thực hiện các dịch vụ trước khi hàng hóa xuất khẩu.

(5) Cung cấp dịch vụ logistics về kiểm kê, phân phối hàng hóa đến đúng địa chỉ tiếp nhận cho các DNSX. Các doanh nghiệp logistics cung cấp khách hàng dịch vụ kiểm kê, phân phối hàng hóa sẽ giúp DNSX tính đúng lượng dự trữ cần thiết, đảm bảo tiến độ sản xuất kinh doanh, tránh được tình trạng thiếu hụt hàng hóa hay tồn đọng sản phẩm quá mức dự trữ cần thiết. Dịch vụ này có nhiều tiềm năng phát triển đối với hàng hóa xuất nhập khẩu vận chuyển ở vùng Bắc Trung Bộ. Để phát triển các loại dịch vụ này đòi hỏi phải hiện đại hóa và mở rộng hệ thống phân phối, các trung tâm phân phối hàng hóa trong tỉnh.

### 3.3.2.2. Giải pháp phát triển thị trường và các nhà chuyên cung cấp dịch vụ logistics (LSD)

Hiện nay, nhiều doanh nghiệp logistics trong khu vực đã mạnh dạn đầu tư phát triển các dịch vụ logistics thông qua việc nghiên cứu các dịch vụ mới, quảng cáo,

tiếp thị các dịch vụ đang được cung ứng cho khách hàng. Nhằm ổn định và mở rộng thị trường dịch vụ logistics đòi hỏi các doanh nghiệp logistics tỉnh Quảng Bình phải tập trung thực hiện các biện pháp sau:

(1) Phân khúc thị trường là một công việc rất quan trọng, bởi vì mỗi chủng loại mặt hàng khác nhau thì lại cần phải thiết kế một chuỗi cung ứng dịch vụ logistics khác nhau, làm như vậy, doanh nghiệp mới tối ưu hóa được quy trình, tiết kiệm chi phí và thời gian.

(2) Thực hiện đa dạng hóa dịch vụ cung cấp cũng là một trong những hoạt động marketing cần thiết để tiến hành thiết kế hệ thống cung ứng phù hợp, nhất là những mặt hàng triển lãm, hội chợ, tạm nhập tái xuất,... đó là những mặt hàng mà nếu có hệ thống logistics thì sẽ thuận lợi hơn rất nhiều.

(3) Mở rộng mối quan hệ với các văn phòng đại diện và tổ chức kinh tế nước ngoài tại Việt Nam để dễ dàng hơn trong việc quảng bá hình ảnh với các đối tác nước ngoài.

(4) Mở rộng địa bàn hoạt động bằng việc nghiên cứu thị trường, khảo sát tìm tòi và học hỏi kinh nghiệm để xây dựng mạng lưới đại lý của doanh nghiệp.

(5) Củng cố và xây dựng thương hiệu của doanh nghiệp ngày càng lớn mạnh.

Ngoài ra, để phát triển thị trường, hình thành nên các nhà cung ứng dịch vụ logistics chuyên nghiệp, ngoài sự nỗ lực phát triển của chính doanh nghiệp thì cần tranh thủ sự hỗ trợ các điều kiện chính quyền địa phương, sự ủng hộ và sử dụng dịch vụ của các DNSX.

### 3.3.2.3. Phát triển các loại hình doanh nghiệp logistics có khả năng cạnh tranh ở tỉnh Quảng Bình

Doanh nghiệp logistics ở Quảng Bình cũng như ở vùng Bắc Trung Bộ hiện nay quy mô và năng lực còn nhiều hạn chế, khả năng cạnh tranh thấp. Do vậy, các doanh nghiệp logistics cần thực hiện là liên doanh, liên kết, thiết lập các doanh nghiệp liên doanh, hoặc bán cổ phần cho đối tác nước ngoài. Theo cam kết mở cửa thị trường đối với lĩnh vực dịch vụ logistics, nhiều hình thức dịch vụ cho phép nhà đầu tư nước ngoài thành lập liên doanh với đối tác trong nước với các tỷ lệ góp vốn khác nhau. Việc thiết lập các doanh nghiệp liên doanh, liên kết có yếu tố nước ngoài sẽ đem lại nhiều lợi thế đối với doanh nghiệp trong nước như các cơ hội học hỏi kinh nghiệm quản lý, phương pháp quản lý hệ thống logistics hiện đại, sự hỗ trợ đặc lực về tài chính, công nghệ, cơ sở vật chất, kỹ năng và thêm vào đó là mở rộng các mối quan hệ kinh doanh và tiếp cận



thị trường mới. Do vậy, chính quyền địa phương, các cơ quan chức năng cần ủng hộ, quan tâm tạo mọi điều kiện phát triển các loại hình doanh nghiệp logistics, giúp các doanh nghiệp logistics chủ động phát triển kinh doanh, tăng cường quá trình liên doanh và liên kết với các đối tác trong và ngoài nước.

#### 3.3.2.4. Giải pháp nâng cao chất lượng, khả năng cạnh tranh của các dịch vụ logistics

##### (1) Khắc phục những yếu kém của các doanh nghiệp logistics trong tỉnh:

Khắc phục những hạn chế về nguồn nhân lực, quy mô, hiệu quả kinh doanh, củng cố hệ thống đại lý và tiến đến thiết lập hệ thống mạng lưới khu vực, tiến tới thiết lập mối liên kết giữa các doanh nghiệp trong ngành logistics và giữa các doanh nghiệp logistics với các chủ hàng nhằm tăng sức cạnh tranh với các đối thủ là các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

Nguồn lực đối với các doanh nghiệp là yếu tố cốt lõi, vì vậy, doanh nghiệp, Chính quyền địa phương và các cơ quan chức năng trong tỉnh cần phối hợp trong việc hỗ trợ doanh nghiệp để tập huấn và hướng dẫn các quy trình, lĩnh vực hoạt động, dịch vụ logistics cho đội ngũ cán bộ logistics của doanh nghiệp. Để cung ứng dịch vụ logistics hiệu quả, tạo lợi thế cạnh tranh cho doanh nghiệp, bản thân doanh nghiệp cần có chính sách phát triển các nguồn lực nội tại. Đây chính là nền tảng vững chắc đối với doanh nghiệp của tỉnh Quảng Bình trong giai đoạn hiện nay.

(2) Tăng cường khả năng hợp tác, liên kết các hoạt động logistics giữa các doanh nghiệp trong khu vực:

Thị trường dịch vụ logistics sẽ có sự cạnh tranh mạnh mẽ, trong khi hầu hết các doanh nghiệp ở vùng Bắc trung Bộ (gồm có Quảng Bình) hoạt động nhỏ lẻ manh mún, hoàn toàn độc lập với nhau thì liên kết được xem như là biện pháp quan trọng để tồn tại và phát triển. Sự hợp tác, liên kết giữa các doanh nghiệp sẽ giúp các chủ thể kinh doanh tiết kiệm được chi phí trong khi vẫn có khả năng cung ứng dịch vụ chất lượng cao, giúp cho dịch vụ logistics trong khu vực từng bước phát triển, qua đó khai thác hiệu quả tiềm năng và lợi thế của các địa phương ở vùng Bắc Trung Bộ.

(3) Các doanh nghiệp logistics ở Quảng Bình cần khai thác tiềm năng và lợi thế sẵn có như: có vị trí địa lý thuận lợi, có đủ loại hình giao thông, cảng nước sâu Hòn La, có ngành công nghiệp Xi măng và vật liệu xây dựng phát triển,... nhằm tạo dựng lợi thế cạnh tranh riêng biệt cho mình.

### 3.3.2.5. Tái cơ cấu DNSX và doanh nghiệp logistics trên địa bàn tỉnh

Tái cơ cấu DNSX và doanh nghiệp logistics trên địa bàn tỉnh thông qua sáp nhập, liên kết hợp tác giữa các doanh nghiệp trong ngành có khả năng sáp nhập để hình thành các doanh nghiệp đa dạng và chuyên nghiệp. Các doanh nghiệp logistics và một số doanh nghiệp có ngành nghề kinh doanh liên quan có thể đẩy mạnh các hình thức hợp tác với nhau, xem xét khả năng sáp nhập và thành lập các đơn vị cung ứng dịch vụ logistics theo nhóm có đủ sức cạnh tranh với các công ty đối thủ. Thúc đẩy và phát triển CNTT, trao đổi dữ liệu điện tử trong thương mại/ khai quan điện tử (EDI) tăng năng suất lao động, tiết kiệm chi phí, giảm thiểu tình trạng tiêu cực, gian lận trong thương mại, xuất khẩu và hải quan, cho phép giảm thời gian hàng hóa xuất nhập khẩu. Đây là giải pháp quan trọng trong quá trình tái cấu trúc của doanh nghiệp hiện nay ở các doanh nghiệp ở tỉnh Quảng Bình.

### 3.3.3. Nhóm giải pháp đối với các cơ quan, đơn vị quản lý có liên quan

#### 3.3.3.1. Nhóm giải pháp về đào tạo nhân lực logistics, tận dụng cơ hội từ mở cửa thị trường dịch vụ logistics

Yếu tố quan trọng cho sự phát triển bền vững của ngành dịch vụ logistics là nguồn lao động có kỹ thuật, tay nghề cao và làm việc chuyên nghiệp. Trước hết, các cơ quan quản lý cùng với các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh cần phải nhận thức đầy đủ về vai trò, vị trí của nhân lực logistics, đồng thời phải quan tâm đầu tư nhiều hơn đối với nguồn nhân lực logistics.

Các cơ quan quản lý ở Quảng Bình cần kịp thời có các chính sách thu hút, phát triển nhân lực logistics, khuyến khích đào tạo logistics tại các trường trong nước cũng như tại các cơ sở nước ngoài nhằm đáp ứng nhu cầu nhân lực logistics chất lượng cao, chuyên nghiệp cả trước mắt cũng như lâu dài. Xây dựng chức danh cán bộ quản lý, kinh doanh logistics và có chế độ đãi ngộ hợp lý đối với họ.

Việt Nam đã mở cửa thị trường dịch vụ logistics theo cam kết trong ASEAN và WTO. Bên cạnh việc thực hiện theo các cam kết, Quảng Bình cần tiếp tục cải thiện môi trường đầu tư, bổ sung kịp thời các chính sách nhằm tận dụng cơ hội mở cửa thị trường dịch vụ logistics qua đó thúc đẩy quá trình phát triển ngành logistics trong thời gian tới.

Việc tạo thuận lợi về cơ chế, chính sách và những ưu đãi cho dịch vụ logistics phát triển ở Quảng Bình sẽ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh

nghiệp tại thị trường trong nước và tạo điều kiện cho các doanh nghiệp đầu tư ra thị trường khu vực.

### 3.3.3.2. Giải pháp về đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics

(1) Đảm bảo sự gắn kết giữa quy hoạch phát triển kinh tế các ngành của địa phương với quy hoạch phát triển ngành dịch vụ logistics.

Với quá trình hội nhập kinh tế khu vực và toàn cầu, các quan hệ trao đổi quốc tế ngày càng phát triển với tốc độ cao đòi hỏi cần phát triển các dịch vụ logistics. Việc gắn quy hoạch, xây dựng phát triển hệ thống giao thông vận tải, hạ tầng thương mại và dịch vụ với quy hoạch phát triển các trung tâm logistics, các khu công nghiệp nhằm phục vụ nhu cầu trung chuyển hàng hóa một cách nhanh chóng, hiệu quả là rất cần thiết.

Quảng Bình cần cải cách nhanh chóng và toàn diện nguồn tài nguyên cho logistics: cảng, sân bay, cảng thông quan nội địa, trung tâm logistics, đường bộ, đường sắt, kho bãi, trang thiết bị và các định chế có liên quan như thuế, bảo hiểm, ngân hàng, môi trường... Tất cả các nguồn tài nguyên phải được quy hoạch một cách hợp lý trong một bản đồ quy hoạch liên hoàn, có khả năng tương tác và hỗ trợ qua lại lẫn nhau một cách hiệu quả trên địa bàn tỉnh. Cần đầu tư và nâng cấp hạ tầng giao thông vận tải, khuyến khích vận tải container, đường sắt, chú trọng đầu tư xây dựng cảng nước sâu trung chuyển cảng Hòn La, huy động các nguồn vốn đầu tư cho phát triển logistics, xã hội hóa trong phát triển cơ sở hạ tầng logistics. Đầu tư hợp lý cho các cảng, cảng thông quan nội địa (ICD), đường bộ, đường sắt, đường sông, kho bãi, trang thiết bị... theo một kế hoạch tổng thể và có khả năng liên kết hệ thống logistics cho cả khu vực. Hiện nay, yếu tố này ở Quảng Bình còn rất hạn chế và tổ chức rời rạc, thiếu sự liên kết.

Xây dựng và phát triển các cảng biển, bến cảng gắn với khu công nghiệp logistics tại các cửa khẩu, đảm bảo tính hiện đại hoá, với chất lượng ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn, hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; tăng sức cạnh tranh của vận tải biển để mở rộng thị trường vận tải biển trong khu vực và trên thế giới. Quảng Bình có thuận lợi rất lớn về đường biển nên được đánh giá là một trong những tỉnh có tiềm năng lớn về hoạt động khai thác kinh tế biển, là điều kiện rất thuận lợi cho việc quy hoạch, xây dựng cảng biển và thực hiện các loại hình dịch vụ hàng hải thương mại khác. Phát triển dịch vụ logistics gắn với quá trình phát triển hàng hải, với sự phát triển phương thức vận chuyển bằng

container, đáp ứng yêu cầu nhanh chóng, an toàn và hiệu quả, thu hút lượng hàng hóa thông qua cảng Việt Nam từ Lào và vùng Đông Bắc Thái Lan.

Việc xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng tốt sẽ thúc đẩy khả năng cạnh tranh và nâng cao hiệu quả của các DNSX, cũng như tăng trưởng kinh tế của tỉnh. Với nguồn tài nguyên thiên nhiên đa dạng, phong phú và nguồn nhân lực trẻ đông đảo, tỉnh Quảng Bình có thể trở thành một tỉnh hấp dẫn về đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực dịch vụ. Vì vậy, hạ tầng giao thông vận tải có vai trò rất quan trọng trong phát triển dịch vụ logistics. Việc cải thiện và nâng cao hệ thống giao thông vận tải từ đường sắt, đường biển, hàng không là giải pháp quan trọng hàng đầu cần phải thực hiện.

### (2) Đầu tư cơ sở hạ tầng kỹ thuật phục vụ cho hoạt động logistics.

Mục tiêu của giải pháp nâng cấp cơ sở hạ tầng kỹ thuật phục vụ cho hoạt động logistics là để tạo môi trường kinh doanh thuận lợi nhằm nâng cao hiệu quả kinh doanh logistics của các doanh nghiệp, phát triển ngành logistics ở Quảng Bình nhằm mở rộng thị trường dịch vụ logistics thuê ngoài trong tỉnh cho các DNSX.

Để thực hiện được mục tiêu trên, Quảng Bình tỉnh cần có chính sách đầu tư vào cơ sở hạ tầng phục vụ cho ngành logistics đạt được hiệu quả cao. Cần đơn giản hóa cơ chế quản lý nhằm tránh tình trạng chồng chéo trách nhiệm và quyền hạn giữa các cơ quan dẫn đến thiếu trách nhiệm và lãng phí. Cần có chính sách xây dựng hệ thống kho bãi ở các trung tâm logistics nhằm kết nối các tuyến giao thông Quốc lộ 12A, 12C, đường Hồ Chí Minh, đường sắt, đường ven biển và đường biển ở Quảng Bình tạo điều kiện cho việc phát triển vận chuyển đa phương thức. Quy hoạch xây dựng cơ sở hạ tầng logistics với tầm nhìn dài hạn (từ 30-50 năm). Xây mới và đồng bộ hóa cơ sở hạ tầng nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển trong ngắn hạn và cả trong dài hạn, tránh tình trạng lãng phí như hiện nay.

### (3) Ưu tiên đầu tư xây dựng các trung tâm logistics ở tỉnh Quảng Bình.

Tăng trưởng kinh tế nhanh của Quảng Bình trong gần 30 năm qua tạo ra những nhu cầu mới về hạ tầng logistics. Hạ tầng logistics, cần tập trung phát triển 2 lĩnh vực chính là hạ tầng giao thông vận tải và hạ tầng CNTT, đặc biệt trước mắt quy hoạch, xây dựng các trung tâm logistics - đây là hình thức liên kết hiệu quả các phương thức vận tải trên địa bàn.

Trong hệ thống logistics, hoạt động vận tải có vị trí quan trọng và chiếm tỷ trọng lớn trong chi phí logistics. Tiếp tục đầu tư hiện đại hóa cảng Hòn La (sau giai đoạn 2) trung

chuyển khu vực, cảng vận chuyển, cảng container, cảng nội địa. Chú trọng xây dựng nhà ga hàng hóa chuyên dụng với các khu vực giao hàng, tiếp nhận, chuyển tải... tại các trung tâm logistics theo quy trình nghiệp vụ chuyên nghiệp như các nước trong khu vực.

Sớm xây dựng các trung tâm logistics tại cửa khẩu quốc tế ChaLo, khu vực thành phố Đồng Hới, cảng Gianh, cảng Hòn La, cảng Nhật Lệ để tập trung hàng xuất, nhập khẩu và thành phẩm, giúp DNSX giải quyết hiệu quả bài toán đầu vào và đầu ra cho sản xuất. Để sớm hình thành các trung tâm logistics, cần bổ sung quy hoạch, xây dựng cảng nước sâu Hòn La theo quy hoạch đã được phê duyệt với mạng lưới trung tâm logistics để thực hiện có hiệu quả các dịch vụ trước và sau cảng. Đây là yếu tố rất quan trọng để khai thác hiệu quả lợi thế logistics của Quảng Bình trong điều kiện mở cửa hội nhập sâu rộng như hiện nay.

#### (4) Tập trung đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng CNTT logistics.

Hạ tầng thông tin là một yếu tố quan trọng thúc đẩy sự phát triển có hiệu quả các dịch vụ logistics ở nhiều quốc gia trên thế giới. Cơ sở hạ tầng CNTT phục vụ cho phát triển dịch vụ logistics bao gồm: mạng lưới thông tin phục vụ kinh doanh, trao đổi dữ liệu điện tử, quản trị kho, dự trữ... Trước hết, cần đẩy nhanh việc thiết lập hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử công nghệ đang áp dụng trong kinh doanh. Tỉnh cần thiết lập hệ thống thông tin giữa các bên liên quan để có thể nhanh chóng cập nhật những thông tin về phương tiện vận chuyển cũng như hàng hóa được vận chuyển, kịp thời triển khai các dịch vụ như làm thủ tục hải quan, tổ chức xếp dỡ và giao hàng, giảm thời gian vận chuyển và nhanh chóng giải phóng phương tiện vận chuyển, hạn chế tối đa các chi phí phát sinh. Tỉnh có kế hoạch đẩy mạnh hiện đại hóa hệ thống truyền thông, gia tăng tốc độ đường truyền... đảm bảo thông tin được truyền đi nhanh chóng, tạo điều kiện thuận lợi để nâng cao hiệu quả dịch vụ cung ứng cho các DNSX, giúp giảm chi phí và nâng cao chất lượng dịch vụ cung ứng cho doanh nghiệp, từ đó nâng cao được sức cạnh tranh của các dịch vụ logistics và của các DNSX.

#### (5) Phát triển cơ sở hạ tầng và các phương tiện kỹ thuật ngành giao thông vận tải đồng bộ và tiên tiến trên địa bàn tỉnh.

Kết cấu hạ tầng và phương tiện vật chất kỹ thuật của giao thông vận tải đóng vai trò hết sức quan trọng trong việc phát triển dịch vụ logistics, bởi vì không có cơ sở vật chất đồng bộ, tiên tiến không thể mang lại hiệu quả cao cho hoạt động logistics.

Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải phục vụ cho phát triển dịch vụ logistics bao gồm: hệ thống đường sông, đường bộ, đường biển, các nhà ga, hệ thống cảng biển,

sông, cảng hàng không, kho tàng bến bãi cũng như các trang thiết bị xếp dỡ hàng hóa, container ở các điểm vận tải giao nhận. Hiện nay, hệ thống kết cấu hạ tầng này còn rất hạn chế, làm cho quá trình sản xuất, lưu thông hàng hóa khó khăn và chi phí cao.

Cần phối hợp trong quy hoạch, xây dựng và hợp tác phát triển giữa các ngành đường bộ, đường sắt và đường thủy trong xây dựng các khu đầu mối giao thông, các cảng cạn, trung tâm logistics, kho chứa hàng, nhằm tạo điều kiện cho quy trình khép kín vận tải đa phương thức và logistics một cách có hiệu quả.

### 3.3.3.3. Giải pháp về hoàn thiện quản lý nhà nước cấp tỉnh đối với hoạt động logistics

(1) Hoàn thiện cơ chế chính sách làm cơ sở cho quản lý trong hoạt động logistics.

Nước ta đang trong quá trình hoàn thiện hệ thống pháp luật và các cơ chế chính sách phát triển logistics, do vậy tính đồng bộ, thống nhất để đáp ứng yêu cầu phát triển dịch vụ logistics theo một chuẩn mực còn nhiều hạn chế. Cho đến nay, logistics mới chỉ được công nhận là một hành vi thương mại trong Luật Thương mại; ngày 5/9/2007, Chính phủ ban hành Nghị định 140 đã quy định chi tiết thi hành Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics [3]. Tuy vậy, do lĩnh vực bao phủ rộng, mang tính liên ngành, hơn nữa Quảng Bình lại chưa có các quy định cụ thể, các văn bản cụ thể cho lĩnh vực quan trọng này nên theo nhiều chuyên gia, các văn bản vẫn còn sơ sài, chưa thể hiện hết hành lang pháp lý đối với một lĩnh vực rất năng động và mang lại lợi ích kinh tế lớn như logistics. Sự khác biệt về tiêu chuẩn kỹ thuật, khung khổ pháp lý, phát triển mạng lưới cơ sở hạ tầng, trình độ phát triển giữa các nước trong khu vực cũng là thách thức không nhỏ trên tiến trình hội nhập ngành dịch vụ logistics. Vì vậy, Nhà nước cần sớm xây dựng một khung pháp lý cho hoạt động logistics, từ đó sớm có được các văn bản hướng dẫn phù hợp với thực tiễn hoạt động logistics hiện nay. Trên cơ sở đó để các địa phương cụ thể hóa vào điều kiện của mình nhằm quản lý và điều chỉnh các hoạt động logistics có hiệu quả.

Dịch vụ logistics chỉ có thể phát triển hiệu quả trên cơ sở có sự hỗ trợ của luật pháp về các lĩnh vực liên quan như luật về giao thông đường bộ, luật thương mại, hải quan, thương mại điện tử,... ngoài ra, nhà nước, chính quyền địa phương cần có các quy định, chính sách hỗ trợ để tạo môi trường thuận lợi cho phát triển dịch vụ logistics. Đến nay, Quảng Bình vẫn chưa có văn bản quy định cho quản lý và hoạt động logistics. Trong thời gian tới, Quảng Bình cần sớm nghiên cứu và ban hành

kip thời các chính sách để giải quyết những vướng mắc phát sinh trong quá trình hoạt động logistics ở tỉnh, đặc biệt là tại khu kinh tế cửa khẩu Cha Lo là rất cần thiết. Việc phát triển CNTT, xây dựng căn cứ pháp lý về khai hải quan điện tử và trao đổi dữ liệu điện tử trong việc làm thủ tục hải quan theo qui định của Luật Hải quan 2014 nhằm đảm bảo thủ tục hải quan thông thoáng, đơn giản, gọn nhẹ, tránh rườm rà làm hàng hoá thông quan khó khăn và chậm trễ, ảnh hưởng đến hợp đồng giao hàng cũng như chất lượng của dịch vụ logistics.

(2) Chuẩn hóa các quy trình dịch vụ và thống kê logistics.

Bên cạnh việc xây dựng hành lang pháp lý rõ ràng, đảm bảo tính nhất quán, thông thoáng và hợp lý, cần thay đổi và tiêu chuẩn hóa các qui định về cấp phép, điều kiện kinh doanh, vận tải đa phương thức, thay đổi thói quen bán giá FOB mua giá CIF của các DNSX làm suy yếu các dịch vụ logistics trong nước; bổ sung và hoàn thiện chế độ báo cáo, thống kê logistics trong các DNSX và của nền kinh tế của địa phương, đồng thời tiêu chuẩn hóa tên hàng và mã hàng hóa. Các qui định hải quan về giấy phép NVOCC, đại lý khai quan, chứng từ xuất nhập khẩu phải phù hợp với thông lệ quốc tế và khu vực; tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong logistics,... cần được thực hiện nghiêm túc và theo một quy trình thống nhất.

(3) Sớm thành lập cơ quan chuyên quản lý hoạt động logistics ở cấp tỉnh.

Tất cả các lĩnh vực đều cần có một cơ quan quản lý giám sát để tránh tình trạng phát triển tự phát, ồ ạt không theo quy tắc thị trường và thậm chí còn làm tổn hại đến lợi ích chung. Ngành dịch vụ logistics cũng vậy, với tính chất liên ngành và chuỗi cung ứng, đòi hỏi sự phối hợp có hệ thống thì lại càng cần một cơ quan quản lý thống nhất. Nhiệm vụ của cơ quan này thường bao gồm: Nghiên cứu và đề xuất các cơ chế, chính sách điều chỉnh hoạt động logistics cũng như các vấn đề giao dịch trong hoạt động logistics; Nghiên cứu và đề xuất ứng dụng khoa học công nghệ, nhất là thương mại điện tử và công nghệ truyền dữ liệu áp dụng trong hoạt động logistics; Xây dựng quy hoạch phát triển hệ thống logistics cấp tỉnh, hoạch định chính sách và đề xuất các biện pháp phát triển dịch vụ logistics; Xác định nhu cầu và đề xuất đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng logistics; Hỗ trợ việc thành lập và phát triển các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics; Phối hợp với các tổ chức khu vực và quốc tế trong việc phát triển dịch vụ logistics;...

(4) Tăng cường vai trò quản lý chính quyền tỉnh đối các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics.

Theo các cam kết với WTO, mọi hàng rào bảo hộ của nhà nước nói chung và đối với ngành logistics nói riêng sẽ được dỡ bỏ. Với thực tế phát triển của hầu hết các doanh nghiệp logistics hiện nay, rất cần sự hỗ trợ của Nhà nước về mặt thông tin, cơ chế, định hướng và xúc tiến cho sự liên kết giữa các doanh nghiệp. Nhà nước, chính quyền địa phương cần có các chính sách hỗ trợ cho các doanh nghiệp logistics về mặt thông tin, cơ chế chính sách phát triển. Đồng thời, tăng cường vai trò trong quản lý dịch vụ logistics, nhất là dịch vụ hải quan, dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa, quy hoạch xây dựng các trung tâm logistics, đầu tư xây dựng hạ tầng cơ sở logistics nhằm định hướng và thúc đẩy dịch vụ logistics phát triển, đây là yếu tố thể chế có vai trò rất quan trọng đối với dịch vụ logistics ở Quảng Bình hiện nay.

#### 3.3.3.4. Giải pháp xây dựng quy hoạch phát triển logistics trên địa bàn tỉnh

##### (1) Xây dựng quy hoạch phát triển dịch vụ logistics.

Trước hết, xây dựng chiến lược tổng thể phát triển dịch vụ logistics của tỉnh phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế của cả nước và các chương trình hợp tác kinh tế trong khu vực và thế giới. Mục tiêu của chiến lược dựa trên các dự báo phát triển ngành logistics đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030. Chiến lược phát triển ngành logistics phải tính đến lộ trình hội nhập lĩnh vực logistics trong khu vực, điều này đòi hỏi phải phối hợp chặt chẽ về chính sách, đồng bộ hóa về tiêu chuẩn kỹ thuật, khung pháp lý cũng như quy hoạch phát triển mạng lưới cơ sở hạ tầng của các nước trong khu vực, cụ thể:

- Quy hoạch cơ sở hạ tầng logistics của tỉnh: Tập trung đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng, phương tiện kỹ thuật đồng bộ, tiến tiến, nhằm hỗ trợ cho sự phát triển của logistics như hệ thống giao thông vận tải, các nhà ga, hệ thống cảng, kho hàng bến bãi cùng các trang thiết bị xếp dỡ hàng hóa container ở các điểm vận tải giao nhận. Phát triển hệ thống giao thông vận tải đối ngoại gắn kết chặt chẽ với hệ thống giao thông vận tải trong nước để chủ động hợp tác, hội nhập khu vực và quốc tế. Nội dung này cần thực hiện theo chiến lược và quy hoạch của cả nước đã được Chính phủ phê duyệt như: quy hoạch cảng biển đến năm 2020 và định hướng 2030, quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ đến năm 2020,



đặc biệt là dự án nghiên cứu toàn diện về phát triển hệ thống giao thông vận tải bền vững, ưu tiên đầu tư vào các công trình trọng điểm về logistics. Xác định các tuyến vận tải đường sông, đường sắt chính theo đó xây dựng các cảng; cải tạo nâng cấp, mở rộng các tuyến đường, bổ sung các phương tiện vận tải chuyên dụng. Vận tải đường bộ cần chú ý xây dựng các tuyến cao tốc, các trung tâm logistics đảm bảo tải trọng cho các ô tô chuyên dụng.

- Quy hoạch và đầu tư xây dựng các trung tâm logistics ở tỉnh kết nối được các loại phương tiện vận tải: Tỉnh cần quy hoạch và đầu tư xây dựng các trung tâm logistics tại khu kinh tế cửa khẩu ChaLo để tập trung hàng xuất và phân phối hàng nhập khẩu hay thành phẩm. Xây dựng và phát triển hệ thống cảng container, cảng ICD, các trung tâm logistics để hỗ trợ cho hoạt động thông quan, cho hàng hóa vận chuyển bằng container nội địa, tạo điều kiện cho vận tải đa phương thức phát triển ở Đồng Hới và cảng Hòn La.

(2) Gắn kết quy hoạch phát triển logistics với quy hoạch hệ thống giao thông vận tải trên địa bàn tỉnh.

Trong hoạt động logistics, hoạt động vận tải là yếu tố quan trọng nhất. Vì vậy, cần ưu tiên đầu tư phát triển vận tải đi trước một bước với tốc độ nhanh và bền vững nhằm tạo tiền đề cho phát triển logistics trong tương lai. Để xây dựng một chiến lược phát triển cụ thể ngành vận tải, trước hết cần dựa vào những lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của Quảng Bình, đặc biệt là tiềm năng biển, với vị trí ở giữa hai đầu đất nước để phát triển hệ thống giao thông vận tải, tiết kiệm chi phí xã hội. Từ những điều kiện cơ bản sẵn có, cần phát triển kết cấu hạ tầng giao thông một cách đồng bộ, hợp lý; kết hợp phát triển từng bước vững chắc với những bước đột phá đi thẳng vào hiện đại tạo nên mạng lưới hoàn chỉnh, liên hoàn, liên kết giữa các phương thức vận tải, giữa các địa bàn, giữa đô thị và nông thôn trên phạm vi toàn tuyến, nhằm đảm bảo việc khai thác hiệu quả các lợi thế và phát triển một cách đồng bộ, toàn diện hoạt động logistics ở Quảng Bình.

(3) Quy hoạch phát triển hệ thống kho bãi, cảng cạn, cảng container,

Quy hoạch kho bãi tập trung và đảm bảo hiện đại tương xứng với khu vực và thế giới. Kho bãi đóng vai trò quan trọng trong hệ thống logistics của một doanh nghiệp. Hiện nay, các doanh nghiệp ở Quảng Bình hầu hết đều có quy mô nhỏ, hầu như phải đi

thuê dịch vụ kho bãi trong khi số lượng kho bãi có quy mô lớn, trang thiết bị hiện đại ở tỉnh hầu như chưa được xây dựng. Vì vậy, cần phải xây dựng hệ thống kho bãi hiện đại ở các trung tâm logistics, cửa khẩu quốc tế, trung tâm phân phối của tỉnh, làm được như vậy mới giảm thiểu tối đa chi phí gom hàng cũng như chi phí vận chuyển của các doanh nghiệp, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics và khả năng cạnh tranh của sản phẩm và doanh nghiệp.

Cần thay đổi phương thức hoạt động kho bãi cho phù hợp với xu thế phát triển trên thế giới. Xu thế container hoá trong vận tải đang diễn ra trên thế giới đặt ra đòi hỏi đối với dịch vụ vận tải phải phát triển loại hình vận tải container, đối với dịch vụ bốc dỡ hàng hoá phải tăng cường thiết bị bốc xếp container và tăng cường bến bãi làm hàng container. Sự biến động về cơ cấu hàng hoá xuất nhập khẩu của địa phương tác động đến các dịch vụ hỗ trợ vận tải như bốc dỡ hàng hoá, dịch vụ lưu kho bãi, container và các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác. Xu thế tự do hoá thương mại vận tải, bãi bỏ quy định phân chia thị phần hàng hoá trên thế giới ngày càng lan rộng, vận tải đường bộ Việt Nam phải đối mặt với cạnh tranh ngày càng khốc liệt. Xu thế hình thành các cảng trung chuyển và cảng nhánh đang tồn tại, kích cỡ tàu container tăng dần lên. Vì vậy, việc đầu tư xây dựng những bãi chứa container, những cảng cạnh với thiết bị bốc xếp hàng nặng là cần thiết ở Quảng Bình, góp phần cùng các kho hàng tham gia bảo quản hàng hoá, giúp người giao nhận thực hiện các dịch vụ đóng gói, sửa chữa hàng, dán nhãn hiệu, ký mã hiệu, thu gom hàng có hiệu quả.

(4) Phát triển hệ thống logistics của tỉnh Quảng Bình theo hướng bền vững, gắn kết toàn quốc, các nước trong khu vực và trên thế giới.

Xu thế hội nhập quốc tế đã thúc đẩy sự phát triển mạnh mẽ của hệ thống logistics nhằm đáp ứng những đòi hỏi ngày càng cao của giao lưu thương mại và hợp tác đầu tư. Dịch vụ logistics được ngày càng được chuyên môn hóa ở mức độ cao và trở thành một trong những ngành dịch vụ xương sống của hoạt động thương mại quốc tế. Vì vậy, phát triển hệ thống logistics của Quảng Bình từ cơ sở hạ tầng, thể chế pháp luật logistics, phát triển các doanh nghiệp logistics đến doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics phải đặt trong điều kiện nền kinh tế Việt Nam hội nhập sâu và rộng trong hệ thống dịch vụ khu vực và trên thế giới nhằm đáp ứng tốt hơn, hiệu quả hơn nhu cầu phát triển thời gian tới.

### **3.4. Kiến nghị, tạo lập môi trường và điều kiện để tăng cường tác động dịch vụ logistic đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình**

Để thực hiện được các giải pháp nêu trên đòi hỏi các DNSX kinh doanh ở Quảng Bình phải tạo lập và có được các điều kiện tiên đề cần thiết, cụ thể:

#### ***3.4.1. Tạo lập môi trường thuận lợi, thông thoáng để các doanh nghiệp dễ tiếp cận được các nguồn vốn cho sản xuất kinh doanh và phát triển dịch vụ logistics***

Mọi hoạt động của doanh nghiệp muốn được thông suốt thì đòi hỏi phải có một lượng vốn nhất định. Tuy vậy hiện nay, hầu hết các doanh nghiệp đều thiếu vốn kinh doanh và cần được bổ sung. Các yêu cầu về mở rộng thị trường, nghiên cứu thị trường, đổi mới công nghệ, quảng cáo, khuyến khích trưng hình ảnh doanh nghiệp nếu không có đủ vốn thì sẽ trở nên vô nghĩa. Nhưng yêu cầu về vốn đòi hỏi doanh nghiệp phải tính toán cho phù hợp giữa đầu tư thêm vốn hay là tiếp tục vay vốn của ngân hàng và các tổ chức tín dụng. Đầu tư thêm vốn lấy từ lợi nhuận hoạt động sản xuất kinh doanh là hợp lý nhưng nguồn này cũng có giới hạn. Đây là bài toán khó đối với doanh nghiệp cần phải có sự hỗ trợ và giải pháp thích hợp của tỉnh.

#### ***3.4.2. Nâng cao trình độ nghiệp vụ của đội ngũ cán bộ***

Các giải pháp trên muốn thực hiện tốt đòi hỏi doanh nghiệp phải có một tập thể cán bộ công nhân viên có một trình độ chuyên nghiệp. Nếu đội ngũ hạn chế về kiến thức và kỹ năng thì sẽ không có sự phát triển ổn định. Các vấn đề nảy sinh trong quá trình kinh doanh từ thị trường đòi hỏi phải có sự nhạy bén phản ứng nhanh, linh hoạt của các thành viên trong doanh nghiệp, đó chính là yêu cầu về sự nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ cho đội ngũ cán bộ ở doanh nghiệp.

#### ***3.4.3. Một số kiến nghị với các cơ quan quản lý Nhà nước***

Để đảm bảo thực hiện việc sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp có hiệu quả, việc hoàn thiện và đồng bộ hệ thống pháp luật là một yêu cầu tất yếu. Các hoạt động sản xuất kinh doanh muốn được suôn sẻ thì phải có được sự trợ giúp của các cơ quan hữu quan và cơ chế pháp lý rõ ràng thông thoáng. Trong giai đoạn hiện nay, hệ thống pháp luật của nước ta đang dần được hoàn thiện, các DNSX kinh doanh phải nghiên cứu và phải có các kiến nghị lên cơ quan quản lý những nảy sinh từ thực tiễn thực thi pháp luật. Để có thể đưa ra những kiến nghị, đòi hỏi các NDSX ở Quảng Bình phải có sự am hiểu sâu sắc về luật pháp và tiến hành các HĐKD không trái với pháp luật. Để HĐKD của các DNSX ở Quảng Bình phát triển nhanh và ổn định, Nhà nước cần hỗ trợ ở một số vấn đề sau:

- Nhà nước cần có những chính sách để tạo điều kiện cho sản xuất kinh doanh có thể đứng vững và phát triển. Cần có sự đánh giá đúng khả năng cạnh tranh của ngành để có biện pháp hỗ trợ các DNSX thực hiện lộ trình AFTA, WTO, đồng thời làm cho các doanh nghiệp thấy rõ sức ép không thể né tránh của việc tham gia vào các tổ chức này để các doanh nghiệp chủ động chuẩn bị đầy đủ khả năng và năng lực thực hiện các HĐKD có hiệu quả.

- Triệt để phòng và chống hàng nhập lậu, trốn thuế và các hành vi gian lận thương mại, tạo ra một môi trường kinh doanh bình đẳng cho các DNSX, đảm bảo không bị thiệt cho đối tượng tham gia trong cạnh tranh.

- Đẩy mạnh việc tiêu chuẩn hóa đối với các DNSX. Lĩnh vực sản xuất hàng hóa trong bối cảnh hội nhập cần phải có những quy định, quy chế về tiêu chuẩn chất lượng, giám định chất lượng nhằm bảo đảm lợi ích của người tiêu dùng và doanh nghiệp, đặc biệt sẽ có lợi cho các DNSX có uy tín chất lượng

- Phát triển hệ thống thông tin liên tục phục vụ cho yêu cầu kinh doanh. Nếu các doanh nghiệp có được đầy đủ các thông tin thì việc nghiên cứu thị trường và ra các quyết định trong sản xuất kinh doanh được thuận lợi và chính xác hơn.

- Hỗ trợ cho các doanh nghiệp trong việc tham gia các hội chợ triển lãm quốc tế: cách thức, thủ tục, phương pháp trưng bày, quảng cáo, giới thiệu... để đạt hiệu quả cao nhất.

- Chính sách tài chính tín dụng, Nhà nước có những quy định cụ thể hơn, linh hoạt hơn về thủ tục vay vốn và thế chấp tài sản cho đầu tư sản xuất, sử dụng hợp lý vốn vay với lãi suất ưu đãi hiện nay.

- Cải cách triệt để thủ tục hành chính, hiện nay thủ tục hành chính đã có nhiều thay đổi nhưng, có nhiều quy định vẫn rườm rà, gây phiền nhiễu đối với hoạt động của các doanh nghiệp. Đề nghị Nhà nước nên có những cải tiến tích cực hơn để các thủ tục hành chính gọn nhẹ, nhanh chóng, tiết kiệm cho sản xuất kinh doanh, tạo điều kiện để các dịch vụ logistics phát triển.

- Xây dựng mô hình trung tâm dịch vụ logistics của thành phố, bởi vì hiện nay phát triển dịch vụ logistics của các doanh nghiệp Quảng Bình còn tổ chức theo mô hình phi tập trung, tự các doanh nghiệp đảm nhiệm là chính nên chi phí còn cao, sức cạnh tranh hạn chế.

- Tiến tới hình thành thống nhất hệ thống chỉ tiêu thống kê các dịch vụ logistics của các doanh nghiệp và trên phạm vi toàn quốc. Hiện nay chưa có một bộ

phận chuyên trách nào trong các doanh nghiệp đứng ra đảm nhận công việc này. Do đó để có thể đánh giá sự phát triển cần thiết phải có một bộ phận làm nhiệm vụ thống kê trong ngành, phân tích đánh giá sự phát triển của các ngành dịch vụ logistics doanh nghiệp.

- Cho phép doanh nghiệp tăng mức chi phí hợp lý trong hoạt động xúc tiến quảng cáo cho các doanh nghiệp. Hiện nay, các doanh nghiệp trong nước mức chi phí cho quảng cáo, xúc tiến bán hàng không được vượt quá 10% doanh thu trong khi đó các doanh nghiệp nước ngoài tỷ lệ này cao hơn nhiều. Công tác quảng cáo rất quan trọng trong việc xây dựng thương hiệu cho các sản phẩm dịch vụ của các doanh nghiệp. Do đó, nhà nước cần có sự điều chỉnh mức chi phí này hợp lý hơn.

#### **3.4.4. Kiến nghị đối với UBND tỉnh**

- Cần sớm quy hoạch phát triển ngành dịch vụ logistic trên địa bàn tỉnh Quảng Bình, qua đó tạo thuận lợi cho các dịch vụ đầu vào và đầu ra của DNSX.

- Cần có chính sách hợp lý trong việc xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng của tỉnh, đặc biệt là hệ thống giao thông vận tải, cơ sở hạ tầng logistics. Đây là yếu tố quyết định sự phát triển của các dịch vụ logistics hiện nay cả dịch vụ thuê ngoài và dịch vụ do doanh nghiệp tự đảm nhiệm.

- Cần được sự quan tâm và quản lý của chính quyền địa phương, tạo hành lang pháp lý để thúc đẩy sự phát triển các dịch vụ logistics, nâng cao khả năng cạnh tranh cho các doanh nghiệp.

- Cần có chính sách đầu tư phát triển các dịch vụ logistics của các doanh nghiệp, cần hỗ trợ kinh phí để đào tạo và bồi dưỡng nguồn nhân lực trong lĩnh vực dịch vụ doanh nghiệp.

- Đối với các công trình kết cấu hạ tầng của tỉnh như hệ thống đường tỉnh lộ và cầu cống trên địa bàn cần được triển khai kịp thời, bảo đảm sự lưu thông hàng hóa thông suốt, giảm chi phí lưu thông cho các doanh nghiệp, cơ sở để phát triển các dịch vụ logistics đồng bộ.

- Trong điều kiện hội nhập, đang đặt ra cho hệ thống dịch vụ logistics của các doanh nghiệp Quảng Bình nhiều cơ hội và thách thức cần vượt qua. Tỉnh và doanh nghiệp nhận thức được tầm quan trọng của dịch vụ logistics, biết tận dụng cơ hội và vượt qua được thách thức, dịch vụ logistics sẽ là công cụ hữu hiệu để nâng cao khả năng cạnh tranh cho hệ thống doanh nghiệp Quảng Bình hiện nay.

## KẾT LUẬN

Mở cửa và hội nhập sâu rộng, tất yếu sẽ làm gia tăng mức độ cạnh tranh trong nền kinh tế, chính vì thế, hiệu quả HĐKD là yếu tố quyết định sự tồn tại và phát triển cho mỗi doanh nghiệp. Đối với các DNSX hoạt động chủ yếu là tạo ra sản phẩm với mong muốn được thị trường chấp nhận để thu lợi nhuận. Dịch vụ logistics có vai trò rất quan trọng, có mối quan hệ chặt chẽ và tác động, ảnh hưởng đến kết quả và chất lượng HĐKD của các DNSX. Với mục tiêu và nhiệm vụ đặt ra cho đề tài, luận án đã tập trung giải quyết được các vấn đề cơ bản về tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình, đó là:

(i) Hệ thống hóa các vấn đề lý luận và thực tiễn về bản chất, vai trò và mối quan hệ của dịch vụ logistics với hiệu quả HĐKD các DNSX, sự tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trong điều kiện nước ta mở cửa thị trường dịch vụ.

(ii) Bằng việc kết hợp giữa phương pháp nghiên cứu định tính và định lượng, trên cơ sở khảo sát 185 DNSX (thu về 152 phiếu) ở địa phương về tác động dịch vụ logistics đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình. Nghiên cứu của luận án đã rút ra những điểm mới và những kết luận quan trọng sau đây:

Luận án đã chỉ ra được những hạn chế của dịch vụ logistics do các DNSX tự đảm nhiệm (1PL) và điều đó đã tác động tiêu cực đối với HĐKD của các DNSX trên địa bàn tỉnh Quảng Bình.

Luận án đã phân tích và đưa ra được sáu yếu tố của dịch vụ logistics thuê ngoài có tác động tích cực đến hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình. Đồng thời, đã phân tích và lượng hóa được mức độ tác động của từng yếu tố thông qua hai mô hình hồi quy. Đối với mô hình 1, cần chú ý đến ba yếu tố tác động rất tích cực đến tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS) theo thứ tự đó là: Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác; Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài và Mức độ sử dụng dịch vụ logistics gia tăng. Ở mô hình 2, có 5 yếu tố của dịch vụ logistics thuê ngoài tác động tích cực đến tỷ suất lợi nhuận trên chi phí (ROC) và theo mức độ: Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ

logistics khác; Mức độ sử dụng dịch vụ logistics gia tăng; Mức độ tin dùng dịch vụ logistics thuê ngoài; Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư nguyên liệu và Mức độ sử dụng dịch vụ logistics cơ bản.

Từ những kết luận quan trọng nói trên, cùng với xem xét mục tiêu, phương hướng phát triển kinh tế - xã hội Quảng Bình và triển vọng dịch vụ logistics nước ta cũng như ở địa phương, luận án đã đề xuất phương hướng, ba nhóm giải pháp tăng cường những tác động tích cực của dịch vụ logistics nhằm nâng cao hiệu quả HĐKD của các DNSX trên địa bàn Quảng Bình cũng như một số kiến nghị về tạo lập môi trường và điều kiện để thực hiện mục tiêu của giải pháp đề ra.

**DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH NGHIÊN CỨU  
CỦA TÁC GIẢ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN**

1. Nguyễn Xuân Hào (2009), "Thị trường và thương mại trên địa bàn tỉnh Quảng Bình – Thực trạng và khuyến nghị", *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, Số đặc san, trang 39-43.
2. Nguyễn Xuân Hào (2011), "Nhận diện các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến sự phát triển của các dịch vụ logistics ở nước ta", *Kỷ yếu hội thảo khoa học của đề tài độc lập cấp Nhà nước - ĐTĐL 2010 T/33: Khả năng và giải pháp phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam trong điều kiện mở cửa thị trường dịch vụ*, Trường Đại học Kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh, trang 291-304.
3. Nguyễn Xuân Hào, Nguyễn Đức Diệp, Lê Công Hội (2013), "Một số giải pháp phát triển dịch vụ logistics của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh", *Kỷ yếu Hội thảo quốc tế Phát triển hệ thống logistics của Việt Nam theo hướng bền vững*, Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển - Đại học Kinh tế quốc dân, NXB Lao động – Xã hội, trang 265-270.
4. Nguyễn Xuân Hào (2014), "Về tác động của dịch vụ logistics đến hiệu quả kinh doanh của các DNSX ở tỉnh Quảng Bình", *Tạp chí Thông tin và Dự báo Kinh tế - Xã hội*, số 108, trang 29-33.
5. Nguyễn Xuân Hào (2015), "Phát triển dịch vụ logistics nhằm nâng cao hiệu quả của các doanh nghiệp Quảng Bình", *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, số 02, trang 59-61.
6. Nguyễn Xuân Hào, Lê Văn Dũng, Lê Thị Thắm (2015), "Phát triển các doanh nghiệp sản xuất trong lĩnh vực dịch vụ logistics ở tỉnh Quảng Bình", *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, Số chuyên đề, trang 35-36.



## TÀI LIỆU THAM KHẢO

### 1. Tiếng Việt

1. Bạch Đức Hiền (2008), *Giáo trình Tài chính doanh nghiệp*, NXB Tài Chính, Hà Nội.
2. Chính Phủ (2002), *Hiệp định giữa Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Hợp chủng quốc Hoa kỳ về Quan hệ thương mại*, NXB Chính trị quốc gia, Hà Nội.
3. Chính Phủ (2007), Nghị định số 140/2007/NĐ-CP ngày 5/9/2007 Quy định chi tiết Luật thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.
4. Cục Thống kê Quảng Bình (2014), *Niên giám thống kê tỉnh Quảng Bình năm 2013*, Quảng Bình.
5. Đặng Đình Đào (2002), *Giáo trình Thương mại doanh nghiệp*, NXB Thống kê, Hà Nội.
6. Đặng Đình Đào (2003), *Những vấn đề cơ bản về hậu cần vật tư doanh nghiệp*, NXB Thống kê, Hà Nội.
7. Đặng Đình Đào (2009), *Giải pháp phát triển dịch vụ logistics của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh trên địa bàn thành phố Hà Nội*, Báo cáo đề tài khoa học cấp Bộ.
8. Đặng Đình Đào, Nguyễn Minh Sơn (2012), *Phát triển dịch vụ logistics ở nước ta trong tiến trình hội nhập quốc tế*, NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
9. Đặng Đình Đào, Vũ Thị Minh Loan (2010), *Kinh tế Việt Nam ba năm gia nhập tổ chức thương mại thế giới (2007-2009)*, NXB Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.
10. Đặng Đình Đào, Nguyễn Thị Diệu Chi, Nguyễn Đình Hiền (2012), “Về tăng trưởng kinh tế Việt Nam sau 5 năm gia nhập WTO (2007-2011)”, *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, số 184, trang 17-23.
11. Đặng Đình Đào, Vũ Thị Minh Loan, Nguyễn Minh Ngọc, Đặng Thu Hương, Phạm Thị Minh Thảo (2011), *Logistics những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam*, NXB Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.
12. Đinh Lê Hải Hà (2012), *Phát triển logistics ở Việt Nam hiện nay*, Luận án tiến sĩ Viện Nghiên cứu Thương mại, Hà Nội.
13. Đinh Lê Hải Hà, Nguyễn Xuân Quang (2011), “Bàn về giác độ tiếp cận khi nghiên cứu và ứng dụng Logistics trong kinh tế và kinh doanh hiện nay”, *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, số 171 (II), trang 61-67.
14. Đinh Văn Thành (2005), *Rào cản trong thương mại quốc tế*, NXB Thống kê, Hà Nội.

15. Đoàn Thị Hồng Vân (2010), *Logistics những vấn đề cơ bản*, NXB Lao động - Xã hội, Hà Nội.
16. Đoàn Thị Hồng Vân (2011), *Quản trị chuỗi cung ứng*, NXB Tổng hợp, TP.Hồ Chí Minh.
17. Hoàng Đức Thân (2009), *Giáo trình Kinh tế Hải quan tập 1&2*, NXB Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.
18. Hoàng Đức Thân (2014), "Nhận định thương mại Việt Nam với Trung Quốc", *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, số 206, trang 11-15.
19. Hoàng Đức Thân, Đặng Đình Đào (2012), *Giáo trình Kinh tế thương mại*, NXB Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.
20. Lê Công Hoa (2013), *Giáo trình Quản trị hậu cần (Logistics management)*, NXB Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.
21. Lê Tố Hoa (2012), "Về phát triển dịch vụ hậu cần (Logistics) của Nhật Bản", *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, số 175, trang 47-53.
22. Lê Phúc Hoà, Lý Bách Chấn (2007), "Bản chất kinh tế của dịch vụ logistics", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số 7, trang 24-25.
23. Liên Hiệp Quốc (2002), *Tài liệu Khóa đào tạo quốc tế về vận tải đa phương thức và quản lý logistics*, Đại học Ngoại Thương, Hà Nội.
24. Luật Doanh nghiệp năm 2015, Nhà xuất bản Tư pháp, Hà Nội.
25. Luật Thương mại năm 2005, Nhà xuất bản Tư pháp, Hà Nội.
26. Michael E. Porter (2010), *Lợi thế cạnh tranh - Competitive Advantage*, Nhà xuất bản trẻ, TP.Hồ Chí Minh.
27. Michael E. Porter (2010), *Chiến lược cạnh tranh - Competitive Strategy*, Nhà xuất bản trẻ, TP.Hồ Chí Minh.
28. Michael.Hygos (2010), *Tinh hoa quản trị chuỗi cung ứng*, NXB Tổng hợp, TP.Hồ Chí Minh.
29. N.Gregory Mankiw (2003), *Nguyên lý Kinh tế học – Princeples of Economics*, NXB Thống kê, Hà Nội.
30. Ngô Đình Giao (1997), *Quản trị Kinh doanh tổng hợp trong các doanh nghiệp*, NXB Khoa học và Kỹ thuật, Hà Nội.
31. Nguyễn Thanh Bình (2009), *Giải pháp chủ yếu phát triển dịch vụ logistics ở Hà Nội trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Báo cáo đề tài Khoa học công nghệ cấp thành phố.
32. Nguyễn Quang Dong, Ngô Văn Thứ (2006), *Giáo trình mô hình toán kinh tế*, NXB Thống kê, Hà Nội.
33. Nguyễn Thành Độ, Nguyễn Ngọc Huyền (2007), *Quản trị kinh doanh*, NXB Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.

34. Nguyễn Văn Đức (2011), “Cách thức nào cho các doanh nghiệp Việt Nam xây dựng chiến lược chuỗi cung ứng trong thời kỳ hậu suy thoái kinh tế”, *Tạp chí Kinh tế & Dự báo*, số 13, trang 29-31
35. Nguyễn Thị Thu Hà, Từ Quang Phương (2012), “Giải pháp tăng cường chức năng logistics cho hệ thống cảng biển Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, số đặc biệt, tháng 10, trang 75-80.
36. Nguyễn Thúy Hiền (2011), “Đổi mới và tổ chức lại dịch vụ phân phối hàng hóa phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế ở Việt Nam”, *Tạp chí Thương mại*, số 23, trang 6-8.
37. Nguyễn Đình Hiền, Đặng Đình Đào (2013), *Xây dựng và phát triển hệ thống logistics ở nước ta theo hướng bền vững*, NXB Lao động - Xã hội, Hà Nội.
38. Nguyễn Thị Xuân Hương (2011), “Phát triển chuỗi cửa hàng bán lẻ của các doanh nghiệp Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, số 171 (II), trang 30-33.
39. Nguyễn Thị Xuân Hương, Nguyễn Văn Toàn (2014), *Kinh tế và quản lý chuỗi cung ứng - Những vấn đề lý luận và thực tiễn*, NXB Lao động, Hà Nội.
40. Nguyễn Thị Hường (2013), “Giải pháp thực hiện có hiệu quả hoạt động M&A các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, số 191, trang 46-56.
41. Nguyễn Văn Lịch (2006), *Cán cân thương mại trong sự nghiệp CNH, HĐH ở Việt Nam*, NXB Lao động – Xã hội, Hà Nội.
42. Nguyễn Quốc Luật, Nguyễn Thị Bích Ngọc (2013), “Logistics – Một hình thức dịch vụ cần được đẩy mạnh ở Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, số 197, trang 67-72.
43. Nguyễn Như Tiến (2006), *Logistics - Khả năng ứng dụng và phát triển trong kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận Việt Nam*, NXB Giao thông Vận tải, Hà Nội.
44. Pearson Education (2007), Bài giảng Quản trị chuỗi cung ứng, Ấn bản số 3.
45. Phạm Thanh Bình (2009), *Phát triển dịch vụ hậu cần (logistics) trong tiến trình hình thành cộng đồng kinh tế ASEAN*, NXB Khoa học xã hội, Hà Nội.
46. Phan Tố Uyên (2011), “Hệ thống phân phối bán lẻ hàng hóa của Việt Nam sau 4 năm gia nhập WTO”, *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, số 171 (II), trang 25-29.
47. Thái Anh Tuấn, Thái Thị Tú Phương, Lê Thị Minh Tâm (2014), “Nâng cao năng lực cạnh tranh cho ngành logistics Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, số 11, trang 39-41.
48. Phạm Hồng Tú (2011), “Phát triển thị trường bán lẻ hàng tiêu dùng ở Nông thôn”, *Tạp chí Con số sự kiện*, số 11, trang 10-12
49. Thủ tướng Chính phủ (2005), Quyết định số 246/2005/QĐ-TTg ngày 06/10/2005 về việc phê duyệt chiến lược phát triển công nghệ thông tin và truyền thông Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến 2020.

50. Thủ tướng Chính phủ (2009), Quyết định số 2190/QĐ-TTg ngày 24/12/2009 về việc phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
51. Thủ tướng Chính phủ (2009), Quyết định số 35/2009/QĐ-TTg ngày 03/03/2009 về việc phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.
52. Thủ tướng Chính phủ (2011), Quyết định số 175/QĐ-TTg ngày 27/01/2011 về việc phê duyệt chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020.
53. Thủ tướng Chính phủ (2011), Quyết định số 448/QĐ-TTg ngày 25/03/2011 về việc phê duyệt chiến lược phát triển Hải quan đến năm 2020.
54. Thủ tướng Chính phủ (2011), Quyết định số 952/QĐ-TTg ngày 23/06/2011 về việc phê duyệt quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Bình đến năm 2020.
55. Tổng cục Thống kê (2014), *Niên giám thống kê năm 2013*, NXB Thống kê, Hà Nội.
56. Trần Văn Bảo (2011), “Đẩy mạnh tiêu thụ hàng hóa vào thị trường nông thôn Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, số 171 (II), trang 34-39.
57. Trần Văn Hòa (2014), *Một số vấn đề lý luận và thực tiễn về phát triển dịch vụ logistics ở Việt Nam*, NXB Lao động - Xã hội, Hà Nội.
58. Trần Sĩ Lâm (2011), *Kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics tại một số nước trên thế giới và bài học cho Việt Nam*, Đề tài khoa học cấp Bộ, Đại học Ngoại thương, Hà Nội.
59. Trần Sĩ Lâm (2012), “Giải pháp phát triển hệ thống trung tâm logistics Việt Nam nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh cho nền kinh tế nước ta”, *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, số 185 (II), trang 37-43.
60. Trần Chí Thiện, Đặng Đình Đào (2014), *Một số vấn đề về phát triển bền vững hệ thống logistics ở nước ta trong hội nhập kinh tế*, NXB Lao động xã hội, Hà Nội.
61. Trần Thị Kim Thu (2011), *Giáo trình Điều tra xã hội học*, NXB Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.
62. Trịnh Thị Thu Hương (2009), *Phát triển hệ thống logistics trên hành lang kinh tế Đông - Tây*, Đề tài khoa học cấp Bộ, Đại học Ngoại thương, Hà Nội.
63. Trương Mộc Lâm (1997), *Tài chính doanh nghiệp sản xuất*, NXB Tài chính, Hà Nội.
64. UBND tỉnh Quảng Bình (2011), Quyết định số 2922/QĐ-UBND ngày 02/11/2011 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển Công nghiệp tỉnh Quảng Bình đến năm 2020.

65. UBND tỉnh Quảng Bình (2013), Quyết định số 540/QĐ-UBND ngày 13/3/2013 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển Giao thông vận tải tỉnh Quảng Bình đến năm 2020.
66. UBND tỉnh Quảng Bình (2012), Quyết định số 1333/QĐ-CT ngày 11/6/2012 về phê duyệt Quy hoạch phát triển Thương mại tỉnh Quảng Bình đến năm 2020.
67. Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển – Trường Đại học Kinh tế Quốc dân (2013), *Kỹ yếu hội thảo quốc tế Phát triển hệ thống logistics theo hướng bền vững ở Việt Nam*, NXB Lao động - Xã hội.
68. Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển – Trường Đại học Kinh tế Quốc dân (2011), *Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Đề tài độc lập cấp Nhà nước - ĐTDL 2010 T/33.
69. Viện Nghiên cứu Thương mại – Bộ Thương mại (2006), *Nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế về dịch vụ hậu cần (logistics) và bài học kinh nghiệm rút ra cho Việt Nam*, Đề tài Khoa học công nghệ cấp Bộ.
70. Viện Quản trị kinh doanh - Trường Đại học Kinh tế Quốc dân (2005), *Giáo trình Các phương pháp thống kê ứng dụng trong kinh doanh*, NXB Tài chính, Hà Nội.
71. Võ Thanh Thu, Ngô Thị Hải Xuân (2006), *Kinh tế & Phân tích hoạt động kinh doanh thương mại*, NXB Lao động – Xã hội.
72. Vũ Thị Quế Anh (2014), *Phát triển logistics ở một số nước Đông Nam Á - Bài học đối với Việt Nam*, Luận án tiến sĩ, Viện Hàn lâm Khoa học - Xã hội Việt Nam.

## 2. Tiếng Anh

73. Angelisa Elisabeth Gillyard, M.S., M.A. (2003), *The Relationships among Supply chain characteristics, logistics and manufacturing strategies, and performance*, dissertation, The Ohio State University.
74. Bowdler, J., and Associates Pty Ltd (2007), “Evaluation of the Australian logistics industry strategy”, *Report prepared for the department of transport and regional service*.
75. Ballou (1992), *Business Logistics management* (3rd edition), Prentice Hall.
76. Curtis Spencer (2007), “Global Logistics Trends”, Real Estate Logistics Forum, Journal of Commerce, June 11.
77. David J. Closs, Kefeng Xu (2000), “Logistics information technology practice in manufacturing and merchandising firms-An international benchmarking study versus world class logistics firms”, *International Journal of Physical Distribution & Logistics management*, Vol. 30, No 10, p.869-886.
78. Douglas M.Lambert, James R.Stock, Lisa M.Ellram (1998), *Fundamentals of Logistics Management*, McGraw-Hill.

79. Haasis (2013), “Logistics Systems”, *Kỷ yếu hội thảo quốc tế Phát triển hệ thống logistics của Việt Nam theo hướng bền vững*, p.28-32.
80. Hsiao,H.I., Kemp,R.G.M., Van der Vorst,J.G.A.J., Omta,S.W.F. (2010), “A classification of logistic outsourcing levels and their impact on service performance: Evidence from the food processing industry”, *Int.J. Production Economics No 124/2010, p.75-86*.
81. Institute for International Trade, University of Adelaide (2006), “The Relationship between Liberalization in the logistics sector and Trade facilitation”, *Asia-Pacific Trade and Investment Review, Vol 2, No 2 December 2006*.
82. Krauth,E., Moonen,H., Popova,V., Schut,M., (2005), “Performance indicators in logistics service provision and warehouse management – Aliterature review and framework”, RSM Erasmus University.
83. Katrina P. Savitskie (2003), *The impact of logistics strategy and logistics information technology processes on service performance*, a dissertation, Department of Marketing and Supply Chain Management, Michigan State University.
84. Lai,K., Ngai,E.W.T., Cheng,T.C.E (2002), “Measure for evaluating supply chain performance in transport logistics”, *Transportation Research Part E, No38, p.439-456*.
85. Li,G., Yang,H., Sun,L., Sohal,A. (2009), “The impact of IT implementation on supply chian integration”, *Int.J. Production Economics No 120/2009, p.125-138*.
86. Michael H. Hugos (2006), “Essentials of Supply Chain Management, 2nd Edition”, Wiley, USA.
87. Roy J. Ruffin, Paul R. Gregory (1983), *Princeples of Economics*, Printed in the United State of America.
88. Steven A. Samaras (2000), *Competing upstream: Inbound logistics as a source of competitive advantage*, dissertation, The University of Nebraska.
89. Suthikarnnarunai,N., IAENG, and Muangthong,K. (2009), “Economics factors influencing logistics cost of Thai Steel industry”, *Proceedings of the World Congress on Engineering and Computer Science (WCECS2009)*, Vol II, San Francisco, USA.
90. World Bank (2005), “Road freight Logistics, competition and innovation: Downstream benefits and policy implication”, *Mark Dutz*.



**2.5. Xin Ông/Bà cho biết tình hình thực hiện các hoạt động logistics của doanh nghiệp hiện nay? (đề nghị tích ✓ vào các câu trả lời thích hợp)**

<i>Hoạt động logistics</i>	Logistics đầu vào (mua sắm nguyên vật liệu)		Logistics đầu ra (tiêu thụ hàng hóa)	
	<i>Tự thực hiện</i>	<i>Thuê ngoài</i>	<i>Tự thực hiện</i>	<i>Thuê ngoài</i>
Vận tải				
Dịch vụ giao nhận				
Kho bãi				
Hải quan				

**2.6. Xin Ông/Bà cho biết các phương thức vận tải cơ bản của doanh nghiệp hiện nay? (đề nghị tích ✓ vào các câu trả lời thích hợp)**

<i>Phương thức vận tải</i>	Vận chuyên nguyên vật liệu đầu vào	Vận chuyên sản phẩm đầu ra
Đường biển		
Đường sắt		
Đường bộ		
Đường hàng không		
Chuyên phát nhanh		
Đa phương thức/phương tiện		

**2.7. Xin Ông/Bà đánh giá về mức độ cạnh tranh của sản phẩm, hàng hóa mà doanh nghiệp cung cấp trên thị trường? (đề nghị tích ✓ vào ô thích hợp)**

<i>Tiêu chí</i>	Rất thấp = 1	Thấp = 2	T.Bình = 3	Cao = 4	Rất cao = 5
Mức độ cạnh tranh về <i>quy cách</i> hàng hóa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mức độ cạnh tranh về <i>chất lượng</i> hàng hóa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mức độ cạnh tranh về <i>giá cả</i> hàng hóa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mức độ cạnh tranh về <i>sự đa dạng</i> của hàng hóa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mức độ cạnh tranh về <i>dịch vụ khách hàng</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**2.8. Xin Ông/Bà đánh giá về tình hình xử lý phế liệu, phế phẩm của doanh nghiệp hiện nay? (đề nghị tích ✓ vào các câu trả lời thích hợp)**

	Không thu hồi (%)	Thu hồi (%)	Trong đó, thu hồi sử dụng lại (%)		
			<i>Qua gia công</i>	<i>Không qua gia công</i>	<i>Không sử dụng lại</i>
Phế liệu sản xuất					
Phế phẩm sản xuất					

**2.9. Xin Ông/Bà đánh giá về mức độ hoàn thiện trong công tác quản lý logistics vật tư của doanh nghiệp hiện nay? (đề nghị tích ✓ vào ô thích hợp)**

<i>Quản lý logistics vật tư</i>	Rất thấp = 1	Thấp = 2	T.Bình = 3	Cao = 4	Rất cao = 5
Mức độ xác định đúng nhu VT cho SX và lập các kế hoạch mua sắm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lập đơn hàng, ký hợp đồng cung ứng và theo dõi thực hiện hợp đồng đã ký về vật tư kỹ thuật	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mức độ tìm kiếm các nguồn VT bổ sung để thỏa mãn đầy đủ các nhu cầu của DN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mức độ tổ chức tiếp nhận vật tư về số lượng, chất lượng và thực hiện bảo quản	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mức độ theo dõi thường xuyên tình hình dự trữ SX, có biện pháp về mức dự trữ SX hợp lý	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mức độ tổ chức đảm bảo vật tư theo hạn mức cấp phát cho phân xưởng, tổ đội SX, thường xuyên kiểm tra việc sử dụng vật tư đã cấp phát	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Thực hiện hạch toán vật tư và báo cáo tình hình đảm bảo vật tư của DN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>





**3.2. Những đánh giá của Ông/Bà về các nhà phân phối (NPP) sản phẩm (SP) của doanh nghiệp mình hiện nay. (đề nghị tích ✓ vào ô thích hợp)**

Ý kiến	Không đúng = 1				→			Rất đúng = 7		
Các NPP SP không cạnh tranh trực tiếp với SP của chúng tôi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Các NPP rất nhiệt tình trong việc xây dựng các quan hệ với công ty	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Các NPP có khả năng cung cấp những đơn hàng đặc biệt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**3.3. Đánh giá của Ông/Bà về các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác (vận chuyển, kho hàng,...) cho doanh nghiệp Ông/Bà hiện nay (đề nghị tích ✓ vào ô thích hợp)**

Ý kiến	Không đúng = 1				→			Rất đúng = 7		
Các NCC dịch vụ logistics thực hiện dịch vụ đúng thời hạn theo thỏa thuận	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Các NCC dịch vụ logistics giao các lô hàng không bị hư hỏng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Các NCC dịch vụ logistics giao hàng hóa rất chính xác (đúng danh mục, hàng hóa không bị lẫn lộn)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Các NCC dịch vụ logistics biết rõ nhu cầu của chúng tôi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Các NCC dịch vụ logistics hợp tác để giúp thực hiện các hoạt động logistics tốt hơn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Các NCC dịch vụ logistics cung cấp những lời khuyên nhằm cải thiện hoạt động logistics một cách thường xuyên	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Các NCC dịch vụ logistics có khả năng giúp công ty giảm tổng chi phí ở mức thấp nhất	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Giá cả của các NCC dịch vụ logistics là cạnh tranh	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**3.4. Đánh giá của Ông/Bà về mức độ phù hợp của các ý kiến dưới đây trong việc mô tả những gì mà ông/bà muốn nói về các nhà cung cấp dịch vụ logistics của doanh nghiệp ông/bà? (đề nghị tích ✓ vào ô thích hợp)**

Ý kiến	Không đúng = 1				→			Rất đúng = 7		
Hoàn toàn hài lòng với quan hệ đang có với các NCC dịch vụ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mong có thêm nhiều NCC dịch vụ như vậy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muốn cam kết duy trì quan hệ hợp tác với các NCC dịch vụ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**3.5. Xin Ông/Bà cho biết tần suất sử dụng các dịch vụ dưới đây từ các NCC dịch vụ logistics theo mức độ tăng dần (1= không sử dụng ; 10 = sử dụng rất thường xuyên). (đề nghị tích ✓ vào ô thích hợp)**

Các dịch vụ thường sử dụng từ các NCC	Không sử dụng = 1					→					Sử dụng rất thường xuyên = 10				
Quản lý kho hàng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gom và gửi hàng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hệ thống thông tin logistics	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Quản lý phương tiện vận tải	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Thực hiện đơn hàng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lựa chọn người vận chuyển	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Đàm phán giá cả	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Xử lý đơn hàng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lắp ráp hoặc lắp đặt hàng hóa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trả lại hàng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



**3.11. Xin Ông/Bà cho biết nhu cầu của doanh nghiệp Ông/Bà đối với các loại dịch vụ logistics trong thời gian tới? (đề nghị tích ✓ vào ô thích hợp)**

Loại hình dịch vụ	Giảm hơn 30%	Giảm 1-30%	Không thay đổi	Tăng 1-30%	Tăng trên 30%
Quản lý kho hàng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gom và gửi hàng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hệ thống thông tin logistics	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Quản lý phương tiện vận tải	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Thực hiện đơn hàng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lựa chọn người vận chuyên	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Đàm phán giá cả	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Xử lý đơn hàng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lắp ráp hoặc lắp đặt hàng hóa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trả lại hàng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**3.12. Trên cơ sở kinh nghiệm của quý vị, xin Ông/Bà đánh giá về phí thực hiện hoạt động giao nhận của doanh nghiệp? (đề nghị tích ✓ vào ô thích hợp)**

Phí dịch vụ	Rất thấp=1	Thấp=2	T.Bình=3	Cao=4	Rất cao=5
Phí cảng biển	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Phí sân bay	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cước phí vận chuyên đường bộ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cước phí vận chuyên đường sắt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Phí dịch vụ kho bãi, xếp/dỡ hàng hóa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Phí đại lý giao nhận	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tiêu cực phí (mãi lộ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**3.13. Hãy đánh giá năng lực và chất lượng của dịch vụ giao nhận được thực hiện bởi các công ty/tổ chức giao nhận tại Quảng Bình? (đề nghị tích ✓ vào ô thích hợp)**

Hạng mục	Rất thấp=1	Thấp=2	T.Bình=3	Cao=4	Rất cao=5
NCC dịch vụ vận tải đường bộ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
NCC dịch vụ vận tải đường sắt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
NCC dịch vụ vận tải đường không	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
NCC dịch vụ vận tải đường biển	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
NCC dịch vụ kho bãi, xếp, dỡ hàng hóa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trung gian giao nhận vận tải	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cơ quan hải quan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cơ quan kiểm định chất lượng/tiêu chuẩn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cơ quan kiểm dịch an toàn vệ sinh	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tổ chức định giá đối với h.hóa thông quan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoạt động thương mại và vận tải liên quan tới các hiệp hội	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Người nhận hàng hay người gửi hàng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**3.14. Xin Ông/Bà đánh giá mức độ thực hiện theo các tiêu chí sau đây ở Quảng Bình? (đề nghị tích ✓ vào ô thích hợp)**

Tiêu chí	Rất hiếm khi=1	Hiếm khi=2	Thỉnh thoảng=3	Thường xuyên=4	Rất thường xuyên=5
Hàng hóa NK của DN được thông quan và giao đúng lịch trình	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hàng hóa XK của DN được thông quan và chuyên chở đúng lịch trình	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoạt động thông quan là hoạt động minh bạch	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DN nhận được thông tin chính xác, kịp thời khi có các thay đổi về quy định thông quan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Các tổ chức XNK đánh giá cao sự hài lòng với hoạt động thông quan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**3.15. Theo kinh nghiệm, xin Ông/Bà cho biết doanh nghiệp thường gặp những trở ngại gì trong quá trình thực hiện việc giao nhận vận tải tại Quảng Bình? (đề nghị tích ✓ vào ô thích hợp)**

<i>Hạng mục</i>	Rất hiếm khi = 1	Hiếm khi = 2	Thỉnh thoảng = 3	Thường xuyên = 4	Rất thường xuyên = 5
Trì hoãn do vấn đề kho bãi, xếp/dỡ hàng hóa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trì hoãn do kiểm định/kiểm duyệt trước khi giao hàng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trì hoãn do vấn đề vận tải đường thủy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoạt động tội phạm (như :trộm cắp hàng hóa,...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chi các khoản chi phí không chính thống	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tiêu cực, thủ tục hành chính mất nhiều thời gian	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**3.16. Theo kinh nghiệm, xin Ông/Bà cho biết những hạn chế về dịch vụ vận tải đường bộ của tỉnh Quảng Bình hiện nay? (đề nghị tích ✓ vào ô thích hợp)**

<i>Hạng mục</i>	Đồng ý	Không đồng ý
Khối lượng vận tải chưa lớn, hàng vận chuyên một chiều là chủ yếu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Không đảm bảo đúng thời gian	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chi phí vận chuyên cao	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Thiếu an toàn đối với hàng hóa và khách hàng	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mạng lưới đường giao thông hạn chế và chưa được bảo dưỡng thường xuyên	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Phương tiện vận tải lạc hậu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Khác	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**3.17. Xin Ông/Bà đánh giá về sự thay đổi các yếu tố môi trường kinh doanh liên quan đến các dịch vụ logistics của doanh nghiệp khi Việt nam gia nhập WTO đến nay? (đề nghị tích ✓ vào ô thích hợp)**

<i>Các yếu tố</i>	Kém hơn nhiều = 1	Kém hơn = 2	Tương đương = 3	Được cải thiện = 4	Cải thiện nhiều = 5
Tính minh bạch, thuận lợi về thủ tục hành chính trong các dịch vụ thông quan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hệ thống CSHT cho thương mại, vận tải	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chất lượng của hệ thống công nghệ thông tin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Chất lượng của các dịch vụ giao nhận vận tải do tư nhân đảm trách	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Các quy định liên quan tới hoạt động giao nhận vận tải	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anh hưởng của vấn đề mại lộ, tham nhũng tới các hoạt động giao nhận vận tải	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Phần này là một số thông tin về đến ông/bà (không bắt buộc)**

- **Họ và tên:** .....;  Nam  Nữ

- **Chức vụ/Vị trí:**

Giám đốc  Phó giám đốc  Trưởng phòng logistics

Vị trí khác, xin chỉ rõ: .....

- Ngày cung cấp thông tin .....

**Xin trân trọng cảm ơn sự giúp đỡ và hợp tác của Ông (bà)!**

\_\_\_\_\_

**PHỤ LỤC 2:**  
**KẾT QUẢ ĐIỀU TRA KHẢO SÁT Ý KIẾN VỀ DỊCH VỤ LOGISTICS ẢNH HƯỞNG,**  
**TÁC ĐỘNG ĐẾN HIỆU QUẢ CỦA CÁC DNSX TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG BÌNH**

**I. Số mẫu điều tra**

Tổng số mẫu điều tra được gửi đi: 185

Tổng số mẫu điều tra thu về: 152, số phiếu thu hồi và làm sạch đạt 82,2%

**II. Kết quả điều tra**

**PHẦN I: THÔNG TIN CHUNG**

**C1.1.** Tên doanh nghiệp (xem Phụ lục 5)

**C1.2.** Địa chỉ/điện thoại (xem Phụ lục 5)

**C1.3.**

<i>Loại hình sở hữu của doanh nghiệp</i>	Số lượng	%
Doanh nghiệp Nhà nước	0	0
Công ty cổ phần	40	26,32
Công ty trách nhiệm hữu hạn	112	73,68
Công ty tư nhân	0	0
Công ty có vốn đầu tư nước ngoài	0	0

**C1.4.**

<i>Lĩnh vực HKDK</i>	Số lượng	%
Sản xuất, chế biến Nông sản	5	3.29
Khai thác, chế biến Lâm sản	14	9.21
Khai thác, chế biến Thủy hải sản	5	3.29
Khai thác Mỏ	17	11.18
Sản xuất Xi măng	5	3.29
Sản xuất Gạch ngói	5	3.29
Sản xuất vật liệu xây dựng khác	6	3.95
Sản xuất/chế biến thực phẩm, đồ uống, hóa mỹ phẩm	5	3.29
Xây dựng - Giao thông - Thủy lợi	89	58.55
May mặc	1	0.66
Lĩnh vực khác ( <i>cụ thể</i> ).....	0	0

**PHẦN II: HIỆN TRẠNG DỊCH VỤ LOGISTICS CỦA CÁC DNSX TỰ ĐẢM NHẬN (1PL)**

**C2.1.**

<i>Tổ chức bộ máy quản lý, theo dõi hoạt động logistics của doanh nghiệp</i>	Số lượng	%
Có bộ phận logistics độc lập	0	0
Không có bộ phận logistics độc lập	0	0
Bộ phận logistics nằm trong phòng cung – tiêu	152	100

**C2.2.**

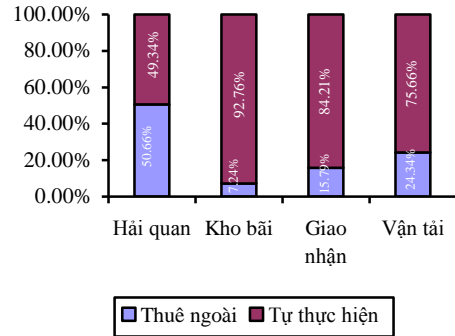
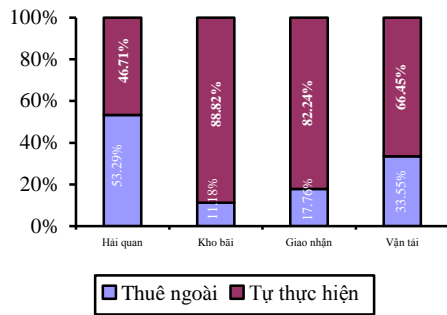
<i>Lao động</i>	Lao động quản lý bình quân	Lao động trực tiếp bình quân
Số lao động logistics (hậu cần)	1,2	7
Trong đó: - Số lao động qua đào tạo	1	0
- Số lao động được đào tạo logistics	0,2	7

**C2.3.**

<i>Diện tích kho, bãi</i>	Diện tích hiện có bình quân (m2)	Diện tích đang sử dụng bình quân (m2)		Diện tích kho cho thuê bình quân (m2)
		Kho NVL đầu vào	Kho H.hóa T.phẩm	
Tổng diện tích	1.400			0
- Kho thông dụng	350			0
- Kho chuyên dùng	200			0
- Bãi hàng hóa	500			0
- Loại khác	250			0

**C2.5.**

Dịch vụ logistics	Logistics đầu vào				Logistics đầu ra			
	Tự thực hiện		Thuê ngoài		Tự thực hiện		Thuê ngoài	
	SL	%	SL	%	SL	%	SL	%
Vận tải	101	66.45	51	33.55	115	75.66	37	24.34
Giao nhận	125	82.24	27	17.76	128	84.21	24	15.79
Kho bãi	135	88.82	17	11.18	141	92.76	11	7.24
Hải quan	71	46.71	81	53.29	75	49.34	77	50.66

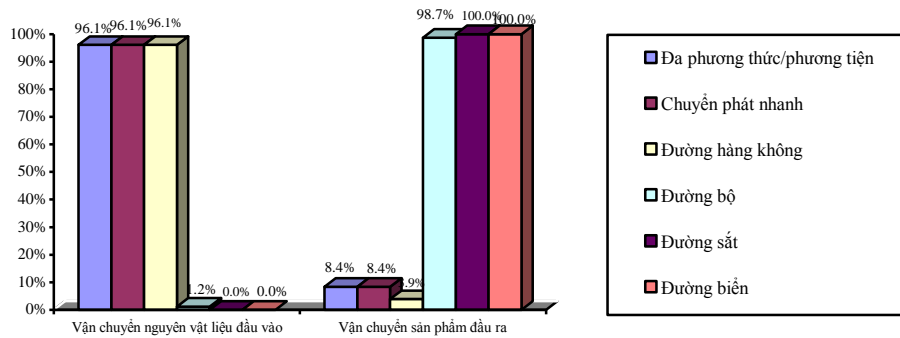


**Logistics đầu vào**

**Logistics đầu ra**

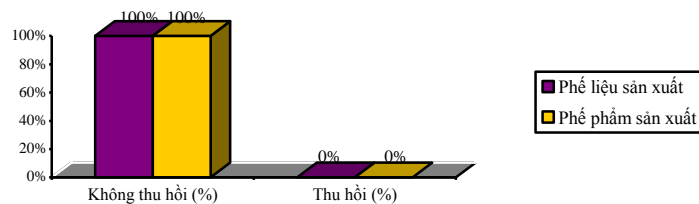
**C2.6.**

Phương thức vận tải	Vận chuyển nguyên vật liệu đầu vào	%	Vận chuyển sản phẩm đầu ra	%
Đường biển	0	0	152	100
Đường sắt	0	0	152	100
Đường bộ	2	1.2	150	98.7
Đường hàng không	146	96.1	63	3.9
Chuyên phát nhanh	152	96.1	14	8.4
Đa phương thức/phương tiện	152	96.1	14	8.4



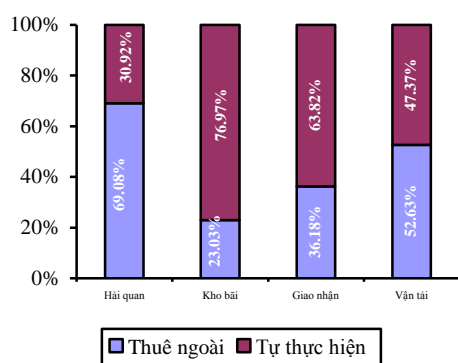
**C2.8.**

	Không thu hồi (%)	Thu hồi (%)	Trong đó, thu hồi sử dụng lại (%)		
			Qua gia công	Không qua gia công	Không sử dụng lại
Phế liệu sản xuất	152	0	0	0	152
Phế phẩm sản xuất	152	0	0	0	152

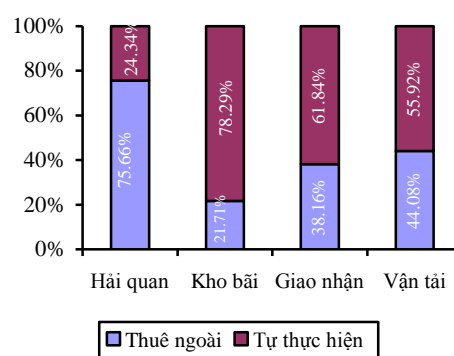


**C2.11.**

Dịch vụ logistics	Logistics đầu vào				Logistics đầu ra			
	Tự thực hiện		Thuê ngoài		Tự thực hiện		Thuê ngoài	
	SL	%	SL	%	SL	%	SL	%
Vận tải	72	47.37	80	52.63	85	55.92	67	44.08
Giao nhận	97	63.82	55	36.18	94	61.84	58	38.16
Kho bãi	117	76.97	35	23.03	119	78.29	33	21.71
Hải quan	47	30.92	105	69.08	37	24.34	115	75.66



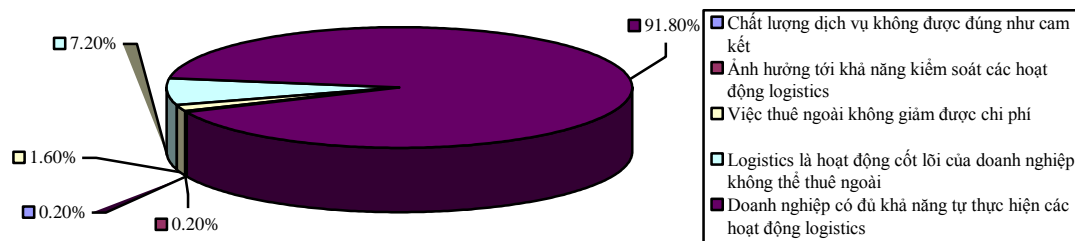
*Logistics đầu vào*



*Logistics đầu ra*

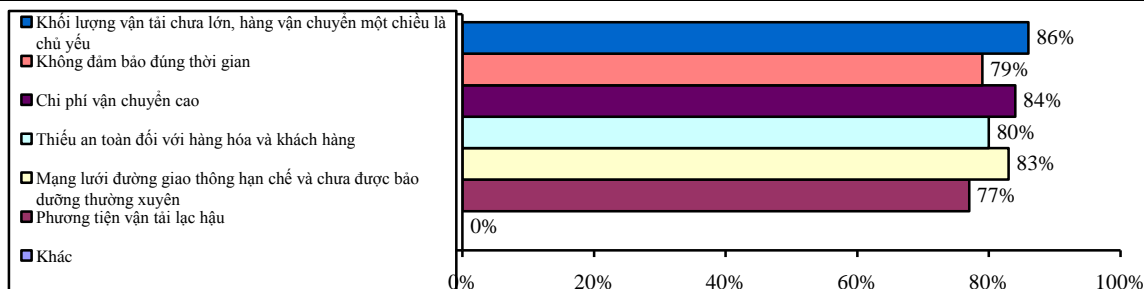
**C2.13.**

Doanh nghiệp có đủ khả năng tự thực hiện các hoạt động logistics	135	91.8%
Logistics là hoạt động cốt lõi của doanh nghiệp, không thể thuê ngoài	11	7.2%
Việc thuê ngoài không giảm được chi phí	6	1.6%
Ảnh hưởng tới khả năng kiểm soát các hoạt động logistics	1	0.2%
Chất lượng dịch vụ không được đúng như cam kết	1	0.2%



**C3.16.**

Hạng mục	% ý kiến tán thành
Khối lượng vận tải chưa lớn, hàng vận chuyển một chiều là chủ yếu	86
Không đảm bảo đúng thời gian	79
Chi phí vận chuyển cao	84
Thiếu an toàn đối với hàng hóa và khách hàng	80
Mạng lưới đường giao thông hạn chế và chưa được bảo dưỡng thường xuyên	83
Phương tiện vận tải lạc hậu	77
Khác	0





**PHỤ LỤC 3:  
KẾT QUẢ XỬ LÝ TRÊN PHẦN MỀM SPSS**

**C2.4**

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.345	.379	6

**Item Statistics**

	Mean	Std. Deviation	N
HE THONG CNTT QUAN TRI VAN TAI	.03	.161	152
HE THONG CNTT QUAN TRI KHO	.03	.161	152
HE THONG THEO DOI HANG HOA	.57	.497	152
CO TRANG WEB	.79	.409	152
GIAO DICH THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ	.14	.346	152
KHAC	.12	.332	152

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
HE THONG CNTT QUAN TRI VAN TAI	1.64	.919	.104	.255	.339
HE THONG CNTT QUAN TRI KHO	1.64	.893	.193	.282	.311
HE THONG THEO DOI HANG HOA	1.11	.585	.191	.437	.291
CO TRANG WEB	.88	.502	.530	.375	-.066a
GIAO DICH THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ	1.53	.913	-.084	.322	.461
KHAC	1.55	.793	.126	.056	.326

**ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity**

			Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig.
Between People			24.592	151	.163		
Within People	Between Items		78.140 <sup>a</sup>	5	15.628	374.286	.000
	Residual	Nonadditivity	11.538 <sup>b</sup>	1	11.538	126.099	.000
		Balance	68.989	754	.091		
		Total	80.526	755	.107		
	Total	Total	158.667	760	.209		
Total			183.259	911	.201		

**C2.7:**

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.153	.338	5

**Item Statistics**

	Mean	Std. Deviation	N
MUC DO CANH TRANH VE QUY CACH HOANG HOA	2.86	.580	152
MUC DO CANH TRANH VE CHAT LUONG HANG HOA	2.77	.438	152
MUC DO CANH TRANH VE GIA CA HANG HOA	2.50	.681	152
MUC DO CANH TRANH VE SU DA DANG CUA HANG HOA	2.66	.488	152
MUC DO CANH TRANH VE DVKH HANG	3.01	.081	152

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
MUC DO CANH TRANH VE QUY CACH HOANG HOA	10.94	.427	.851	.942	-1.476 <sup>a</sup>
MUC DO CANH TRANH VE CHAT LUONG HANG HOA	11.03	.715	.679	.976	-.615 <sup>a</sup>
MUC DO CANH TRANH VE GIA CA HANG HOA	11.30	1.693	-.422	.851	.725
MUC DO CANH TRANH VE SU DA DANG CUA HANG HOA	11.13	1.241	-.065	.959	.261
MUC DO CANH TRANH VE DVKH HANG	10.79	1.386	.084	.596	.150

**ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity**

			Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig.
Between People			42.536	151	.282		
Within People	Between Items		22.297 <sup>a</sup>	4	5.574	81.471	.000
	Residual	Nonadditivity	.623 <sup>b</sup>	1	.623	2.619	.106
		Balance	143.479	603	.238		
		Total	144.103	604	.239		
Total	Total	166.400	608	.274			
Total			208.936	759	.275		

## C2.9

### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.353	.372	7

### Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
MUC DO XAC DINH DUNG NHU CAU VAT TU CHO SAN XUAT VA LAP CAC KE HOACH MUA SAM	2.74	.438	152
LAP DON HANG, KI HOP DONG CUNG UNG VA THEO DOI THUC HIEN HOP DONG DA KI VE VAT TU KI THUAT	2.59	.493	152
MUC DO TIM KIEM CAC NGUON VAT TU BO SUNG DE THOA MAN DAY DU CAC NHU CAU CUA DOANH NGHIEP	2.37	.484	152
MUC DO TO CHUC TIEP NHAN VAT TU VE SO LUONG, CHAT LUONG VA THUC HIEN BAO QUAN	2.39	.489	152
MUC DO THEO DOI THUONG XUYEN TINH HINH DU TRU SX, CO BIEN PHAP VE MUC DU TRU SX HOP LY	2.64	.482	152
MUC DO TO CHUC DAM BAO VAT TU THEO HAN MUC CAP PHAT CHO PHAN XUONG, TO DOI SX, THUONG XUYEN KIEM TR VIEC SU DUNG VAT TU DA CAP PHAT	2.60	.505	152
THUC HIEN HOACH TOAN VAT TU VA BAO CAO TINH HINH DAM BAO VAT TU CUA DOANH NGHIEP	2.71	.497	152

### Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
MUC DO XAC DINH DUNG NHU CAU VAT TU CHO SAN XUAT VA LAP CAC KE HOACH MUA SAM	15.30	1.548	.565	.412	.075
LAP DON HANG, KI HOP DONG CUNG UNG VA THEO DOI THUC HIEN HOP DONG DA KI VE VAT TU KI THUAT	15.45	2.183	-.048	.189	.431
MUC DO TIM KIEM CAC NGUON VAT TU BO SUNG DE THOA MAN DAY DU CAC NHU CAU CUA DOANH NGHIEP	15.67	2.024	.071	.258	.365
MUC DO TO CHUC TIEP NHAN VAT TU VE SO LUONG, CHAT LUONG VA THUC HIEN BAO QUAN	15.65	1.911	.153	.181	.318
MUC DO THEO DOI THUONG XUYEN TINH HINH DU TRU SX, CO BIEN PHAP VE MUC DU TRU SX HOP LY	15.40	1.633	.399	.344	.163
MUC DO TO CHUC DAM BAO VAT TU THEO HAN MUC CAP PHAT CHO PHAN XUONG, TO DOI SX, THUONG XUYEN KIEM TR VIEC SU DUNG VAT TU DA CAP PHAT	15.44	1.573	.417	.279	.141
THUC HIEN HOACH TOAN VAT TU VA BAO CAO TINH HINH DAM BAO VAT TU CUA DOANH NGHIEP	15.33	2.553	-.280	.294	.544

## C2.10

### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.129	.104	4

### Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
LG DAU VAO CO TAC DONG NANG CAO HIEU QUA SAN XUAT KINH DOANH CUA DN	2.81	.411	152
LG DAU RA GOP PHAN THUC DAY TIEU THU SAN PHAM CUA DN	2.84	.389	152
HOAT DONG LG CUNG CAP THONG TIN QUAN TRONG LIEN QUAN DEN KHA NANG CANH TRANH CUA DN	2.82	.400	152
CHIEN LUOC PHAT TRIEN LG CO LIEN QUAN CHAT CHE VOI CAC CHIEN LUOC KHAC CUA DOANH NGHIEP	2.12	.332	152

### Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
LG DAU VAO CO TAC DONG NANG CAO HIEU QUA SAN XUAT KINH DOANH CUA DN	7.78	.370	.231	.386	-.212 <sup>a</sup>
LG DAU RA GOP PHAN THUC DAY TIEU THU SAN PHAM CUA DN	7.76	.331	.382	.359	-.489 <sup>a</sup>
HOAT DONG LG CUNG CAP THONG TIN QUAN TRONG LIEN QUAN DEN KHA NANG CANH TRANH CUA DN	7.77	.602	-.175	.076	.428
CHIEN LUOC PHAT TRIEN LG CO LIEN QUAN CHAT CHE VOI CAC CHIEN LUOC KHAC CUA DOANH NGHIEP	8.47	.595	-.100	.020	.288

a. The value is negative due to a negative average covariance among items. This violates reliability model assumptions. You may want to check item codings.

ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity

		Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig
Between People		24.678	151	.163		
Within People	Between Items	55.493 <sup>a</sup>	3	18.498	210.875	.000
	Residual Nonadditivity	1.930 <sup>b</sup>	1	1.930	13.939	.000
	Balance	62.577	452	.138		
	Total	64.507	453	.142		
Total		120.000	456	.263		
Total		144.678	607	.238		

Grand Mean = 2.65

a. Kendall's coefficient of concordance  $W = .384$ .

b. Tukey's estimate of power to which observations must be raised to achieve additivity = -1.451.

**C2.12**

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.549	.659	8

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
SU DA DANG VE DICH VU	4.26	.534	152
LOAI HINH DOANH NGHIEP	3.63	.843	152
HE THONG CNTT THICH HOP	3.90	.360	152
CHAT LUONG HOAT DONG LG	4.68	.713	152
KHA NANG HO TRO MO RONG SAN XUAT KINH DOANH	4.25	.848	152
KINH NGHIEM	4.01	.230	152
GIA CA DICH VU	4.74	.646	152
DVKH HANG	4.85	.395	152

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
SU DA DANG VE DICH VU	30.07	5.260	.077	.063	.569
LOAI HINH DOANH NGHIEP	30.70	5.404	-.098	.099	.677
HE THONG CNTT THICH HOP	30.43	4.538	.695	.788	.434
CHAT LUONG HOAT DONG LG	29.64	3.502	.645	.869	.344
KHA NANG HO TRO MO RONG SAN XUAT KINH DOANH	30.08	5.186	-.045	.113	.658
KINH NGHIEM	30.32	5.701	-.020	.503	.568
GIA CA DICH VU	29.59	3.503	.750	.899	.314
DVKH HANG	29.48	4.278	.795	.890	.397

ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity

		Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig
Between People		108.194	151	.717		
Within People	Between Items	203.234 <sup>a</sup>	7	29.033	396.954	.000
	Residual Nonadditivity	17.206 <sup>b</sup>	1	17.206	56.024	.000
	Balance	324.311	1056	.307		
	Total	341.516	1057	.323		
Total		544.750	1064	.512		
Total		652.944	1215	.537		

**PHẦN III:  
ĐÁNH GIÁ CỦA DNSX VỀ TÁC ĐỘNG DỊCH VỤ LOGISTICS  
ĐẾN HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH**

**C3.1 Phân tích EFA: Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp vật tư/nguyên liệu (NVL)**

Communalities		
	Initial	Extraction
THÔNG TIN TREN CATALOG CỦA CÁC NCC NVL LA ĐẦY ĐỦ	1.000	.858
QUY TRÌNH ĐẶT HÀNG CỦA CÁC NCC NVL LA ĐE SỬ DỤNG	1.000	.464
QUY ĐỊNH VỀ KHỐI LƯỢNG ĐẶT HÀNG CỦA CÁC NCC NVL KHÔNG PHẢI LÀ MỘT ĐỐI HỐI KHO KHAN	1.000	.651
THỜI GIAN GIAO HÀNG BỔ SUNG CỦA NCC NVL LA RAT NGAN	1.000	.883

Total Variance Explained						
Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	2.856	71.404	71.404	2.856	71.404	71.404
2	.696	17.389	88.793			
3	.328	8.197	96.990			
4	.120	3.010	100.000			

Component Matrix <sup>a</sup>		Component
		1
THỜI GIAN GIAO HÀNG BỔ SUNG CỦA NCC NVL LA RAT NGAN		.940
THÔNG TIN TREN CATALOG CỦA CÁC NCC NVL LA ĐẦY ĐỦ		.926
QUY ĐỊNH VỀ KHỐI LƯỢNG ĐẶT HÀNG CỦA CÁC NCC NVL KHÔNG PHẢI LÀ MỘT ĐỐI HỐI KHO KHAN		.807
QUY TRÌNH ĐẶT HÀNG CỦA CÁC NCC NVL LA ĐE SỬ DỤNG		.681

Extraction Method: Principal Component Analysis.  
a. 1 components extracted.

**Phân tích Thống kê mô tả:**

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
THÔNG TIN TREN CATALOG CỦA CÁC NCC NVL LA ĐẦY ĐỦ	140	3	5	4.08	.295
QUY TRÌNH ĐẶT HÀNG CỦA CÁC NCC NVL LA ĐE SỬ DỤNG	140	3	5	3.46	.843
QUY ĐỊNH VỀ KHỐI LƯỢNG ĐẶT HÀNG CỦA CÁC NCC NVL KHÔNG PHẢI LÀ MỘT ĐỐI HỐI KHO KHAN	140	4	6	4.21	.585
THỜI GIAN GIAO HÀNG BỔ SUNG CỦA NCC NVL LA RAT NGAN	140	3	7	3.26	.895
<b>Toàn bộ</b>	140	3.50	5.75	3.7536	.54557
Valid N (listwise)	140				

**C3.2: Phân tích EFA: Chất lượng dịch vụ của các nhà phân phối**

Communalities		
	Initial	Extraction
CÁC NPP SẢN PHẨM KHÔNG CẢNH TRÁNH TRỰC TIẾP VỚI SẢN PHẨM CỦA CHÚNG TÔI	1.000	.953
CÁC NPP RAT NHIỆT TINH TRONG VIỆC XÂY DỰNG CÁC QUAN HỆ VỚI CÔNG TY	1.000	.929
CÁC NPP CÓ KHA NĂNG CUNG CẤP NHỮNG ĐƠN HÀNG ĐẶC BIỆT	1.000	.856

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Total Variance Explained						
Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	2.738	91.259	91.259	2.738	91.259	91.259
2	.212	7.078	98.337			
3	.050	1.663	100.000			

Component Matrix <sup>a</sup>		Component
		1
CÁC NPP SẢN PHẨM KHÔNG CẢNH TRÁNH TRỰC TIẾP VỚI SẢN PHẨM CỦA CHÚNG TÔI		.976
CÁC NPP RAT NHIỆT TINH TRONG VIỆC XÂY DỰNG CÁC QUAN HỆ VỚI CÔNG TY		.964
CÁC NPP CÓ KHA NĂNG CUNG CẤP NHỮNG ĐƠN HÀNG ĐẶC BIỆT		.925

Extraction Method: Principal Component Analysis.  
a. 1 components extracted.

**Phân tích Thống kê mô tả:**

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CÁC NPP SẢN PHẨM KHÔNG CẢNH TRÁNH TRỰC TIẾP VỚI SẢN PHẨM CỦA CHÚNG TÔI	140	1	5	2.05	1.542
CÁC NPP RAT NHIỆT TINH TRONG VIỆC XÂY DỰNG CÁC QUAN HỆ VỚI CÔNG TY	140	3	5	3.39	.583
CÁC NPP CÓ KHA NĂNG CUNG CẤP NHỮNG ĐƠN HÀNG ĐẶC BIỆT	140	2	5	2.65	.989
<b>NPP</b>	140	2.00	5.00	2.6955	.99550
Valid N (listwise)	140				

### C3.3

#### Phân tích EFA: Chất lượng dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ logistics khác (vận chuyển, kho hàng,...)

Communalities		
	Initial	Extraction
CAC NCC DỊCH VỤ LG THỰC HIỆN DỊCH VỤ DUNG THỜI HẠN THEO THỎA THUẬN	1.000	.817
CAC NCC DỊCH VỤ LG GIAO CÁC LO HÀNG KHÔNG BI HƯ HỎNG	1.000	.933
CAC NCC DỊCH VỤ LG GIAO HÀNG HOA RẤT CHÍNH XÁC - DUNG DANH MỤC, HÀNG HOA KHÔNG BI LẠN LƠN	1.000	.959
CAC NCC DỊCH VỤ LG BIẾT RO NHU CẦU CỦA CHÚNG TÔI	1.000	.980
CAC NCC DỊCH VỤ LG HỢP TÁC ĐỂ GIÚP THỰC HIỆN CÁC HOẠT ĐỘNG LG TỐT HƠN	1.000	.906
CAC NCC DỊCH VỤ LG CUNG CẤP NHỮNG LỜI KHUYÊN NHAM CẢI THIỆN HOẠT ĐỘNG LG MỘT CÁCH THƯƠNG XUYÊN	1.000	.867
CAC NCC DỊCH VỤ LG CÓ KẢ NĂNG GIÚP CÔNG TY GIẢM TỔNG CHI PHÍ O MỨC THẤP NHẤT	1.000	.992
GIA CÁ CỦA CÁC NCC DỊCH VỤ LG LA CANH TRANH	1.000	.735

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Total Variance Explained						
Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	7.189	89.868	89.868	7.189	89.868	89.868
2	.531	6.644	96.511			
3	.108	1.356	97.867			
4	.080	1.001	98.868			
5	.052	.652	99.520			
6	.023	.283	99.803			
7	.011	.140	99.943			
8	.005	.057	100.000			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Component Matrix <sup>a</sup>		Component
		1
CAC NCC DỊCH VỤ LG CÓ KẢ NĂNG GIÚP CÔNG TY GIẢM TỔNG CHI PHÍ O MỨC THẤP NHẤT		.996
CAC NCC DỊCH VỤ LG BIẾT RO NHU CẦU CỦA CHÚNG TÔI		.990
CAC NCC DỊCH VỤ LG GIAO HÀNG HOA RẤT CHÍNH XÁC - DUNG DANH MỤC, HÀNG HOA KHÔNG BI LẠN LƠN		.980
CAC NCC DỊCH VỤ LG GIAO CÁC LO HÀNG KHÔNG BI HƯ HỎNG		.966
CAC NCC DỊCH VỤ LG HỢP TÁC ĐỂ GIÚP THỰC HIỆN CÁC HOẠT ĐỘNG LG TỐT HƠN		.952
CAC NCC DỊCH VỤ LG CUNG CẤP NHỮNG LỜI KHUYÊN NHAM CẢI THIỆN HOẠT ĐỘNG LG MỘT CÁCH THƯƠNG XUYÊN		.931
CAC NCC DỊCH VỤ LG THỰC HIỆN DỊCH VỤ DUNG THỜI HẠN THEO THỎA THUẬN		.904
GIA CÁ CỦA CÁC NCC DỊCH VỤ LG LA CANH TRANH		.858

Extraction Method: Principal Component Analysis.

a. 1 components extracted.

#### Phân tích Thống kê mô tả:

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
CAC NCC DỊCH VỤ LG THỰC HIỆN DỊCH VỤ DUNG THỜI HẠN THEO THỎA THUẬN	140	3	6	3.21	.684
CAC NCC DỊCH VỤ LG GIAO CÁC LO HÀNG KHÔNG BI HƯ HỎNG	140	3	6	3.46	.868
CAC NCC DỊCH VỤ LG GIAO HÀNG HOA RẤT CHÍNH XÁC - DUNG DANH MỤC, HÀNG HOA KHÔNG BI LẠN LƠN	140	3	6	3.44	.859
CAC NCC DỊCH VỤ LG BIẾT RO NHU CẦU CỦA CHÚNG TÔI	140	2	6	3.42	.857
CAC NCC DỊCH VỤ LG HỢP TÁC ĐỂ GIÚP THỰC HIỆN CÁC HOẠT ĐỘNG LG TỐT HƠN	140	2	6	2.70	1.233
CAC NCC DỊCH VỤ LG CUNG CẤP NHỮNG LỜI KHUYÊN NHAM CẢI THIỆN HOẠT ĐỘNG LG MỘT CÁCH THƯƠNG XUYÊN	140	2	6	2.74	1.260
CAC NCC DỊCH VỤ LG CÓ KẢ NĂNG GIÚP CÔNG TY GIẢM TỔNG CHI PHÍ O MỨC THẤP NHẤT	140	2	6	2.51	1.096
GIA CÁ CỦA CÁC NCC DỊCH VỤ LOGISTICS LA CANH TRANH	140	2	6	3.21	.835
<b>Toàn bộ</b>	140	2.50	6.00	3.0857	.91329
Valid N (listwise)	140				

**C3.4**

**Phân tích EFA: Mức độ hài lòng với các nhà cung cấp dịch vụ**

Communalities		
	Initial	Extraction
HOAN TOAN MDTD VOI QUAN HE DANG CO VOI CAC NCC DICH VU	1.000	.509
MONG CO THEM NHIEU NCC DICH VU NHU VAY	1.000	.526
MUON CAM KET DUY TRI QUAN HE HOP TAC VOI CAC NCC DICH VU	1.000	.382

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Component	Total Variance Explained					
	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	1.417	47.239	47.239	1.417	47.239	47.239
2	.847	28.228	75.467			
3	.736	24.533	100.000			

Component Matrix <sup>a</sup>		Component
		1
MONG CO THEM NHIEU NCC DICH VU NHU VAY		.725
HOAN TOAN MDTD VOI QUAN HE DANG CO VOI CAC NCC DICH VU		.714
MUON CAM KET DUY TRI QUAN HE HOP TAC VOI CAC NCC DICH VU		.618

Extraction Method: Principal Component Analysis.

**Phân tích Thống kê mô tả:**

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
HOAN TOAN MDTD VOI QUAN HE DANG CO VOI CAC NCC DICH VU	140	3	4	3.25	.435
MONG CO THEM NHIEU NCC DICH VU NHU VAY	140	3	4	3.67	.471
MUON CAM KET DUY TRI QUAN HE HOP TAC VOI CAC NCC DICH VU	140	3	4	3.87	.336
<b>Toàn bộ</b>	140	3.00	4.00	3.5976	.28693
Valid N (listwise)	140				

**C3.5**

**Phân tích EFA: Tần suất/mức độ sử dụng dịch vụ:**

Communalities		
	Initial	Extraction
QUAN LY KHO HANG	1.000	.940
GOM VA GUI HANG	1.000	.958
HE THONG THONG TIN LG	1.000	.914
QUAN LY PHUONG TIEN VAN TAI	1.000	.956
THUC HIEN DON HANG	1.000	.943
LUA CHON NGUOI VAN CHUYEN	1.000	.937
DAM PHAN GIA CA	1.000	.867
XU LY DON HANG	1.000	.966
LAP RAP HOAC LAP DAT HANG HOA	1.000	.795
TRA LAI HANG	1.000	.852

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Component	Total Variance Explained								
	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	8.062	80.619	80.619	8.062	80.619	80.619	4.738	47.380	47.380
2	1.066	10.663	91.282	1.066	10.663	91.282	4.390	43.902	91.282
3	.310	3.100	94.382						
4	.198	1.980	96.362						
5	.153	1.529	97.891						
6	.102	1.017	98.908						
7	.045	.449	99.357						
8	.043	.433	99.791						
9	.018	.183	99.973						
10	.003	.027	100.000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotated Component Matrix <sup>a</sup>		
	Component	
	Yếu tố dịch vụ cơ bản	Yếu tố dịch vụ gia tăng
GOM VA GUI HANG	.895	
QUAN LY PHUONG TIEN VAN TAI	.894	
QUAN LY KHO HANG	.884	
HE THONG THÔNG TIN LOGISTICS	.880	
THUC HIEN DON HANG	.850	
XU LY DON HANG		.910
LUA CHON NGUOI VAN CHUYEN		.897
DAM PHAN GIA CA		.864
TRA LAI HANG		.783
LAP RAP HOAC LAP DAT HANG HOA		.751

Extraction Method: Principal Component Analysis.  
Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

### Phân tích Thống kê mô tả:

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
<b>a. Dịch vụ cơ bản</b>					
QUAN LY KHO HANG	140	3	9	4.66	1.511
GOM VA GUI HANG	140	3	8	4.01	1.777
HE THONG THÔNG TIN LOGISTICS	140	3	8	4.41	1.609
QUAN LY PHUONG TIEN VAN TAI	140	3	8	4.06	1.762
THUC HIEN DON HANG	140	3	8	3.56	1.225
<b>Toàn bộ</b>	140	3.40	8.00	4.1400	1.53064
<b>b. Dịch vụ gia tăng</b>					
LUA CHON NGUOI VAN CHUYEN	140	3	8	4.32	1.127
DAM PHAN GIA CA	140	3	8	3.94	1.186
XU LY DON HANG	140	4	8	4.33	.978
LAP RAP HOAC LAP DAT HANG HOA	140	3	8	4.08	1.336
TRA LAI HANG	140	4	8	4.38	1.042
<b>Toàn bộ</b>	140	3.80	8.00	4.2100	1.05866
Valid N (listwise)	140				

### C3.6

#### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.302	.578	10

#### Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
NANG SUAT HOAT DONG LG	3.99	.081	152
DVKH HANG	4.62	.525	152
CHI PHI LG	4.30	.472	152
KHA NANG CANH TRANH	3.95	.277	152
TANG TRUONG DOANH THU	4.07	.307	152
TANG TRUONG LOI NHUAN	3.98	.181	152
TY SUAT LOI NHUAN TREN TAI SAN (ROA)	3.97	.161	152
TY SUAT LOI NHUAN TREN DOANH THU THUAN (ROS)	3.95	.210	152
TANG TRUONG ROA	3.93	.307	152
TANG TRUONG ROS	4.09	.460	152

#### Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
NANG SUAT HOAT DONG LG	36.86	1.458	.126	.	.293
DVKH HANG	36.23	1.357	-.118	.	.455
CHI PHI LG	36.56	1.440	-.154	.	.452
KHA NANG CANH TRANH	36.91	1.131	.478	.	.123
TANG TRUONG DOANH THU	36.78	1.443	-.065	.	.353
TANG TRUONG LOI NHUAN	36.87	1.289	.407	.	.207
TY SUAT LOI NHUAN TREN TAI SAN (ROA)	36.88	1.231	.651	.	.158
TY SUAT LOI NHUAN TREN DOANH THU THUAN (ROS)	36.90	1.149	.655	.	.107
TANG TRUONG ROA	36.93	1.193	.301	.	.192
TANG TRUONG ROS	36.77	1.304	-.025	.	.372

ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity

			Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig.
Between People			22.482	151	.149		
Within People	Between Items		65.197 <sup>a</sup>	9	7.244	432.122	.000
	Residual	Nonadditivity	.111 <sup>b</sup>	1	.111	1.064	.302
		Balance	141.092	1358	.104		
		Total	141.203	1359	.104		
	Total		206.400	1368	.151		
Total			228.882	1519	.151		

Grand Mean = 4.09

a. Kendall's coefficient of concordance W = .285.

**C3.7**

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.698	.682	12

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
VAN TAI	1.98	.140	152
DICH VU GIAO NHAN	2.01	.141	152
KHO BAI	2.01	.081	152
HAI QUAN	2.97	.161	152
VAN TAI	2.97	.161	152
DICH VU GIAO NHAN	1.99	.162	152
KHO BAI	2.01	.162	152
HAI QUAN	2.02	.140	152
VAN TAI	2.97	.161	152
DICH VU GIAO NHAN	2.97	.161	152
KHO BAI	1.99	.162	152
HAI QUAN	2.01	.162	152

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
HAI QUAN	22.64	6.153	.134	.064	.359
VAN TAI	22.51	6.464	-.118	.041	.485
DICH VU GIAO NHAN	22.61	6.239	.041	.017	.389
KHO BAI	22.53	6.277	-.057	.017	.448
HAI QUAN	22.56	6.407	-.070	.043	.444
VAN TAI	17.30	4.899	.545	.785	.191
DICH VU GIAO NHAN	16.95	4.296	.527	.531	.133
KHO BAI	17.20	5.700	.115	.179	.366
HAI QUAN	17.22	4.652	.463	.805	.188

ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity

			Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig.
Between People			111.830	151	.741		
Within People	Between Items		9862.734 <sup>a</sup>	8	1232.842	1151.017	.000
	Residual	Nonadditivity	27.829 <sup>b</sup>	1	27.829	63.497	.000
		Balance	528.993	1207	.438		
		Total	556.822	1208	.461		
	Total		10419.556	1216	8.569		
Total			10531.385	1367	7.704		



**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAN TAI	24.29	5.081	.641	.	.290
DICH VU GIAO NHAN	24.29	5.081	.641	.	.290
KHO BAI	24.29	5.081	.641	.	.290
HAI QUAN	24.29	5.081	.641	.	.290
VAN TAI	24.22	6.307	.002	.	.478
DICH VU GIAO NHAN	24.25	6.560	-.051	.	.485
KHO BAI	24.28	6.440	.033	.	.456
HAI QUAN	24.30	6.636	-.010	.	.458
VAN TAI	18.22	6.373	.006	.	.471
DICH VU GIAO NHAN	18.43	6.764	-.129	.	.513
KHO BAI	18.72	6.652	-.126	.	.534
HAI QUAN	18.03	5.178	.211	.	.409

**C3.8**

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.445	.528	12

**Item Statistics**

	Mean	Std. Deviation	N
VAN TAI	.04	.487	152
DICH VU GIAO NHAN	.04	.487	152
KHO BAI	.04	.487	152
HAI QUAN	.04	.487	152
VAN TAI	.11	.642	152
DICH VU GIAO NHAN	.08	.558	152
KHO BAI	.05	.457	152
HAI QUAN	.03	.324	152
VAN TAI	6.11	.577	152
DICH VU GIAO NHAN	5.89	.611	152
KHO BAI	5.61	.747	152
HAI QUAN	6.30	.854	152

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAN TAI	24.29	5.081	.641	.	.290
DICH VU GIAO NHAN	24.29	5.081	.641	.	.290
KHO BAI	24.29	5.081	.641	.	.290
HAI QUAN	24.29	5.081	.641	.	.290
VAN TAI	24.22	6.307	.002	.	.478
DICH VU GIAO NHAN	24.25	6.560	-.051	.	.485
KHO BAI	24.28	6.440	.033	.	.456
HAI QUAN	24.30	6.636	-.010	.	.458
VAN TAI	18.22	6.373	.006	.	.471
DICH VU GIAO NHAN	18.43	6.764	-.129	.	.513
KHO BAI	18.72	6.652	-.126	.	.534
HAI QUAN	18.03	5.178	.211	.	.409

**ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity**

			Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig
Between People			84.629	151	.560		
Within People	Between Items		14267.708 <sup>a</sup>	11	1297.064	1613.610	.000
	Residual	Nonadditivity	.459 <sup>b</sup>	1	.459	1.476	.225
		Balance	515.833	1660	.311		
		Total	516.292	1661	.311		
	Total	14784.000	1672	8.842			
Total		14868.629	1823	8.156			

**C3.9**

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.378	.406	9

**Item Statistics**

	Mean	Std. Deviation	N
HAI QUAN	.05	.457	152
VAN TAI	.18	.841	152
DICH VU GIAO NHAN	.08	.558	152
KHO BAI	.16	.781	152
HAI QUAN	.13	.716	152
VAN TAI	5.39	.589	152
DICH VU GIAO NHAN	5.74	.795	152
KHO BAI	5.49	.746	152
HAI QUAN	5.47	.736	152

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
HAI QUAN	22.64	6.153	.134	.064	.359
VAN TAI	22.51	6.464	-.118	.041	.485
DICH VU GIAO NHAN	22.61	6.239	.041	.017	.389
KHO BAI	22.53	6.277	-.057	.017	.448
HAI QUAN	22.56	6.407	-.070	.043	.444
VAN TAI	17.30	4.899	.545	.785	.191
DICH VU GIAO NHAN	16.95	4.296	.527	.531	.133
KHO BAI	17.20	5.700	.115	.179	.366
HAI QUAN	17.22	4.652	.463	.805	.188

**ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity**

			Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig.
Between People			111.830	151	.741		
Within People	Between Items		9862.734 <sup>a</sup>	8	1232.842	1151.017	.000
	Residual	Nonadditivity	27.829 <sup>b</sup>	1	27.829	63.497	.000
		Balance	528.993	1207	.438		
		Total	556.822	1208	.461		
	Total		10419.556	1216	8.569		
Total			10531.385	1367	7.704		

**C3.10**

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.319	.232	5

**Item Statistics**

	Mean	Std. Deviation	N
TANG TRUONG ROS	.13	.716	152
TY SUAT LOI NHUAN TREN TAI SAN (ROA)	.13	.716	152
TY SUAT LOI NHUAN TREN DOANH THU THUAN (ROS)	.05	.457	152
TANG TRUONG ROA	.21	.896	152
TANG TRUONG ROS	.16	.781	152

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
TANG TRUONG ROS	.55	3.189	-.057	.004	.441
TY SUAT LOI NHUAN TREN TAI SAN (ROA)	.55	3.189	-.057	.004	.441
TY SUAT LOI NHUAN TREN DOANH THU THUAN (ROS)	.63	3.413	-.040	.002	.381
TANG TRUONG ROA	.47	1.681	.461	.740	-.129 <sup>a</sup>
TANG TRUONG ROS	.53	1.840	.521	.740	-.142 <sup>a</sup>

a. The value is negative due to a negative average covariance among items. This violates reliability model assumptions. You may want to check item codings.

## ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity

	Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig
Between People	107.368	151	.711		
Within People					
Between Items	1.979 <sup>a</sup>	4	.495	4.087	.394
Residual					
Nonadditivity	35.071 <sup>b</sup>	1	35.071	82.176	.000
Balance	257.350	603	.427		
Total	292.421	604	.484		
Total	294.400	608	.484		
Total	401.768	759	.529		

## C3.11

## Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.841	.855	10

## Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
QUAN LY KHO HANG	3.95	.210	152
GOM VA GUI HANG	3.89	.316	152
HE THONG THONG TIN LG	3.82	.383	152
QUAN LY PHUONG TIEN VAN TAI	3.84	.372	152
THUC HIEN DON HANG	3.92	.271	152
LUA CHON NGUOI VAN CHUYEN	3.89	.308	152
DAM PHAN GIA CA	3.86	.353	152
XU LY DON HANG	3.85	.360	152
LAP RAP HOAC LAP DAT HANG HOA	3.88	.332	152
TRA LAI HANG	3.84	.372	152

## Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
QUAN LY KHO HANG	34.78	3.857	.761	.	.817
GOM VA GUI HANG	34.84	3.789	.520	.	.828
HE THONG THONG TIN LG	34.91	3.819	.376	.	.844
QUAN LY PHUONG TIEN VAN TAI	34.89	3.565	.588	.	.822
THUC HIEN DON HANG	34.81	3.811	.611	.	.822
LUA CHON NGUOI VAN CHUYEN	34.84	3.767	.558	.	.825
DAM PHAN GIA CA	34.87	3.885	.374	.	.843
XU LY DON HANG	34.88	3.681	.521	.	.828
LAP RAP HOAC LAP DAT HANG HOA	34.86	3.635	.620	.	.819
TRA LAI HANG	34.89	3.525	.620	.	.818

## ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity

	Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig
Between People	68.394	151	.453		
Within People					
Between Items	2.409 <sup>a</sup>	9	.268	32.916	.000
Residual					
Nonadditivity	.673 <sup>b</sup>	1	.673	9.418	.002
Balance	97.019	1358	.071		
Total	97.691	1359	.072		
Total	100.100	1368	.073		
Total	168.494	1519	.111		

Grand Mean = 3.87

**C3.12**

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.924	.935	7

**Item Statistics**

	Mean	Std. Deviation	N
PHI CANG BIEN	3.72	.449	152
PHI SAN BAY	4.84	.545	152
CUOC PHI VAN CHUYEN DUONG BO	3.88	.414	152
CUOC PHI VAN CHUYEN DUONG SAT	2.98	.214	152
PHI DICH VU KHO BAI, XEP DO HANG HOA	3.91	.312	152
PHI DAI LY GIAO NHAN	3.88	.414	152
TIEU CUC PHI (MAI LO)	3.93	.284	152

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
PHI CANG BIEN	23.41	4.059	.479	.293	.945
PHI SAN BAY	22.30	3.060	.927	.969	.899
CUOC PHI VAN CHUYEN DUONG BO	23.26	3.503	.937	.963	.894
CUOC PHI VAN CHUYEN DUONG SAT	24.16	4.531	.602	.718	.930
PHI DICH VU KHO BAI, XEP DO HANG HOA	23.23	3.993	.831	.738	.909
PHI DAI LY GIAO NHAN	23.26	3.503	.937	.979	.894
TIEU CUC PHI (MAI LO)	23.21	4.048	.872	.921	.908

**ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity**

	Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig.
Between People	110.586	151	.732		
Within People					
Between Items	265.996 <sup>a</sup>	6	44.333	766.992	.000
Residual	10.913 <sup>b</sup>	1	10.913	250.813	.000
Nonadditivity					
Balance	39.377	905	.044		
Total	50.289	906	.056		
Total	316.286	912	.347		
Total	426.871	1063	.402		

**C3.13**

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.138	.131	12

**Item Statistics**

	Mean	Std. Deviation	N
NCC VAN TAI DUONG BO	2.91	.313	151
NCC DICH VU VAN TAI DUONG SAT	2.88	.382	151
NCC DICH VU VAN TAI DUONG KHONG	2.09	.325	151
NCC VAN TAI DUONG BIEN	2.37	.485	151
NCC DICH VU KHO BAI, XEP, DO HANG HOA	2.80	.400	151
TRUNG GIAN GIAO NHAN VAN TAI	2.41	.494	151
CO QUAN HAI QUAN	2.99	.081	151
CO QUAN KIEM DINH CHAT LUONG/TIEU CHUAN	2.38	.540	151
CO QUAN KIEM DICH AN TOAN VE SINH	2.15	.495	151
TO CHUC DINH GIA DOI VOI HANG HOA THONG QUAN	2.40	.492	151
HOAT DONG THUONG MAI VA VAN TAI LIEN QUAN TOI CAC HIEP HOI	3.04	.196	151
NGUOI NHAN HANG HAY NGUOI GUI HANG	3.36	.795	151

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
NCC VAN TAI DUONG BO	28.87	2.697	.003	.	.143
NCC DICH VU VAN TAI DUONG SAT	28.90	2.997	-.260	.	.256
NCC DICH VU VAN TAI DUONG KHONG	29.70	2.400	.290	.	.028
NCC VAN TAI DUONG BIEN	29.41	2.630	-.042	.	.176
NCC DICH VU KHO BAL XEP, DO HANG HOA	28.98	2.753	-.086	.	.188
TRUNG GIAN GIAO NHAN VAN TAI	29.37	2.635	-.050	.	.181
CO QUAN HAI QUAN	28.79	2.848	-.204	.	.159
CO QUAN KIEM DINH CHAT LUONG/TIEU CHUAN	29.40	2.574	-.039	.	.180
CO QUAN KIEM DICH AN TOAN VESINH	29.64	1.766	.598	.	-.269 <sup>a</sup>
TO CHUC DINH GIA DOI VOI HANG HOA THONG QUAN	29.38	2.037	.370	.	-.089 <sup>a</sup>
HOAT DONG THUONG MAI VA VAN TAI LIEN QUAN TOI CAC HIEP HOI	28.74	2.566	.309	.	.069
NGUOI NHAN HANG HAY NGUOI GUI HANG	28.42	2.526	-.142	.	.311

**ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity**

			Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig
Between People			34.982	150	.233		
Within People	Between Items		264.496 <sup>a</sup>	11	24.045	737.025	.000
	Residual	Nonadditivity	3.895 <sup>b</sup>	1	3.895	19.600	.000
		Balance	327.692	1649	.199		
	Total		331.587	1650	.201		
Total			596.083	1661	.359		
Total			631.066	1811	.348		

**C3.14**

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.315	.487	5

**Item Statistics**

	Mean	Std. Deviation	N
HANG HOA NHAP KHAU CUA DN DUOC THONG QUAN VA GIAO DICH DUNG LICH TRINH	3.03	.545	152
HANG HOA XUAT KHAU CUA DN DUOC THONG QUAN VA CHUYEN CHO DUNG LICH TRINH	3.05	.224	152
HOAT DONG THONG QUAN LA HOAT DONG MINH BACH	3.07	.249	152
DN NHAN DUOC THONG TIN CHINH XAC, KIP THOI KHI CO CAC THAY DOI VE QUY DINH THONG QUAN	3.30	.489	152
CAC TO CHUC XUAT NHAP KHAU DANH GIA CAO SU MDTD VOI HOAT DONG THONG QUAN	3.12	.387	152

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
HANG HOA NHAP KHAU CUA DN DUOC THONG QUAN VA GIAO DICH DUNG LICH TRINH	12.55	.660	.124	.071	.322
HANG HOA XUAT KHAU CUA DN DUOC THONG QUAN VA CHUYEN CHO DUNG LICH TRINH	12.53	.847	.411	.600	.157
HOAT DONG THONG QUAN LA HOAT DONG MINH BACH	12.51	.834	.375	.603	.157
DN NHAN DUOC THONG TIN CHINH XAC, KIP THOI KHI CO CAC THAY DOI VE QUY DINH THONG QUAN	12.28	.864	-.040	.025	.471
CAC TO CHUC XUAT NHAP KHAU DANH GIA CAO SU MDTD VOI HOAT DONG THONG QUAN	12.45	.793	.180	.083	.243

**ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity**

			Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig
Between People			32.211	151	.213		
Within People	Between Items		7.350 <sup>a</sup>	4	1.838	46.745	.000
	Residual	Nonadditivity	.009 <sup>b</sup>	1	.009	.064	.801
		Balance	88.241	603	.146		
	Total		88.250	604	.146		
Total			95.600	608	.157		
Total			127.811	759	.168		

## C3.15

## Reliability Statistics

Cronbach's Alpha <sup>a</sup>	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items <sup>a</sup>	N of Items
.871	.988	6

## Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
TRI HOAN DO VAN DE KHO BAI	3.58	.714	152
TRI HOAN DO KIEM DINH/KIEM DUYET TRUOC KHI GIAO HANG	3.07	.260	152
TRI HOAN DO VAN DE VAN TAI DUONG THUY	3.74	.442	152
CHI CAC KHOAN CHI PHI KHONG CHINH THONG	3.43	.496	152
TIEU CUC, THU TUC HANH CHINH MAT NHIEU THOI GIAN	3.55	.500	152
HOAT DONG TOI PHAM (NHU:TROM CAP HANG HOA)...	2.51	.527	152

## Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
TRI HOAN DO VAN DE KHO BAI	16.29	.512	-.123	.212	-1.283 <sup>a</sup>
TRI HOAN DO KIEM DINH/KIEM DUYET TRUOC KHI GIAO HANG	16.80	.932	-.205	.107	-.735 <sup>a</sup>
TRI HOAN DO VAN DE VAN TAI DUONG THUY	16.13	.791	-.114	.247	-.888 <sup>a</sup>
CHI CAC KHOAN CHI PHI KHONG CHINH THONG	16.44	.884	-.250	.703	-.589 <sup>a</sup>
TIEU CUC, THU TUC HANH CHINH MAT NHIEU THOI GIAN	16.32	1.187	-.496	.677	-.117 <sup>a</sup>
HOAT DONG TOI PHAM (NHU:TROM CAP HANG HOA)...	17.36	.828	-.219	.275	-.665 <sup>a</sup>

a. The value is negative due to a negative average covariance among items. This violates reliability model assumptions. You may want to check item codings.

## ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity

			Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig.
Between People			22.561	151	.149		
Within People	Between Items		155.956 <sup>a</sup>	5	31.191	322.961	.000
	Residual	Nonadditivity	.425 <sup>b</sup>	1	.425	1.523	.218
		Balance	210.618	754	.279		
		Total	211.044	755	.280		
	Total		367.000	760	.483		
Total		389.561	911	.428			

## C3.17

## Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.473	.528	6

## Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
TINH MINH BACH, THUAN LOI VE THU TUC HANH CHINH TRONG CAC DICH VU THONG QUAN	2.25	1.164	152
HE THONG CO SO HA TANG CHO THUONG MAI, VAN TAI	3.09	1.063	152
CHAT LUONG CUA HE THONG CNTT	3.26	1.008	152
CHAT LUONG CUA CAC DICH VU GIAO NHAN VAN TAI DO TU NHAN DAM TRACH	3.55	.796	152
CAC QUY DINH LIEN QUAN TOI HOAT DONG GIAO NHAN VAN TAI	2.62	.690	152
ANH HUONG CUA VAN DE MAI LO, THAM NHUNG TOI CAC HOAT DONG GIAO NHAN VAN TAI	2.21	.715	152

## Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
TINH MINH BACH, THUAN LOI VE THU TUC HANH CHINH TRONG CAC DICH VU THONG QUAN	14.74	6.659	.073	.050	.543
HE THONG CO SO HA TANG CHO THUONG MAI, VAN TAI	13.89	6.850	.084	.052	.522
CHAT LUONG CUA HE THONG CNTT	13.72	5.632	.377	.407	.339
CHAT LUONG CUA CAC DICH VU GIAO NHAN VAN TAI DO TU NHAN DAM TRACH	13.43	6.155	.421	.308	.338
CAC QUY DINH LIEN QUAN TOI HOAT DONG GIAO NHAN VAN TAI	14.37	6.949	.282	.180	.414
ANH HUONG CUA VAN DE MAI LO, THAM NHUNG TOI CAC HOAT DONG GIAO NHAN VAN TAI	14.78	6.678	.341	.208	.387

## ANOVA with Friedman's Test and Tukey's Test for Nonadditivity

			Sum of Squares	df	Mean Square	Friedman's Chi-Square	Sig.
Between People			212.662	151	1.408		
Within People	Between Items		234.601 <sup>a</sup>	5	46.920	224.179	.000
	Residual	Nonadditivity	1.929 <sup>b</sup>	1	1.929	2.603	.107
		Balance	558.803	754	.741		
		Total	560.732	755	.743		
	Total		795.333	760	1.046		
Total		1007.996	911	1.106			

## PHỤ LỤC 4.1: KẾT QUẢ HỒI QUY MÔ HÌNH 1

### Tác động của dịch vụ logistics đến ROS (Mô hình 1)

**Variables Entered/Removed<sup>b</sup>**

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	MDGT, MDTD, NCC, NPP, MDCB, DVK <sup>a</sup>	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: ROS (%)

**Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.970 <sup>a</sup>	.942	.939	1.621473

a. Predictors: (Constant), MDGT, MDTD, NCC, NPP, MDCB, DVK

**ANOVA<sup>b</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	5663.400	6	943.900	359.010	.000 <sup>a</sup>
	Residual	349.680	146	2.629		
	Total	6013.080	152			

a. Predictors: (Constant), MDGT, MDTD, NCC, NPP, MDCB, DVK

b. Dependent Variable: ROS (%)

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-26.168	2.025		-12.925	.000
	NCC	.879	.356	.073	2.471	.015
	NPP	.476	.230	.072	2.068	.041
	DVK	3.758	.427	.522	8.806	.000
	MDTD	2.043	.574	.089	3.562	.001
	MDCB	.664	.160	.155	4.143	.000
	MDGT	1.052	.311	.169	3.383	.001

a. Dependent Variable: ROS (%)

## PHỤ LỤC 4.2: KẾT QUẢ HỒI QUY MÔ HÌNH 2

### Tác động của dịch vụ logistics đến ROC (Mô hình 2)

**Variables Entered/Removed<sup>b</sup>**

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	MDGT, MDTD, NCC, NPP, MDCB, DVK <sup>a</sup>	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: ROC (%)

**ANOVA<sup>b</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	9502.398	6	1583.733	431.377	.000 <sup>a</sup>
	Residual	488.289	146	3.671		
	Total	9990.687	152			

a. Predictors: (Constant), MDGT, MDTD, NCC, NPP, MDCB, DVK

b. Dependent Variable: ROC (%)

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-33.621	2.392		-14.053	.000
	NCC	1.513	.420	.097	3.600	.000
	NPP	.377	.272	.044	1.387	.168
	DVK	4.458	.504	.480	8.840	.000
	MDTD	1.840	.678	.062	2.715	.008
	MDCB	.684	.189	.123	3.609	.000
	MDGT	2.149	.368	.268	5.846	.000

a. Dependent Variable: ROC (%)

**PHỤ LỤC 05:**

TT	MÃ SỐ	TÊN CÔNG TY	DOANH THU	CHI PHÍ	LỢI NHUẬN	ROS (%)	ROC (%)
1	001	Công ty TNHH Sư tử Vàng	14,226,586,051	14,209,524,480	17,061,571	0.12	0.12
2	002	Công ty CPSX V.liệu và XD COSEVCO I	240,152,487,553	240,118,363,302	34,124,251	0.01	0.01
3	003	Công ty TNHH Duy Quốc	1,703,308,908	2,017,643,177	-314,334,269	-18.45	-15.58
4	004	Công ty CP cát Viglacera	1,533,842,910	1,433,842,910	100,000,000	6.52	6.97
5	005	Công ty TNHH TM và XD ACNES	1,498,220,301	1,467,110,013	31,110,288	2.08	2.12
6	006	Công ty CP Tập đoàn Trường Thịnh	570,910,416,649	569,948,492,153	961,924,496	0.17	0.17
7	007	Chi nhánh tổng Công ty may 10 - Công ty CP xí nghiệp may Hà Quảng	75,545,582,424	66,802,138,885	8,743,443,539	11.57	13.09
8	008	Công ty TNHH Kim Tín Quảng Bình	2,631,636,223	2,238,119,910	393,516,313	14.95	17.58
9	009	Công ty TNHH Thiên Hương	5,932,078,960	6,359,432,420	-427,353,460	-7.20	-6.72
10	010	Công ty TNHH Đông Dương - Chi nhánh Quảng Bình	12,500,450,000	11,150,350,000	1,350,100,000	10.80	12.11
11	011	Công ty TNHH Tập đoàn Sơn Hải	482,095,724,764	476,054,983,959	6,040,740,805	1.25	1.27
12	012	Công ty TNHH gạch ngói Đồng Sơn	10,763,382,922	8,550,452,772	2,212,930,150	20.56	25.88
13	013	Công ty TNHH xây dựng và đầu tư Nguyễn Minh	9,301,832,451	9,210,594,202	91,238,249	0.98	0.99
14	014	Công ty TNHH MTV Công nghiệp tàu thủy Quảng Bình	16,695,659,559	42,313,688,002	-25,618,028,443	-153.44	-60.54
15	015	Công ty TNHH XD tổng hợp Nam Hà	85,828,503,889	85,699,766,557	128,737,332	0.15	0.15
16	016	Công ty CP 483	9,202,780,000	9,106,562,209	96,217,791	1.05	1.06
17	017	Công ty TNHH TV xây dựng Trường Sơn	16,676,867,022	16,653,559,919	23,307,103	0.14	0.14
18	018	Công ty TNHH Tân Hưng Thịnh	20,657,891,801	20,420,590,812	237,300,989	1.15	1.16
19	019	Công ty CP Dược phẩm Quảng Bình	207,715,090,398	167,633,534,934	40,081,555,464	19.30	23.91
20	020	Công ty CP tập đoàn Đặng Đại	29,263,467,308	29,202,676,219	60,791,089	0.21	0.21
21	021	Công ty CP đầu tư và thương mại Linh Thành Quảng Bình	5,987,340,200	5,512,324,098	475,016,102	7.93	8.62
22	022	Công ty TNHH Xây dựng Đông Nam	11,072,384,654	11,043,369,056	29,015,598	0.26	0.26
23	023	Công ty TNHH Thanh Bình	19,264,757,979	19,254,757,979	10,000,000	0.05	0.05
24	024	Công ty CP TV XD thủy lợi Q. Bình	3,842,995,342	3,414,754,537	428,240,805	11.14	12.54
25	025	Công ty TNHH thương mại và tổng hợp Phú Thịnh	14,797,131,626	14,833,555,778	-36,424,152	-0.25	-0.25
26	026	Công ty CP xây dựng và tư vấn Bình Lợi	191,036,994,711	183,534,784,659	7,502,210,052	3.93	4.09
27	027	Chi nhánh công ty CP Vicem Thạch cao Xi măng tại Quảng Bình	7,187,602,820	7,178,901,656	8,701,164	0.12	0.12
28	028	Công ty CP vật liệu xây dựng 1-5	11,201,462,729	10,105,382,384	1,096,080,345	9.79	10.85
29	029	Công ty TNHH tư vấn xây dựng thương mại Hoàng Bảo	13,684,474,024	13,130,828,749	553,645,275	4.05	4.22
30	030	Công ty TNHH Tổng công ty Thế Thịnh	65,501,972,352	65,010,329,163	491,643,189	0.75	0.76
31	031	Công ty TNHH Xây dựng tổng hợp Đông Hới	32,292,828,837	32,128,328,983	164,499,854	0.51	0.51
32	032	Công ty TNHH Đầu tư 582 Quảng Bình	5,833,873,982	5,392,302,392	441,571,590	7.57	8.19
33	033	Công ty TNHH Đức Vinh	4,293,374,028	4,108,938,210	184,435,818	4.30	4.49
34	034	Công ty TNHH Xây dựng tổng hợp Đức Ninh	33,532,478,202	33,585,439,085	-52,960,883	-0.16	-0.16
35	035	Công ty TNHH Đức Sơn	10,201,391,203	10,129,283,348	72,107,855	0.71	0.71
36	036	Công ty TNHH XD và T. mại Ninh Đức	19,382,382,323	19,103,527,582	278,854,741	1.44	1.46
37	037	Công ty TNHH Thủy Phương	24,280,148,937	24,178,244,336	101,904,601	0.42	0.42
38	038	Công ty CP sửa chữa đường bộ và XD tổng hợp Quảng Bình	18,095,923,728	17,591,839,183	504,084,545	2.79	2.87
39	039	Công ty TNHH khai thác đá công nghiệp I	19,774,327,122	19,523,770,495	250,556,627	1.27	1.28
40	040	Công ty CP Trường Thịnh I	25,090,537,955	24,810,132,532	280,405,423	1.12	1.13
41	041	Công ty TNHH Xây dựng Thành Việt	9,093,410,456	8,832,823,106	260,587,350	2.87	2.95
42	042	Công ty TNHH Xây dựng rTH Hoàng Hà	2,587,948,756	2,584,184,756	3,764,000	0.15	0.15
43	043	Công ty CP ĐT và phát triển COSEVCO	19,837,793,242	19,302,898,739	534,894,503	2.70	2.77



44	044	Công ty TNHH XD và tm Tiên Đạt	17,673,749,924	17,310,474,493	363,275,431	2.06	2.10
45	045	Công ty CP SX VL và XD công trình 405	16,994,547,813	12,365,886,132	4,628,661,681	27.24	37.43
46	046	Công ty TNHH thủy sản Hưng Biên	5,728,882,281	5,201,739,686	527,142,595	9.20	10.13
47	047	Công ty TNHH Xây dựng TH Thành Việt	13,940,728,831	13,843,527,088	97,201,743	0.70	0.70
48	048	Công ty TNHH tư vấn xây dựng Tiên Phát	35,688,178,778	35,553,007,196	135,171,582	0.38	0.38
49	049	Công ty CP Sao Việt	18,972,739,011	18,893,738,735	79,000,276	0.42	0.42
50	050	Công ty CP Bia Hà Nội - Quảng Bình	35,827,638,372	35,028,638,639	798,999,733	2.23	2.28
51	051	Công ty CP khai thác SX bột đá CLC Linh Thành Quang Bình	79,500,004,000	79,000,020,000	499,984,000	0.63	0.63
52	052	Công ty CP XD Trường Xuân	169,522,793,774	169,203,072,154	319,721,620	0.19	0.19
53	053	Công ty CP Tân Hoàn Cầu	208,045,846,767	207,959,283,422	86,563,345	0.04	0.04
54	054	Công ty TNHH SX và TM Sư Lý	68,269,550,423	68,246,957,791	22,592,632	0.03	0.03
55	055	Công ty CP KD dầu khí Quảng Bình	29,729,372,292	29,562,830,222	166,542,070	0.56	0.56
56	056	Công ty TNHH xây dựng TH Nhật Lệ	31,682,372,284	31,863,639,293	-181,267,009	-0.57	-0.57
57	057	Công ty TNHH XD tổng hợp Đức Thắng	13,765,528,029	13,744,782,642	20,745,387	0.15	0.15
58	058	Công ty TNHH tư vấn XD tổng hợp Thuận Lý	11,837,393,887	11,810,523,832	26,870,055	0.23	0.23
59	059	Công ty TNHH XD và Thương mại Phương Hiếu	12,823,821,099	12,678,652,822	145,168,277	1.13	1.14
60	060	Công ty CP tư vấn xây dựng DTC	2,910,633,898	2,720,207,077	190,426,821	6.54	7.00
61	061	Công ty TNHH Bảo Thành	9,730,393,444	9,627,739,066	102,654,378	1.05	1.07
62	062	DN tư nhân DV và TM Thành Huế	2,120,320,342	2,000,329,317	119,991,025	5.66	6.00
63	063	Công ty TNHH Tư vấn XD Phú Hưng	3,982,382,244	3,642,873,633	339,508,611	8.53	9.32
64	064	Công ty TNHH tư vấn XD Trường Sinh	4,466,214,228	4,298,392,974	167,821,254	3.76	3.90
65	065	Công ty TNHH tư vấn xây dựng Hòa Bình	5,920,293,910	5,199,878,643	720,415,267	12.17	13.85
66	066	Công ty TNHH XD tổng hợp Bình Phú	4,982,829,884	4,782,232,923	200,596,961	4.03	4.19
67	067	Công ty TNHH TM Hoàng Văn	867,728,943	738,937,013	128,791,930	14.84	17.43
68	068	Công ty TNHH tư vấn XD Bình Minh	5,430,893,321	5,429,545,134	1,348,187	0.02	0.02
69	069	Công ty TNHH XD tổng hợp Tiên Phong	22,628,911,634	22,421,728,029	207,183,605	0.92	0.92
70	070	Công ty TNHH vật liệu XD Việt Nam	14,833,763,839	14,639,627,044	194,136,795	1.31	1.33
71	071	Công ty TNHH xây dựng Hoàng Phúc	12,543,220,100	12,531,112,199	12,107,901	0.10	0.10
72	072	Công ty TNHH Hùng Dũng	879,430,000	850,200,000	29,230,000	3.32	3.44
73	073	Công ty TNHH XD và TM Lý Loan	2,238,332,545	2,225,462,983	12,869,562	0.57	0.58
74	074	Công ty TNHH XD tổng hợp Linh Lân	5,526,252,184	5,909,923,577	-383,671,393	-6.94	-6.49
75	075	Công ty TNHH xây dựng Thái Thủy	18,972,483,821	18,492,839,942	479,643,879	2.53	2.59
76	076	Công ty TNHH XD tổng hợp Tâm Anh	13,942,018,687	13,409,872,153	532,146,534	3.82	3.97
77	077	Công ty TNHH TV và đầu tư XD 777	45,782,931,341	45,510,986,101	271,945,240	0.59	0.60
78	078	Công ty TNHH Xây dựng Hoàng Minh	37,487,398,697	37,209,562,071	277,836,626	0.74	0.75
79	079	Công ty TNHH Khánh Huyền	10,980,021,308	10,890,045,768	89,975,540	0.82	0.83
80	080	Công ty TNHH XD tổng hợp Bình Phú	15,905,403,276	15,502,493,864	402,909,412	2.53	2.60
81	081	Công ty CP nước khoáng Bang	21,498,256,432	15,400,166,350	6,098,090,082	28.37	39.60
82	082	Công ty TNHH XD tổng hợp Giang Sơn	6,983,089,175	6,815,495,035	167,594,140	2.40	2.46

83	083	Công ty TNHH khai thác khoáng sản Hồng Đức	1,988,670,000	1,444,680,000	543,990,000	27.35	37.65
84	084	Công ty TNHH XD tổng hợp Đoàn kết	2,949,867,842	2,934,604,007	15,263,835	0.52	0.52
85	085	Công ty TNHH vật liệu xây dựng Kiến Giang	2,350,000,000	1,735,400,000	614,600,000	26.15	35.42
86	086	Công ty CP SX và kinh doanh VLXD An Bình	9,001,866,572	8,810,629,162	191,237,410	2.12	2.17
87	087	Công ty TNHH TM tổng hợp Quý Thành	4,927,373,829	4,410,292,739	517,081,090	10.49	11.72
88	088	Công ty TNHH Đồng Phát	5,710,783,208	5,681,147,263	29,635,945	0.52	0.52
89	089	Công ty CP Giấy Quảng Bình	10,082,358,513	8,844,471,950	1,237,886,563	12.28	14.00
90	090	Chi nhánh Công ty CP xi măng Vicem Hải vân - Nhà máy Xi măng Vạn Ninh	48,997,629,961	48,891,526,598	106,103,363	0.22	0.22
91	091	Công ty Cp XD tổng hợp Trường Sơn	16,676,867,022	16,653,559,919	23,307,103	0.14	0.14
92	092	Công ty TNHH XD tổng hợp Thành An	41,527,929,755	41,210,577,596	317,352,159	0.76	0.77
93	093	Công ty TNHH khai thác đá CN II	32,930,601,192	32,520,782,988	409,818,204	1.24	1.26
94	094	Công ty TNHH XD TH Trường Vinh	15,726,826,272	15,707,265,981	19,560,291	0.12	0.12
95	095	Công ty TNHH Xây dựng - Mộc mỹ nghệ	19,736,839,038	19,129,537,372	607,301,666	3.08	3.17
96	096	Công ty xây dựng Lương Ninh	1,829,212,023	1,521,711,515	307,500,508	16.81	20.21
97	097	Công ty TNHH XD tổng hợp Linh Lương	21,829,282,022	21,011,721,515	817,560,507	3.75	3.89
98	098	Công ty TNHH XD tổng hợp Quảng Ninh	99,823,853,607	99,773,271,157	50,582,450	0.05	0.05
99	099	Công ty TNHH XD tổng hợp Thăng Đạt	3,178,705,607	3,167,996,770	10,708,837	0.34	0.34
100	100	Công ty TNHH XD tổng hợp Trung Thiên	50,811,477,092	46,042,172,038	4,769,305,054	9.39	10.36
101	101	Công ty TNHH XD và TM Nhật Linh	10,980,073,176	11,012,652,102	-32,578,926	-0.30	-0.30
102	102	Chi nhánh công ty CP gạch ngói Sông Chanh Tại QB- Nhà máy gạch Tuynel	6,150,000,000	6,050,000,000	100,000,000	1.63	1.65
103	103	Công ty TNHH MTV Việt Trung	143,085,327,332	122,113,884,302	20,971,443,030	14.66	17.17
104	104	Công ty TNHH XD và TM Thành Sơn	44,762,650,718	44,662,650,725	99,999,993	0.22	0.22
105	105	Công ty TNHH Minh Trí	72,249,339,814	71,822,279,715	427,060,099	0.59	0.59
106	106	Công ty TNHH MTV XSVL Quảng Bình	18,937,779,107	18,638,902,779	298,876,328	1.58	1.60
107	107	Công ty TNHH Phương Hoa	12,827,928,283	11,393,928,939	1,433,999,344	11.18	12.59
108	108	Công ty TNHH XD tổng hợp 26 -3	7,750,353,200	6,990,411,155	759,942,045	9.81	10.87
109	109	Công ty TNHH TV xây dựng Xuân Quang	52,945,405,125	50,857,355,125	2,088,050,000	3.94	4.11
110	110	Công ty TNHH XD Tổng hợp Hưng Thịnh	2,560,682,475	2,436,535,152	124,147,323	4.85	5.10
111	111	Công ty CP tư vấn thăm dò - khai thác khoáng sản Minh Dũng	50,910,012,493	50,104,329,985	805,682,508	1.58	1.61
112	112	Công ty TNHH KooLin Quảng - Bohemia	35,032,473,817	35,919,101,860	-886,628,043	-2.53	-2.47
113	113	Công ty TNHH XD Trường Thành Quảng Bình	15,528,384,472	15,201,382,832	327,001,640	2.11	2.15
114	114	Công ty TNHH MTV Lâm công nghiệp bắc Quảng Bình	39,090,012,041	38,219,822,258	870,189,783	2.23	2.28
115	115	Công ty TNHH XD Thành Sơn	18,528,983,101	18,261,132,035	267,851,066	1.45	1.47
116	116	Công ty TNHH Jain - Tran	12,987,546,200	12,986,324,870	1,221,330	0.01	0.01
117	117	Công ty CPCOSEVCO 1.8	10,167,857,548	10,415,209,254	-247,351,706	-2.43	-2.37
118	118	Công ty TNHH XD Minh Tiến	21,612,925,337	21,506,082,033	106,843,304	0.49	0.50

119	119	Công ty TNHH Chuyên Lợi	5,753,635,739	5,272,735,362	480,900,377	8.36	9.12
120	120	Công ty TNHH Hà Thành - Chi nhánh Quảng Bình	6,527,524,383	6,466,772,450	60,751,933	0.93	0.94
121	121	Chi nhánh TM dịch vụ Thiên Lý	19,527,723,820	19,051,526,777	476,197,043	2.44	2.50
122	122	Công ty TNHH Thương mại Dũng Loan	4,827,928,920	4,429,910,001	398,018,919	8.24	8.98
123	123	Công ty CP Tổng công ty Sông Gianh	338,528,434,308	282,512,099,717	56,016,334,591	16.55	19.83
124	124	Công ty TNHH Thủy Út	8,312,923,325	8,102,738,072	210,185,253	2.53	2.59
125	125	Công ty TNHH - TM Toàn Dũng	10,320,872,909	10,071,398,187	249,474,722	2.42	2.48
126	126	Chi nhánh công ty TNHH chế biến gỗ Hải Hậu - Nhà máy gỗ Ba Đồn	17,576,671,928	17,520,041,731	56,630,197	0.32	0.32
127	127	Công ty TNHH XD dịch vụ Nguyễn Tiến Dũng	615,785,480	582,959,226	32,826,254	5.33	5.63
128	128	Công ty CP COSEVCO 1.5	33,815,616,764	35,693,540,841	-1,877,924,077	-5.55	-5.26
129	129	Công ty TNHH Linh Cộng	1,930,867,498	1,913,848,539	17,018,959	0.88	0.89
130	130	Công ty TNHH Xây lắp điện Q. Bình	15,335,204,618	15,276,089,179	59,115,439	0.39	0.39
131	131	Công ty TNHH Tân Đức Hải	116,140,960,494	114,064,734,166	2,076,226,328	1.79	1.82
132	132	Công ty CP SX VLXD TH Minh Sơn	10,167,857,548	10,415,209,254	-247,351,706	-2.43	-2.37
133	133	Công ty CP Trường Thịnh IV	20,489,499,960	20,448,802,455	40,697,505	0.20	0.20
134	134	Công ty TNHH XD TH số 3 Quảng Trạch	11,940,581,542	11,895,725,287	44,856,255	0.38	0.38
135	135	Công ty TNHH tư vấn xây dựng 81	6,883,652,428	6,632,879,410	250,773,018	3.64	3.78
136	136	Công ty CP XD và thương mại Đại Việt	5,873,247,763	5,592,165,352	281,082,411	4.79	5.03
137	137	Công ty cổ phần đầu tư khoáng sản và năng lượng IMEC	15,335,204,618	15,267,089,279	68,115,339	0.44	0.45
138	138	Công ty TNHH xây dựng Sông Gianh 5	49,926,467,308	49,100,993,080	825,474,228	1.65	1.68
139	139	Công ty TNHH XD tổng hợp Toàn Thắng	15,129,800,101	15,085,024,999	44,775,102	0.30	0.30
140	140	Công ty TNHH XD TH Quảng Thuận	5,715,458,000	5,660,458,000	55,000,000	0.96	0.97
141	141	Công ty CP giống LN vùng Bắc Trung Bộ	3,793,376,382	3,017,643,177	775,733,205	20.45	25.71
142	142	Công ty TNHH Bê tông Phan Vũ Quảng Bình	34,120,378,010	33,010,873,910	1,109,504,100	3.25	3.36
143	143	Công ty TNHH MTV XD Thương mại và XNK Trường lộc	139,974,114,866	111,496,020,670	28,478,094,196	20.35	25.54
144	144	Công ty CP PVC - Imico Quảng Bình	4,054,988,670	3,144,688,230	910,300,440	22.45	28.95
145	145	Công ty TNHH TM Phú Hào Quảng Bình	8,959,980,890	7,211,027,280	1,748,953,610	19.52	24.25
146	146	Công ty TNHH XD tổng hợp Trường Sơn	30,927,956,319	30,911,094,015	16,862,304	0.05	0.05
147	147	Công ty TNHH SX TM TH Đức Lý	13,765,528,029	13,744,782,641	20,745,388	0.15	0.15
148	148	Công ty TNHH XNK Hà Nam	12,395,190,289	12,182,190,996	212,999,293	1.72	1.75
149	149	Công ty TNHH XNK Tân Long Phú	13,765,528,129	13,754,782,642	10,745,487	0.08	0.08
150	150	Công ty xi măng Cosevco Sông Gianh	34,785,302,981	32,672,520,910	2,112,782,071	6.07	6.47
151	151	Công ty TNHH XD và TM Anh Anh	15,518,939,178	14,509,072,221	1,009,866,957	6.51	6.96
152	152	Công ty CP sửa chữa đường bộ và XD tổng hợp II Quảng Bình	24,639,606,506	23,859,268,535	780,337,971	3.17	3.27