



Working Paper 2022.2.1.04
- Vol 2, No 1

PHÂN TÍCH CHỈ SỐ NĂNG LỰC LOGISTICS CỦA CÁC VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM VIỆT NAM

Nguyễn Bích Ngọc¹, Lê Xuân Vinh, Dương Mạnh Toàn

Sinh viên K59 CLC Kinh tế đối ngoại – Viện Kinh tế và Kinh doanh quốc tế
Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Nguyễn Minh Thành, Nguyễn Lê Hạnh Linh

Sinh viên K59 CTTT Kinh tế đối ngoại – Viện Kinh tế và Kinh doanh quốc tế
Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Trịnh Thị Thu Hương

Giảng viên Viện Kinh tế và Kinh doanh quốc tế
Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Nguyễn Thanh Tuấn

Trưởng bộ phận nghiên cứu
Viện nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam

Tóm tắt

Bài nghiên cứu dựa trên cơ sở lý thuyết về chỉ số tổng hợp, chỉ số đánh giá năng lực logistics của World Bank (WB) LPI và chỉ số đánh giá năng lực logistics cho các bang của Ấn Độ LEADS cùng với kinh nghiệm rút ra từ các nghiên cứu thuộc chủ đề liên quan để đề xuất phương pháp đánh giá chỉ số năng lực logistics cho các vùng kinh tế trọng điểm (KTTĐ) Việt Nam. Trên cơ sở lý thuyết đó, nhóm nghiên cứu thực hiện các pilot survey nhằm hoàn thiện bộ chỉ số đánh giá năng lực logistics để phù hợp hơn với điều kiện hiện hành và sự phát triển logistics của các vùng KTTĐ của Việt Nam. Từ kết quả thu được về đánh giá chỉ số năng lực logistics vùng, bài viết cũng đưa ra một số kiến nghị nhằm phát triển năng lực logistics của bốn vùng KTTĐ của Việt Nam.

Từ khóa: LPI, LEADS, vùng KTTĐ Việt Nam, logistics vùng, logistics Việt Nam.

ASSESSMENT OF THE LOGISTICS PERFORMANCE INDEX FOR KEY ECONOMIC REGIONS OF VIETNAM

Abstract

The study is based on the theoretical basis of the composite index, the World Bank's logistics performance index (LPI) and India's Logistics Ease Across Different States (LEADS) with lessons learned from related research, the paper proposes a method to evaluate the logistics performance

¹ Tác giả liên hệ, Email: k59.2012150070@ftu.edu.vn

for key economic regions of Vietnam. Based on that basis of reference, the research team conducted pilot surveys to complete the set of indicators to assess logistics performance to better suit the current logistics operations and development of key economic regions in Vietnam. From the results obtained, the paper makes assessments and recommendations for the development of the logistics capacity of the four main economic regions of Vietnam.

Keywords: LPI, LEADS, Vietnam's key economic regions, regional logistics, Vietnam's logistics.

1. Lời nói đầu

Logistics có vai trò rất quan trọng trong việc duy trì chuỗi cung ứng hàng hóa toàn cầu và nội địa. Để phát triển hệ thống logistics, Việt Nam cần có những đánh giá về năng lực logistics trên cả nước và ở từng địa phương. Trong bài viết này, nhóm nghiên cứu đề xuất một phương pháp đánh giá năng lực logistics cho bốn vùng KTTĐ của Việt Nam dựa trên cơ sở lý luận về chỉ số tổng hợp, LPI và LEADS. Từ kết quả thu được của nghiên cứu, bài viết sẽ phân tích khái quát năng lực logistics của các vùng và đưa ra một số kiến nghị.

2. Tổng quan nghiên cứu

Không chỉ đối với các doanh nghiệp, ngày nay, chỉ số đánh giá năng lực logistics cũng trở thành một chỉ số bắt buộc với cả các cơ quan công quyền bởi đó chính là sự cấp thiết trong vấn đề về nghiên cứu, quản lý lĩnh vực logistics (Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 2021). Từ cấp độ vĩ mô và vi mô, các nghiên cứu đã xuất hiện nhiều hơn và toàn diện hơn. Các nghiên cứu ở cấp độ vĩ mô phần lớn sử dụng các bộ câu hỏi và các bảng số liệu thống kê là những nguồn dữ liệu có sẵn (như từ Ngân hàng thế giới). Có thể nói Ấn Độ là nơi tiên phong thực hiện các nghiên cứu và báo cáo thường niên (hợp tác cùng Deloitte) nhằm đánh giá năng lực logistics của toàn bộ các bang và các vùng lãnh thổ (UTs) thông qua báo cáo LEADS qua các năm 2018, 2019 và 2021.

Ở Việt Nam, các nghiên cứu cấp độ vĩ mô thường tập trung vào đánh giá toàn bộ hệ thống logistics quốc gia. Bên cạnh đó, cũng có một lượng không nhiều các nghiên cứu phân tích triển vọng xây dựng các khu vực kinh tế hoặc trung tâm logistics trải đều tại các vùng miền tại Việt Nam. Ở cấp độ vi mô, những nghiên cứu tại Việt Nam phần lớn chỉ đánh giá hiệu quả hoạt động logistics của các doanh nghiệp logistics hoặc doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu có hoạt động logistics.

Tất cả những nghiên cứu nói trên đều có những sự hạn chế nhất định, và đối với sự phát triển ngày càng nhanh và hoàn thiện của ngành dịch vụ logistics, một bộ chỉ số đánh giá năng lực logistics các vùng kinh tế trọng điểm nói chung và các tỉnh thành nói riêng là cần thiết. Thông tư số 12/2021/TT-BKHĐT về quy định hệ thống chỉ tiêu thống kê logistics được ban hành bởi Bộ Kế hoạch và Đầu tư, được kỳ vọng là một bước tiến mới của Việt Nam trong việc đánh giá chính xác nhất năng lực hệ thống logistics trong nước, qua đó định hướng rõ ràng và đồng bộ hơn, cũng như có sự phối hợp chặt chẽ hơn giữa các ban ngành nhằm giúp hệ thống logistics vận hành tốt hơn hỗ trợ cho các ngành khác trong nền kinh tế.

3. Cơ sở lý thuyết

3.1. Chỉ số tổng hợp

Chỉ số tổng hợp (Composite Index) là một chỉ số được hình thành khi các chỉ số riêng lẻ được tổng hợp thành một chỉ số duy nhất trên cơ sở một mô hình, khung lý thuyết cơ bản.

Việc sử dụng chỉ số tổng hợp để đo lường hiệu quả hoạt động của quốc gia ngày càng được công nhận là một công cụ hữu ích trong phân tích chính sách của quốc gia. Các chỉ số tổng hợp cho biết so sánh năng lực của các quốc gia và có thể được sử dụng để minh họa các vấn đề phức tạp về môi trường, kinh tế, xã hội và công nghệ. Tuy nhiên, các chỉ số tổng hợp có thể trở nên không hiệu quả nếu chúng được xây dựng kém hoặc nếu bị hiểu sai ý nghĩa.

Về cơ bản, chỉ số là một thước đo định lượng hoặc định tính thu được từ một loạt các dữ liệu quan sát được. Chỉ số tổng hợp có một số ưu điểm như: có thể khái quát những sự kiện phức tạp, đa chiều nhằm hỗ trợ người làm chính sách; dễ hiểu hơn so với tập hợp nhiều chỉ số riêng biệt; có thể đánh giá sự tiến bộ của các quốc gia theo thời gian; giải trình với công chúng (tức là công dân, phương tiện truyền thông, v.v.) và cho phép người dùng so sánh các chiều dữ liệu phức tạp một cách hiệu quả. Về nhược điểm, chỉ số tổng hợp có thể đưa ra những thông tin gây hiểu lầm nếu được xây dựng kém hoặc hiểu sai ý nghĩa; việc lựa chọn các chỉ số và trọng số có thể gây tranh chấp; có thể che giấu những sai sót nghiêm trọng ở một số khía cạnh và làm tăng khó khăn trong việc xác định hành động khắc phục phù hợp, nếu quá trình xây dựng không minh bạch.

3.2 Chỉ số LPI

3.2.1 Khái niệm LPI

Chỉ số LPI (Logistics Performance Index) được WB đưa ra để đánh giá so sánh năng lực logistics của các quốc gia trên thế giới. Chỉ số LPI dựa trên các khảo sát đối với các doanh nghiệp logistics. LPI gồm 2 loại là LPI trong nước và LPI quốc tế. Hai chỉ số này liên hệ mật thiết với nhau.

Chỉ số LPI quốc tế được đánh giá dựa trên 6 tiêu chí: Cơ sở hạ tầng (Infrastructure); Vận tải quốc tế (International Shipments); Năng lực logistics (Logistics Competence); Truy xuất (Tracking and Tracing); Thời gian (Timeliness) và Thông quan (Customs).

Chỉ số LPI trong nước được đánh giá dựa trên 4 tiêu chí: Cơ sở hạ tầng; Dịch vụ; Thủ tục và thời gian làm thủ tục tại biên giới và Độ tin cậy của chuỗi cung ứng.

3.2.2 Phương pháp xây dựng LPI

Theo Bộ Công Thương (2019), cách xác định chỉ số LPI của WB dựa trên 6 chỉ số phụ bao gồm: thông quan, cơ sở hạ tầng, giao hàng, năng lực, truy xuất, thời gian. Chỉ số LPI sẽ được tổng hợp dựa trên dữ liệu từ 6 chỉ số phụ này.

Phương thức thực hiện: Dữ liệu thu được thông qua khảo sát qua bảng hỏi. Mỗi người tham gia khảo sát sẽ phải chấm điểm trên thang từ 1 đến 5 cho 6 tiêu chí.

Thời gian thực hiện: Trong vòng 6 tháng, từ khoảng tháng 9 năm trước đến tháng 2 năm sau.

Đối tượng tham gia khảo sát: Đối tượng tham gia khảo sát đối với LPI quốc tế là các chuyên gia trong lĩnh vực logistics đến từ các doanh nghiệp chuyên về vận tải hàng hóa trên khắp thế giới.

Nội dung khảo sát: Bảng khảo sát LPI năm 2018 có tổng cộng 33 câu hỏi liên quan tới thông tin liên hệ và nhân khẩu học, các câu hỏi liên quan đến chỉ số LPI quốc tế và các câu hỏi để tính LPI trong nước.

Tính toán khoảng tin cậy: Đo khả năng tồn tại những sai sót của mẫu khi tiến hành thu thập dữ liệu bằng bảng hỏi, LPI áp dụng khoảng tin cậy 80% (Bộ Công Thương, 2019).

3.3.3 Ưu, nhược điểm của chỉ số LPI

Ưu điểm: LPI đã chứng tỏ hiệu quả trong việc thu hút sự quan tâm và đề ra yêu cầu cấp thiết phải cải cách ở nhiều quốc gia. LPI giúp đánh giá nhanh ban đầu về vị trí của quốc gia đó trên bản đồ logistics thế giới, là điểm khởi đầu tốt để có những nghiên cứu toàn diện và sâu hơn về hiệu quả của các dịch vụ logistics của nước đó, ví dụ như đánh giá hoạt động của các phương thức vận tải khác nhau (đường bộ, đường sắt, đường hàng không, hàng hải và vận tải nội địa), logistics trong nội bộ doanh nghiệp, nghiên cứu về thời gian, chi phí logistics, đào tạo nhân lực trong lĩnh vực logistics. Dựa vào việc phân tích chỉ số LPI các quốc gia hoàn toàn có thể nhận ra rằng cần phải có những chính sách và giải pháp để giúp đỡ các doanh nghiệp làm dịch vụ logistics. Bên cạnh đó là đưa ra các giải pháp khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế đầu tư xây dựng và khai thác trung tâm logistics.

Nhược điểm: Kinh nghiệm của các công ty vận tải hàng hóa quốc tế không thể đại diện cho tình hình chung của logistics một quốc gia (đặc biệt là những nước nghèo). Sự tương tác giữa các doanh nghiệp trong và ngoài nước với các cơ quan chính phủ là khác nhau. Hơn nữa, những quốc gia không giáp biển và quốc đảo nhỏ có thể sẽ gặp bất lợi nếu được đánh giá bằng LPI, và năng lực logistics của các nước này không được phản ánh chính xác. Cuối cùng, kết quả khảo sát LPI có những nghi ngờ nhất định về độ tin cậy khi đánh giá một số quốc gia (ví dụ như Kazakhstan, Kyrgyzstan, Ukraine thì chỉ số LPI tăng vọt, hay Nga thì không thăng hạng dù đã có nhiều chính sách cải tiến tốt hơn).

3.3 Chỉ số LEADS

Chỉ số LEADS (Logistics Ease Across Different States) đánh giá năng lực và hiệu quả logistics của các tiểu bang ở Ấn Độ, được Bộ Công thương Ấn Độ và các bên liên quan xây dựng dựa trên đánh giá của các bên liên quan trong lĩnh vực logistics qua các tiêu chí và bộ chỉ số, các đánh giá được xử lý và tổng hợp thông qua các kỹ thuật thống kê tiêu chuẩn thành một chỉ số tổng hợp. Đến nay, LEADS đã có 3 phiên bản của các năm 2018, 2019 và 2021.

3.3.1. Phương pháp đo lường LEADS 2021

Quá trình nghiên cứu LEADS 2021 đã xác định được bộ chỉ số cho các tiêu chí như sau:

Tiêu chí 1: Cơ sở hạ tầng, bao gồm các chỉ số thành phần: Chất lượng hệ thống vận tải đường bộ; Chất lượng hệ thống vận tải đường sắt; Chất lượng hệ thống cảng đa phương thức; Chất lượng hệ thống cảng đơn phương thức; Chất lượng cơ sở hạ tầng kho bãi.

Tiêu chí 2: Dịch vụ logistics, bao gồm các chỉ số thành phần: Chất lượng dịch vụ logistics; Năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics; Mức độ hợp lý của giá cước đường bộ; Mức độ hợp lý của giá dịch vụ bến cảng; Thời gian của vận chuyển hàng hóa; Thời gian giao hàng (Dịch vụ bến cảng); Chất lượng của kết nối di động / Internet; Mức độ an toàn và an ninh trong quá trình vận chuyển; Mức độ an toàn và an ninh tại các bến cảng.

Tiêu chí 3: Môi trường hoạt động logistics, bao gồm các chỉ số thành phần: Hiệu quả hoạt động của các cơ quan quản lý; Mức độ hiệu quả hoạt động hải quan; Mức độ phối hợp của chính quyền nhằm khuyến khích phát triển logistics.

Về phương pháp khảo sát, nhóm nghiên cứu LEADS tập trung vào nắm bắt đánh giá của các người dùng và nhà cung cấp dịch vụ logistics trong chuỗi giá dịch vụ logistics nội địa và quốc tế dựa trên những chỉ số đã được xác định.

Về phân tích và xử lý dữ liệu đo lường, nhóm nghiên cứu LEADS đã sử dụng các kỹ thuật thống kê tiêu chuẩn để phân tích và tổng hợp các câu trả lời nhận được từ đánh giá chủ quan đối với chỉ số LEADS. Sau khi thu thập các câu trả lời thông qua quản lý khảo sát trên web và trên thực tế, các bước khác nhau đã được thực hiện bao gồm: *làm sạch dữ liệu; thay thế giá trị dữ liệu bị thiếu; chuẩn hóa dữ liệu và phân tích đa biến, trọng số và tổng hợp.*

3.3.2. Ưu, nhược điểm của chỉ số LEADS

Ưu điểm: Chỉ số LEADS cung cấp thông tin chi tiết, hữu ích về cách các bên liên quan đánh giá hiệu quả hoạt động logistics giữa các tiểu bang. Ngoài ra, kết quả từ chỉ số cũng khẳng định những gì các bên liên quan đã tin tưởng và lên tiếng trong các bối cảnh khác nhau về thực trạng chung của ngành dịch vụ logistics ở Ấn Độ.

Nhược điểm: LEADS không chỉ định trọng số cao hơn hoặc thấp hơn cho các quốc gia có hệ sinh thái logistics phát triển nhiều hay ít. Hơn thế nữa, chỉ số LEADS chỉ phù hợp dùng cho bối cảnh hoạt động tại địa phương, mức độ mong đợi hoặc nhu cầu khác nhau của các bên liên quan, hoặc điều kiện kinh tế/địa lý đều có thể nhận thức được.

4. Phương pháp đánh giá chỉ số năng lực logistics cho các vùng kinh tế trọng điểm Việt Nam

4.1 Cơ sở đề xuất và phát triển giả thuyết nghiên cứu

Trên cơ sở tiếp cận, nghiên cứu và tham khảo cách đo lường chỉ số LEADS của Ấn Độ, chỉ số LPI của WB và phương pháp xây dựng chỉ số tổng hợp trong Handbook on Constructing Composite Indicators (Organisation for Economic Co-operation and Development, JRC European Commission, 2008), nhóm nghiên cứu cho rằng khi đánh giá năng lực logistics của các vùng kinh tế trọng điểm Việt Nam, cách tiếp cận của chỉ số LEADS là phù hợp nhất. Qua đó, nhóm thừa nhận ảnh hưởng đáng kể của 3 tiêu chí chính của chỉ số LEADS bao gồm cơ sở hạ tầng, dịch vụ logistics và môi trường hoạt động logistics tại Việt Nam. Cụ thể, nhóm nghiên cứu đã có một số phân tích như sau:

Đối với cơ sở hạ tầng, ngành dịch vụ logistics của Việt Nam cũng phụ thuộc vào những cơ sở hạ tầng như đã đề cập ở Ấn Độ, bởi đó là nền tảng duy trì, vận hành chuỗi cung ứng và hoạt động logistics ở bất kỳ một quốc gia nào. Tuy nhiên, thay vì bang/UTs, các đơn vị hành chính của Việt Nam là các tỉnh thành phố và mỗi địa phương cũng sẽ có những bối cảnh, điều kiện và đặc điểm riêng. Hơn nữa, nước ta còn có sự hỗ trợ của hệ thống giao thông thủy nội địa của các tỉnh, chính vì thế Việt Nam cần cân nhắc đến tiêu chí này vì nước ta chưa phát huy được hết dư địa tiềm năng của loại hạ tầng này. Ngoài ra, với vai trò ngày càng quan trọng của công nghệ do cuộc cách mạng công nghiệp 4.0, Việt Nam cần cân nhắc đưa tiêu chí về mức độ áp dụng công nghệ thông tin vào lấy khảo sát, nhưng không chọn làm chỉ số chính mà chỉ tiến hành đánh giá qua các chỉ số phụ do tính khó cụ thể hóa của chỉ số ở quy mô tỉnh/thành.

Đối với dịch vụ logistics, nhóm nghiên cứu quyết định giữ nguyên những tiêu chí trong LEADS để dùng làm bộ chỉ số cho Việt Nam. Tuy nhiên, với sự cạnh tranh ngày càng khốc liệt và nhiều rủi ro tiềm ẩn, nhóm nghiên cứu đề xuất thêm chỉ số giá cả vận chuyển, tính đúng giờ, và an toàn hàng hóa để đánh giá chất lượng dịch vụ logistics.

Đối với môi trường hoạt động logistics, Việt Nam và Ấn Độ có hệ thống pháp luật khác nhau. Trong khi hệ thống pháp luật được áp dụng ở Ấn Độ là thông luật kết hợp cả luật tôn giáo và tập quán pháp, thì Việt Nam áp dụng hệ thống dân luật. Ấn Độ theo hình thức nhà nước liên bang, mỗi bang có một chế độ pháp luật độc lập, còn Việt Nam thì chỉ có một cấp chính phủ duy nhất, tập trung và một dân tộc. Chính vì thế, tính hiệu quả của thủ tục pháp lý sẽ không có nhiều sai khác khi nghiên cứu khách quan, nên nhóm tác giả không xem xét tới chỉ số phụ về tính hiệu quả của các thủ tục pháp lý. Tuy nhiên, về cơ bản, những chỉ số chính trong LEADS về sự phối hợp của chính quyền địa phương và tính hiệu quả của thủ tục pháp lý vẫn được giữ nguyên.

4.2. Hoàn thiện bộ tiêu chí qua khảo sát thử và ý kiến chuyên gia

Sau khi quyết định sử dụng các tiêu chí của chỉ số LEADS để đánh giá năng lực logistics tại Việt Nam, một khảo sát thử là cần thiết để kiểm tra mức độ khả thi khi áp dụng bộ tiêu chí của LEADS vào trường hợp của Việt Nam.

Khảo sát thử đã được thử nghiệm trên mẫu 10 đối tượng với nhiều bên liên quan, bao gồm các nhà vận tải đường bộ, các bên sử dụng tàu container, các bên giao nhận hàng hóa, các đại lý hàng không, các hãng tàu, cũng như các chủ doanh nghiệp.

Sau khi phân tích các phản hồi từ khảo sát thử, nhóm nghiên cứu quyết định giữ nguyên 3 tiêu chí “cơ sở hạ tầng”, “dịch vụ logistics” và “môi trường hoạt động logistics”, tuy nhiên các chỉ số thành phần được sử dụng cho 3 tiêu chí được nhóm điều chỉnh để phù hợp với ngành logistics Việt Nam như sau:

Bảng 1. Bộ chỉ số thành phần để đánh giá năng lực logistics

Tiêu chí	STT	Chỉ số	Nội dung
Cơ sở hạ tầng	1.1	Chất lượng hệ thống vận tải đường bộ	Chất lượng mạng lưới đường bộ, độ xe, mức độ áp dụng CNTT,...
	1.2	Chất lượng vận tải đường sắt	Độ phủ mạng lưới đường sắt, chất lượng của đầu máy, toa xe, mức độ áp dụng CNTT,...
	1.3	Chất lượng cơ sở hạ tầng cảng biển	Chất lượng cảng biển, số lượng và chất lượng tàu biển, mức độ áp dụng CNTT,...
	1.4	Chất lượng cơ sở hạ tầng cảng sông	Chất lượng cảng sông, số lượng và chất lượng tàu sông, mức độ áp dụng CNTT,...
	1.5	Chất lượng cơ sở hạ tầng hàng không	Chất lượng của cảng hàng không, đội máy bay, mức độ áp dụng CNTT,...
	1.6	Chất lượng kho bãi, kho lạnh cảng cạn (ICD), trung tâm logistics,...	Chất lượng trạm kiểm tra tải trọng, hệ thống phụ trợ,...
	1.7	Chất lượng cơ sở hạ tầng tại các điểm kiểm tra biên giới	Chất lượng trạm kiểm tra tải trọng, hệ thống phụ trợ,...
	1.8	Chất lượng CNTT tại các tỉnh đã lựa chọn	Chất lượng của các kết nối internet, các phần mềm IT, Khả năng áp dụng RFID, GPS, ERP,...
Dịch vụ logistics	2.1	Chất lượng dịch vụ vận tải đường ô tô	Chuyên môn và năng lực của doanh nghiệp vận tải ô tô, sự sẵn có của dịch vụ,...
	2.2	Chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt	Chuyên môn và năng lực của ngành đường sắt / doanh nghiệp logistics đường sắt, sự sẵn có dịch vụ,...
	2.3	Chất lượng dịch vụ vận tải đường sông	Chất lượng dịch vụ được cung cấp tại cảng sông, chuyên môn và năng lực của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cảng, vận tải, sự sẵn có của dịch vụ vận tải,...
	2.4	Chất lượng dịch vụ vận tải đường biển	Chất lượng dịch vụ được cung cấp tại cảng biển, chuyên môn và năng lực của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ cảng, sự sẵn có của dịch vụ vận tải giao nhận, ...
	2.5	Chất lượng dịch vụ vận tải đường hàng không	Chất lượng dịch vụ được cung cấp tại cảng hàng không, chuyên môn và năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics hàng không, sự sẵn có của dịch vụ vận tải giao nhận, ...
	2.6	Chất lượng dịch vụ logistics tại các kho bãi, ICD, trung tâm logistics...	Chuyên môn và năng lực, sự sẵn có của các nhà cung cấp dịch vụ kho bãi, ICD, trung tâm logistics,...
	3	Tính hợp lý của chi phí logistics	Giá cước của các loại hình vận tải
	4	Thời gian thực hiện dịch vụ logistics	Thời gian giao hàng trong lịch trình / dự kiến trong một tỉnh
	5	Mức độ dễ theo dõi và truy xuất	Mức độ dễ dàng theo dõi và theo dõi sự di chuyển và tình trạng hàng hóa

Tiêu chí	STT	Chỉ số	Nội dung
Môi trường hoạt động logistics	6	Mức độ an toàn của việc vận chuyển hàng hóa	Hàng không bị hư hỏng, trộm cắp, thiếu,...
	7.1	Hiệu quả hoạt động của các cơ quan quản lý	Mức độ dễ dàng xin các giấy phép/giấy chứng nhận; năng lực của chuyên viên quản lý nhà nước; mức độ thực hiện chuyển đổi số của nhà nước,...
	7.2	Mức độ hiệu quả hoạt động hải quan	Mức độ dễ dàng khi thông quan; tính nhất quán trong thực hiện các quy định tại hải quan; mức độ áp dụng CNTT; thời gian thông quan,...
	8	Mức độ phối hợp của chính quyền nhằm khuyến khích phát triển logistics	Nỗ lực của chính quyền tỉnh nhằm xử lý nhanh thủ tục, tương tác với doanh nghiệp,...

Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả

4.4 Khảo sát chính thức

Khảo sát chính thức bao gồm các câu hỏi về các đánh giá dựa trên nhận thức của các đối tượng được khảo sát về 3 tiêu chí đã đề cập. Tất cả các câu hỏi trong khảo sát đều sử dụng thang điểm Likert 5 điểm tiêu chuẩn (1= hoàn toàn không đồng ý, 2= không đồng ý, 3= trung lập ý kiến, 4= đồng ý, 5= hoàn toàn đồng ý).

Đối với bài nghiên cứu của nhóm, kích thước tổng thể chưa thể được xác định vì thể kích thước mẫu được xác định như sau:

$$n = Z^2 \times \frac{p \times (1-p)}{e^2}$$

Trong đó:

n: kích thước mẫu tối thiểu

Z: giá trị bảng phân phối Z dựa vào độ tin cậy lựa chọn

p: tỷ lệ ước lượng cỡ mẫu *n* thành công

e: sai số cho phép

Dựa vào các giả định khi xây dựng chỉ số LEADS, nhóm nghiên cứu chỉ số LEADS sử dụng giá trị của độ tin cậy 80% và giá trị của sai số cho phép 10%. Tuy nhiên trong quá trình thu thập dữ liệu, do những khó khăn trong quá trình tiếp cận với các đối tượng khảo sát, độ tin cậy và sai số cho phép mà nhóm sử dụng đã có những thay đổi so với nghiên cứu của LEADS. Cụ thể, nhóm sử dụng độ tin cậy là 75% và sai số cho phép 15%, khi đó kích thước mẫu tối thiểu của nghiên cứu sẽ là 15 phản hồi đối với mỗi tỉnh được khảo sát.

Khảo sát chính thức được thực hiện qua cả hình thức online và offline và đã thu về 147 câu trả lời, số lượng phản hồi cho mỗi tỉnh đều đáp ứng đủ tối thiểu 15 phản hồi. Các đối tượng được khảo sát chỉ ra rằng bảng câu hỏi là toàn diện và bao gồm tất cả các lĩnh vực hoạt động logistics liên quan đến họ.

4.5 Xử lý dữ liệu

Hoàn thiện bộ dữ liệu

Thông qua khảo sát thử, câu hỏi trong khảo sát chính thức đã được điều chỉnh không ảnh hưởng đến đo lường chính xác chỉ số đánh giá năng lực logistics, những dữ liệu không thu thập được là những dữ liệu không cần thiết trong việc đo lường chỉ số chung. Việc sử dụng thang điểm Likert từ 1 đến 5 khiến cho dữ liệu thu thập được đều được đánh giá dựa trên một tỷ lệ như nhau. Do đó quá trình xử lý dữ liệu bị thiếu và chuẩn hóa dữ liệu không cần thiết.

Phân tích đa nhân tố

Nhóm tác giả tiến hành phân tích độ tin cậy thang đo Cronbach's Alpha cho các tiêu chí “*cơ sở hạ tầng*”, “*dịch vụ logistics*” và “*môi trường hoạt động logistics*”. Hệ số Cronbach's Alpha của các kiểm định đều lớn hơn 0.6 nên đạt yêu cầu về độ tin cậy.

Bảng 2. Kiểm định hệ số Cronbach's Alpha của các tiêu chí

Tiêu chí	Hệ số Cronbach's Alpha
Cơ sở hạ tầng	0.8088
Dịch vụ logistics	0.8945
Môi trường hoạt động	0.8093

Nguồn: Tính toán của nhóm tác giả

Trọng số và tổng hợp

Trong trường hợp của chỉ số đánh giá năng lực logistics, các nhân tố và tiêu chí đều có giá trị và ý nghĩa như nhau. Vì thế, chỉ số đánh giá năng lực logistics của các tỉnh và vùng kinh tế trọng điểm Việt Nam sẽ là trung bình từ điểm số của các chỉ số thành phần cấu thành nên nó.

5. Kết quả nghiên cứu

5.1 Kết quả chỉ số năng lực logistics các vùng

Chỉ số đánh giá năng lực logistics của các vùng kinh tế trọng điểm thể hiện hiệu quả và năng lực logistics của các vùng kinh tế trọng điểm và là trung bình chỉ số của các tỉnh thuộc vùng đó. Kết quả thể hiện như bảng sau:

Bảng 3. Chỉ số và xếp hạng năng lực logistics các vùng KTTĐ

Tên vùng	Xếp hạng	Chỉ số	Cơ sở hạ tầng	Dịch vụ logistics	Môi trường dịch vụ logistics
Vùng KTTĐ miền Trung	1	3.69	3.61	3.78	3.69
Vùng KTTĐ Bắc Bộ	2	3.56	3.55	3.57	3.56
Vùng KTTĐ vùng đồng bằng sông Cửu Long	3	3.50	3.56	3.47	3.52
Vùng KTTĐ phía Nam	4	3.32	3.27	3.37	3.32

Nguồn: Tính toán của nhóm tác giả

Dựa vào bảng kết quả có thể thấy, vùng kinh tế trọng điểm miền Trung là nơi có chỉ số năng lực logistics cao nhất so với các vùng còn lại. Điều này dường như chưa thực sự phù hợp với tương quan phát triển ngành dịch vụ logistics hiện tại, khi mà vùng KTTĐ Bắc Bộ và vùng KTTĐ vùng đồng bằng sông Cửu Long được đánh giá là có nhiều dư địa, tiềm năng để phát triển, và cũng là những nơi có ngành dịch vụ logistics nói chung được đánh giá là tốt nhất. Đây cũng có thể coi là một hạn chế của nghiên cứu, khi mà dữ liệu thu thập được chưa thực sự phản ánh được tình hình phát triển thực tế tại nước ta. Kết quả cụ thể cho các vùng như sau:

Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ

Năng lực logistics ở vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ ở mức trung bình, các chỉ số giữa các tỉnh có sự chênh lệch lớn. Quảng Ninh là tỉnh có chỉ số năng lực logistics cao nhất (xếp hạng 2/24 cả nước với điểm số 3.84). Trong khi đó, tỉnh có chỉ số thấp nhất trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ là Hưng Yên (xếp hạng 22/24 với 3.01 điểm).

Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung

Năng lực logistics của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung được đánh giá cao nhất trong bốn vùng kinh tế trọng điểm của Việt Nam, với điểm số trung bình là 3,687. Trong đó, thành phố Đà Nẵng có xếp hạng cao nhất cả nước, Bình Định xếp sau với hạng 4/24 tỉnh thành và 3 tỉnh Thừa Thiên Huế, Quảng Nam, Quảng Ngãi được xét ở mức trung bình, với thứ hạng lần lượt là 13, 11 và 15.

Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam

Đối với vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, năng lực logistics tổng thể ở toàn vùng thì thấp nhất trong 4 vùng với điểm số 3.32 (điều này có thể do đây là khu vực nhiều tỉnh thành nhất), tuy nhiên chỉ số giữa các tỉnh lại không đồng đều (điều này phần nào ảnh hưởng tới chỉ số trung bình của vùng). TP. Hồ Chí Minh là thành phố có chỉ số năng lực logistics cao nhất (hạng 5/24 cả nước với điểm số 3.81). Còn tỉnh có chỉ số thấp nhất là Tây Ninh (hạng 20/24 với 3.10 điểm).

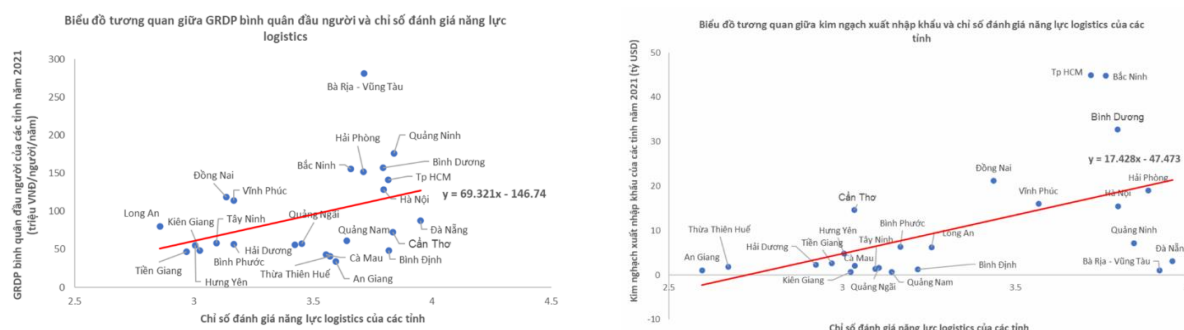
Vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long

Nhìn chung, vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long có năng lực logistics ở mức trung bình, tuy nhiên chỉ số giữa các tỉnh lại không đồng đều. Trong các tỉnh thuộc vùng kinh tế trọng điểm vùng đồng bằng sông Cửu Long, Cần Thơ là tỉnh có chỉ số năng lực logistics cao nhất với điểm số 3.83. Còn tỉnh có chỉ số thấp nhất là Kiên Giang với 3.02 điểm.

5.2 Tương quan chỉ số năng lực logistics và các chỉ số kinh tế vĩ mô khác

Logistics hỗ trợ thúc đẩy khả năng cạnh tranh của các quốc gia và doanh nghiệp, và là yếu tố cơ bản để tạo việc làm và tăng trưởng kinh tế. Với kết quả các chỉ số logistics thu được, biểu đồ dưới đây cho thấy sự tương quan thuận (dương) giữa chỉ số hiệu quả logistics và các chỉ số kinh tế vĩ mô khác như: GRDP, kim ngạch XNK,....

Hình 1. Tương quan giữa các chỉ số kinh tế vĩ mô khác và chỉ số đánh giá năng lực logistics



Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả

Các tỉnh có chỉ số năng lực logistics cao có xu hướng đạt thu nhập bình quân đầu người cao hơn. Đó là những tỉnh, thành phố được đánh giá còn nhiều tiềm năng phát triển, được Nhà nước

và chính quyền tỉnh đầu tư mạnh mẽ để hướng tới các mục tiêu quốc tế. Ngược lại, các tỉnh có thành tựu phát triển logistics thấp hơn cũng có thu nhập trung bình thấp hơn.

Ngoài ra, chỉ số năng lực logistics có liên hệ mật thiết với kim ngạch xuất nhập khẩu. Tính tương quan thuận giữa năng lực logistics và kim ngạch xuất nhập khẩu của các tỉnh càng nhấn mạnh việc tối ưu hóa chất lượng, hình thức thực hiện các dịch vụ logistics phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu là một trong những giải pháp vô cùng quan trọng và cần thiết.

6. Kiến nghị

Về cơ sở hạ tầng, các chính quyền, cơ quan chức năng Nhà nước cần loại bỏ một số yêu cầu. Đối với các tỉnh thành lớn, cần phải giải quyết các vấn đề nổi cộm của hạ tầng đường bộ như ùn tắc, trì trệ giao thông, cần quy hoạch hệ thống, chú trọng hiện đại hóa, đổi mới công nghệ thông tin mạnh mẽ hơn, và đưa ra những chiến lược phát triển lâu dài, bền vững hơn. Đối với những vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và đồng bằng sông Cửu Long, nơi có những hệ thống mạng lưới sông ngòi dày đặc, chằng chịt nhưng chất lượng hạ tầng cảng sông, cảng biển còn chưa cao thì cần phải phát triển đồng bộ và kết nối chặt chẽ các hệ thống các cảng sông, cảng biển với các hạ tầng giao thông khác nhằm phát huy tối đa lợi thế của mình.

Về dịch vụ logistics, hầu hết hệ thống các kho bãi, cảng cạn (ICD), trung tâm logistics hiện hành cần phải nâng cao và quản lý hiệu quả hơn nữa. Ngoài ra, cần phải nhanh chóng thực hiện những biện pháp nhằm cắt giảm chi phí logistics như cắt giảm, hỗ trợ thuế quan, và mở rộng các vùng công nghiệp đặc biệt nhằm hỗ trợ cho các doanh nghiệp trong quá trình vận chuyển. Với môi trường cạnh tranh như hiện nay, cần phải cải thiện tính đúng giờ, và đảm bảo nghiêm ngặt an ninh, an toàn cho hàng hóa trong quá trình vận chuyển.

Về môi trường hoạt động logistics, đối với các cơ quan Nhà nước, sự quản lý của các chính quyền cấp cơ sở cần phải chặt chẽ, phối hợp tích cực hơn nữa nhằm nâng cao hiệu quả của các thủ tục pháp lý hiện hành. Các chính sách phải được quy hoạch đồng bộ, chuyên sâu và mang tính bền vững nhằm tạo đòn bẩy mạnh mẽ phát triển logistics. Các tỉnh thành cần phải sớm hoàn thiện hạ tầng giao thông (đặc biệt là những đầu mối giao thông quan trọng như các cảng sông, cảng biển) và nâng cao hơn nữa mức độ áp dụng công nghệ thông tin nhằm hỗ trợ cho mục tiêu phát triển hệ sinh thái logistics của các vùng kinh tế trọng điểm.

7. Kết luận

7.1 Kết quả nghiên cứu và hạn chế của đề tài

Bộ chỉ số đo lường năng lực logistics gồm 3 hạng mục lớn: Cơ sở hạ tầng, dịch vụ logistics và môi trường hoạt động logistics. Thực tiễn áp dụng trong nghiên cứu cho thấy, có một số yếu tố mà ngành dịch vụ logistics Ấn Độ và Việt Nam có định hướng phát triển khác nhau, vì vậy nhóm tác giả đã có những đề xuất điều chỉnh phù hợp với bối cảnh của Việt Nam, cũng như đảm bảo tính ngắn gọn, súc tích của bộ câu hỏi khảo sát nhưng vẫn giữ được những nội dung căn bản của các chỉ số trong báo cáo LEADS. Về cơ bản, các chỉ số hiện tại dựa trên việc đo lường trực tiếp các kết quả và tiêu chí của chúng, cũng như dựa trên nhận thức của các doanh nghiệp và các đối tượng khác được khảo sát. Điều này cho phép các nhà nghiên cứu thực hiện đánh giá đặc tính và vấn đề mà dữ liệu cứng có thể chưa đầy đủ.

Bên cạnh những kết quả thu được, nghiên cứu cũng có những hạn chế nhất định. Thứ nhất, đối tượng thực hiện khảo sát nhằm thu thập dữ liệu là các doanh nghiệp, nhưng việc tiếp cận các

doanh nghiệp miền Trung và miền Nam khá khó khăn, do đó độ chính xác về chỉ số giữa các vùng là không ngang nhau. Thứ hai, nhóm gặp khó khăn khi tiếp cận các nguồn dữ liệu chính thống của doanh nghiệp. Thứ ba, dữ liệu thu thập được không thể đại diện cho toàn bộ khả năng logistics của toàn bộ các khu vực được đánh giá.

7.2 Đề xuất hướng phát triển đề tài

Các nghiên cứu tiếp theo có thể mở rộng phạm vi đối tượng nghiên cứu là toàn bộ các tỉnh thành trên cả nước, không chỉ trong phạm vi các vùng KTTĐ. Một hướng phát triển khác có thể là sử dụng phương pháp thống kê xác suất ở các bước tổng hợp và phân tích đa biến, với sự đa dạng trong thành phần các bên liên quan tham gia vào nghiên cứu. Ngoài ra, cần đảm bảo số lượng các doanh nghiệp được tiếp cận ở các vùng là tương đương nhau nhằm tránh sự thiếu độ tin cậy của dữ liệu, và các doanh nghiệp được nghiên cứu có thể được mở rộng hơn. Cuối cùng, cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan Nhà nước và doanh nghiệp nhằm cam kết cung cấp những thông tin chân thực, đáng tin cậy nhằm phục vụ cho việc nghiên cứu. Nhờ đó, việc ứng dụng bộ chỉ số năng lực logistics cho các vùng KTTĐ có thể được đảm bảo về độ chính xác, nghiêm ngặt, khả thi, và được các cơ quan quản lý trong và ngoài nước công nhận.

Tài liệu tham khảo

- Bandura, R. (2006), “A Survey of Composite Indices Measuring Country Performance: 2006 Update”, *United Nations Development Programme – Office of Development Studies*.
- Banomyong, R., Trinh, H. T., & Pham, H. T. (2014). *A study of logistics performance of manufacturing and import - export firms in Vietnam* (pp. 1-7). Kuala Lumpur, Malaysia: International Conference on Logistics and Transport (ICLT).
- Banomyong, R., Thai, V. V. & Yuen, K. F. (2015). “Assessing the National Logistics System of Vietnam”. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Vol. 31 No. 1, pp. 21 - 58.
- Benjamin, J. T. (1968). “Elementary Sampling Theory”, Taro Yamane. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall, Inc., 1967. Pp. x-405., *Journal of the American Statistical Association*, Vol. 63 Vol. 322, pp. 728 - 730,
- Beysenbaev, R. & Dus, Y. (2020). “Proposals for improving the Logistics Performance Index”. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Vol. 36 No. 1, pp. 34-42.
- Bộ Công Thương. (06/2019). *Tài liệu hướng dẫn về Chỉ số hiệu quả logistics (LPI)*. Hà Nội, Việt Nam.
- Brand, D.A et al. (2007). “Comparative Analysis of Alcohol Control Policies in 30 countries”. *PLoS Med.*, Vol. 4 No. 4, pp. 752-759.
- Dang, V. L. & Yeo, G. T. (2018). Weighing the Key Factors to Improve Vietnam’s Logistics System. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Vol. 34 No. 4, pp. 308 - 316.
- Foa, R. & Tanner, J. C. (2012). *Methodology of Indices of Social Development. ISD Working Paper Series, International Institute of Social Studies of Erasmus University Rotterdam (ISS), The Hague*, No. 2012-04.
- Department of Commerce, Ministry of Commerce and Industry, Government of India. (2021). *LEADS 2021 - Logistics Ease Across Different States*.

- Department of Commerce, Ministry of Commerce and Industry, Government of India. (2019). *LEADS 2019 - Logistics Ease Across Different States*.
- Department of Commerce, Ministry of Commerce and Industry, Government of India. (2018). *LEADS 2018 - Logistics Ease Across Different States*.
- Handbook on Constructing Composite Indicators: Methodology and User Guide. (2008). Paris, France: Organization for Economic Co-operation and Development.
- Ho, T.H.X. (2019). "Application of DEA Model to Evaluate the Performance of Logistics Enterprises in Vietnam". *International Research Journal of Advanced Engineering and Science*, Vol. 4 No. 4, pp. 146-149.
- Işik, Ö., Aydin, Y. & Koşaroğlu, Ş. (2020). "The assessment of the logistics performance index of CEE countries with the new combination of SV and MABAC methods", *LogForum*, Vol. 16 No. 4, pp. 549-559.
- Lu, C. S & Lin, C. C. (2012). "Assessment of National Logistics Competence in Taiwan, Vietnam, and Malaysia". *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Vol. 28 No. 2, pp. 255-274.
- Marti, L., Puerta, R. & García, L. (2014). « The importance of the Logistics Performance Index in international trade". *Applied Economics*, Vol. 46 No. 24, pp. 2982-2992.
- Nguyễn, Y. N. (2022). *Thực trạng logistics Việt Nam trước và trong đại dịch COVID-19*. Đại học Quốc gia Hà Nội.
- Nguyễn, T., & Đào, K.T. (n.d.). *CẦN CÓ SỰ HIỂU BIẾT ĐÚNG VỀ LOGISTICS PERFORMANCE INDEX (LPI)*.
- Nunnally, J. C., & Bernstein, I. H. (1994). *Psychometric theory (3rd ed.)*. New York, USA: McGraw-Hill.
- Nunnally, J. C. (1978). *Psychometric theory (2nd ed.)*. New York, USA: McGraw-Hill.
- Pham, T. Y, Ma, H. M & Yeo, G. T. (2017), « Application of Fuzzy Delphi TOPSIS to Locate Logistics Centers in Vietnam: The Logisticians' Perspective". *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Vol. 33 No. 4, pp. 211-219.
- Popescu, A. C. & Sipos, C. A. (2014). *Logistics Performance and Economic Development - A Comparison within the European Union* (pp. 1-8). Prague, Czech Republic: Multidisciplinary Academic Conference on Economics, Management and Marketing in Prague, MAC-EMM 2014.
- Saini, M & Hrušecká, D. (2021). "Comparative Impact of Logistics Performance Index, Ease of Doing Business and Logistics Cost on Economic Development: A Fuzzy QCA Analysis". *Journal of Business Economics and Management*, Vol. 22 No. 6, pp. 1577-1592.
- Saltelli, A. (2007), "Composite indicators between analysis and advocacy", *Social Indicators Research*, Vol. 81, pp. 65-77.
- Sinitsina, I. (2012). "The Development Gap Between the CIS and EU". In: Dabrowski, M., Maliszewska, M. (eds) *EU Eastern Neighborhood*. Springer, Berlin, Heidelberg.

Thủ tướng Chính phủ (2021), *Sửa đổi, bổ sung Quyết định 200/QĐ-TTg phát triển dịch vụ logistics*.

Thủ tướng Chính phủ (2017), *Về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025*.

Vu, N. H. (2019). “The Strategic Development in Logistics in Vietnam”. *European Journal of Engineering Research and Science*, Vol. 4 No. 6, pp. 69-73.