

# **PHÂN TÍCH CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN DỊCH VỤ HẬU CẦN ĐIỆN TỬ (E-LOGISTICS) TẠI TP. HỒ CHÍ MINH**

**Nguyễn Xuân Quyết\*, Trần Thị Ngọc Lan**

*Trường Đại học Công nghiệp Thực phẩm TP.HCM*

\*Email: *quyetnx@hufi.edu.vn*

Ngày nhận bài: 08/10/2019; Ngày chấp nhận đăng: 06/12/2019

## **TÓM TẮT**

Ngành logistics Việt Nam với tổng trị giá ước tính 50-60 tỷ USD hiện đang tăng trưởng nhanh chóng (20-25%/năm) và được dự báo sẽ duy trì mức tăng trưởng hai con số trong ít nhất 5-10 năm tới, do sự đột phá của ngành bán lẻ với mức độ thâm nhập cao của internet và xu hướng mua sắm trực tuyến. Theo Sách trắng thương mại điện tử (TMĐT) Việt Nam 2018, quy mô của thị trường TMĐT B2C (Business To Consumer) là 6,2 tỷ USD năm 2017. Việt Nam là một trong những thị trường TMĐT phát triển nhanh nhất ở Đông Nam Á. Với sự bùng nổ này, nhu cầu về logistics trong hệ sinh thái TMĐT là rất lớn. Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến dịch vụ hậu cần điện tử (E-logistics) nhằm đề xuất giải pháp chiến lược cho phát triển E-logistics tại TP. Hồ Chí Minh là cấp thiết theo Đề án phát triển ngành logistics trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh đến năm 2025, định hướng 2030.

*Từ khóa:* Logistics, E-logistics, dịch vụ hậu cần, thương mại điện tử.

## **1. MỞ ĐẦU**

Là một quốc gia với lợi thế có nhiều cảng nước sâu, nhưng ngành logistics vẫn chưa thể trở thành một ngành kinh tế mũi nhọn vì còn nhiều hạn chế. Do tình trạng thiếu đồng bộ của kết cấu hạ tầng cho ngành logistics đã hạn chế sự phát triển của hoạt động logistics. Trong khi đó, E-logistics vừa là một công cụ, vừa là một giải pháp kết nối đồng bộ kết cấu hạ tầng cho ngành logistics và ngành TMĐT lại chưa được đầu tư phát triển tương xứng [1].

Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM) có hệ thống logistics phát triển và có tầm quan trọng nhất trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và cả nước. Trong thời kỳ hội nhập kinh tế quốc tế như hiện nay, TP.HCM cần nhanh chóng xây dựng chương trình phát triển logistics trở thành ngành kinh tế chủ lực, theo Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/2/2017 của Thủ tướng Chính phủ về Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 tại TP.HCM [2], qua đó hỗ trợ TMĐT phát triển. Tuy nhiên, i) Mô hình kết nối E-logistics (như một trung tâm điều phối kết hợp giữa logistics và TMĐT) chưa hình thành, hoạt động của ngành logistics và TMĐT theo đó có Quy trình phân phối hàng hoá/dịch vụ (HH/DV) riêng biệt, dẫn đến chưa hiệu quả; ii) Mức độ hài lòng của người mua hàng qua kênh TMĐT và sử dụng dịch vụ logistics trực tuyến còn thấp [3].

## **2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU**

### **2.1. Thu thập thông tin cho nghiên cứu**

Bài báo sử dụng các thông tin thu thập được từ các nghiên cứu liên quan, các số liệu báo cáo, kế hoạch, chiến lược... trong những năm gần đây của Hiệp hội Logistics Việt Nam, Hiệp hội

TMĐT Việt Nam, các chuyên gia đầu ngành và các cơ quan ban ngành tại TP. Hồ Chí Minh.

Các nghiên cứu liên quan, bao gồm: 1) Các công trình nghiên cứu trong nước về phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế [4]; Kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics tại một số nước trên thế giới và bài học cho Việt Nam [5]; Nghiên cứu đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện [6]; Nâng cao chất lượng dịch vụ logistics tại các doanh nghiệp vận tải Việt Nam trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh [7]; Quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng [8],...; 2) Công trình nghiên cứu ở nước ngoài của Charles và cộng sự về xây dựng các mô hình tham chiếu trung tâm hậu cần công nghiệp cho các nền kinh tế sản xuất [9]. Qua đó, tổng hợp cơ sở lý luận và thực tiễn về E-logistics, xây dựng mô hình nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến dịch vụ hậu cần điện tử E-logistics.

Thực hiện khảo sát chuyên sâu số cá thể là 20 lãnh đạo các tổ chức, doanh nghiệp (DN), chuyên gia liên quan, xác định thang đo các yếu tố ảnh hưởng đến dịch vụ hậu cần điện tử (E-logistics) và xây dựng bảng hỏi cho 200 đối tượng khảo sát.

## 2.2. Phương pháp nghiên cứu, phân tích đánh giá

*Phương pháp thống kê mô tả:* dựa trên các thông tin, số liệu thu thập được từ các nghiên cứu, báo cáo, kế hoạch, chiến lược để phân tích đánh giá thực trạng E-logistics tại TP.HCM, tiến hành so sánh các chỉ tiêu liên quan đến E-logistics tại TP.HCM và Việt Nam.

*Nghiên cứu định tính:* tác giả xây dựng bảng câu hỏi sơ bộ và thực hiện phỏng vấn thử trước 15 chuyên gia là quản lý các cơ quan ban ngành và các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ hậu cần logistics, TMĐT... tại TP.HCM nhằm tìm hiểu, khám phá, điều chỉnh và bổ sung các biến quan sát đồng thời kiểm tra mức độ rõ ràng của từ ngữ, khả năng diễn đạt hay sự trùng lặp nội dung nếu có của các phát biểu trong thang đo để có sự điều chỉnh phù hợp. Kết quả nghiên cứu định tính là cơ sở xây dựng bảng câu hỏi phỏng vấn chính thức nhằm kiểm định thang đo gồm 07 biến độc lập, với 29 biến quan sát, đảm bảo tính khách quan và minh chứng cho kết quả nghiên cứu.

*Nghiên cứu định lượng:* từ kết quả khảo sát 180/200 bảng câu hỏi khảo sát, tác giả sử dụng phần mềm SPSS 22.0 phân tích số liệu, đánh giá mức độ tác động của các yếu tố ảnh hưởng tới E-logistics tại TP.HCM.

Dựa vào kết quả phân tích các yếu tố ảnh hưởng; thực trạng điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức đối với E-logistics; sử dụng ma trận SWOT đề xuất giải pháp chiến lược cho E-logistics TP.HCM.

## 3. KẾT QUẢ VÀ THẢO LUẬN

### 3.1. Phân tích độ tin cậy thang đo - Cronbach's Alpha

#### 3.1.1. Cronbach's Alpha thang đo "Nhận thức của khách hàng"

Khi phân tích độ tin cậy Cronbach's Alpha của biến độc lập "Nhận thức của khách hàng" gồm 04 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0,709 > 0,6 nằm trong mức đo lường tốt. Các hệ số tương quan biến tổng của các biến đo lường yếu tố này đều > 0,3. Bên cạnh đó, hệ số Cronbach's Alpha nếu loại bỏ biến (Cronbach's Alpha if Item Deleted) của các biến đều nhỏ hơn hệ số Cronbach's Alpha nên 04 biến đo lường yếu tố này đều được sử dụng trong các phân tích tiếp theo (Bảng 1).

*Bảng 1. Thống kê độ tin cậy của Thang đo*

Thang đo	Hệ số Cronbach's Alpha	Số biến quan sát
Nhận thức của khách hàng	0,709	4
Công nghệ và bảo mật	0,808	5
Hạ tầng pháp lý	0,759	4
Sở hữu trí tuệ và bảo vệ người tiêu dùng	0,757	4
Hệ thống thanh toán điện tử	0,900	4
Nguồn nhân lực	0,898	4
Tổ chức và quản trị	0,865	4

### *3.1.2. Cronbach's Alpha thang đo “Công nghệ và bảo mật”*

Khi phân tích độ tin cậy Cronbach's Alpha của biến độc lập “Công nghệ và bảo mật” gồm 5 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0,808 > 0,6 nằm trong mức đo lường tốt (Bảng 1). Các hệ số tương quan biến tổng của các biến đo lường yếu tố này đều > 0,3. Bên cạnh đó, hệ số Cronbach's Alpha nếu loại bỏ biến (Cronbach's Alpha if Item Deleted) của các biến đều nhỏ hơn hệ số Cronbach's Alpha nên 5 biến đo lường yếu tố này đều được sử dụng trong các phân tích tiếp theo.

### *3.1.3. Cronbach's Alpha thang đo “Hạ tầng pháp lý”*

Khi phân tích độ tin cậy Cronbach's Alpha của biến độc lập “Hạ tầng pháp lý” (Bảng 1) gồm 04 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0,759 > 0,6 nằm trong mức đo lường tốt (Bảng 1). Các hệ số tương quan biến tổng của các biến đo lường yếu tố này đều > 0,3. Bên cạnh đó, hệ số Cronbach's Alpha nếu loại bỏ biến của các biến đều nhỏ hơn hệ số Cronbach's Alpha nên 4 biến đo lường yếu tố này đều được sử dụng trong các phân tích tiếp theo.

### *3.1.4. Cronbach's Alpha thang đo “Sở hữu trí tuệ và bảo vệ người tiêu dùng”*

Khi phân tích độ tin cậy Cronbach's Alpha của biến độc lập “Sở hữu trí tuệ và bảo vệ người tiêu dùng” gồm 04 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0,757 > 0,6 nằm trong mức đo lường tốt (Bảng 1). Các hệ số tương quan biến tổng của các biến đo lường yếu tố này đều > 0,3. Bên cạnh đó, hệ số Cronbach's Alpha nếu loại bỏ biến của các biến đều nhỏ hơn hệ số Cronbach's Alpha nên 4 biến đo lường yếu tố này đều được sử dụng trong các phân tích tiếp theo.

### *3.1.5. Cronbach's Alpha thang đo “Hệ thống thanh toán điện tử”*

Khi phân tích độ tin cậy Cronbach's Alpha của biến độc lập “Hệ thống thanh toán điện tử” gồm 04 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0,900 > 0,6 nằm trong mức đo lường rất tốt (Bảng 1). Các hệ số tương quan biến tổng của các biến đo lường yếu tố này đều > 0,3. Bên cạnh đó, hệ số Cronbach's Alpha nếu loại bỏ biến của các biến đều nhỏ hơn hệ số Cronbach's Alpha nên 4 biến đo lường yếu tố này đều được sử dụng trong các phân tích tiếp theo.

### *3.1.6. Cronbach's Alpha thang đo “Nguồn nhân lực”*

Khi phân tích độ tin cậy Cronbach's Alpha của biến độc lập “Nguồn nhân lực” gồm 04 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0,898 > 0,6 nằm trong mức đo lường rất tốt (Bảng 1). Các hệ số tương quan biến tổng của các biến đo lường yếu tố này đều > 0,3. Bên

cạnh đó, hệ số Cronbach's Alpha nếu loại bỏ biến của các biến đều nhỏ hơn hệ số Cronbach's Alpha nên 4 biến đo lường yếu tố này đều được sử dụng trong các phân tích tiếp theo.

### 3.1.7. Cronbach's Alpha thang đo "Tổ chức và quản trị"

Phân tích độ tin cậy Cronbach's Alpha của biến độc lập "Tổ chức và quản trị" gồm 04 biến quan sát có hệ số tin cậy Cronbach's Alpha = 0,865 > 0,6 nằm trong mức đo lường tốt (Bảng 1). Các hệ số tương quan biến tổng của các biến đo lường yếu tố này đều > 0,3. Bên cạnh đó, hệ số Cronbach's Alpha nếu loại bỏ biến của các biến đều nhỏ hơn hệ số Cronbach's Alpha nên 4 biến đo lường yếu tố này đều được sử dụng trong các phân tích tiếp theo.

## 3.2. Phân tích nhân tố khám phá (EFA)

### 3.2.1. Phân tích nhân tố EFA thang đo các yếu tố ảnh hưởng đến quá trình E-logistics

Thang đo các yếu tố ảnh hưởng đến quá trình E-logistics gồm 07 biến độc lập với 29 biến quan sát. Sau khi thang đo được kiểm định bằng công cụ hệ số tin cậy Cronbach's Alpha, thì không có biến nào bị loại nên 29 biến quan sát được đưa vào phân tích yếu tố khám phá (EFA). Kết quả như sau:

Hệ số KMO = 0,727 ( $0,5 < \text{KMO} < 1$ ), là chỉ số so sánh độ lớn của hệ số tương quan giữa các biến với hệ số tương quan riêng phần của chúng. Thống kê Chi-Square (Chi bình phương) của kiểm định Bartlett's đạt giá trị 4247,467 với mức ý nghĩa Sig. = 0,000 cho thấy các biến quan sát có tương quan với nhau xét trên phạm vi tổng thể (Bảng 2). Kết quả phân tích EFA cho thấy tổng phương sai trích đạt 68,965% (> 50%) thể hiện rằng 07 yếu tố rút ra này giải thích được 68,965% biến thiên của dữ liệu, đây là kết quả chấp nhận được và chứng tỏ việc nhóm các yếu tố lại với nhau là thích hợp. Điểm dừng khi rút trích các yếu tố tại yếu tố thứ 7 với Eigenvalues là 1,645 > 1, cho thấy kết quả phân tích yếu tố là phù hợp. Các biến quan sát có hệ số tải yếu tố đạt yêu cầu > 0,5, không có biến quan sát nào có hệ số tải yếu tố lên đồng thời trên cả hai yếu tố, vậy các thang đo đạt giá trị hội tụ (Bảng 2).

Bảng 2. Bảng kiểm định KMO về tính phù hợp của việc lấy mẫu KMO and Bartlett's Test

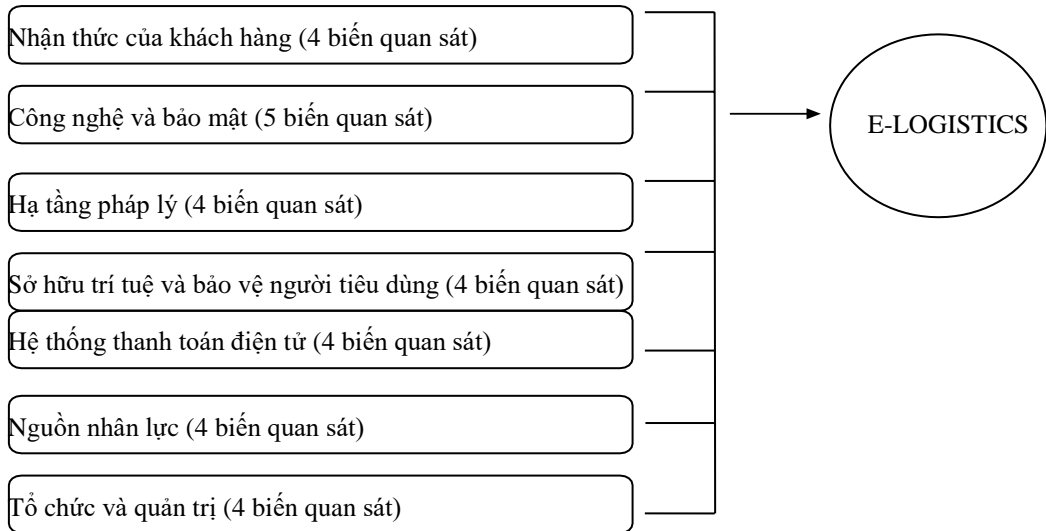
Kiểm định Kaiser-Meyer-Olkin về sự thích hợp của mẫu		<b>0,727</b>
Kiểm định Bartlett's về cấu hình của mẫu	Tương đương Chi Bình phương	4247,467
	Df	
	Sig.	<b>0,000</b>

### 3.2.2. Tính toán lại hệ số tin cậy Cronbach's Alpha của các yếu tố

Sau khi phân tích yếu tố khám phá EFA, tiến hành kiểm định lại sự phù hợp của thang đo bằng hệ số tin cậy Cronbach's Alpha. Kết quả phân tích EFA cho thấy rằng các biến quan sát sau khi phân tích độ tin cậy Cronbach's Alpha xong được đưa vào phân tích EFA thì các biến quan sát đó vẫn được xếp vào cùng yếu tố như ban đầu tác giả đề xuất, không bị xáo trộn các biến. Căn cứ vào kết quả phân tích EFA, rút ra được 7 yếu tố với 29 biến quan sát. Sau đó, các yếu tố được giải thích và đặt lại tên cho phù hợp. Việc đặt tên và giải thích các yếu tố dựa trên cơ sở nhận ra các biến quan sát có hệ số tải yếu tố (factor loading) lớn nằm trong cùng một yếu tố. Như vậy, yếu tố này có thể giải thích bằng các biến có hệ số lớn nằm trong nó. Qua kết quả phân tích EFA cho thấy các biến quan sát tác giả đưa ra từng yếu tố vẫn giữ nguyên, chứng tỏ các biến quan sát ban đầu đặt ra có đo lường cùng một khái niệm liên quan đến vấn đề nghiên cứu, do đó tác giả đặt tên mới giống như tên cũ ban đầu.

### 3.2.3. Mô hình nghiên cứu điều chỉnh

Mô hình lý thuyết đề xuất 7 yếu tố ảnh hưởng đến E-logistics, có 29 biến quan sát giải thích cho 7 yếu tố này. Sau khi đánh giá thang đo bằng Cronbach's Alpha và EFA, hầu như các nhóm biến quan sát thuộc các yếu tố không thay đổi. Mô hình nghiên cứu điều chỉnh giống với mô hình nghiên cứu đề xuất, số lượng các yếu tố vẫn giữ nguyên 7 yếu tố với 29 biến quan sát (Hình 1).



Hình 1. Mô hình nghiên cứu điều chỉnh

### 3.2.4. Phân tích hồi quy tuyến tính và kiểm định mô hình

Phân tích hồi quy nhằm nghiên cứu mức độ tác động của 7 yếu tố: (1) Nhận thức của khách hàng; (2) Công nghệ và bảo mật; (3) Hạ tầng pháp lý; (4) Sở hữu trí tuệ và bảo vệ người tiêu dùng; (5) Hệ thống thanh toán điện tử; (6) Nguồn nhân lực; (7) Tổ chức và quản trị đến E-logistics. Sử dụng phương trình hồi quy bội để nghiên cứu ảnh hưởng của của các biến độc lập  $X_1, X_2, X_3, X_4, X_5, X_6, X_7$  đến E-logistics  $Y$ . Để phân tích phương trình hồi quy được thuận tiện tác giả xây dựng phương trình hồi quy có dạng như sau [10]:

$$Y_i = \beta_0 + \sum_{i=1}^n \beta_i X_i$$

Trong đó: +  $Y_i$ : Hàm kết quả - Hoạt động E-logistics

+  $\beta$  ( $0, i = 1 \div n$ ): mức độ tác động

+  $X_i$ :  $X_1$  - Nhận thức của khách hàng;  $X_2$  - Công nghệ và bảo mật;  $X_3$  - Hạ tầng pháp lý;  $X_4$  - Sở hữu trí tuệ và bảo vệ người tiêu dùng;  $X_5$  - Hệ thống thanh toán điện tử;  $X_6$  - Nguồn nhân lực;  $X_7$  - Tổ chức và quản trị – là các nhóm yếu tố tác động đến quá trình phát triển E-logistics.

+  $\beta_0, \beta_i$ : Hằng số hồi quy và các hệ số của phương trình hồi quy của các yếu tố,  $i$  tương ứng ( $i = 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7$ ).

Nghiên cứu thực hiện hồi quy đa biến theo phương pháp Enter: 7 biến độc lập và biến phụ thuộc được đưa vào một lần và xem xét các kết quả thống kê liên quan vấn đề nghiên cứu. Sau khi đưa biến phụ thuộc và 7 biến độc lập vào chạy hồi quy thì tất cả biến độc lập đều có Sig. > 0,05 nên 7 biến đều được giữ lại.

- Dò tìm sự vi phạm các giả định cần thiết trong mô hình hồi quy

Phân tích hồi quy không phải chỉ là việc mô tả các dữ liệu quan sát được. Sự chấp nhận và diễn dịch kết quả hồi quy không thể tách rời các giả định quan sát được trong mẫu, ta phải suy rộng kết luận cho mối liên hệ giữa các biến và những chuẩn đoán về sự vi phạm các giả định đó. Nếu các giả định bị vi phạm thì các kết quả ước lượng được không đáng tin cậy nữa [11].

- Giả định về tính độc lập của sai số (Không có tương quan giữa các phần dư)

Đại lượng thống kê Durbin-Watson có thể dùng để kiểm định tương quan của các sai số kề nhau. Kết quả Bảng 3 cho thấy giá trị thống kê Durbin-Watson là 1,839 gần bằng 2, nghĩa là chấp nhận giả định rằng không có sự tương quan chuỗi bậc nhất giữa các phần dư.

Bảng 3. Bảng kiểm định Durbin-Watson

Mô hình	Hệ số R	Hệ số chi bình phương ( $R^2$ )	Hệ số chi bình phương ( $R^2$ ) hiệu chỉnh	Sai số chuẩn của ước lượng	Hệ số Durbin-Watson
1	0,816 <sup>a</sup>	0,666	0,653	0,04393	1,839

a. Dự đoán: (Constant), X7. Tổ chức và quản trị, X5. Hệ thống thanh toán điện tử, X3. Hạ tầng pháp lý, X6. Nguồn nhân lực, X4. Sở hữu trí tuệ và bảo vệ người tiêu dùng, X2. Công nghệ và bảo mật, X1. Nhận thức của khách hàng

- Không có hiện tượng đa cộng tuyến

Nhìn vào cột Thống kê đa cộng tuyến (Collinearity Statistics) với hệ số phóng đại phương sai VIF (Variance Inflation Factor) của các biến độc lập trong mô hình đều nhỏ hơn 2, chứng tỏ không có hiện tượng đa cộng tuyến (Bảng 4).

Bảng 4. Bảng kiểm định đa cộng tuyến

Mô hình	Hệ số chưa chuẩn hóa		Hệ số đã chuẩn hóa	Hệ số (t)	Hệ số (Sig.)	Thống kê đa cộng tuyến (Collinearity Statistics)	
	Hệ số (B)	Độ lệch chuẩn	Hệ số Beta			Dung sai điều chỉnh (Tolerance)	Hệ số phóng đại phương sai (VIF)
(Hằng số)	0,978	0,024		40,987	0,000		
X1. Nhận thức của khách hàng	0,212	0,028	0,192	7,511	0,000	0,828	1,243
X2. Công nghệ và bảo mật	0,287	0,019	0,322	14,884	0,000	0,854	1,521
X3. Hạ tầng pháp lý	0,132	0,018	0,489	7,377	0,000	0,864	1,728
X4. Sở hữu trí tuệ và bảo vệ người tiêu dùng	0,013	0,013	0,132	1,001	0,018	0,911	1,969
X5. Hệ thống thanh toán điện tử	0,055	0,009	0,477	6,034	0,000	0,810	1,226
X6. Nguồn nhân lực	0,065	0,010	0,249	6,574	0,000	0,850	1,685
X7. Tổ chức và quản trị	0,050	0,010	0,600	5,079	0,000	0,839	1,191

- Đánh giá độ phù hợp của mô hình hồi quy

Kết quả từ Bảng 3 về kiểm định Dubin-Watson cho thấy hệ số R bình phương hiệu chỉnh (Adjusted R Square) là 0,653 nhỏ hơn hệ số R bình phương (R Square) 0,666 và dùng nó để đánh giá sự phù hợp của mô hình sẽ an toàn hơn vì nó không thổi phồng mức độ phù hợp của mô hình. Hệ số R<sup>2</sup> hiệu chỉnh là 0,653 > 0,5, điều này chứng tỏ mô hình hồi quy tuyến tính đã xây dựng phù hợp với số liệu đến mức 65,3%, mô hình có mức độ giải thích khá tốt, điều này còn cho thấy mối quan hệ giữa biến phụ thuộc và các biến độc lập khá chặt chẽ. Như vậy, mô hình giải thích được 65,3% tác động của các yếu tố ảnh hưởng đến E-logistics, còn lại 34,7% là do các yếu tố ngoài mô hình giải thích.

- Kiểm định độ phù hợp của mô hình

Phân tích phương sai ANOVA (Bảng 5) cho trị số F có mức ý nghĩa Sig. = 0,000 (< 0,05), có nghĩa là mô hình hồi quy phù hợp với dữ liệu thu thập được và các biến đưa vào đều có ý nghĩa trong thống kê với mức ý nghĩa 5%. Thống kê giá trị F = 49,028 được sử dụng để kiểm định giả thuyết H<sub>0</sub>: Hệ số hồi quy của các biến độc lập  $\beta_1 = \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = \beta_5 = \beta_6 = \beta_7 = 0$  (không có mối liên hệ tuyến tính giữa các biến độc lập và biến phụ thuộc). Ta có Sig. = 0,000 < 0,05 nên bác bỏ giả thuyết H<sub>0</sub>. Như vậy, các biến độc lập trong mô hình có quan hệ với biến phụ thuộc.

Bảng 5. Bảng ANOVA<sup>a</sup> “ELOGISTICS”

Mô hình		Tổng bình phương	Hệ số Df	Trung bình bình phương	Hệ số F	Hệ số Sig.
1	Hồi quy	0,662	7	0,095	49,028	0,000 <sup>b</sup>
	Phần dư	0,332	172	0,002		
	Tổng	0,994	179			
a. Dự đoán: (Constant), X7. Tổ chức và quản trị, X5. Hệ thống thanh toán điện tử, X3. Hạ tầng pháp lý, X6. Nguồn nhân lực, X4. Sở hữu trí tuệ và bảo vệ người tiêu dùng, X2. Công nghệ và bảo mật, X1. Nhận thức của khách hàng b. Biến phụ thuộc: ELOGISTICS						

- Phương trình hồi quy

Căn cứ vào mục tiêu và nội dung nghiên cứu, nhóm tác giả chọn hệ số hồi quy chuẩn hóa (hệ số Beta) để viết phương trình hồi quy. Với kết quả trình bày ở Bảng 4 tất cả các biến đều có ý nghĩa thống kê các giá trị Sig. = 0,000 (< 0,05). Như vậy, có 7 yếu tố ảnh hưởng đến E-logistics theo hệ số hồi quy chuẩn hóa (Beta). So sánh giá trị của  $\beta'$  ta thấy: Yếu tố “X2. Công nghệ và bảo mật” là có ảnh hưởng lớn nhất đến E-logistics với  $\beta'2 = 0,322$ ; yếu tố ảnh hưởng thứ hai và ba là “X1. Nhận thức của khách hàng” với  $\beta'1 = 0,192$  và “Hạ tầng pháp lý” với  $\beta'3 = 0,489$ ; yếu tố ảnh hưởng thứ bốn và năm là “Nguồn nhân lực” với  $\beta'6 = 0,249$  và “Hệ thống thanh toán điện tử” với  $\beta'5 = 0,477$ ; yếu tố ảnh hưởng thứ sáu là “Tổ chức và quản trị” với  $\beta'7 = 0,600$  và yếu tố ảnh hưởng thứ bảy là “Sở hữu trí tuệ và bảo vệ người tiêu dùng” với  $\beta'4 = 0,132$ .

Từ kết quả trên, phương trình thể hiện các yếu tố ảnh hưởng đến E-logistics:

$$Y = 0,978 + 0,192 * X1 + 0,322 * X2 + 0,489 * X3 + 0,132 * X4 + 0,477 * X5 + 0,249 * X6 + 0,600 * X7$$

Như vậy, mô hình hồi quy tuyến tính được xây dựng theo phương trình Y không vi phạm các giả định cần thiết trong hồi quy tuyến tính. Do đó, dựa trên kết quả phân tích hồi quy, tác giả kết luận rằng các giả thuyết X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7 được chấp nhận với

mức ý nghĩa thống kê 5% và mối quan hệ giữa từng yếu tố với “ELOGISTICS” là mối quan hệ tỷ lệ thuận.

### 3.2.5. Thống kê mô tả thang điểm Likert các yếu tố rút ra từ kết quả phân tích hồi quy

Để có căn cứ xây dựng các giải pháp nhằm xác định các yếu tố ảnh hưởng đến E-logistics, nhóm tác giả phân tích mức đánh giá của đối tượng khảo sát đối với từng biến số thuộc các nhóm yếu tố trích ra từ mô hình hồi quy bội.

#### - Yếu tố “Nhận thức của khách hàng”

Kết quả thống kê mô tả thang điểm Likert đối với yếu tố “*Nhận thức của khách hàng*” được đánh giá ở mức trên trung bình (5 điểm/2 = 2,5 điểm) - mức thấp nhất là 4,0167 điểm. Trong đó yếu tố H11 “*Nhu cầu mua sắm và giao dịch trực tuyến*” được đánh giá cao nhất với mức điểm trung bình là 4,6667 điểm.

#### - Yếu tố “Công nghệ và bảo mật”

Kết quả thống kê mô tả thang điểm Likert đối với yếu tố “*Công nghệ và bảo mật*” được đánh giá ở mức trên trung bình – mức thấp nhất là 3,9833 điểm. Trong đó yếu tố H25 “*Bảo mật thông tin giao dịch trực tuyến*” được đánh giá cao nhất với mức điểm trung bình là 4,6667 điểm.

#### - Yếu tố “Hạ tầng pháp lý”

Kết quả thống kê mô tả thang điểm Likert đối với yếu tố “*Hạ tầng pháp lý*” được đánh giá ở mức trên trung bình – mức thấp nhất là 4,1056 điểm. Trong đó yếu tố H34 “*Thủ tục giải quyết, xử lý tranh chấp*” được đánh giá cao nhất với mức điểm trung bình là 4,6667 điểm.

#### - Yếu tố “Sở hữu trí tuệ và bảo vệ người tiêu dùng”

Kết quả thống kê mô tả thang điểm Likert đối với yếu tố “*Sở hữu trí tuệ và bảo vệ người tiêu dùng*” được đánh giá ở mức trên trung bình – mức thấp nhất là 3,9667 điểm. Trong đó yếu tố H42 “*Tính an toàn, độ bảo mật thông tin khách*” được đánh giá cao nhất với mức điểm trung bình là 4,6222 điểm.

#### - Yếu tố “Hệ thống thanh toán điện tử”

Kết quả thống kê mô tả thang điểm Likert đối với yếu tố “*Hệ thống thanh toán điện tử*” được đánh giá ở mức trên trung bình – mức thấp nhất là 4,3722 điểm. Trong đó yếu tố H52 “*Hình thức thanh toán phù hợp với khách*” được đánh giá cao nhất với mức điểm trung bình là 4,6944 điểm.

#### - Yếu tố “Nguồn nhân lực”

Kết quả thống kê mô tả thang điểm Likert đối với yếu tố “*Nguồn nhân lực*” được đánh giá ở mức trên trung bình – mức thấp nhất là 3,9611 điểm. Trong đó yếu tố H63 “*Đào tạo nguồn nhân lực cho ngành*” được đánh giá cao nhất với mức điểm trung bình là 4,6056 điểm.

#### - Yếu tố “Tổ chức và quản trị”

Kết quả thống kê mô tả thang điểm Likert đối với yếu tố “*Tổ chức và quản trị*” được đánh giá ở mức trên trung bình - mức thấp nhất là 4,0167 điểm. Trong đó yếu tố H74 “*Quản trị kênh phân phối E-logistics*” được đánh giá cao nhất với mức điểm trung bình là 4,4278 điểm.

Tóm lại, thông qua phân tích dữ liệu khảo sát thống kê mô tả cho thấy sơ bộ về đánh giá của chuyên gia về các yếu tố ảnh hưởng đến E-logistics ở mức cao. Điều này giải thích cho việc hoạt động E-logistics bị ảnh hưởng bởi 7 yếu tố trên. Đồng thời, để phát triển E-logistics, cần chú trọng hơn nữa 7 yếu tố tác động trên, với chi tiết các yếu tố quan trọng là: H11 “*Nhu cầu mua sắm và giao dịch trực tuyến*”; H25 “*Bảo mật thông tin giao dịch trực tuyến*”; H34 “*Thủ tục giải quyết, xử lý tranh chấp*”; H42 “*Tính an toàn, độ bảo mật thông tin*”



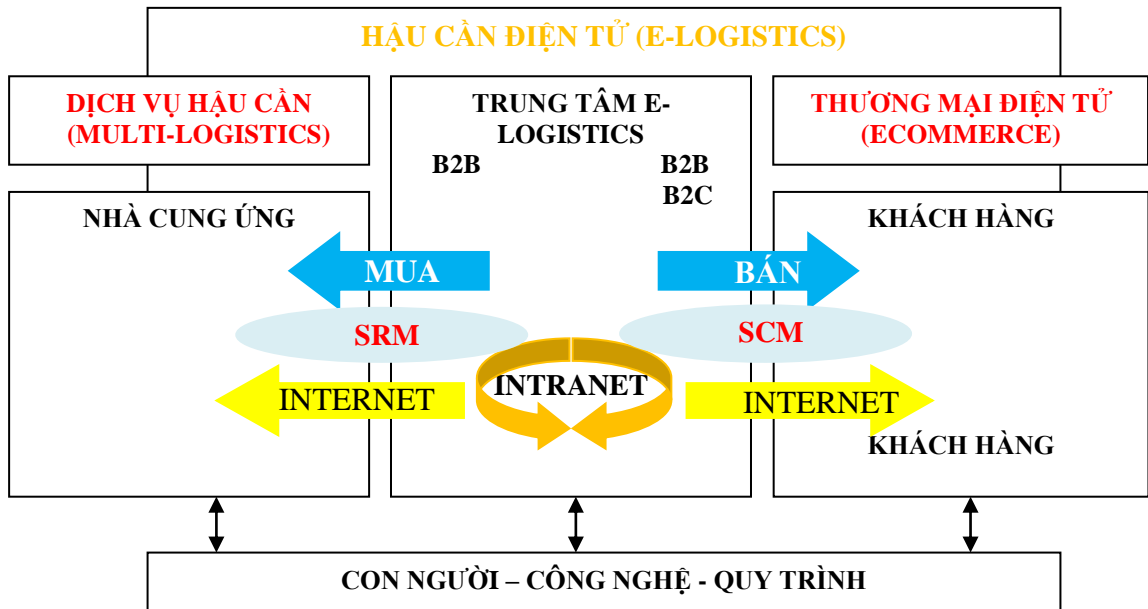
khách”; H52 “Hình thức thanh toán phù hợp với khách”; H63 “Đào tạo nguồn nhân lực cho ngành”; H74 “Quản trị kênh phân phối E-logistics”.

### 3.3. Chiến lược và giải pháp chiến lược phát triển E-logistics tại TP. Hồ Chí Minh

Dựa trên kết quả nghiên cứu E-logistics chịu ảnh hưởng bởi 07 nhóm yếu tố tác động và phân tích thực trạng, nhóm nghiên cứu đề ra một số giải pháp chiến lược cho phát triển dịch vụ hậu cần điện tử (E-logistics) tại TP.HCM như sau.

#### 3.3.1. Xây dựng mô hình E-logistics với sự kết nối hoạt động thương mại điện tử với logistics đa phương thức trong xu thế cách mạng công nghiệp 4.0

Xây dựng mô hình E-logistics với sự kết nối hoạt động TMĐT với logistics đa phương thức trong xu thế cách mạng công nghiệp (CMCN) 4.0 (Hình 2), mang lại cơ hội lớn cho Việt Nam nói chung, TP.HCM nói riêng. CMCN 4.0 có thể rút ngắn quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá bằng cách “đi tắt, đón đầu”, phát triển nhảy vọt lên công nghệ cao hơn.



Hình 2. Mô hình hậu cần điện tử (E-logistics)

Trong Mô hình Hậu cần thương mại điện tử (E-logistics) thì Trung tâm E-logistics là thành tố cốt lõi của hệ thống E-logistics đóng vai trò đặc biệt quan trọng đối với hiệu quả các hoạt động E-logistics; Tối ưu hóa mức dự trữ, Đảm bảo chất lượng dịch vụ khách hàng; Tối thiểu thời gian lưu chuyển của hàng hóa; Giảm chi phí E-logistics. Bên cạnh đó, hoạt động của trung tâm logistics cũng cần đạt được các mục tiêu kinh tế-xã hội (KT-XH), như: Quản trị chuỗi cung ứng hiệu quả hơn; Đảm bảo chuyên giao hiệu quả hàng hóa được vận chuyển bằng các phương thức vận tải khác nhau; Sử dụng tối ưu hệ thống giao thông vận tải quốc gia và quốc tế; Hỗ trợ phát triển KT-XH cấp vùng, cấp quốc gia và cấp khu vực thông qua đáp ứng hiệu quả dịch vụ E-logistics phục vụ sản xuất kinh doanh hàng hóa và dịch vụ. Các chức năng nhiệm vụ cơ bản của một trung tâm E-logistics bao gồm: i) Giải pháp Kết nối và Chuyển tải; ii) Giải pháp Lưu kho bãi, iii) Giải pháp Xếp dỡ hàng; iv) Giải pháp Gom hàng; v) Giải pháp Chia chọn hàng hoá, đây là hoạt động ngược lại việc gom hàng - là giải pháp

chia lô hàng lớn thành các lô hàng nhỏ hơn; vi) Giải pháp Dự trữ hàng tối ưu, vii) Giải pháp logistics ngược,

Ngoài ra, Trung tâm E-logistics còn là nơi thực hiện các thủ tục hải quan, thông quan, kiểm tra kiểm soát hàng hóa, cũng như các chức năng quản lý nhà nước khác theo quy định đối với hoạt động E-logistics nội địa và hoạt động E-logistics quốc tế.

*3.3.2. Đẩy mạnh đầu tư ứng dụng khoa học công nghệ theo xu hướng hình thành ngành E-logistics, có chính sách hỗ trợ vốn đầu tư cho doanh nghiệp E-logistics và khuyến khích các doanh nghiệp công nghệ cao tham gia*

Từ chủ trương của UBND TP.HCM về ứng dụng Cách mạng công nghiệp 4.0 là cơ hội cho E-logistics và công nghệ bảo mật, ứng dụng kết nối mạng lưới logistics và chuyển phát nhanh tăng trưởng [12]. Đầu tư công nghệ Thực tế ảo (VR - Virtual Reality) và Thực tế tăng cường (AR - Augmented Reality) kết nối E-logistics. Nhằm nâng cao hiệu quả của hoạt động E-logistics, tối ưu hoá qua trình, qua đó tăng cường độ tin cậy trong giao dịch trực tuyến; Mạng lưới vạn vật kết nối Internet (IOT – Internet Of Thing), có thể được tích hợp trong kho bãi thông qua các cảm biến cài đặt tại các kệ, hàng hóa. Bên cạnh đó công nghệ trí tuệ nhân tạo (AI) giúp phát triển năng lực tự học, phục vụ việc phân tích và đưa ra những dự đoán trong ngành. Do vậy, cần đẩy mạnh đầu tư ứng dụng KHCN, bắt kịp trình độ quốc tế, theo xu hướng hình thành ngành E-logistics. TP.HCM cần có chính sách hỗ trợ một phần vốn đầu tư cho DN E-logistics và chính sách khuyến khích các DN công nghệ cao có hình thức cho thuê, để các DN ngành không phải đầu tư lớn ban đầu cho công nghệ.

*3.3.3. Xây dựng Trung tâm Logistics, kết hợp với hoàn thiện và đồng bộ hoá kết cấu hạ tầng E-logistics*

Nhận thức được tầm quan trọng của ngành dịch vụ logistics, UBND TP. Hồ Chí Minh đã giao Sở Công thương thành phố chủ trì xây dựng Đề án phát triển ngành logistics đến năm 2025, định hướng đến năm 2030. Trên cơ sở đánh giá thực trạng, nghiên cứu kinh nghiệm của quốc tế, đề án cần đưa ra các giải pháp hữu hiệu để phát triển logistics thành ngành dịch vụ mũi nhọn của thành phố, trở thành đầu mối của khu vực và góp phần kéo giảm chi phí logistics. Theo đó, việc quy hoạch ngành logistics của thành phố cần chú trọng về phát triển hạ tầng, trong đó xác định vị trí, quy mô thành lập 3 trung tâm logistics nhằm kết nối giao thông hàng hóa giữa TP Hồ Chí Minh với các địa phương. Nhiệm vụ này phải đáp ứng được hai yêu cầu: Thứ nhất là lưu trữ, trung chuyển, cung cấp hàng hóa cho các chuỗi phân phối nội thành; Thứ hai là trung chuyển, phân phối hàng hóa giữa TP. Hồ Chí Minh đi các tỉnh, thành phố, hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua cửa ngõ thành phố [13].

*3.3.4. Khai thác mạng lưới doanh nghiệp ngành tập trung, với hình thức giao dịch trực tuyến đa dạng, nhằm chia sẻ và khai thác chung nguồn lực ngành*

Thiếu vốn và nhân lực là 2 yếu tố cơ bản làm cho các DN logistics trong nước kém sức cạnh tranh so với DN logistics nước ngoài. Bên cạnh đó, việc ứng dụng công nghệ thông tin cũng còn nhiều hạn chế, phần lớn website DN logistics trong nước thiếu các tiện ích mà khách hàng cần như: công cụ theo dõi đơn hàng, theo dõi chứng từ, xem lịch tàu, e-booking. Hiện nay, các DN trong nước đang phân đầu nâng cấp độ cung cấp dịch vụ logistics lên 3PL; phát triển logistics điện tử (E-logistics) và quản trị chuỗi cung ứng hiệu quả. Một số DN trong nước cũng đã tham gia vào mô hình chiến lược 3PL đặc thù như Vinafco, Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn, Transimex, ITL, Gemadept, Vinalink [14].

Như vậy, TP.HCM cần tăng cường khai thác mạng lưới DN ngành tập trung thông qua việc thành lập Trung tâm E-logistics. Kết hợp với phát triển và áp dụng KHCN vào E-logistics, với hình thức giao dịch trực tuyến đa dạng, nhằm chia sẻ và khai thác chung nguồn lực ngành.

### 3.3.5. *Đẩy mạnh đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ngành, bồi dưỡng nhân lực tại doanh nghiệp E-logistics*

Tại TP.HCM trong giai đoạn 2018-2025, tỷ trọng nhu cầu nhân lực các nhóm ngành kinh tế chiếm tỷ trọng 30% tổng nhu cầu nhân lực, khoảng 100.000 chỗ làm việc, trong đó chuyên ngành logistics cần khoảng 18.000-20.000 người/năm, bao gồm trình độ đại học chiếm tỷ trọng 25%, cao đẳng 30%, trung cấp 25% và sơ cấp nghề 20%. Như vậy, TP.HCM cần phát triển mô hình liên kết 2 chiều giữa DN ngành và cơ sở đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, xây dựng và chuẩn hóa chương trình đào tạo E-logistics [15].

### 3.3.6. *Hoàn thiện pháp luật về E-logistics*

Hiện nay, khái niệm về logistics và TMĐT rất rộng, bao trùm nhiều khía cạnh quản trị. Do vậy, phải có một hành lang pháp luật đầy đủ, chặt chẽ mới tạo điều kiện cho dịch vụ E-logistics, TMĐT và logistics phát triển. Theo đó, cần sửa đổi, bổ sung kịp thời các nội dung về E-logistics trong Luật Thương mại, Luật về giao dịch điện tử,... tiến tới luật hoá TMĐT, logistics và E-logistics. Ngoài ra, có nhiều cơ quan tham gia quản lý, nhưng lại chưa có một cơ quan điều hành chung về E-logistics. Để tạo thuận lợi cho các hoạt động này phát triển, thẩm quyền quản lý dịch vụ logistics nên lập Ủy ban điều phối liên ngành về E-logistics (từ các sở chức năng liên quan). Điều này sẽ giúp cho hoạt động quản lý ngành đạt hiệu quả cao hơn, góp phần thúc đẩy nhanh sự phát triển của ngành dịch vụ E-logistics [16].

## 4. KẾT LUẬN

Kết quả phân tích hồi quy tuyến tính đã xác định được E-logistics chịu tác động của 07 nhóm yếu tố, gồm: 1) Nhận thức của khách hàng; 2) Công nghệ và bảo mật; 3) Hạ tầng pháp lý; 4) Sở hữu trí tuệ và bảo vệ người tiêu dùng; 5) Hệ thống thanh toán điện tử; 6) Nguồn nhân lực; 7) Tổ chức và quản trị.

Đồng thời, để phát triển E-logistics, cần chú trọng hơn nữa 7 yếu tố tác động trên, với chi tiết các yếu tố quan trọng là: i) “Nhu cầu mua sắm và giao dịch trực tuyến”; ii) “Bảo mật thông tin giao dịch trực tuyến”; iii) “Thủ tục giải quyết, xử lý tranh chấp”; iv) “Tính an toàn, độ bảo mật thông tin khách”; v) “Hình thức thanh toán phù hợp với khách”; vi) “Đào tạo nguồn nhân lực cho ngành”; vii) “Quản trị kênh phân phối E-logistics”.

Cùng với việc phân tích thực trạng, nhóm nghiên cứu đề ra một số giải pháp chiến lược cho phát triển E-logistics tại TP.HCM gồm: 1) Xây dựng mô hình E-logistics với sự kết nối hoạt động TMĐT với logistics đa phương thức trong xu thế CMCN 4.0; 2) Đẩy mạnh đầu tư ứng dụng KHCN theo xu hướng hình thành ngành E-logistics, có chính sách hỗ trợ vốn đầu tư cho DN E-logistics và khuyến khích các DN công nghệ cao tham gia; 3) Xây dựng Trung tâm Logistics, kết hợp với hoàn thiện và đồng bộ hoá kết cấu hạ tầng E-logistics; 4) Khai thác mạng lưới DN ngành tập trung, với hình thức giao dịch trực tuyến đa dạng, nhằm chia sẻ và khai thác chung nguồn lực ngành; 5) Đẩy mạnh đào tạo, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ngành, bồi dưỡng nhân lực tại DN; 6) Hoàn thiện pháp luật về E-logistics.

**Lời cảm ơn:** Nghiên cứu này do Trường Đại học Công nghiệp Thực phẩm TP. Hồ Chí Minh bảo trợ và cấp kinh phí theo Hợp đồng số 56/HĐ-DCT.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Trần Anh Tuấn - Ngành nào hút nhân lực trong tương lai? (2018). (Nguồn: <https://www.giaoduc.edu.vn/nganh-nao-hut-nhan-luc-trong-tuong-lai.htm>, Truy cập lúc: 12:09, 18/12/2018).

2. Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) - Thực trạng & giải pháp phát triển ngành logistics TP.HCM. Văn kiện Hội nghị thông báo về Đề án phát triển ngành logistics trên địa bàn TP.HCM đến năm 2025, định hướng 2030, ngày 20/03/2018.
3. HĐND TP.Hồ Chí Minh - Nghị quyết 20/2017/NQ-HĐND về việc Thông qua quy hoạch phát triển ngành thương mại TP.HCM đến năm 2025, định hướng đến năm 2030, TP. Hồ Chí Minh (2017).
4. Đặng Đình Đào - Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế, Đề tài NCKH Cấp Nhà nước-Mã số ĐTĐL-2010T/33, Hà Nội (2011).
5. Trần Sĩ Lâm - Kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics tại một số nước trên thế giới và bài học cho Việt Nam, Đề tài NCKH cấp Bộ-Mã số B2010-08-68, Hà Nội (2012).
6. Lê Đăng Phúc - Nghiên cứu đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện, Luận án tiến sĩ - Đại học Hàng hải, Hải Phòng (2018).
7. Trần Thị Mỹ Hằng - Nâng cao chất lượng dịch vụ logistics tại các doanh nghiệp vận tải Việt Nam trên địa bàn TP.Hồ Chí Minh, Luận văn thạc sĩ - Đại học Kinh tế TP. Hồ Chí Minh (2012).
8. Nguyễn Quốc Tuấn - Quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, Luận án tiến sĩ - Viện Nghiên cứu Quản lý kinh tế Trung ương, Hà Nội (2015).
9. Charles V. Trappey, Gilbert Y.P. Lin, Amy J.C. Trappey, C.S. Liu, W.T. Lee - Deriving industrial logistics hub reference models for manufacturing based economies. *Expert Systems with Applications* **38** (2) (2011) 1223-1232.
10. Đinh Phi Hồ - Phương pháp nghiên cứu định lượng và những nghiên cứu thực tiễn trong kinh tế phát triển nông thôn. NXB Phương Đông, Cà Mau (2012).
11. Hoàng Trọng & Chu Nguyễn Mộng Ngọc - Phân tích dữ liệu nghiên cứu với SPSS, Nhà xuất bản Hồng Đức (2008).
12. UBND TP.Hồ Chí Minh - Quyết định 6179/QĐ-UBND ngày 23-11-2017, phê duyệt Đề án và các kế hoạch xây dựng 4 Trung tâm: Kho dữ liệu dùng chung và phát triển Hệ sinh thái dữ liệu mở, Trung tâm điều hành ĐTTM, Trung tâm an toàn thông tin, Trung tâm mô phỏng dự báo xây dựng chiến lược phát triển kinh tế-xã hội của TP. Hồ Chí Minh (2017).
13. UBND TP.Hồ Chí Minh - Quyết định số 5087/QĐ-UBND về việc thành lập Ban Chỉ đạo và Tổ Chuyên viên giúp việc Đề án phát triển ngành logistics trên địa bàn Thành phố đến năm 2025, định hướng đến năm 2030, TP. Hồ Chí Minh (2017).
14. Vietnam Logistics Review - Thực trạng & giải pháp phát triển ngành logistics TP. HCM (2018). (Nguồn: <http://vlr.vn/logistics/news-3588.vlr>, truy cập lúc: 08:40, 16/04/2019).
15. Trần Vũ Nghị - Ngành logistics Việt Nam 'báo động đỏ' thiếu hụt 2 triệu lao động (2019). (Nguồn: <https://tuoitre.vn/nganh-logistics-vn-bao-dong-do-thieu-hut-2-trieu-lao-dong-20190516110908571.htm>, truy cập lúc: 12:43, 16/05/2019).
16. Tạ Thị Thùy Trang - Pháp luật Việt Nam về dịch vụ logistics trong hoạt động thương mại điện tử, Nghiên cứu Lập pháp **17** (369) (2018).

## **ABSTRACT**

### **ANALYSIS OF FACTORS AFFECTING E-LOGISTICS SERVICES IN HO CHI MINH CITY**

Nguyen Xuan Quyet\*, Tran Thi Ngoc Lan  
*Ho Chi Minh City University of Food Industry*  
Email: *quyetnx@hufi.edu.vn*

Vietnam's logistics industry with an estimated total value of US \$ 50-60 billion is currently growing rapidly (20% - 25% per year) and is expected to maintain double-digit growth for at least 5 to 10 next year, due to the breakthrough of the retail industry with high internet penetration and online shopping trends. According to the Vietnam E-Commerce White Paper 2018, the scale of the B2C (Business To Consumer) e-commerce market was US \$ 6.2 billion in 2017 ... Vietnam is one of the fastest growing e-commerce markets in Southeast Asia. With this boom, the demand for logistics in e-commerce ecosystem is huge. The factors affecting e-logistics logistics were analyzed to propose a strategic solution for the development of e-logistics services in Ho Chi Minh City, which is necessary according to the logistics development plan of Ho Chi Minh City until 2025, with a vision to 2030.

*Keywords:* Logistics, E-logistics, E-Commerce.