

Vận chuyển hàng hóa liên tỉnh từ Thành phố Hồ Chí Minh theo định hướng phát triển nền kinh tế tuần hoàn

HUỲNH THỊ THU THẢO, ĐOÀN HUỲNH NHƯ SAO,

ĐỖ THỊ THU HÀ * & NGUYỄN TẤN ĐẠT

Trường Đại Học Kinh Tế - Tài Chính TP.HCM

Nhận bài: 05/05/2023 - Duyệt đăng: 15/08/2023

(*) Liên hệ: hadtt@uef.edu.vn - ĐT: 0909.363.665

Tóm tắt:

Với sự phát triển mạnh mẽ của nền kinh tế, các hoạt động về sản xuất kinh doanh đã diễn ra một cách rất sôi nổi, khiến cho nhu cầu về giao thương hàng hóa của người dân trong nước cũng ngày một tăng, điều này đòi hỏi các phương thức vận chuyển phải đa dạng hoá về loại hình, phương tiện cũng như cách thức. Vì vậy, người dân đang phải đứng trước rất nhiều sự lựa chọn cho nhu cầu vận chuyển hàng hóa liên tỉnh khi đang có rất nhiều doanh nghiệp cung cấp dịch vụ trên thị trường như hiện nay. Bài viết tìm hiểu và nhận diện các nhân tố cốt lõi đã thúc đẩy sự lựa chọn phương thức vận tải của người dân tại TP.HCM khi có nhu cầu vận chuyển hàng hóa liên tỉnh. Từ đó, tiến hành phân tích, đánh giá tầm quan trọng của từng yếu tố nhằm xác định được các yếu tố then chốt nhất, có tầm ảnh hưởng lớn nhất đến quyết định lựa chọn hình thức vận chuyển hàng hóa liên tỉnh của họ. Các tác giả cũng đề xuất kiến nghị về giải pháp để triển khai dịch vụ nhằm tạo điều kiện thuận lợi nhất cho các doanh nghiệp, các nhà khai thác dịch vụ để họ có thể giúp các phương thức này thu hút được sự chú ý của người dân, đồng thời thay đổi hành vi tiêu dùng, chuyển đổi nhu cầu sang lựa chọn trong bối cảnh quốc gia đang định hướng, phát triển mô hình kinh tế tuần hoàn.

Từ khóa: Logistics, kinh tế tuần hoàn, vận chuyển hàng hóa liên tỉnh.

Abstract:

Due to the robust growth of the economy, production, and business activities have been developing vigorously, resulting in an increase in the domestic population's demand for goods trade, which necessitates the diversification of types, means, and transportation methods. As a result, with numerous current businesses offering services, people have a lot of options regarding intercity transport that is of high quality and meets the market demands. This study determines and identifies the primary factors that influence the mode of transport chosen by residents of Ho Chi Minh City when transporting goods between provinces and then analyzes and evaluates the significance of each factor in order to determine the most influential factors on people's decisions to select an intercity goods transport mode. Next, the authors would make recommendations on how to create the most favorable conditions that can be applied to existing modes of transportation for firms so as to enhance the current transportation modes, thus attracting people's attention and simultaneously modifying consumption behavior and converting demand into a choice, especially in the context of the country's orientation and development in accordance with the model of the circular economy.

Keywords: Circular economy, logistics, transport intercity freight.

1. Giới thiệu

Kể từ khi nền kinh tế bắt đầu khôi phục trở lại sau tác động của đại dịch Covid-19, nhu cầu di chuyển và vận chuyển hàng hoá của người dân cũng bắt đầu tăng cao. Sự đa dạng hóa trong phương thức vận tải cũng dần được cân nhắc để hỗ trợ vận chuyển hàng hóa xuyên tỉnh, đỡ tải cho các phương tiện truyền thống trước đây. Tại TP.HCM, việc người dân còn quá phụ thuộc vào phương thức vận tải đường bộ đã dẫn đến tình trạng các loại hình vận tải như đường sắt, đường thủy chưa được khai thác hiệu quả. Nhu cầu của người dân luôn không ngừng thay đổi, tìm kiếm những dịch vụ giao hàng phù hợp với nhu cầu của bản thân. Tuy nhiên, các yếu tố phía sau thúc đẩy người sử dụng đưa ra quyết định để chọn một phương thức nhất định vẫn chưa được tìm hiểu cụ thể và rõ ràng. Các nhà cung ứng dịch vụ luôn sẵn sàng đáp ứng tối đa mọi nhu cầu thông qua các loại hình vận tải khác nhau, nhưng do vốn đã là thói quen trong tiềm thức của người dân nên họ luôn đưa ra lựa chọn theo quán tính mà quên cân nhắc về sự thay đổi của bối cảnh, sự phát triển của xã hội để chuyển sang những cách thức khác tạo ra giá trị cao hơn.

Trong bối cảnh hiện nay, biến đổi khí hậu, thiên tai, dịch bệnh đang đặt nền kinh tế thế giới trước nhiều thách thức, một trong số đó là cân bằng giữa hai yếu tố tăng trưởng kinh tế và bảo vệ môi trường. Kinh tế tuần hoàn đang trở thành xu hướng của các quốc gia, việc ban hành Chiến lược phát triển bền vững giai đoạn 2011 - 2020 và gần đây nhất là Kế hoạch hành động

quốc gia thực hiện Chương trình nghị sự 2030 vì sự phát triển bền vững, VN cam kết là quốc gia ra sức nỗ lực mạnh mẽ thực hiện các mục tiêu về phát triển kinh tế - xã hội theo hướng bền vững, giảm thiểu những tác động xấu đến môi trường. Với xu hướng phát triển hội nhập và sản xuất tiêu dùng bền vững, để việc lưu thông hàng hóa được thực hiện xuyên suốt, đồng thời có thể đáp ứng được nhu cầu của khách hàng, đòi hỏi các doanh nghiệp phải hoàn thiện, nâng cao chất lượng dịch vụ.

2. Cơ sở lý thuyết

2.1. Vận tải hàng hóa trong logistics

Vận tải hàng hóa trong Logistics là quá trình trung chuyển các loại hàng hóa từ địa điểm gửi hàng đến nơi nhận hàng, giúp lưu thông hàng hóa đến các khu vực khác nhau. Theo đó, vận tải trong Logistics bao gồm 07 phương thức vận tải cơ bản: vận tải hàng không, vận tải đường sắt, vận tải đường biển, vận tải đường bộ, vận tải đường thủy nội địa, vận tải đường ống và vận tải đa phương thức. Các phương thức vận chuyển này được triển khai dựa trên đặc điểm khu vực, điều kiện kinh tế địa phương và nhu cầu ký gửi hàng hóa của người dân mà được cơ quan nhà nước xây dựng cho phù hợp. Với mỗi phương thức vận chuyển, doanh nghiệp lẫn người sử dụng dịch vụ đều phải đứng trước những sự đánh đổi về chi phí, thời gian; khối lượng và giá trị thời gian khi vận hành cũng như sử dụng dịch vụ. Mỗi loại hình vận tải sẽ có ưu điểm và nhược điểm riêng, tùy vào nhu cầu mà khách hàng sẽ có lựa chọn phù hợp (Trang

thông tin điện tử Logistics Việt Nam, 2017).

- Vận tải đường sắt: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt sử dụng hệ thống mà không cần bất kỳ sự điều chỉnh nào của rơ moóc giúp tránh được chi phí bổ sung. Khi đó, cước phí hàng hóa chỉ phụ thuộc vào kích cỡ, khối lượng hàng hóa và chiều dài của phương tiện vận chuyển nên cước phí rẻ hơn (Alan Rushton và cộng sự, 2022). Phương thức vận tải này có tính liên tục, phân bổ và hoạt động trải rộng trên nhiều vùng địa lý. Bên cạnh đó, do đặc tính chuyên vùng của phương tiện vận tải và cơ sở hạ tầng, nên trên đường sắt không có bất kỳ một phương tiện vận tải nào khác hoạt động.

- Vận tải đường biển: Là phương thức hoạt động vận tải dùng tàu thuyền (hoặc các phương tiện vận tải đường biển khác) để chuyên chở hàng hóa, hành khách trên các tuyến hàng hải (Vương, 1996). Tuy tổng cước phí gửi hàng trên biển cao nhưng do trung chuyển với công suất lớn trên toàn hành trình nên bình quân chi phí trung chuyển trên một đơn vị hàng hóa thấp. Mặt khác, vận tải biển có tốc độ vận chuyển chậm do thời gian di chuyển bao gồm: thời gian thực tế tàu di chuyển trên biển; thời gian quay vòng (chờ 02 tàu lai xoay giúp tàu vào cảng); hoàn thành thủ tục pháp lý tại cảng; và thời gian chờ xếp, dỡ hàng hóa. Ngoài ra, hàng hóa khi vận chuyển bằng đường biển tuy được kiểm soát chủ động về tính an toàn nhưng do vận tải phụ thuộc vào điều kiện tự nhiên nên vận tải biển vẫn tồn tại những khó khăn trong điều phối, tiếp cận cảng và xếp

đỡ hàng đúng lịch trình. (Alan Rushton và cộng sự, 2022)

- Vận tải hàng không: Khác với những phương thức vận tải khác, vận tải đường hàng không chủ yếu sử dụng máy bay làm phương tiện vận chuyển chính và đa phần lộ trình sẽ là đường thẳng từ điểm đến đến điểm đi nên thời gian giao hàng sẽ nhanh hơn so với những phương thức khác. Vì thế, những mặt hàng sử dụng phương thức này thông thường là những loại hàng hóa có giá trị cao, thời gian sử dụng ngắn hoặc dễ hư hỏng. (Alan Rushton và cộng sự).

- Vận tải đường bộ: Vận tải đường bộ là phương thức vận tải liên quan đến việc sử dụng các phương tiện cơ giới (xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy) trong việc vận chuyển người và hàng hóa từ nơi này đến nơi khác trên đường bộ (Alan Rushton và cộng sự, 2022). Vận tải đường bộ cho phép nhiều loại hình vận tải khác nhau với đa dạng trọng tải vận chuyển nên linh hoạt trong việc thay đổi tuyến đường, cước phí rẻ. Nhược điểm lớn nhất của loại hình này là do tính đa dạng loại hình vận tải cùng di chuyển trên cùng tuyến và còn gây phát thải ra môi trường ảnh hưởng đến người tham gia giao thông.

- Vận tải thủy nội địa: Vận tải đường thủy nội địa là hoạt động vận chuyển hàng hóa giữa các vùng miền, qua hệ thống kênh rạch, sông, biển. Hàng hóa được vận chuyển thường có khối lượng nhỏ và ít cồng kềnh (Wiegman và Konings, 2017). Mặt hàng chủ yếu được

di chuyển là nông sản, các hóa chất công nghiệp như xăng, dầu, khoáng chất và than đá. Về ưu điểm, vận tải thủy nội địa có chi phí vận chuyển rẻ hơn so với đường bộ truyền thống, vận tải được khối lượng lớn hàng hóa, có lợi thế sẵn về môi trường tự nhiên, ít hao tổn kinh phí đầu tư do chỉ có một số phương tiện di chuyển đặc trưng như thuyền, ghe, sà lan. Tuy nhiên tại VN, vận tải thủy nội địa chưa thực sự được chú trọng phát triển do chịu tác động bởi điều kiện thời tiết, tình trạng lụt, triều cường xảy ra buộc nhiều tàu phải giảm tối thiểu lượng hàng hóa, giảm bớt công suất, để đảm bảo vận chuyển an toàn hàng hoá trong suốt tuyến đường.

- Vận tải đường ống: Đường ống vận chuyển gần như toàn bộ khí đốt tự nhiên và gần 2/3 tổng số chất lỏng nguy hiểm, có ba loại chính là đường ống phân phối khí đốt tự nhiên, đường ống truyền tải và lưu trữ khí đốt tự nhiên, đường ống dẫn chất lỏng nguy hiểm vào bể chứa (Johnstone, 2015) Vận tải đường ống có độ tin cậy cao và không bị gián đoạn bởi các phương tiện khác. Đa số các phương thức vận tải đều có hai chiều vận chuyển, riêng vận tải bằng đường ống chỉ có một hướng vận chuyển xác định, nên giúp giảm thiểu nguy cơ va chạm gây tai nạn hàng hóa do được đầu tư kỹ lưỡng, có mạng lưới rộng và cơ sở hạ tầng hiện đại (Alan Rushton và cộng sự, 2022).

- Vận tải đa phương thức: Vận tải đa phương thức là việc di chuyển của hành khách/hàng hóa từ điểm xuất phát đến điểm tiếp nhận cuối cùng dựa trên

một số phương thức vận tải sử dụng một vé (hành khách) hoặc hợp đồng (cước phí). Về mặt kỹ thuật, giống như vận tải liên phương thức, nhưng thể hiện một sự phát triển đòi hỏi mức độ tích hợp cao hơn giữa các bên liên quan như hãng vận tải và nhà khai thác (Rodrigue, 2020). Đây là sự kết hợp của ít nhất hai phương thức vận tải nhưng chỉ do một người đại diện đứng ra điều hành tổ chức chuyên chở và tuân thủ các nguyên tắc sau: phải qua ít nhất 02 nước (vận tải quốc tế), hoặc 02 nơi (vận tải nội địa); chỉ sử dụng một chứng từ, chứng từ đó có những tên gọi khác nhau và chỉ có một người chịu trách nhiệm đối với hàng hóa trong suốt quá trình chuyên chở.

2.2. Sự phát triển của nền kinh tế tuần hoàn

Trong bối cảnh dân số ngày một tăng, lượng tiêu thụ tài nguyên quá mức đã gây ra các tác động tiêu cực của con người vào môi trường, một giải pháp thay thế cho mô hình tăng trưởng tuyến tính truyền thống đã dấy lên cuộc tranh luận sôi nổi về nền kinh tế tuần hoàn.

Kinh tế tuyến tính là quá trình biến các nguồn tài nguyên thiên nhiên thành vật liệu, tiến hành một loạt những bước tạo giá trị gia tăng, chuyển hoá những sản phẩm cơ bản thành thành phẩm và phân phối đến tay khách hàng cuối cùng. Một khi thị trường sản xuất bị bão hoà, sự tích lũy sẽ dẫn đến hoang phí, gây cạn kiệt tài nguyên, ô nhiễm môi trường, lượng chất thải trong quá trình sản xuất và tiêu thụ ngày một tăng cao. Trong những giai đoạn đầu khi các doanh nghiệp

áp dụng nền kinh tế tuyến tính vào quy trình sản xuất và phân phối sản phẩm, đây được cho là cách thức mang lại sự tăng trưởng mạnh, nâng cao mức sống xã hội, tuy nhiên, với sự phát triển quy mô của các doanh nghiệp, nguồn tài nguyên dần bị suy thoái, bị lạm dụng quá mức và không thể tái tạo.

Chính vì thế, việc chuyển đổi sang nền kinh tế tuần hoàn sẽ là một cơ hội lớn để các doanh nghiệp trong nước phát triển nhanh và bền vững. Nền kinh tế tuần hoàn được dùng để chỉ mô hình kinh tế mới, dựa trên nguyên lý cơ bản “Mọi thứ đều là đầu vào đối với thứ khác” (Pearce và cộng sự, 1990). Theo Ellen MacArthur Foundation (Tổ chức Thúc đẩy phát triển kinh tế tuần hoàn), kinh tế tuần hoàn được mô tả là một hệ thống công nghiệp phục hồi hoặc tái tạo theo thiết kế và quy trình sử dụng năng lượng tái tạo, không sử dụng hoá chất độc hại và chất thải gây suy giảm khả năng tái sử dụng. Mô hình này chuyển đổi quy trình sản xuất của các doanh nghiệp thành một chu trình khép kín, chất thải trong sản xuất thay vì bị vứt bỏ sẽ trở thành nguyên vật liệu đầu vào cho một chu trình sản xuất khác, các doanh nghiệp có thể tự tạo ra cơ hội đổi mới, giảm thiểu chi phí điều hành và tăng khả năng cạnh tranh cho doanh nghiệp (Ellen MacArthur Foundation, 2022).

Ô nhiễm không khí và môi trường, là một vấn đề đe dọa sức khỏe và tỷ lệ tử vong của tất cả các quốc gia trên thế giới. Theo Our World In Data, tỷ lệ tử vong do ô nhiễm không khí trên toàn

thế giới trên 100,000 người đối với một quốc gia hoặc trong một khu vực nhất định. Gánh nặng ô nhiễm không khí có xu hướng lớn hơn ở các nước thu nhập thấp và trung bình, do tỷ lệ ô nhiễm trong nhà phụ thuộc vào nhiên liệu rắn để nấu ăn (than đá, than củi,...), ô nhiễm không khí ngoài trời có xu hướng tăng khi các quốc gia thực hiện phát triển công nghiệp hóa, hiện đại hóa, chuyển từ thu nhập thấp sang thu nhập trung bình.

Ngày nay, kinh tế tuần hoàn đã được thực hiện thành công tại nhiều quốc gia như Thụy Điển, Đan Mạch, Phần Lan, Canada, Nhật Bản, Trung Quốc, Singapore,... những quốc gia khác nên học hỏi kinh nghiệm để có sự điều chỉnh phù hợp

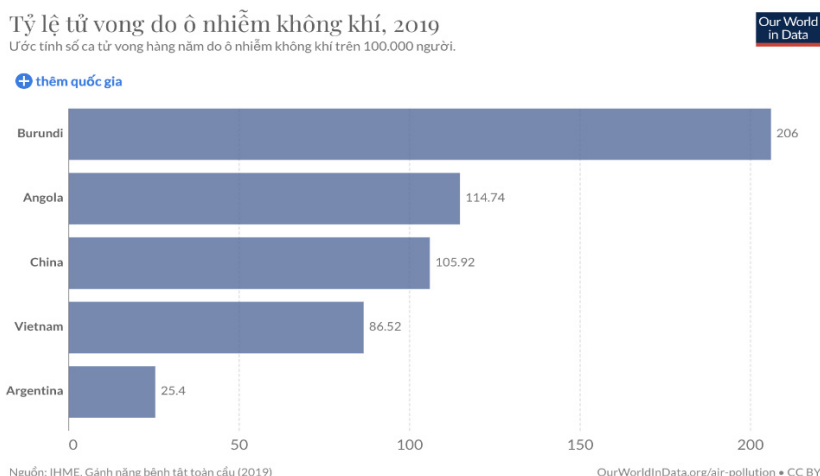
trong sản xuất nhằm bắt kịp xu hướng chung toàn cầu.

3. Phương pháp nghiên cứu

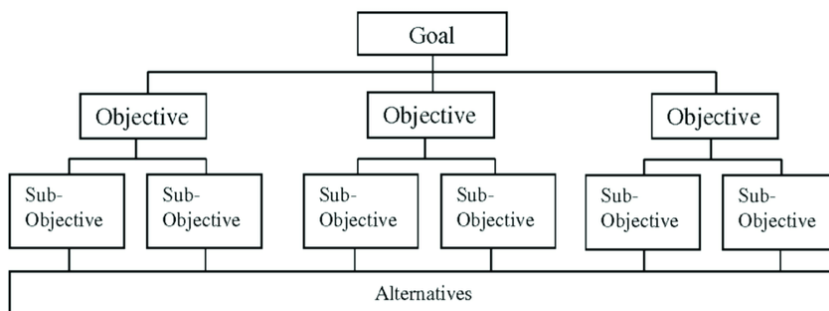
3.1. Phương pháp phân tích hệ thống phân cấp (Analytic Hierarchy Process - AHP)

Nhóm nghiên cứu kết hợp 02 phương pháp: nghiên cứu định tính và nghiên cứu định lượng. Cụ thể, nhóm sẽ xác định các yếu tố có liên quan qua việc tổng hợp, phân tích và đánh giá thực trạng vận chuyển hàng liên tỉnh. Mặc khác, phương pháp nghiên cứu định tính được nhóm tác giả triển khai bằng cách phỏng vấn chuyên sâu các đối tượng có kinh nghiệm trong việc sử dụng dịch vụ ký gửi hàng từ TP.HCM về các tỉnh khác. Từ đó, tổng hợp lại các yếu tố then chốt ảnh hưởng trực tiếp đến quyết định chọn phương

Hình 1. Thống kê tỷ lệ tử vong do ô nhiễm không khí năm 2019 tại một số quốc gia (Roser, 2021)



Hình 2. Mô hình phân tích thứ bậc (Alexander, 2012)



thức vận hàng, và xây dựng mô hình nghiên cứu đề xuất. Mặc khác, nhóm cũng tiến hành thu thập thông tin từ bảng khảo sát và lọc thông tin thông bằng phương pháp thống kê mô tả. Sau cùng, nhóm dùng phương pháp Phân tích thứ bậc - AHP (Analytic Hierarchy Process - phương pháp phân tích định lượng dùng để đánh giá các phương án dựa trên nhiều tiêu chí khác nhau, để chọn ra được phương án tốt nhất cho đề tài nghiên cứu.

Phân tích thứ bậc AHP được đề xuất vào những năm 1970 bởi Thomas L. Saaty đang tiếp tục được áp dụng mở rộng trong nhiều lĩnh vực nghiên cứu (Kahraman và cộng sự, 2004; Prakash và Barua, 2015; Khandelwal và Barua, 2020). Theo hệ thống so sánh 09 thang điểm của Saaty, các điểm số chẵn - lẻ được bắt cặp với nhau để so sánh. Các cụm điểm số chẵn (2, 4, 6, 8) được đặt ra để người thực hiện khi không có nhận xét rõ ràng về dịch vụ sẽ chọn cách trả lời trung lập. Các cụm điểm số lẻ (1, 3, 5, 7, 9) nêu rõ quan điểm của người thực hiện là giữa 02 yếu tố so sánh, đâu là yếu tố được đánh giá cao hơn:

- Điểm 1: Yếu tố rất ít quan trọng;
- Điểm 3: Yếu tố ít quan trọng;
- Điểm 5: Yếu tố quan trọng trung bình;
- Điểm 7: Yếu tố quan trọng;
- Điểm 9: Yếu tố rất quan trọng.

Theo thuật toán AHP, sau khi phân mảnh các yếu tố chính, từng cặp yếu tố được bắt cặp so sánh với nhau theo 02 mức: yếu tố chính - yếu tố chính, yếu tố

chính - yếu tố phụ. Việc phân lập quy trình trên được phân tích cụ thể ở nội dung tiếp theo.

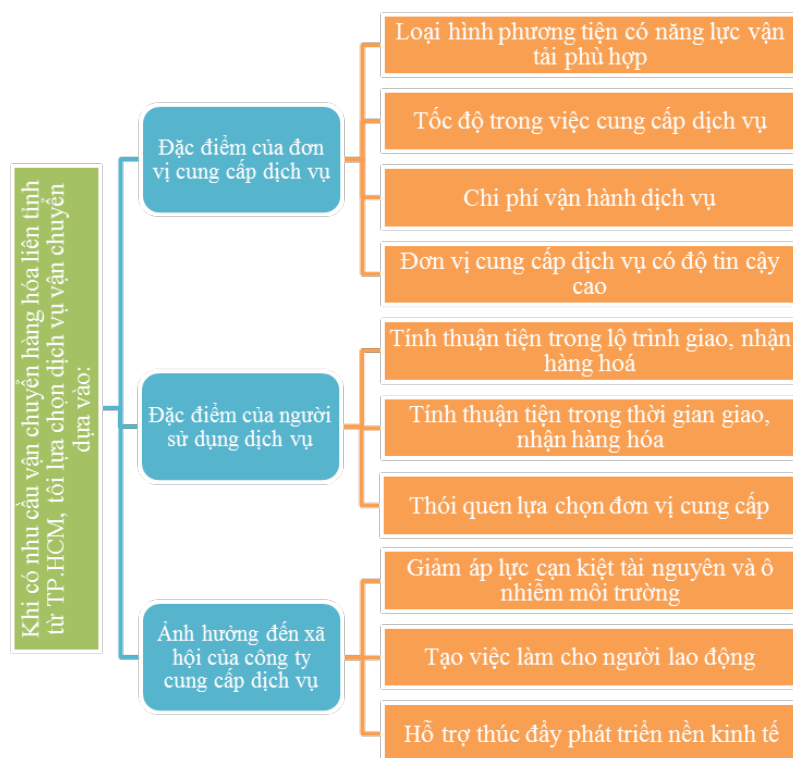
3.2. Mô hình nghiên cứu đề xuất

Nhóm tác giả tiến hành triển khai đề xuất mô hình nghiên cứu bằng phương pháp định lượng. Nội dung của kết quả thảo luận là cơ sở để xây dựng mô hình khác phục các thực trạng tồn đọng trong hoạt động vận tải hàng hóa liên tỉnh của người dân khu vực TP.HCM. Mô hình đề xuất được tổng hợp từ các yếu tố cốt lõi tác động đến hành vi quyết định sử dụng dịch vụ vận chuyển hàng hóa từ TP.HCM đi các tỉnh thành lân cận của người dân, cụ thể:

Mô hình nghiên cứu đề cập đến việc khi có nhu cầu vận chuyển hàng hóa liên tỉnh, yếu tố nào dẫn đến quyết định người dân lựa chọn sử dụng dịch vụ, thông qua việc dựa vào 03 biến

độc lập: Đặc điểm của đơn vị cung cấp dịch vụ; Đặc điểm của người sử dụng dịch vụ; và Ảnh hưởng đến xã hội của công ty cung cấp dịch vụ. Theo đó, từng yếu tố được nhóm tác giả phân mảnh để làm rõ các khía cạnh cấu thành nên từng biến trên. “Đặc điểm của đơn vị cung cấp dịch vụ” gồm: loại hình phương tiện có năng lực vận tải phù hợp - khả năng tải nhiều hàng hoá và nhiều loại hàng khác nhau; tốc độ vận chuyển hợp lý trên tuyến đường của nhà cung cấp – có khả năng vận chuyển nhanh; chi phí trong việc ra quyết định thuê dịch vụ và đơn vị cung cấp dịch vụ có độ tin cậy cao – đơn vị vận chuyển có thông tin hoạt động rõ ràng, lịch sử giao dịch tốt. Biến “Đặc điểm của người sử dụng dịch vụ” gồm các yếu tố liên quan đến tính thuận tiện trong lộ trình giao - nhận hàng hóa,

Hình 3. Mô hình nghiên cứu đề xuất



Nguồn: Nhóm tác giả tự tổng hợp

hiều là địa điểm giao - nhận hàng nằm trên đoạn đường dễ đi; tính thuận tiện trong thời gian giao - nhận hàng hoá có nghĩa thời gian giao - nhận hàng phải khớp với thời gian sinh hoạt của người dân để dễ gửi - nhận hàng; và thói quen lựa chọn đơn vị cung cấp của người dân, là nơi đơn vị vận chuyển phải quen thuộc hoặc do người thân giới thiệu. Cuối cùng, biến “Ảnh hưởng đến xã hội của công ty cung cấp dịch vụ” đề cập đến khả năng giảm áp lực cạn kiệt tài nguyên và ô nhiễm môi trường – đơn vị vận chuyển hiệu và vận dụng được các biện pháp giúp giảm áp lực ô nhiễm môi trường; tạo việc làm cho người lao động; và hỗ trợ thúc đẩy phát triển nền kinh tế - hiệu quả hoạt động của đơn vị vận tải giúp thúc đẩy kinh tế khu vực phát triển.

3.3. Kết quả và thảo luận

Nhóm nghiên cứu thực hiện khảo sát dựa trên mô hình nghiên cứu đã đề xuất. Các mẫu nghiên cứu được thống kê đa phần là người dân làm việc tại TP.HCM, có nhu cầu gửi hàng về các tỉnh. Sau khi tổng hợp mẫu, nhóm nghiên cứu đi thống kê thông tin người tham gia khảo sát qua 05 đặc trưng cơ bản: giới tính, độ tuổi, nghề nghiệp, trải nghiệm sử dụng dịch vụ và mục đích cho nhu cầu đó. Tiếp đến, từ các thông tin vừa nêu, nhóm tiến hành dùng phương pháp Phân tích thứ bậc - AHP (Analytic Hierarchy Process), để xác định đâu là yếu tố có tác động lớn nhất, quyết định đến nhu cầu lựa chọn phương thức vận chuyển hàng liên tỉnh của người dân.

3.3.1. Thống kê thông tin người tham gia khảo sát

Việc thống kê các đặc điểm của người sử dụng dịch vụ qua

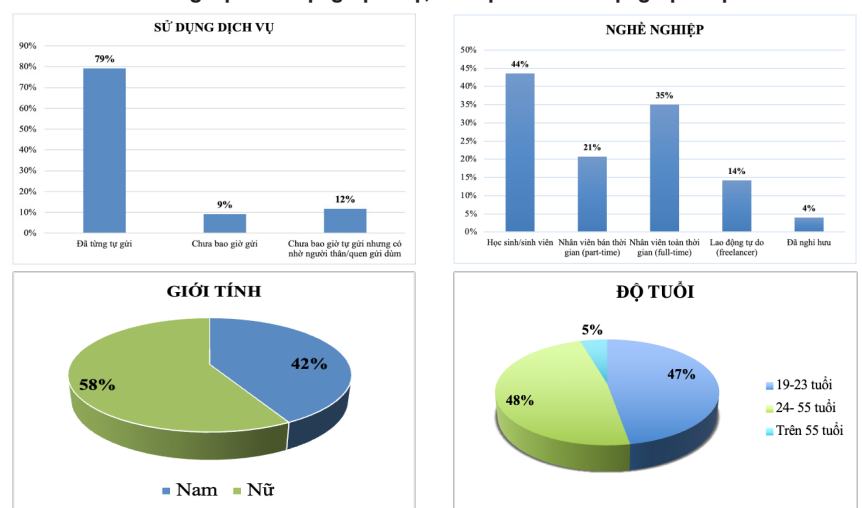
các yếu tố: giới tính, độ tuổi, nghề nghiệp, trải nghiệm sử dụng dịch vụ và mục đích sử dụng giúp nhóm tác giả hoạch định được nhóm đối tượng có nhu cầu gửi hàng liên tục. Điều này giúp cho nhóm khai thác trọn vẹn tâm lý người dùng, bám sát được nhu cầu của họ, từ đó, làm nền tảng để xây dựng giải pháp có ý nghĩa thực tiễn cao.

Các yếu tố được thống kê là thông tin để khoanh vùng được nhóm đối tượng có tác động tích cực đến việc vận chuyển hàng đi tỉnh: Đặc điểm “Giới tính” có tỷ lệ nam nữ cân đối (58% nam và 42% nữ); đa phần những người có nhu cầu gửi hàng là người trong độ tuổi lao động (47% người từ 19 - 23 tuổi, và 48% người từ 24 - 55 tuổi). Đối tượng thực hiện khảo sát đa phần là học sinh, sinh viên (44%), nhân viên toàn thời gian (35%), và nhân viên bán thời gian (21%). Phần lớn, các đối tượng có trải nghiệm trong việc ký gửi hàng liên tỉnh (79% người đã từng gửi hàng). Trong đó, có đến 52% người gửi hàng do nhu cầu cá nhân, 21% do có người thân/ quen nhờ gửi dùm và 12% - 15% là gửi hàng vì yêu cầu công việc.

Qua số liệu, nhóm tác giả đánh giá được kết quả khảo sát đáng tin tưởng do cả 05 yếu tố giúp hoạch định được nhóm đối tượng có ảnh hưởng hai chiều đến thực trạng vận chuyển hàng liên tỉnh đều có tính khách quan: tỷ lệ giới tính cân đối, độ tuổi có nhu cầu ký gửi hàng cao, nằm trong nhóm tuổi lao động, kinh nghiệm sử dụng và mục đích sử dụng dịch vụ hàng ký gửi minh bạch. Do đó, có thể khẳng định, nhóm tác giả đã khoanh vùng đúng đối

tượng.

Hình 4. Tỷ lệ thực hiện khảo sát theo các đặc điểm: Giới tính, độ tuổi, nghề nghiệp, trải nghiệm sử dụng dịch vụ, và mục đích sử dụng dịch vụ



Nguồn: Nhóm tác giả tự tổng hợp

Hình 5. Mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố chính ở mức 1 (local weight) đến khả năng lựa chọn dịch vụ vận chuyển hàng hóa liên tỉnh



tượng cần khảo sát để lấy dữ liệu xây dựng giải pháp cho đề tài, vì đây là nhóm đối tượng có nhu cầu gửi hàng cao nhất, từ đó tạo nên động lực thúc đẩy chu trình vận chuyển hàng từ TP.HCM đi tỉnh và cũng trực tiếp chịu chi phối của các yếu tố xuất phát từ các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải (khía cạnh này được phân tích ở phần sau).

3.3.2. Kết quả thảo luận

Theo lý thuyết AHP, khi xử lý số lượng so sánh theo cặp ngày càng tăng (thang AHP từ 1, 3, 5, 7, 9), khả năng xảy ra lỗi nhất quán cũng tăng lên. Do đó, Saaty đã đề xuất sử dụng Consistency ratio – CR (tỷ lệ nhất quán) dữ liệu thu thập được coi là chấp nhận được nếu CR không cao hơn 0,1 (Saaty, 1988)

Sau khi kiểm tra tính nhất quán của 197 mẫu khảo sát, loại bỏ 16 mẫu có tỷ lệ CR < 0,1; 181 mẫu gồm các yếu tố chính và phụ được phân thành 2 mức phân so sánh. Như vậy, trọng số của yếu tố tác động chính đến hành vi lựa chọn hàng liên tỉnh phụ thuộc vào tích số giữa ảnh hưởng của yếu tố phụ và yếu tố chính. Được phân tích như Hình 5.

Dựa vào kết quả thể hiện trên hình 4, hàm hữu dụng cho mục tiêu nghiên cứu của đề tài này có dạng như sau:

$$UTILITY = 0,380 \text{ LHVT} + 0,342 \text{ NTDV} + 0,278 \text{ AHXH}$$

$$CR = 0,0001$$

Rõ ràng, yếu tố có tác động nhiều nhất đến khả năng lựa chọn loại hình vận tải hàng liên tỉnh là “Loại hình vận tải” (38%), tiếp đến là “Người thuê dịch vụ” (34,2%), và “Ảnh hưởng xã hội” (27,8%).

Dựa vào kết quả đo lường

Bảng 1. Mức độ ảnh hưởng đến khả năng lựa chọn dịch vụ vận chuyển hàng hóa liên tỉnh của các yếu tố phụ ở mức 2 khi so sánh theo cặp

Yếu tố con	Mức độ ảnh hưởng Local weight	Mức độ ảnh hưởng Global weight = Local weight của yếu tố phụ × local weight của yếu tố chính
Priorities with respect to: Goal: DICHVUTOIUU >LHVT Combined $LHVT = 0.139 \text{ LHVT1} + 0.265 \text{ LHVT2} + 0.257 \text{ LHVT3} + 0.339 \text{ LHVT4}$ CR = 0.00894		
LHVT1	0.139	0.0528
LHVT2	0.265	0.1007
LHVT3	0.257	0.0977
LHVT4	0.339	0.1288
Priorities with respect to: Goal: DICHVUTOIUU >NTDV Combined $NTDV = 0.277 \text{ NTDV1} + 0.391 \text{ NTDV2} + 0.332 \text{ NTDV3}$ CR = 0.01		
NTDV1	0.277	0.0947
NTDV2	0.391	0.1337
NTDV3	0.332	0.1135
Priorities with respect to: Goal: DICHVUTOIUU >AHXH Combined $AHXH = 0.380 \text{ AHXH1} + 0.309 \text{ AHXH2} + 0.311 \text{ AHXH3}$ CR = 0.00097		
AHXH1	0.380	0.1056
AHXH2	0.309	0.0859
AHXH3	0.311	0.0865

Global weight cho các yếu tố phụ ở mức 2, ta có kết quả mức độ ảnh hưởng được sắp xếp lại theo thứ tự từ cao nhất đến thấp nhất như Hình 5, với 05 tiêu chí đứng đầu có trọng số > 0,1 lần lượt gồm NTDV2, LHVT4, NTDV3, AHXH1 và LHVT2.

Có thể thấy “Đặc điểm loại hình vận tải của đơn vị cung cấp dịch vụ” (LHVT) được xem là đóng vai trò quan trọng nhất. Cụ thể, uy tín cũng như độ tin cậy của đơn vị cung cấp dịch vụ (LHVT4) được xem là đóng vai trò then chốt (0,129); tiếp theo là “Tốc độ vận chuyển hợp lý trên tuyến đường của nhà cung cấp” (LHVT2) (khả năng vận chuyển và giao hàng nhanh, trọng số 0,101).

Tiếp đến, “Đặc điểm của người thuê dịch vụ vận chuyển” (NTDV) - khi người thuê dịch vụ/ khách hàng cảm thấy nơi giao nhận hàng hóa của đơn vị vận chuyển phù hợp với nhu cầu của họ (NTDV2), có vị trí quan trọng liền kề, với trọng số là 0,133. Bên cạnh đó, thói quen lựa chọn đơn vị cung cấp của khách hàng (NTDV3) - đơn vị cung cấp dịch vụ quen thuộc, cũng tác động lớn đến quyết định lựa chọn phương thức vận chuyển hàng hóa của họ (trọng số là 0,113).

Cuối cùng, với yếu tố “Ảnh hưởng đến xã hội của đơn vị cung cấp dịch vụ vận tải”, người dùng thể hiện rõ sự quan tâm của mình với tiêu chí giảm áp lực cạnh tranh tài nguyên và ô nhiễm môi trường với trọng số 0,106 (một tiêu chí nói về vấn đề phát triển bền vững).

4. Hàm ý quản trị

4.1. Thúc đẩy phát triển nền kinh tế tuần hoàn thông qua các hoạt động liên quan dịch vụ vận

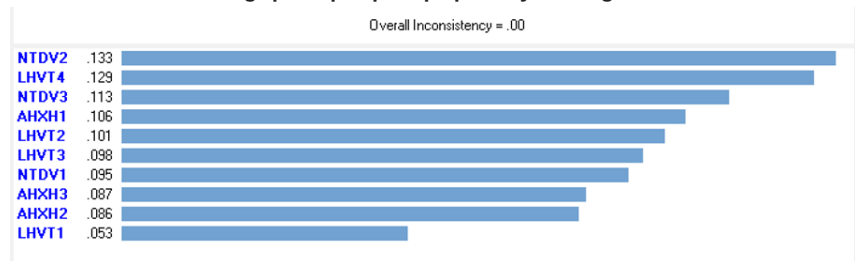
chuyển hàng hóa liên tỉnh

Các doanh nghiệp nên chú ý cải thiện tần suất dịch vụ, năng lực phục vụ và tốc độ hành trình, cần tổ chức, xây dựng sự liên kết chặt chẽ giữa các bên tham gia vào dòng vận chuyển hàng hóa, tích hợp các hệ thống quản lý thông tin để đảm bảo luồng thông tin liền mạch trong chuỗi. Bản thân doanh nghiệp cần chủ động liên hệ với khách hàng để cung cấp các thông tin dịch vụ vận tải (thủ tục, cước phí, địa điểm, thời

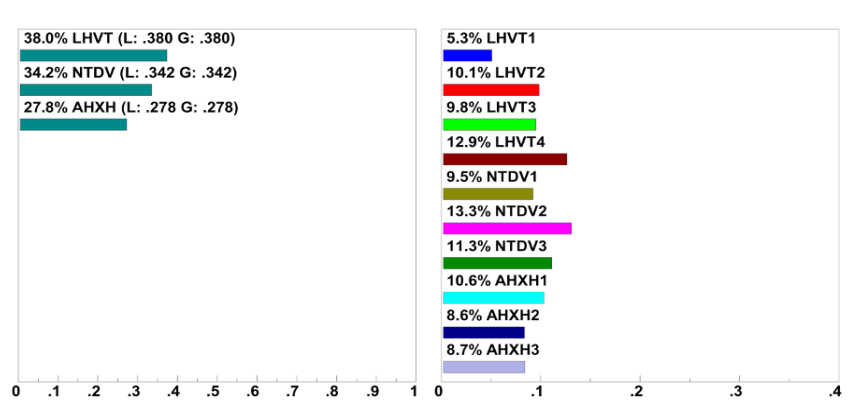
gian giao - nhận).

Các vấn đề về chi phí, nguồn cung nguyên liệu, lạm phát, chiến tranh thế giới, sự bất ổn về kinh tế liên tục kéo dài, thị trường bị thất chặt đã đẩy giá diesel lên mức cao kỷ lục vào cuối năm 2022 (Nhật, 2022). Chiến lược sắp xếp hàng hoá gần hơn đến với khách hàng cuối cùng để cắt giảm chi phí nhiên liệu là một trong các khuyến nghị cần được xem xét áp dụng thực hiện. Doanh nghiệp nên chuyển sang hợp tác đặt trạm

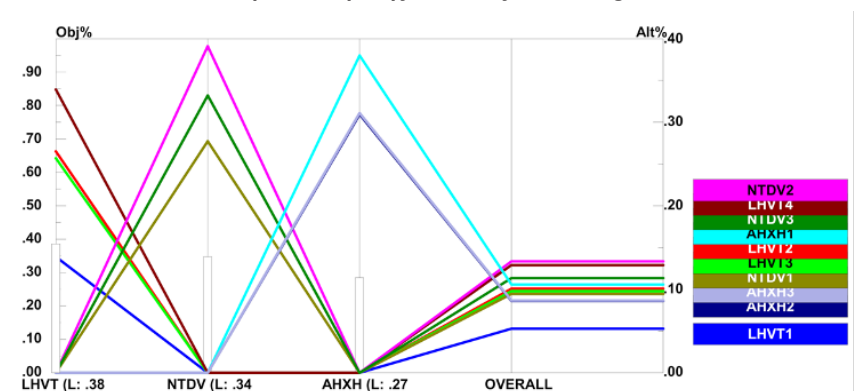
Hình 6. Mức độ ảnh hưởng của các yếu tố phụ đối với các yếu tố chính ảnh hưởng đến khả năng lựa chọn dịch vụ vận chuyển hàng hóa liên tỉnh



Hình 7. Độ nhạy động của các yếu tố trong mô hình



Hình 8. Hiệu suất độ nhạy của các yếu tố trong mô hình



gom hàng (hub) nhằm giảm thiểu khoảng cách giao hàng, giảm thiểu chi phí nhiên liệu. Lấy ví dụ điển hình như một doanh nghiệp có tuyến lộ trình vận chuyển hàng hóa từ Vũng Tàu đến An Giang. Tuyến đường nối dài này sẽ đi qua các tỉnh như TP. HCM, Long An, Tiền Giang, Mỹ Tho, Đồng Tháp, doanh nghiệp có thể tận dụng tuyến đường này để đặt hub tại khu vực có mật độ dân cư cao trong các tỉnh TP.HCM hoặc Tiền Giang hoặc Đồng Tháp, kích thích nhu cầu vận chuyển hàng hóa liên tỉnh, tăng tốc đáng kể thời gian giao hàng, tiết kiệm chi phí vận tải, giảm thiểu ùn tắc do quá tải phương tiện lưu thông. Đơn vị vận chuyển sẽ giải quyết được nhiều đơn hàng, nhiều loại hàng có kích thước khác nhau, giúp tiết kiệm thời gian, chi phí, nhân lực, tận dụng được tối đa khả năng chuyên chở của phương tiện.

4.2. Tích hợp công nghệ vào lộ trình vận chuyển hàng hóa liên tỉnh

Sự phát triển của số hoá trong vận tải hàng hoá tối ưu hoá hiệu suất vận chuyển, cải thiện cách sử dụng thiết bị thông minh, tính toán khoảng cách sẽ làm giảm tổn thất hiệu quả tiêu thụ năng lượng và mang lại sự an toàn cao hơn cho hàng hoá. Đề xuất khuyến nghị tích hợp công nghệ, phát triển ứng dụng Vận chuyển hàng hóa liên tỉnh (Transport Intercity Freight - TIF) giúp người quản lý, tài xế, người gửi và người nhận giám sát được hàng hoá, chủ động được thời gian. Mức độ uy tín của các doanh nghiệp trong ngành sẽ dần được cải thiện thông qua những đánh giá và bình luận trực tiếp từ người dùng. Dưới đây là một vài thao tác mô phỏng hoạt

động của ứng dụng (Hình 9).

Người dùng có thể lựa chọn loại hình vận tải mong muốn, điền thông tin người nhận, thông tin người gửi hàng, thông tin hàng hoá muốn gửi (cận nặng, số lượng, loại hàng, ...), ứng dụng sẽ hiển thị các đơn vị nhận vận chuyển trên tuyến dựa vào thông tin người gửi hàng cung cấp cho đơn vị.

4.3. Định hình lại cách thức vận hành dịch vụ vận chuyển hàng hóa để kích cầu người dân

Định hình lại cách thức vận hành dịch vụ vận chuyển hàng hoá là một trong các khuyến nghị để nâng cao khả năng phát triển bền vững của doanh nghiệp trong nền kinh tế tuần hoàn. Bên cạnh tập trung vận chuyển hàng hoá, doanh nghiệp cần xác định những yếu tố đem đến giá trị dài hạn, như: xây dựng thương hiệu nhận biết riêng, tăng cường giám sát lịch trình hoạt động của phương tiện vận chuyển, và đảm bảo hàng giao đến đúng nơi, đúng thời điểm.

Doanh nghiệp vận tải cần xây dựng hình ảnh thương hiệu cho dịch vụ vận chuyển theo hướng lấy sự thân thuộc và gắn kết làm yếu tố trọng tâm để hình thành cách phục vụ, từ đó hình thành

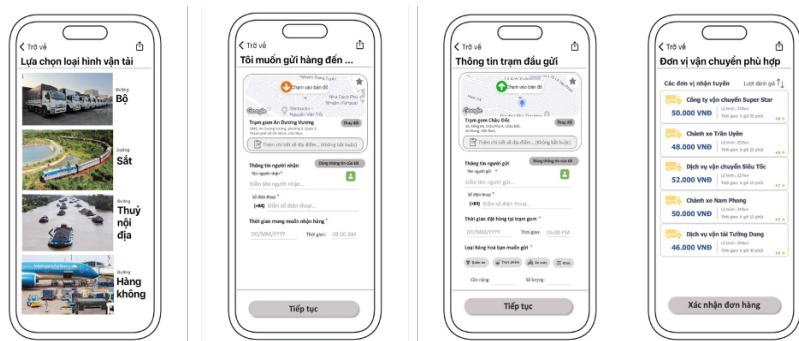
thói quen gửi hàng cho khách. Ví dụ, cách giao tiếp giữa nhân viên và khách hàng, ngoài truyền đạt đúng thông tin dịch vụ (thủ tục, cước phí, địa điểm, thời gian giao - nhận hàng), văn phong sử dụng nên thực tế, gần gũi. Bên cạnh đó, đồng phục nhân viên nên được thiết kế theo phong cách lịch sự, trang nhã, dễ di chuyển.

Ngoài ra, doanh nghiệp cần phân rõ việc giám sát lịch trình di chuyển của phương tiện vận tải là một khâu quan trọng. Như vậy, nhân viên có thể cập nhật tình hình vận chuyển của phương tiện qua từng trạm, chủ động trong khâu xử lý với các tình huống bất khả kháng (thiên tai, tai nạn do va chạm các phương tiện vật hoặc phương tiện khác, cháy nổ, trộm cắp). Ngoài ra, nhân viên có thể chủ động cung cấp thông tin đến người gửi về kiện hàng (tình trạng kiện, thời gian đến địa điểm nhận) khi qua các trạm trung chuyển.

4.4. Cải cách đầu tư hoạt động vận tải đa phương thức

Hiện nay, VN đang đẩy mạnh thực hiện và phấn đấu hoàn thành các mục tiêu của kế hoạch 5 năm (2021- 2025), góp phần triển khai các mục tiêu của Chiến lược phát triển Kinh tế - Xã hội 10 năm (2021-2030) trong việc phát triển

Hình 9. Mô phỏng ứng dụng vận chuyển hàng hóa liên tỉnh
Transport Intercity Freight



Nguồn: Nhóm tác giả thực hiện

theo hướng kinh tế tuần hoàn. Các hoạt động sản xuất và luân chuyển hàng hoá dần đóng vai trò trọng yếu trong việc thúc đẩy tiêu thụ thành dư sản phẩm và trao đổi nguồn nguyên liệu sản xuất, từ đó tạo ra thu nhập và thúc đẩy phát triển kinh tế. Quá trình đó sẽ có thể tối ưu hóa năng lực vận hành nếu có sự kết hợp giữa các loại hình vận tải để trở thành mạng lưới vận tải đa phương thức.

Vận tải là một trong những ngành ảnh hưởng trực tiếp đến môi trường, doanh nghiệp nên tự nhận thức nhằm hạn chế việc kinh doanh ảnh hưởng đến người dân lẫn cá nhân doanh nghiệp kiến nghị: tạo điều kiện phát triển cơ sở hạ tầng cho giao thông TP.HCM nói riêng và cho cả nước nói chung bằng các chiến lược khớp nối cách thức vận hành giữa nhiều phương thức vận tải. Khách hàng không cần phải đơn phương tạo lập hành trình cho hàng hóa bằng việc tự khớp nối các hành trình lẻ để hình thành lộ trình đường dài, mà cần có một đơn vị đầu mối làm công tác kết nối các lộ trình lớn xuyên quốc gia với đa dạng phương thức vận tải rồi cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa cho người dân. Để làm được điều này, chính phủ sẽ cần có chủ trương để các doanh nghiệp chủ động tạo lập mạng lưới vận tải toàn quốc, đồng thời cần có các văn bản hướng dẫn cách thức triển khai dịch vụ cũng như tạo điều kiện thuận lợi từ môi trường kinh tế vĩ mô để các doanh nghiệp mạnh dạn hình thành loại hình dịch vụ này.

Bốn khuyến nghị do nhóm các tác giả vừa đề xuất đều dựa trên tính tuần hoàn hàng hóa của kinh tế, và các khía cạnh tác động đến việc lựa chọn phương thức vận

tải của người gửi hàng (đề cập ở mục 3.2). Trong đó, có 03 khuyến nghị dành cho doanh nghiệp vận tải, và 01 khuyến nghị dành cho chính phủ lẫn doanh nghiệp tham gia. Các khuyến nghị đều dựa trên cơ sở phân tích 197 biến khảo sát người sử dụng dịch vụ ký gửi hàng (đề cập ở mục 3.2), có chủ thể rõ ràng (chính phủ - doanh nghiệp vận tải - người sử dụng dịch vụ vận tải) và đề xuất dựa trên các đặc điểm của vận tải hàng hóa trong nền kinh tế tuần hoàn. Do đó, có thể khẳng định, các khuyến nghị mà nhóm các tác giả đề xuất hoàn toàn có giá trị thực tiễn.

5. Kết luận

Trong bối cảnh chuyển đổi năng lượng được đánh dấu bằng sự khan hiếm tài nguyên, lạm phát giá nguyên liệu thô, các khuyến nghị thúc đẩy phát triển nền kinh tế tuần hoàn thông qua các hoạt động liên quan đến dịch vụ vận chuyển hàng hóa liên tỉnh và khuyến nghị tích hợp công nghệ vào lộ trình vận chuyển hàng hóa sẽ là đòn bẩy tăng trưởng mới của ngành công nghiệp vận tải, hướng tới mục tiêu khai thác hiệu quả mỗi tuyến đường vận chuyển hàng hóa, tận dụng mạng lưới mở rộng dùng chung thông qua đề xuất đặt các trạm thu gom nhằm kích thích nhu cầu khách hàng sử dụng dịch vụ, tăng sức bật cho nền kinh tế địa phương ●

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Alexander, J. M. (2012). *The Analytic Hierarchy Process: Applications and Studies*. (B. L. Golden, E. A. Wasil, and P. T. Harker, Eds.) Springer Berlin Heidelberg.
- Ellen MacArthur Foundation. (2022). Ellen MacArthur Foundation. Retrieved April 22, 2022, from *What is a circular economy?*: <https://ellenmacarthurfoundation.org/topics/>

circular-economy-introduction/overview

- Johnstone, R. W. (2015). *Protecting Transportation: Implementing Security Policies and Programs*, 73-106. Oxford, UK: Butterworth-Heinemann.
- Kahraman, C., Cebeci, U., and Ruan, D. (2004). Multi-attribute comparison of catering service companies using fuzzy AHP: The case of Turkey. *International Journal of Production Economics*, 87(2), 171-184. doi:[https://doi.org/10.1016/S0925-5273\(03\)00099-9](https://doi.org/10.1016/S0925-5273(03)00099-9)
- Khandelwal, C., and Barua, M. (2020). Prioritizing Circular Supply Chain Management Barriers Using Fuzzy AHP: Case of the Indian Plastic Industry. *Global Business Review*, 0(0), 1-20. doi:<https://doi.org/10.1177/0972150920948818>
- Nhật, Q. (2022, January 01). *Xăng dầu đồng loạt tăng giá trong kỳ điều hành dầu tiên năm 2022*. Retrieved from Vietstock: <https://vietstock.vn/2022/01/xang-dau-dong-loat-tang-gia-trong-ky-dieu-hanh-dau-tien-nam-2022-34-923800.htm>
- Pearce, D., and Turner, R. K. (1990). *Economics of Natural Resources and the Environment*. Johns Hopkins University Press.
- Prakash, C., and Barua, M. (2015). Integration of AHP-TOPSIS method for prioritizing the solutions of reverse logistics adoption to overcome its barriers under fuzzy environment. *Journal of Manufacturing Systems*, 37(3), 599-615. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jmsy.2015.03.001>
- Rodrigue, J.-P. (2020). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge.
- Roser, M. (2021). *Data Review: How many people die from air pollution? Our World in Data*. Retrieved from <https://ourworldindata.org/data-review-air-pollution-deaths>