



Tạp chí Quản lý và Kinh tế quốc tế

Trang chủ: <http://tapchi.ftu.edu.vn>

PHÂN TÍCH CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN QUYẾT ĐỊNH XÂY DỰNG TRUNG TÂM GOM HÀNG TẠI HÀ NỘI

Nguyễn Thị Bình¹

Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Trịnh Thị Thu Hương

Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Nguyễn Giáp Thu Thủy

Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Hoàng Ngọc Trà My

Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Ngày nhận: 19/08/2020; Ngày hoàn thành biên tập: 20/10/2020; Ngày duyệt đăng: 25/10/2020

Tóm tắt: Mục tiêu bài nghiên cứu là phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến xây dựng trung tâm gom hàng (UCC), nghiên cứu trường hợp cụ thể cho đô thị Hà Nội. Thông qua việc phân tích về vai trò và mức độ đóng góp của từng nhân tố này, nghiên cứu sẽ đề xuất các kiến nghị về việc xây dựng và vận hành trung tâm gom hàng của Hà Nội trong tương lai. Để đạt được mục tiêu nói trên, nhóm nghiên cứu tiến hành phương pháp điều tra sơ cấp (phỏng vấn 142 mẫu) để thu thập ý kiến đánh giá của các chuyên gia đến từ các trường đại học, viện nghiên cứu và doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải – logistics về các yếu tố ảnh hưởng đến xây dựng trung tâm gom hàng (UCC). Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng, quyết định xây dựng UCC phụ thuộc vào mức độ tác động của UCC đến cách thức tổ chức vận tải và chuỗi cung ứng đô thị, kinh tế xã hội và môi trường. Yếu tố tác động của UCC đến an toàn giao thông đô thị cũng được đưa vào trong mô hình nghiên cứu. Tuy nhiên, nhân tố này dường như không ảnh hưởng nhiều đến quyết định xây dựng UCC.

Từ khóa: Trung tâm gom hàng, UCC, Logistics đô thị, Hạ tầng Logistics

AN ANALYSIS OF FACTORS AFFECTING DECISIONS TO CONSTRUCT URBAN CONSOLIDATION CENTERS IN HANOI

Abstract: The objective of this paper is to investigate the factors affecting the construction of Urban Consolidation Centers (UCC), taking Hanoi as a study site. The study presents an investigation about impact assessment of UCC in Hanoi. Three groups of 142 respondents from universities, logistics research institutions, and freight-forwarders were selected for the survey. Research results show that the decision to build UCC should take into account how UCC impacts the urban transport and supply chains as well as its socio-economic impacts and

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

environmental issues. The effect of UCC on urban road safety is included in the model. However, this factor does not influence the decision to build UCC.

Keywords: Urban consolidation centers, UCC, City logistics, Logistics infrastructure

1. Giới thiệu về mô hình trung tâm gom hàng

Hiện nay, tại các thành phố lớn trên thế giới, UCC đang dần trở thành một bộ phận không thể tách rời của hệ thống Logistics đô thị. Trước hết, Logistics đô thị được nghiên cứu với nội dung chính là phân tích các tác động tiêu cực phát sinh từ hoạt động vận chuyển hàng hóa trong khu vực đô thị. Quan điểm được cho là tiêu biểu nhất và phản ánh một cách toàn diện nhất mục đích và vai trò của Logistics đô thị được đưa ra bởi Taniguchi & cộng sự (1999), theo đó “Logistics đô thị là quá trình tối ưu hóa hoàn toàn các dịch vụ Logistics và các hoạt động giao thông vận tải trên địa bàn thành phố thông qua các công ty tư nhân có xét đến các vấn đề môi trường giao thông, tắc nghẽn giao thông và tiêu thụ năng lượng trong khuôn khổ của một nền kinh tế thị trường”. Logistics đô thị có một số đặc điểm cơ bản như sau:

Thứ nhất, Logistics đô thị không chỉ giới hạn trong không gian đô thị mà nó có sự kết nối chặt chẽ với hoạt động Logistics quốc gia và khu vực thông qua nút giao thông quan trọng (trung tâm logistics, ga hàng hóa đường sắt hoặc ga hàng không).

Thứ hai, thông thường, các hoạt động lưu chuyển hàng hóa có điểm khởi đầu là các trung tâm phân phối hoặc các nhà kho nằm bên ngoài thành phố (ở vùng ngoại ô hoặc các vùng lân cận), điểm đến là các trung tâm mua sắm, siêu thị, cửa hàng bách hóa hoặc các hộ gia đình (nằm rải rác trên mọi tuyến đường trong không gian đô thị). Do đó, mạng lưới phân phối đô thị thường có bán kính hoạt động tương đối ngắn và vận tải đường bộ là loại hình vận tải thích hợp nhất để thực hiện các chức năng của Logistics đô thị.

Thứ ba, Logistics đô thị còn được đặc trưng bởi sự đa dạng về chủng loại hàng hóa chuyên chở, tần suất giao hàng cao nhưng khối lượng nhỏ. Sự phát triển gần đây của thương mại điện tử cũng làm cho Logistics đô thị ngày càng quan trọng hơn. Cụ thể, thương mại điện tử thay đổi các hoạt động Logistics đô thị bằng cách đưa ra quyền ưu tiên cao khách hàng. Mặt khác, các hoạt động Logistics đô thị kết hợp chặt chẽ với thương mại điện tử sẽ giúp cho cung - cầu của việc vận chuyển hàng hóa đồng nhất với nhau hơn.

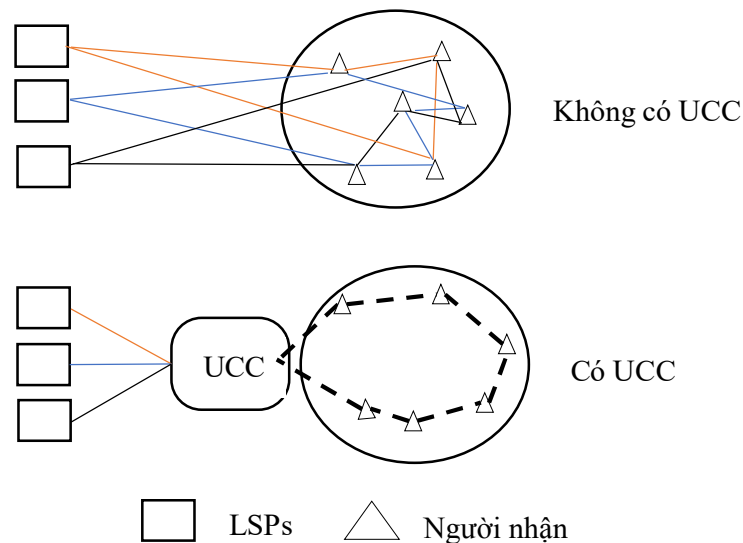
Thứ tư, sự phát triển của Logistics đô thị bị ảnh hưởng rất nhiều bởi quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và các quy định khác của chính quyền thành phố. Do đó, các cơ quan quản lý cần kết hợp các quy hoạch về logistics đô thị song song với các dự án về kinh tế nhằm đạt được mục tiêu phát triển ổn định và lâu dài của một đô thị.

Như vậy, có thể thấy, đặc trưng của các hoạt động Logistics đô thị là có nhiều đối tượng cùng lúc tham gia, bao gồm: người sử dụng dịch vụ Logistics, người cung cấp dịch vụ Logistics, chính quyền địa phương với các mục tiêu khác nhau (Ambrosini & Routhier, 2004). Để đạt được các mục tiêu này, một số giải pháp đã được đưa ra: (1) Giải pháp về chính sách và quản lý công; (2) Giải pháp về cách thức tổ chức thực hiện; (3) Giải pháp về công nghệ. Mô hình trung tâm gom hàng (UCC) là kết hợp của nhóm

giải pháp (1) và (2). Trong phạm vi bài báo này, nhóm tác giả tập trung vào phân tích mô hình trung tâm gom hàng với giả định: vị trí của UCC nằm ở khu vực ngoại ô thành phố, hàng hóa sau đó sẽ được vận chuyển từ UCC đến các điểm phân phối khác nhau trong thành phố (Crainic & cộng sự, 2012).

Trung tâm gom hàng được xem là ví dụ phổ biến nhất của các mô hình gom hàng (Boudouin & cộng sự, 2013) và được Browne & cộng sự (2005) mô tả như sau: “Các trung tâm gom hàng thường nằm ở khu vực ngoại ô thành phố; tại đó, hàng hóa được gom lại từ nhiều nhà cung cấp dịch vụ logistics (LSP) khác nhau và sau đó sẽ được giao đến người nhận thông qua người vận hành tại UCC. UCC cũng cung cấp thêm những dịch vụ logistics và bán lẻ, ví dụ như thời gian giao hàng linh động, dịch vụ lưu kho tại UCC hay hỗ trợ dỡ các lô hàng lớn. UCC có thể phục vụ cho toàn bộ thành phố hoặc một bộ phận của thành phố hoặc tại các khu vực có các công trình xây dựng”. Nhận định của Ville & cộng sự (2012) dựa trên cách mô tả như trên của Browne, có bổ sung thêm vai trò của các nhà chức trách địa phương trong việc vận hành các UCC.

Như vậy, có thể thấy một hệ thống gom hàng như vậy bao gồm trung tâm gom hàng, đội vận tải đến UCC và đội vận tải từ UCC đến người nhận. Hình 1 mô tả sự khác nhau của việc giao hàng từ bên ngoài thành phố vào trung tâm thành phố khi không có và có UCC. So với trường hợp không có UCC, việc tổ chức giao vận thông qua UCC đem lại những lợi ích rõ ràng về mặt kinh tế cho các bên tham gia.



Hình 1. Hai trường hợp khi không có UCC và có UCC

Nguồn: Henrik, 2018

Trên thực tế, mô hình trung tâm gom hàng đã được thực hiện khá phổ biến ở một số nước phát triển trên thế giới. Nhật Bản là một ví dụ điển hình. Tại Nhật Bản, các hệ thống phân phối chung với các trung tâm phân phối được xây dựng gần các thành phố lớn như Tokyo, Osaka và Fukuoka. Các trung tâm nằm ở các quận hoặc các phường cụ thể ở ngoại ô thành phố phục vụ các mục đích khác nhau. Chẳng hạn, UCC tại Tenjin gần Fukuoka, mục tiêu tập trung giao hàng đến các cửa hàng tiện lợi, trong khi các

UCC tại Motomachi gần thủ đô Tokyo lại tập trung vào giao hàng đến các khu mua sắm bán lẻ. Một ví dụ khác là tại Anh, Hội đồng thành phố Bristol hợp tác với DHL Exel đã điều hành thành công một trung tâm phân phối thống nhất để giúp làm giảm ô nhiễm và tắc nghẽn ở trung tâm Bristol. Dự án này tập trung vào khu vực trọng tâm bán lẻ Broadmead của Bristol và trung tâm phân phối cách khoảng 7 dặm từ khu vực trung tâm thành phố mục tiêu, cung cấp khoảng 5000m² không gian lưu kho.

Các hoạt động chính có thể diễn ra tại UCC bao gồm:

Bảng 1. Các hoạt động diễn ra tại UCC

Dịch vụ và mô tả	Tham khảo từ nghiên cứu
Giao hàng ngoài giờ cao điểm	Browne & cộng sự (2005)
Giao hàng theo thời gian yêu cầu	Aastrup & cộng sự (2012)
Giao hàng theo tần suất yêu cầu	
Lưu kho hàng hóa tại UCC	BESTUFS (2007), Cherrett & cộng sự (2012), Malhene & cộng sự (2012)
Sử dụng phương tiện vận tải (PTVT) một cách hợp lý <i>Dựa trên tuyến đường giao hàng và khối lượng hàng hóa, UCCs cung cấp loại phương tiện thích hợp về kích thước và mức độ tiêu thụ nhiên liệu</i>	Browne & cộng sự (2005), Lebeau & cộng sự (2013) Van Rooijen & Quak (2010), Browne & cộng sự (2011)
Các dịch vụ tiền bán lẻ (Pre-retail services) <i>Các dịch vụ như dán nhãn hàng hóa, gắn thiết bị chống trộm, chia nhỏ các lô hàng lớn,...</i>	Aastrup & cộng sự (2012) Allen & cộng sự (2014) Nordtømme & cộng sự (2015) Malhene & cộng sự (2012)
Điểm nhận hàng hóa của khách hàng cuối cùng <i>UCC được coi như một điểm nhận hàng hóa khi khách hàng tự đến đó và nhận lô hàng của mình</i>	BESTUFS (2007), Allen & cộng sự (2014), Österle & cộng sự (2015), Malhene & cộng sự (2012)
Các dịch vụ Logistics ngược <i>Người giao hàng thu hồi các sản phẩm lỗi từ người nhận hàng, gom lại tại UCC</i>	Van Rooijen & Quak (2010) Aastrup & cộng sự (2012) Allen & cộng sự (2014)
Giao hàng tận nhà <i>Dịch vụ dành cho khách hàng cuối cùng</i>	Van Rooijen & Quak (2010) Malhene & cộng sự (2012)
Kiểm tra chất lượng và số lượng hàng hóa	BESTUFS (2007)
Trạm dừng đỗ và cung cấp nhiên liệu cho PTVT <i>Các xe điện sẽ được sạc tại đây tại UCC</i>	Lin & cộng sự (2016)

Nguồn: Henrik, 2018

2. Tổng quan về nghiên cứu và thực trạng Logistics tại Hà Nội

2.1 Tổng quan về nghiên cứu

Trong nhiều nghiên cứu đã thực hiện cũng như thực tiễn hoạt động, trung tâm gom hàng (UCC) luôn được coi là một bộ phận không thể tách rời trong mô hình logistics đô thị. Trên thế giới đã có khá nhiều nghiên cứu về hoạt động Logistics đô thị nói chung và trung tâm gom hàng nói riêng. Tuy nhiên, hầu hết các nghiên cứu này được thực hiện ở các nước phát triển với hệ thống cơ sở hạ tầng Logistics trong đô thị khá đầy đủ, chưa có nghiên cứu cụ thể cho các nước đang phát triển hay các nền kinh tế mới nổi. Nghiên cứu về UCC của Browne & cộng sự (2005), “Urban Freight Consolidation Centres - Final Report” là nghiên cứu tổng quan đầu tiên về các UCC nằm trong khu vực đô thị và các vùng lân cận. Tác giả đánh giá tác động của 67 UCC tại các nước Châu Âu từ khía cạnh Logistics thông qua các chỉ tiêu chính: sự thay đổi về số chuyến đi, quãng đường của phương tiện vận tải, lượng nhiên liệu tiêu thụ và lượng khí thải ra môi trường. Bài báo khoa học của Allen & cộng sự (2012), “The Role of Urban Consolidation Centres in Sustainable Freight Transport” khảo sát 117 mô hình hoạt động UCC trong khu vực đô thị tại 17 quốc gia (trong đó có 12 nước Châu Âu) đưa ra các phân tích chuyên sâu về các tác động đến giao thông đô thị và môi trường của các UCC. Nghiên cứu của Faccio & Gamberi (2015), “New City Logistics Paradigm: From the “Last Mile” to the “Last 50 Miles” Sustainable Distribution” đề cập đến vai trò và hạn chế của UCC trong mục tiêu phát triển logistics đô thị bền vững và áp dụng phân tích thực nghiệm trung tâm gom hàng Pedemontana Veneta tại Italia. Nghiên cứu của Henrik (2018), “Urban Consolidation Centres on Relationships between Customer Needs and Services in City Logistics” chỉ ra rằng mặc dù các tác động tích cực của UCC là rõ ràng, nhưng trên thực tế các UCC này vẫn thất bại trong khi vận hành và phải phụ thuộc nhiều vào các nguồn trợ cấp bên ngoài.

Tại Việt Nam, chưa có nghiên cứu nào đề xuất việc xây dựng trung tâm gom hàng đô thị tại các thành phố lớn như một giải pháp về Logistics nhằm giảm áp lực cho hệ thống giao thông đô thị nói riêng và nâng cao hiệu quả về mặt kinh tế - xã hội nói chung. Do đó, nghiên cứu này sẽ tập trung vào việc xây dựng mô hình và phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến quyết định xây dựng trung tâm gom hàng trong khu vực đô thị. Sau đó, áp dụng mô hình này vào phân tích cụ thể cho trường hợp của thành phố Hà Nội.

2.2 Thực trạng tình hình Logistics tại Hà Nội

2.2.1 Tổng quan về Hà Nội

Về tình hình kinh tế - xã hội, quá trình tái cấu trúc nền kinh tế đang được thúc đẩy với nhiều tiến bộ trong cơ chế, chính sách quản lý của Thủ đô. Tốc độ tăng trưởng GRDP của Hà Nội năm 2018 là 7,31%. Chỉ số năng lực cạnh tranh (PCI) liên tục tăng hạng, năm 2018 Hà Nội xếp thứ 9/63 tỉnh thành.

Về môi trường, tình trạng ô nhiễm tại Hà Nội đang ở mức đáng báo động. Năm 2016, GreenID công bố báo cáo Sơ lược tình trạng môi trường Hà Nội với chỉ số AQI trung bình là 121, nồng độ bụi PM_{2,5} là 50,5 gấp đôi quy chuẩn quốc gia (25 µg/m³) và gấp năm lần khuyến nghị từ WHO (10 µg/m³). Nguồn sinh ra bụi ô nhiễm ở các đô thị lớn hầu hết là từ khí thải giao thông, công trình xây dựng, đường xá và nhà máy công nghiệp.

Về giao thông, tại Hà Nội, mật độ dân số cao cùng với tỉ lệ 80% người giao thông đường bộ sử dụng phương tiện cá nhân (Yin & cộng sự, 2018) và nhu cầu về vận tải hàng hoá rất lớn là nguyên nhân dẫn đến tình trạng tắc nghẽn liên tục trong thành phố (Hình 2). Thêm vào đó, tỷ lệ diện tích đất dành cho giao thông rất ít, mới chỉ đạt khoảng 8% đất xây dựng đô thị, trong khi theo kế hoạch quy hoạch là 20-25%. Theo ước tính, tắc nghẽn giao thông ở Hà Nội gây tổn thất 12,6 nghìn tỷ đồng (tương đương 600 triệu đô la Mỹ) cho nền kinh tế mỗi năm (Saigoneer, 2017). Ngoài ra, tai nạn giao thông tại Hà Nội cũng là một vấn đề gây nhức nhối, trong đó giao thông đường bộ chiếm đến 80% tổng số vụ cũng như mức độ thiệt hại (Bảng 2).



Hình 2. Mật độ giao thông tại Hà Nội

Nguồn: Yin & cộng sự, 2018

Bảng 2. Tình hình tai nạn giao thông tại Hà Nội năm 2017 - 2018

Tai nạn giao thông	2017	2018
Số vụ tai nạn (Vụ)	1466	1361
Đường bộ	1424	1334
Đường sắt	24	20
Đường thủy nội địa	18	7
Số người chết (Người)	586	549
Đường bộ	562	532
Đường sắt	21	16
Đường thủy	3	1
Số người bị thương (Người)	1127	922
Đường bộ	1124	915
Đường sắt	2	7
Đường thủy	1	-

Nguồn: Cục Thống kê thành phố Hà Nội, 2019

2.2.2 Hoạt động cung ứng và sử dụng dịch vụ Logistics

Tình hình hoạt động cung ứng dịch vụ của doanh nghiệp Logistics

Hiện có khoảng gần 5.500 doanh nghiệp Logistics hoạt động trên địa bàn Hà Nội với các quy mô, cấp độ, loại hình, ngành nghề dịch vụ Logistics khác nhau. Trong đó, doanh nghiệp tư nhân chiếm số lượng chủ yếu (khoảng 80%). Về quy mô, đa phần các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Logistics trên địa bàn Hà Nội đều nhỏ bé, hạn chế về vốn, công nghệ và nhân lực. Ngoại trừ một số doanh nghiệp nhà nước và công ty cổ

phần có số lượng lao động tương đối lớn (từ 100 - 300 nhân viên), còn lại có trung bình từ 10 - 50 nhân viên. Cụ thể về các dịch vụ Logistics gồm:

Dịch vụ vận tải chiếm khoảng 70% tổng doanh thu dịch vụ Logistics tại Hà Nội, phương thức vận tải đường bộ chiếm trên 80% (Bảng 3).

Bảng 3. Khối lượng hàng hoá vận chuyển phân theo thành phần kinh tế (2010 - 2018)

Thành phần kinh tế	2010	2015	2016	2017	2018
<i>Nghìn tấn</i>					
Tổng số	471.565	503.666	477.117	544.205	601.980
Nhà nước	129.504	166.495	151.561	150.630	150.000
Ngoài Nhà nước	329.156	328.121	318.372	386.572	445.000
KV có vốn đầu tư nước ngoài	12.905	9.050	7.184	7.003	6.980

Nguồn: Cục Thống kê thành phố Hà Nội, 2019

Dịch vụ kho bãi cũng tăng cùng với tốc độ tăng trưởng mức lưu chuyển hàng hóa trên địa bàn thành phố. Tuy nhiên, dịch vụ kho bãi chỉ chiếm một tỷ lệ khiêm tốn, khoảng trên 6%/năm trong cơ cấu GDP Thành phố (Bảng 4). Mạng lưới kho bãi hình thành tự phát, nhỏ lẻ và nằm phân tán trên địa bàn với quy mô diện tích từ vài trăm mét vuông đến dưới 50.000 m²; hệ thống giao thông kết nối đến kho bãi này chủ yếu là đường dân sinh, không phù hợp với các phương tiện vận tải có tải trọng lớn. Những phương tiện trang thiết bị phục vụ kho bãi như xe nâng hạ hàng hoá, dây chuyền, băng tải, phương tiện đóng gói mã hoá, hệ thống đường ống, an ninh an toàn, đèn chiếu sáng... đều còn hết sức thô sơ, thậm chí không có, thiếu các kho chuyên dụng (kho nóng, kho lạnh). Vấn đề đặt ra cho các cấp quản lý là xây dựng các trung tâm logistics để phát triển dịch vụ logistics một cách đồng bộ, hiện đại.

Bảng 4. Doanh thu vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải phân theo thành phần kinh tế (2010 - 2018)

Đơn vị: tỷ đồng

Năm	2010	2015	2016	2017	2018
Tổng số	37254	69250	77820	93664	105000
Phân theo thành phần kinh tế:					
- Nhà nước:	12245	10438	13638	13562	13000
+ Trung ương	10721	9157	11780	10818	10100
+ Địa phương	1524	1281	1858	2744	2900
- Ngoài Nhà nước:	21127	43537	45462	64011	75000
- Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài	3882	15275	18720	16091	17000
Phân theo ngành kinh tế:					
- Vận tải đường bộ	20355	28250	28907	32293	35000
- Vận tải đường thủy	5956	7154	4550	6955	7500
- Kho bãi	10943	33846	44363	54416	62500

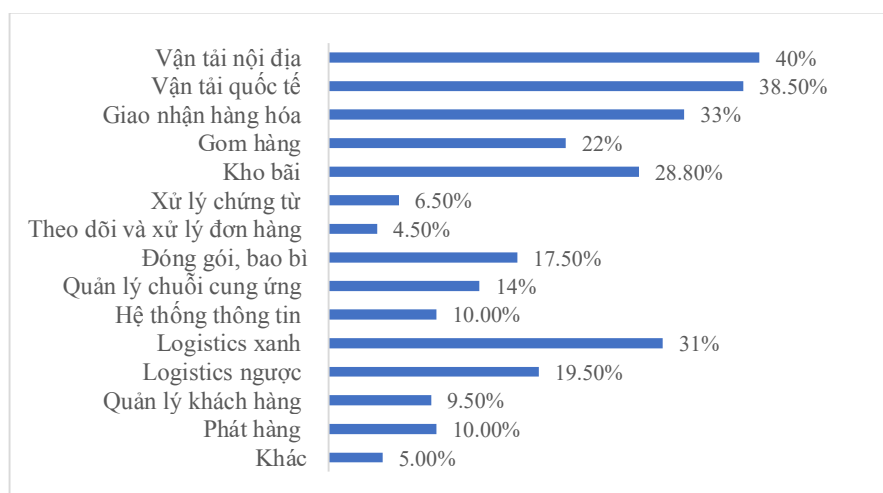
Nguồn: Cục Thống kê thành phố Hà Nội, 2019

Dịch vụ phân phối hàng hóa đa dạng và phong phú, đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu của người tiêu dùng. Các hoạt động liên quan đến thương mại điện tử cũng đang ngày càng phát triển mạnh mẽ trên địa bàn Hà Nội. Năm 2010, khối lượng hàng hóa luân chuyển trên địa bàn đạt 39.718 triệu tấn/km thì đến năm 2018 đã tăng lên 51.510 triệu tấn/km.

Trên địa bàn Hà Nội hiện nay, các doanh nghiệp Logistics mới chỉ đáp ứng được 25% nhu cầu trong nước, 18% tổng lượng hàng hóa xuất nhập khẩu. Việc các nhà cung cấp Logistics nước ngoài xâm nhập vào thị trường dịch vụ Logistics nước ta khiến cho sự cạnh tranh giữa các công ty gia tăng quyết liệt, đòi hỏi Chính phủ và Thành phố cần có các chính sách hỗ trợ phát triển cho các doanh nghiệp Logistics (LSPs) trong nước nói chung và trên địa bàn Hà Nội nói riêng.

Tình hình sử dụng dịch vụ Logistics

Hầu hết các doanh nghiệp đều cần có các hoạt động Logistics căn bản nhất để thực hiện hoạt động sản xuất kinh doanh và nhu cầu của doanh nghiệp với dịch vụ Logistics là khá đa dạng (Hình 3), tạo điều kiện cho các doanh nghiệp Logistics phát triển và chuyên môn hóa sâu.



Hình 3. Biểu đồ các hoạt động Logistics được thuê ngoài của doanh nghiệp tại Hà Nội

Nguồn: Quyết định số 814/QĐ-UBND Hà Nội, 2018

Theo Hình 3, kho bãi là một trong những hoạt động logistics được doanh nghiệp thuê ngoài nhiều nhất với 28,8% doanh nghiệp lựa chọn, chỉ xếp sau hoạt động vận tải, giao nhận và logistics xanh,... cho thấy doanh nghiệp chưa có đủ hệ thống kho bãi. Nhu cầu đối với dịch vụ theo dõi và xử lý đơn hàng rất lớn nhưng doanh nghiệp lại thuê ngoài rất ít (4,5% số doanh nghiệp). Ngoài ra, xu hướng sử dụng các dịch vụ Logistics mới và hiện đại như Logistics điện tử, Logistics xanh hay liên kết các công ty trong và ngoài ngành đang được ưa chuộng.

3. Cơ sở lý thuyết và mô hình nghiên cứu

Dựa vào mô hình lý thuyết phân tích mục tiêu và lợi ích về UCC của Browne & cộng sự (2005) và Henrik (2018), mô hình lý thuyết phân tích những hạn chế, rào cản

khi thực hiện UCC và mô hình vận hành UCC của Gonzalez-Feliu (2014) và mô hình phân tích tác động của UCC đến môi trường, kinh tế - xã hội và an toàn giao thông đô thị của Faccio & Gamberi (2015) kết hợp với phân tích hiện trạng tại Hà Nội, nhóm tác giả đã đưa ra nhóm các nhân tố tác động đến quyết định xây dựng trung tâm gom hàng ở Hà Nội được chia thành 5 nhân tố chính: (1) Tác động về cách thức tổ chức hoạt động vận tải và các hoạt động trong chuỗi cung ứng, (2) Tác động về kinh tế - xã hội, (3) Tác động về môi trường, (4) Tác động về an toàn giao thông đô thị và (5) Rào cản khi xây dựng và vận hành UCC.

Tác động về cách thức tổ chức hoạt động vận tải và chuỗi cung ứng đô thị

Trong nghiên cứu của Browne & cộng sự (2005) chỉ ra rằng việc sử dụng các trung tâm gom hàng có thể mang lại các lợi ích về vận tải như giúp giảm số lượng chuyên vận tải, sử dụng ít phương tiện vận tải hơn hay giảm thời gian đậu đỗ của phương tiện vận tải trong trung tâm thành phố. Theo nghiên cứu định lượng của Nemoto (1997) về trung tâm gom hàng Tenjin UCC tại Nhật Bản, sau khi đi vào vận hành ổn định trung tâm gom hàng đã giúp giảm 16% số lượng xe tải đi vào thành phố và giảm 6,8% thời gian đậu đỗ trong trung tâm thành phố của các phương tiện vận tải so với cùng khối lượng công việc nếu như hoạt động không có UCC. Bên cạnh đó, các phương tiện vận tải có thể nâng cao hệ số sử dụng trọng tải khi vào trung tâm thành phố nếu gom hàng và phân phối thông qua UCC (Browne & cộng sự, 2005). Trung tâm gom hàng đô thị Bales tại Thụy Sĩ đã minh chứng cho luận điểm trên khi hệ số tải trọng khi có UCC là 47%, trong khi hoạt động không có UCC là 28% (Huijsmans & Wildeboer, 1997).

Trung tâm gom hàng UCC được các nghiên cứu chỉ ra rằng có tác động trực tiếp và tích cực đến cách thức tổ chức hoạt động trong chuỗi cung ứng như góp phần giảm thiểu thời gian chờ (lead time) cũng như nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng (Browne & cộng sự, 2005). Cụ thể, trung tâm gom hàng Heathrow Airport Retail tại Anh có thể giúp các công ty vận tải tiết kiệm ước tính 234 giờ mỗi tuần để phân phối hàng hóa đến các đại lý, cửa hàng bán buôn, bán lẻ trong khu vực trung tâm thành phố (Department for Transport, 2002). Đồng thời trong các nghiên cứu của Van & Quak (2010), Aastrup & cộng sự (2012) cũng chỉ ra rằng UCC góp phần nâng cao hiệu quả của hoạt động logistics nhờ sử dụng các dịch vụ giá trị gia tăng như gom hàng, các dịch vụ tiền bán lẻ như dán nhãn hàng hóa, đóng gói, bao bì và phân loại hàng hóa.

Dựa vào phân tích những tác động tích cực tiềm năng mà UCC mang lại cho hệ thống vận tải và chuỗi cung ứng đô thị cùng với những hiện trạng còn bất cập tại Hà Nội hiện nay, nhóm nghiên cứu đề xuất giả thuyết nghiên cứu:

H1: Tác động về cách thức tổ chức hoạt động vận tải đô thị và các hoạt động trong chuỗi cung ứng ảnh hưởng tích cực đến quyết định xây dựng trung tâm gom hàng.

Tác động về kinh tế - xã hội

Trung tâm gom hàng UCC chỉ hoạt động hiệu quả khi được xem như là một biện pháp chia sẻ và hợp tác giữa các nhà cung cấp dịch vụ logistics, thông qua các giai đoạn chia sẻ và hợp tác về giao dịch, thông tin và quyết định (Gonzalez-Feliu & Morana, 2011). Mục tiêu chính của việc hợp tác và chia sẻ logistics là đạt hiệu quả về kinh tế

khi giúp cắt giảm chi phí vận hành và tăng hiệu quả hoạt động (Crainic & Laporte, 1997). Ngoài ra, hoạt động của UCC cũng có tiềm năng nâng cao chất lượng các dịch vụ logistics và nâng cao mức độ hài lòng của những người sử dụng dịch vụ (bao gồm cả người gửi hàng và người nhận hàng) thông qua: (i) Các chuyến hàng với độ tin cậy cao, khối lượng lớn; (ii) Thời gian nhận hàng tại mỗi điểm nhận hàng cuối cùng được rút ngắn; (iii) Khách hàng có thể giao, nhận hàng với tần suất lớn, ổn định (Henrik, 2018). Do đó, giả thuyết nghiên cứu được đề xuất:

H2: Tác động về kinh tế - xã hội tác động ảnh hưởng đến quyết định xây dựng trung tâm gom hàng.

Tác động về môi trường

Trung tâm gom hàng UCC tác động trực tiếp đến cách thức tổ chức vận tải đô thị, làm giảm số lượng xe tải đi vào thành phố cũng như làm giảm thời gian di chuyển trong khu vực đô thị dẫn đến giảm các tác động tiêu cực đến môi trường (Henrik, 2018). Giảm lượng khí thải phát ra từ các phương tiện vận tải, giảm tổng năng lượng tiêu thụ hay giảm ô nhiễm tiếng ồn là các lợi ích chính mà UCC mang lại (Lin & cộng sự, 2016; Taniguchi, 2003; Faccio & Gamberi, 2015). Bên cạnh đó cũng có rất nhiều nghiên cứu về các UCC đã và đang vận hành trên giới chứng minh cho luận điểm này, cụ thể Tenjin UCC tại Nhật Bản sau khi đi vào hoạt động đã cắt giảm 0,4% lượng khí thải NOx và 0,3% tổng lượng nhiên liệu tiêu thụ của phương tiện vận tải khi vào trung tâm thành phố (Nemoto, 1997) hay Heathrow Airport Retail UCC tại Anh đã giúp giảm được 1200kg khí thải CO2 mỗi tuần năm 2003 và 3100kg khí thải mỗi tuần năm 2004 (Foster, 2005). Bởi những tác động tiềm năng của UCC giúp cải thiện các vấn đề môi trường hiện nay, giả thuyết nghiên cứu được đề xuất:

H3: Tác động về môi trường ảnh hưởng tích cực đến quyết định xây dựng trung tâm gom hàng.

Tác động về an toàn giao thông

Tác động của UCC đến an toàn giao thông có thể được xem xét như một tác động phái sinh từ việc tổ chức hiệu quả công tác vận tải đô thị, chủ yếu do giảm số lượng phương tiện vận tải vào trung tâm thành phố. Tác động này được phản ánh thông qua giảm tỷ lệ bị thương/tử vong gây ra bởi hoạt động vận tải hàng hóa (Bestufs II, 2006) hoặc giảm số vụ và mức độ thiệt hại tai nạn giao thông (Taniguchi, 2003). Trong nghiên cứu của Faccio & Gramberi (2015) đã chỉ ra rằng an toàn giao thông đô thị được hưởng lợi nếu có sự vận hành và hoạt động của UCC, cụ thể UCC góp phần làm giảm tắc nghẽn giao thông nhờ sử dụng ít phương tiện vận tải hơn trong khu vực đô thị và mỗi phương tiện vận tải hoạt động hiệu quả hơn khi quãng đường vận chuyển và thời gian đậu đỗ giảm. Vì UCC có tiềm năng giải quyết các vấn đề an toàn giao thông hiện nay nên nhóm tác giả đề xuất giả thuyết nghiên cứu:

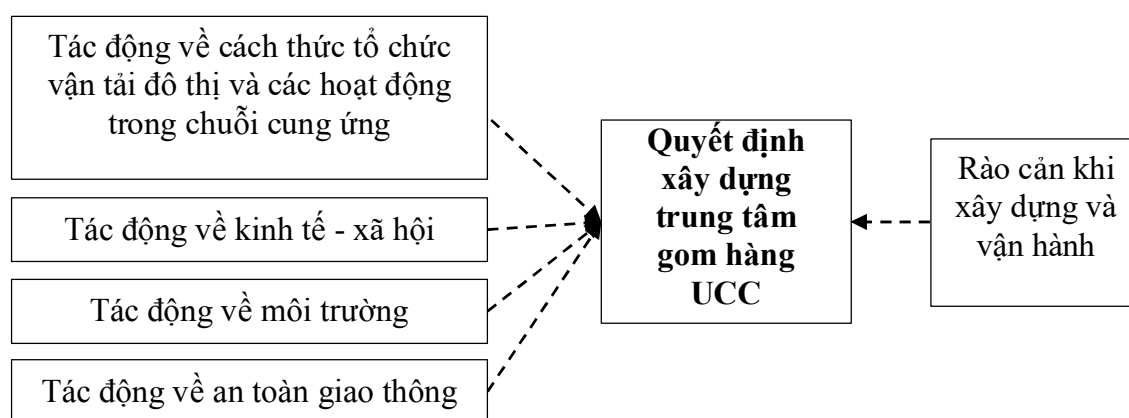
H4: Tác động về an toàn giao thông ảnh hưởng tích cực đến quyết định xây dựng trung tâm gom hàng.

Rào cản khi xây dựng và vận hành UCC

Để có thể xây dựng và đưa vào vận hành trung tâm gom hàng luôn cần đầu tư ban đầu lớn về cơ sở hạ tầng, cơ sở vật chất và nhân lực và kỹ thuật, bao gồm cả phương tiện giao hàng (Gonzalez-Feliu, 2014) và yêu cầu nguồn vốn đầu tư và sự hỗ trợ từ cả hai phía doanh nghiệp tư nhân và chính phủ. Đồng thời, Gonzalez-Feliu (2014) cũng chứng minh rằng các dự án UCC hoạt động nhờ nguồn vốn đầu tư từ cả các doanh nghiệp tư nhân và chính phủ sẽ có tỷ lệ thành công cao hơn, cụ thể các UCC tại Pháp và Ý nhận được sự đầu tư từ cả hai phía có tỷ lệ UCC còn hoạt động cao hơn 40% dự án UCC còn hoạt động tại Đức, nơi mà các UCC chỉ nhận được nguồn vốn đầu tư từ các doanh nghiệp tư nhân, và 20% - 30% các dự án UCC còn hoạt động tại Anh hay Hà Lan khi các UCC chỉ nhận được nguồn vốn đầu tư và hỗ trợ từ Chính phủ. Bên cạnh đó, nghiên cứu của Ville & cộng sự (2012) đã chỉ ra các rào cản chính khi đưa vào vận hành và duy trì hoạt động của UCC là: (1) Các quy định của pháp luật, (2) Chi phí duy trì hoạt động của UCC, (3) Khó khăn khi tổ chức vận hành UCC, ví dụ như khó khăn khi phân loại hàng hóa, bao bì và xếp dỡ các loại hàng hóa khác nhau chung một phương tiện vận tải, (4) Trách nhiệm của nhà cung cấp dịch vụ logistics. Ngoài ra, khó khăn khi tiếp cận khách hàng cũng được xem như rào cản khi vận hành UCC (Faccio & Gamberi, 2015). Để tiếp cận được khách hàng của UCC là các công ty vận tải, nhà cung ứng hàng hóa, nhà sản xuất hay người nhận hàng trong khu vực trung tâm thành phố thì UCC phải đáp ứng được mục tiêu khác nhau của các đối tượng khác nhau như giúp giảm chi phí vận tải đối với công ty vận tải, giảm thời gian phân phối hàng hóa đối với nhà cung ứng hay sản xuất hàng hóa và người nhận hàng. Vì vậy, để đảm bảo dự án trung tâm gom hàng đô thị thành công sẽ phải xem xét các yếu tố hạn chế cũng như cản trở trong quá trình xây dựng và vận hành của UCC trước khi quyết định xây dựng trung tâm gom hàng. Do đó, giả thuyết nghiên cứu được đề xuất như sau:

H5: Rào cản khi xây dựng và vận hành UCC ảnh hưởng tiêu cực đến quyết định xây dựng trung tâm gom hàng.

Dựa trên các phân tích trên, nhóm nghiên cứu đề xuất xây dựng mô hình đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định xây dựng một UCC tại Hà Nội như sau:



Hình 4. Mô hình nghiên cứu

Nguồn: Tổng hợp từ nhóm tác giả

Bảng 5. Biến đo lường của các nhân tố tác động đến quyết định xây dựng UCC

Nhân tố (ký hiệu)	Biến đo lường	Ký hiệu	Tham khảo
Tác động về cách thức tổ chức hoạt động vận tải đô thị và các hoạt động trong chuỗi cung ứng (VTSC)	Giảm số lượng xe tải lớn đi vào trung tâm thành phố	VTSC1	Browne & cộng sự (2005), Nemoto (1997)
	Sử dụng tối đa tải trọng của PTVT	VTSC2	Browne (2005), Huijsmans & Wildeboer (1997)
	Giảm thời gian xếp dỡ tại trung tâm thành phố	VTSC3	Browne (2005)
	Nâng cao hiệu quả của hoạt động Logistics	VTSC4	Browne (2005)
	Đáp ứng tính linh hoạt về sự thay đổi nhu cầu của hoạt động lưu kho	VTSC5	Browne (2005)
	Tiết kiệm thời gian trong toàn chuỗi cung ứng đô thị	VTSC6	Browne (2005), Gonzalez-Feliu (2012)
Tác động về kinh tế - xã hội (KTXH)	Giảm tổng chi phí Logistics trong dài hạn	KTXH1	Crainic & Laporte (1997)
	Nâng cao chất lượng dịch vụ và mức độ hài lòng của khách hàng	KTXH2	Browne (2005)
	Nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng của hệ thống Logistics đô thị	KTXH3	Browne (2005)
Tác động về môi trường (MT)	Giảm tổng mức sử dụng năng lượng (xăng, dầu)	MT1	Lin & cộng sự (2016)
	Giảm mức khí thải (CO ₂ ; NO _x ; Hydrocacbon...)	MT2	Faccio & Gamberi (2015)
	Giảm mức tiếng ồn trong khu vực trung tâm thành phố	MT3	Faccio & Gamberi (2015)
Tác động về an toàn giao thông (AT)	Giảm mức tắc nghẽn giao thông trong trung tâm thành phố gây ra bởi PTVT	AT1	Faccio & Gamberi (2015)
	Giảm mức độ nghiêm trọng các vụ tai nạn giao thông	AT2	Taniguchi (2003)
	Giảm số vụ tai nạn giao thông	AT3	Taniguchi (2003)
Rào cản khi xây dựng và vận hành UCC (XDVH)	Rào cản huy động vốn đầu tư	XDVH1	Gonzalez-Feliu (2014)
	Khó khăn khi xác định cách thức xây dựng và vận hành cho UCC	XDVH2	Gonzalez-Feliu (2014)
	Quy định của pháp luật	XDVH3	Ville & cộng sự (2012)
	Khó khăn khi duy trì các nguồn lực khi vận hành UCC (về nguồn nhân lực, chi phí vận hành và bảo dưỡng)	XDVH4	Ville & cộng sự (2012)
	Khó khăn tiếp cận khách hàng (công ty vận tải, nhà cung ứng hàng hóa, nhà sản xuất...)	XDVH5	Faccio & Gamberi (2015)
	Khó khăn tiếp cận người nhận hàng	XDVH6	

Nguồn: Tổng hợp từ nhóm tác giả

4. Phương pháp nghiên cứu và kết quả nghiên cứu

4.1 Phương pháp nghiên cứu

4.1.1 Thiết kế bảng hỏi và lựa chọn thang đo

Để tiến hành đánh giá tầm quan trọng và mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến quyết định xây dựng trung tâm gom hàng tại Hà Nội, nhóm tác giả xây dựng bảng hỏi dựa trên 5 nhóm nhân tố, mỗi nhân tố bao gồm 3 hoặc 6 biến quan sát (Bảng 5), và câu hỏi đánh giá mức độ tác động của trung tâm gom hàng đến hệ thống logistics đô thị để mã hóa thông tin biến phụ thuộc “quyết định xây dựng trung tâm gom hàng tại Hà Nội”. Thang đo sử dụng để đo lường cho các khía cạnh trong các nhân tố (đo lường các biến quan sát) là thang đo Likert 5 điểm. Đồng thời, nhóm tác giả dựa vào mức độ tác động của trung tâm gom hàng đến phát triển hệ thống logistics đô thị để mã hóa biến phụ thuộc “quyết định xây dựng trung tâm gom hàng tại Hà Nội”. Cụ thể, nếu UCC không mang lại tác động tích cực thì không nên xây dựng, tương ứng với điểm 1; nếu UCC có tác động trung lập (có cả tác động tích cực và tiêu cực) thì quyết định xây dựng trung tâm gom hàng cũng là trung lập (có cũng được, không có cũng được) tương ứng với điểm là 2; và nếu UCC có tác động tích cực đến hệ thống logistics đô thị thì dẫn đến quyết định xây dựng trung tâm gom hàng, tương ứng với điểm là 3.

4.1.2 Phương pháp nghiên cứu

Trong nghiên cứu này, nhóm tác giả sử dụng hệ số Cronbach's Alpha và hệ số tương quan biến tổng để kiểm định độ tin cậy thang đo. Phương pháp phân tích nhân tố khám phá EFA được sử dụng để đánh giá giá trị hội tụ của các nhân tố tiềm ẩn nhằm mục đích đánh giá và loại bỏ các câu hỏi không phù hợp hoặc các câu hỏi có yếu tố trùng lặp trong mỗi mục hỏi. Bên cạnh đó, để kiểm định các giả thuyết nghiên cứu, nhóm tác giả sử dụng phương pháp phân tích hồi quy tuyến tính đa biến với các biến độc lập tương ứng là 5 nhân tố tác động đến quyết định xây dựng trung tâm gom hàng và biến phụ thuộc là “quyết định xây dựng trung tâm gom hàng tại Hà Nội”.

4.1.3 Mẫu và dữ liệu nghiên cứu

Nghiên cứu được tiến hành trên 142 mẫu khảo sát thu thập được từ các đối tượng khảo sát: (1) Người làm trong lĩnh vực vận tải - Logistics, (2) Nghiên cứu sinh/giảng dạy trong lĩnh vực vận tải - Logistics, (3) Nhà hoạch định chính sách, quản lý về vận tải - Logistics. Phương pháp thu thập dữ liệu được nhóm tác giả tiến hành qua hình thức online, sử dụng google form để gửi bảng khảo sát đến các đối tượng khảo sát được xác định trước. Trong cả quá trình, nhóm nghiên cứu đã gửi câu hỏi khảo sát tới 405 người thông qua email và mạng xã hội khác, kết quả thu về được 173 phiếu nhưng chỉ có 142 phiếu hợp lệ. Thông tin ở Bảng 6 cho thấy đặc điểm của mẫu khảo sát phân loại theo vị trí nghề nghiệp, số năm kinh nghiệm và trình độ học vấn.

Bảng 6. Mô tả đặc điểm mẫu khảo sát

Chỉ tiêu	Biến phân loại	Số lượng
Vị trí công việc	Làm việc trong lĩnh vực Vận tải – Logistics	79
	Nghiên cứu, giảng dạy trong lĩnh vực vận tải – Logistics	40
	Hoạch định chính sách, quản lý về Vận tải – Logistics	23
Số năm kinh nghiệm	Dưới 5 năm	79
	Từ 5 năm đến 10 năm	19
	Trên 10 năm	44
Trình độ học vấn	Trung học phổ thông	2
	Cao đẳng/Đại học	87
	Trên Đại học	53

Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu với sự hỗ trợ của Excel

4.2 Kết quả nghiên cứu

Kết quả thu được từ đối tượng khảo sát đánh giá quyết định xây dựng trung tâm gom hàng được mô tả dữ liệu theo bảng sau:

Bảng 7. Đánh giá của người tham gia khảo sát

Chỉ tiêu	Đánh giá	Số người	Tỷ lệ (%)
Mức độ tác động tích cực của trung tâm gom hàng dẫn đến quyết định xây dựng UCC	Không có nhiều tác động (không nên xây dựng tại Hà Nội)	10	7,04
	Trung lập (có hoặc không có đều được)	27	19,01
	Tác động tích cực (được đầu tư xây dựng tại Hà Nội)	105	73,94

Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu với sự hỗ trợ của phần mềm Excel

Kết quả thống kê cho thấy sau khi được hỏi về đánh giá các tác động của UCC cũng như những rào cản trong xây dựng và vận hành, 10/142 người chiếm 7,04% cho rằng không nên xây dựng UCC tại Hà Nội. Trong khi hơn 73% số người được khảo sát cho rằng UCC sẽ tác động tích cực nên xây dựng tại Hà Nội, số người trung lập chỉ khoảng 19%.

Nghiên cứu sử dụng hệ số Cronbach's Alpha và hệ số tương quan biến tổng để đánh giá độ tin cậy của thang đo đối với từng nhân tố. Bảng 8 trình bày kết quả hệ số Cronbach Alpha và tương quan biến tổng bé nhất ứng với 5 nhân tố trong mô hình nghiên cứu.

Bảng 8. Hệ số Cronbach Alpha và tương quan tổng bé nhất của các nhân tố

Nhân tố	Hệ số Cronbach Alpha	Tương quan biến tổng bé nhất
Tác động về cách thức tổ chức vận tải đô thị và các hoạt động trong chuỗi cung ứng	0,842	0,584
Tác động về kinh tế - xã hội	0,814	0,659
Tác động về môi trường	0,915	0,782
Tác động về an toàn	0,879	0,730
Rào cản khi xây dựng và vận hành UCC	0,837	0,509

Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu với sự hỗ trợ của SPSS

Từ kết quả Bảng 8 thu được hệ số Cronbach Alpha của 5 nhân tố đều lớn hơn 0,6, trong đó hệ số Cronbach Alpha bé nhất là của nhân tố tác động về kinh tế - xã hội bằng 0,814 và tương quan biến tổng bé nhất của các nhân tố cũng đều lớn hơn 0,3, trong đó tương quan biến tổng bé nhất là nhân tố rào cản khi xây dựng và vận hành bằng 0,509. Do đó, các thang đo đều đạt yêu cầu về độ tin cậy.

Bảng 9. Ma trận xoay các nhân tố ảnh hưởng tới quyết định xây dựng UCC

Nhân tố	1	2	3	4	5
XDVH4	0,786				
XDVH5	0,762				
XDVH2	0,762				
XDVH6	0,758				
XDVH3	0,679				
XDVH1	0,660				
VTSC5		0,783			
VTSC4		0,741			
VTSC6		0,710			
VTSC3		0,633			
VTSC1		0,566			
VTSC2		0,555			
MT2			0,851		
MT3			0,801		
MT1			0,796		
AT3				0,849	
AT2				0,837	
AT1				0,712	
KTXH2					0,815
KTXH3					0,770
KTXH1					0,677

Nguồn: Kết quả phân tích với sự hỗ trợ của phần mềm SPSS

Kết quả ma trận xoay cho thấy 21 biến quan sát đều có ý nghĩa khi hệ số tải nhân tố đều lớn hơn 0,5 và không có biến nào cùng lúc tải lên hai nhân tố nên các nhân tố đảm bảo được giá trị hội tụ và phân biệt khi phân tích EFA.

Kết quả phân tích cũng cho thấy 21 biến quan sát được gom thành 5 nhân tố là tác động đến cách thức tổ chức vận tải đô thị và hoạt động trong chuỗi cung ứng, tác động về kinh tế-xã hội, tác động về môi trường, tác động về an toàn giao thông và rào cản xây dựng và vận hành đều bao gồm các biến quan sát đúng như kỳ vọng ban đầu.

Bảng 10. Kết quả giá trị thống kê của các nhân tố tác động tới quyết định xây dựng UCC

Mô hình	R	R ²	R ² hiệu chỉnh	Giá trị sai số chuẩn	Durbin-Waston
1	0,740	0,548	0,531	0,413	1,752

Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu với sự hỗ trợ của phần mềm SPSS

Từ kết quả phân tích Bảng 10 đánh giá mức độ phù hợp của mô hình tuyến tính bội với biến phụ thuộc là “quyết định xây dựng trung tâm gom hàng tại Hà Nội” như sau:

Giá trị R² hiệu chỉnh = 0,531 cho thấy biến độc lập đưa vào chạy hồi quy ảnh hưởng tới 53,1% sự thay đổi của biến phụ thuộc trong mô hình. Hệ số Durbin-Waston = 1,752 nằm trong khoảng từ 1,5 đến 2,5 nên không có hiện tượng tương quan chuỗi bậc nhất xảy ra.

Bảng 11. Kết quả phân tích hồi quy

Biến quan sát	Hệ số hồi quy chưa chuẩn hóa		Hệ số hồi quy chuẩn hóa (β)	t	p-value	Độ chấp nhận của biến (Tolerance)	VIF
	B	Std. Error					
Constant	0,585	0,227		2,575	2,575	0,011	
VTSC	0,391	0,065	0,481	5,984	<0,001	0,514	1,946
KTXH	0,210	0,051	0,300	4,092	<0,001	0,619	1,616
MT	0,084	0,045	0,147	1,885	0,062	0,547	1,828
AT	-0,056	0,046	-0,090	-1,222	0,224	0,610	1,640
XDVH	-0,079	0,049	-0,097	-1,599	0,112	0,905	1,105

Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu với sự hỗ trợ của phần mềm SPSS

Từ kết quả hồi quy thu được cho thấy độ chấp nhận của biến Tolerance đều nhỏ hơn 1 và hệ số phóng đại phương sai VIF của tất cả các biến đều nhỏ hơn 2 (hệ số VIF lớn nhất là của biến VTSC bằng 1,946) chứng tỏ không có hiện tượng đa cộng tuyến xảy ra.

Xét 4 nhân tố tác động tích cực đến quyết định xây dựng trung tâm gom hàng là tác động của UCC đến cách thức tổ chức vận tải đô thị và các hoạt động trong chuỗi cung ứng (VTSC), tác động về kinh tế - xã hội (KTXH), tác động về môi trường (MT) và tác động về an toàn giao thông (AT) với hệ số Beta chuẩn hóa lần lượt là $\beta_{VTSC} = 0,481$ (p-value <

0,001), $\beta_{KTXH} = 0,300$ (p-value < 0,001), $\beta_{MT} = 0,147$ (p-value = 0,062), $\beta_{AT} = -0,090$ (p-value = 0,224). Như vậy tại mức ý nghĩa 10%, chấp nhận giả thuyết nghiên cứu H1, H2, H3 và bác bỏ giả thuyết nghiên cứu H4.

Từ kết quả hồi quy cho thấy, nhân tố tác động về cách thức tổ chức vận tải đô thị và các hoạt động trong chuỗi cung ứng là nhân tố có ảnh hưởng tích cực nhất, tiếp theo là tác động về kinh tế - xã hội, ngược lại tác động về môi trường có ảnh hưởng yếu nhất trong quyết định xây dựng UCC.

Nhân tố rào cản xây dựng và vận hành có hệ số beta hiệu chỉnh là $\beta_{XDVH} = -0,097$ và p-value = 0,112. Như vậy tại mức ý nghĩa 10%, nhân tố rào cản xây dựng và vận hành không có ý nghĩa thống kê nên bác bỏ giả thuyết H5: rào cản xây dựng và vận hành UCC ảnh hưởng tiêu cực đến quyết định xây dựng trung tâm gom hàng.

Thảo luận kết quả thực nghiệm

Nghiên cứu ghi nhận nhân tố tác động về cách thức tổ chức vận tải đô thị và hoạt động trong chuỗi cung ứng ảnh hưởng tích cực nhất tới quyết định xây dựng UCC. Kết quả theo nghiên cứu này cho thấy sự nhất quán với kết quả nghiên cứu về tác động của trung tâm gom hàng đô thị UCC của Browne & cộng sự (2005). Cụ thể là:

- Giảm lượng chuyên vận tải; giảm quãng đường vận tải, sử dụng ít phương tiện vận tải hơn, do đó giảm cước phí tại các địa điểm giao hàng cuối cùng.
- Tạo ra khu vực tập trung nhằm sử dụng các phương tiện vận tải thân thiện với môi trường khi giao hàng vào trung tâm thành phố.
- Người chuyên chở dễ dàng tiếp cận địa điểm xếp - dỡ hàng hóa.
- Kiểm soát tốt hơn hàng tồn kho và các hoạt động liên quan.
- Cung cấp một dịch vụ phân phối mới, giúp phục vụ cùng lúc nhiều khách hàng theo cả hai phương thức B2B (business-to-business) và B2C (business-to-customer).

Tiếp theo, nhân tố kinh tế - xã hội cũng đóng vai trò quan trọng trong việc đưa ra quyết định xây dựng trung tâm gom hàng đô thị. UCC được kỳ vọng sẽ góp phần làm giảm chi phí Logistics trong bối cảnh hiện tại tại Việt Nam nói chung hay Hà Nội nói riêng đều có tỷ lệ cao so với các nước trên thế giới và trong khu vực; UCC cũng có vai trò tích cực trong việc nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng và hoạt động Logistics ngược.

Về nhân tố môi trường, từ các tác động trực tiếp, UCC góp phần cải thiện các vấn đề môi trường hiện nay như giảm số lượng khí thải phát ra từ phương tiện vận tải hay giảm ô nhiễm tiếng ồn. Bên cạnh đó, UCC cũng như một biện pháp mới để hướng tới phát triển bền vững khi góp phần sử dụng các nguồn lực có hạn hiệu quả trong dài hạn như giảm thiểu sử dụng các loại năng lượng hóa thạch. Các kết quả này có thể được tìm thấy sự tương đồng trong nghiên cứu của Lin & cộng sự (2016).

Theo kết quả nghiên cứu này, nhân tố tác động về an toàn giao thông không có ý nghĩa trong quyết định xây dựng UCC tại Hà Nội. Một trong những nguyên nhân dẫn đến sự khác biệt trong kết quả này với giả thuyết H4 ban đầu là thực trạng Hà Nội hiện

nay - khi các vấn đề an toàn giao thông đô thị phát sinh không chỉ trong vận tải hàng hóa mà còn từ vận tải hành khách và nhu cầu di chuyển cá nhân trong khu vực nội thành.

Xét về rào cản khi xây dựng và vận hành UCC, kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng nhân tố này không có ý nghĩa trong việc ra quyết định xây dựng UCC. Thực tế, hiện nay các cấp chính quyền từ trung ương đến địa phương đã và đang chú trọng và ưu tiên phát triển hệ thống Logistics đô thị, cơ sở hạ tầng và vận tải đô thị. Cụ thể năm 2017, Chính Phủ đã ban hành Quyết định 200/QĐ-TTg chú trọng tới việc nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ Logistics với mục tiêu thu hút đầu tư vào cơ sở hạ tầng Logistics, xây dựng trung tâm Logistics cấp khu vực và quốc tế và tạo môi trường thuận lợi để nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển hệ thống Logistics tại Việt Nam. Ngoài ra, trong thời gian gần đây còn có nhiều quyết định của các Sở, ban ngành thành phố Hà Nội, UBND quận, huyện, thị xã với mục tiêu gắn với mục tiêu hoàn thiện kết cấu hạ tầng Logistics tại thành phố.

5. Kết luận

Nghiên cứu giới thiệu về mô hình trung tâm gom hàng đô thị và phân tích cụ thể thực trạng tình hình Logistics tại Hà Nội. Tiếp theo, nhóm tác giả khảo sát và đưa ra phân tích về các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định xây dựng trung tâm gom hàng tại Hà Nội. Các tác động tích cực của UCC đem lại cho một đô thị lớn đã được chỉ ra trên các phương diện về kinh tế, xã hội, môi trường và an toàn giao thông. Về mặt thực tiễn, các kết quả thu được từ mô hình của bài nghiên cứu là cơ sở để các nhà hoạch định chính sách và các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ Logistics tại Hà Nội đưa ra quyết định về việc đầu tư, xây dựng UCC trong tương lai nhằm đạt được các mục tiêu như đã chỉ ra. Các nghiên cứu tiếp theo về lĩnh vực này nên tiếp tục đi sâu vào việc xác định cụ thể về quy mô, vị trí, cách thức hoạt động các trung tâm gom hàng tại Hà Nội, từ đó góp phần đạt được mục tiêu phát triển bền vững của ngành Logistics.

Lời cảm ơn

Sản phẩm này là kết quả của nhóm nghiên cứu “Logistics” theo Hợp đồng số IV3-NNC/QLKH, trường Đại học Ngoại thương. Chúng tôi cảm ơn các các phản biện và ban biên tập đã có góp ý sâu sắc về chuyên môn và hỗ trợ rất nhiều trong quá trình hoàn thành bài nghiên cứu này.

Tài liệu tham khảo

- Aastrup, J., Gammelgaard, B. & Prockl, G. (2012), “3PL services in city logistics - a user's perspective”, *Proceedings of the 24th annual nordic logistics research network conference*, Turku School of Economics and Business Administration, pp. 2 - 20.
- Allen, J., Browne, M. & Leonardi, J. (2012), “The Role of Urban Consolidation Centres in Sustainable Freight Transport”, *Journal Transport Reviews*, Vol. 32 No. 4, pp. 473 - 490.
- Ambrosini, C. & Routhier, J.L. (2004), “Objectives, methods and results of surveys carried out in the field of urban freight transport: an international comparison”, *Journal Transport Reviews*, Vol. 24 No. 1, pp. 57 - 77.
- BESTUFS II. (2006), “Quantification of urban freight transport effects”, Report of Europea Commission,
http://www.bestufs.net/download/BESTUFS_II/key_issuesII/BESTUF_Quantification_of_e

- ffects.pdf, truy cập ngày 22/5/2020.
- BESTUFS. (2007), *Best urban freight solutions II: road pricing and urban freight transport, urban freight platforms*, Best practice handbook.
- Boudouin, D., Morel, C. & Gardrat, M. (2013), *Supply chains and urban logistics platforms*, Sustainable Urban Logistics: Concepts, Methods and Information Systems, Springer, Berlin, pp. 1 - 19.
- Browne, M., Sweet, M., Woodburn, A. & Allen, J. (2005), *Urban freight consolidation centres - final report*, Transport Studies Group, University of Westminster, pp. 7 - 8/25 - 43.
- Browne, M., Allen, J. & Leonardi, J. (2011), "Evaluating the use of an urban consolidation centre and electric vehicles in central London", IATSS Research No. 35, pp. 1 - 6.
- Cục Thống kê thành phố Hà Nội. (2019), Niên giám thống kê thành phố Hà Nội 2018, Nhà xuất bản Thống kê.
- Cherrett, T., Allen, J., Mcleod, F., Maynard, S., Hickford, A. & Browne, M. (2012), "Understanding urban freight activity – key issues for freight planning", *Journal of Transport Geography*, Vol. 24, pp. 22 - 32.
- Chính phủ. (2015), *Quyết định số 1012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ: Về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm Logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*, Số: 1012/QĐ-TTg, ngày 03/07/2015.
- Chính phủ. (2017), *Quyết định số 200/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ: 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*, Số: 200/QĐ-TTg, ngày 14/02/2017.
- Crainic, T.G. & Laporte, G. (1997), "Planning models for freight transportation", *European Journal of Operation Research*, Vol. 97 No. 3, pp. 409 - 438.
- Crainic, T.G., Errico, F., Rei, W. & Ricciardi, N. (2012), "Integrating C2E and C2C traffic into city logistics planning", *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Vol. 39, pp. 47 - 60.
- Department for Transport. (2002), *Heathrow airport retail consolidation centre: BAA PLC*, Good Practice Case Study 402, Energy Efficiency Best Practice Programme.
- Faccio, M. & Gamberi, M. (2015), "New city logistics paradigm: from the "Last Mile" to the "Last 50 Miles" sustainable distribution", *Sustainability*, Vol. 7 No. 11, pp. 14873 - 14894.
- Foster, I. (2005), "The retail consolidation concept and application at London's heathrow airport", *Approaches to Urban Consolidation*, http://www.bestufs.net/download/Workshops/BESTUFS_II/London_Jan05/BESTUFS_London_Jan05_Foster_Exel.pdf, truy cập ngày 30/06/2020.
- Gonzalez-Feliu, J. & Morana, J. (2011), "Collaborative transportation sharing: from theory to practice via a case study from France", Yearwood JL, Stranieri A (eds) *Technologies for supporting reasoning communities and collaborative decision making: cooperative approaches*, *Information Science Reference*, Hershey, pp. 252 - 271.
- Gonzalez-Feliu, J. (2012), "Freight distribution systems with cross-docking: a multidisciplinary analysis", *Journal of the Transportation Research Forum*, Vol. 51 No. 1, pp. 93 - 109.
- Gonzalez-Feliu, J., Semet, F. & Morana, J. (2014), *Urban consolidation and logistics pooling*, Sustainable Urban Logistics: Concepts, methods and information systems, EcoProduction, Jean-Louis R., pp. 187 - 227.
- Henrik, J. (2018), *Urban consolidation centres on relationships between customer needs and services in city logistics*, Logistics and Quality Management, Department of Management and Engineering Linköping University, No.1800, pp. 3 - 27/33 - 52.
- Huijsmans, J. & Wildeboer, Y. (1997), *Freight distribution into large european cities*, Freight and Logistics Leaders Club.
- Lebeau, P., Macharis, C., Van Mierlo, J. & Maes, G. (2013), "Implementing electric vehicles in

- urban distribution: a discrete event simulation ", *World Electric Vehicle Journal*, Vol. 1 No.6 pp. 38 - 47
- Lin, J., Chen, Q. & Kawamura, K. (2016), "Sustainability SI: logistics cost and environmental impact analyses of urban delivery consolidation strategies", *Networks and Spatial Economics*, Vol. 16, pp. 227 - 253.
- Malhene, N., Trentini, A., Marques, G. & Burlat, P. (2012), *Freight consolidation centers for urban logistics solutions: the key role of interoperability*, IEEE International Conference on Digital Ecosystems and Technologies.
- Nemoto, T. (1997), "Area-wide inter-carrier consolidation of freight in urban areas, in Transport Logistics", *Transport Logistics*, Vol. 1 No. 2, pp. 87 - 101.
- Nordtømme, M.E., Bjerkan, K.Y. & Sund, A.B. (2015), *Barriers to urban freight policy implementation: the case of urban consolidation center in Oslo*, Transport Policy, pp. 44/179 - 186.
- Österle, I., Aditjandra, P.T., Vaghi, C., Grea, G. & Zunder, T.H. (2015), "The role of a structured stakeholder consultation process within the establishment of a sustainable urban supply chain", *Supply Chain Management: an International Journal*, Vol. 20, pp. 284 - 299.
- Saigoneer. (2017), "Traffic jams are costing Hanoi \$600m annually: studies" [https://saigoneer.com/vietnam-news/10570-traffic-jams-are-costing-hanoi-\\$600m-annually-studies](https://saigoneer.com/vietnam-news/10570-traffic-jams-are-costing-hanoi-$600m-annually-studies), ngày truy cập 25/05/2020.
- Taniguchi, E. & Thompson, R.G. (1999), *City logistics i*, Institute of Systems Science Research Publisher, Japan.
- Taniguchi, E. & Thompson, R.G. (2003), *Logistics systems for sustainable cities proceedings*, CRC Press, pp. 101 - 39.
- Van, R.T. & Quak, H. (2010), "Local impacts of a new urban consolidation centre – the case of Binnenstadservice.nl", *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Vol. 2 No. 3, pp. 5967 - 5979.
- Ville, S., Gonzalez-Feliu, J. & Dablan, L. (2012), "The limits of public policy intervention in urban logistics: lessons from Vicenza (Italy)", *European Planning Studies*, Vol. 21 No. 10, pp. 1528 - 1541.
- Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội. (2018), *Kế hoạch phát triển hoạt động Logistics trên địa bàn thành phố năm 2018*, Số 83/KH-UBND, ngày 05/04/2018.
- Yin, Y.L., Kaushik, L. & Navdha, K. (2018), *Strengthening Vietnam's trucking sector towards lower logistics costs and greenhouse gas emission*, Vietnam Transport Knowledge Series, World Bank group, pp. 35 - 67.