



TẠP CHÍ XÂY DỰNG - eISSN 3030-4482

Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn TP Hồ Chí Minh

Enhancing the competitiveness of logistics service enterprises in Ho Chi Minh City

➤ **Võ Việt Vũ¹, THS Phạm Khôi Nguyên², TS Vòng Thành Nam^{2,*}**

¹Công ty TNHH Vận tải và Dịch vụ logistics Đại Nhiên

²Trường Đại học Công nghệ Kỹ thuật TP Hồ Chí Minh

*Email: namvt@hcmute.edu.vn

THÔNG TIN BÀI BÁO

Chuyên mục: Khoa học công nghệ

Ngày nhận bài: 28/5/2026

Ngày sửa bài: 08/6/2026

Ngày chấp nhận đăng: 17/6/2026

Ngày xuất bản Online: 26/6/2026

Tác giả liên hệ:

Email: namvt@hcmute.edu.vn

TÓM TẮT

Năng lực cạnh tranh là yếu tố then chốt quyết định sự phát triển của các doanh nghiệp logistics trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và chuyển đổi số. Nghiên cứu này đánh giá thực trạng năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn TP.HCM thông qua phương pháp nghiên cứu định tính, kết hợp phân tích tài liệu, phỏng vấn chuyên gia và dữ liệu thứ cấp giai đoạn 2022 - 2024. Kết quả cho thấy các doanh nghiệp có lợi thế về vị trí địa lý và quy mô thị trường nhưng vẫn đối mặt với những hạn chế về công nghệ, nguồn lực và liên kết chuỗi dịch vụ. Trên cơ sở đó, nghiên cứu đề xuất các giải pháp nhằm giúp các doanh nghiệp logistics TP.HCM cạnh tranh hiệu quả hơn trong chuỗi cung ứng khu vực và toàn cầu.

Từ khóa: Năng lực cạnh tranh; dịch vụ logistics; doanh nghiệp nhỏ và vừa; chuỗi cung ứng.

ABSTRACT

Competitiveness has become a critical determinant of the sustainable growth of logistics enterprises amid increasing global integration and digital transformation. This study examines the competitiveness of logistics service providers in Ho Chi Minh City through a qualitative approach based on document analysis, expert interviews and secondary data collected during 2022 - 2024. The results reveal that while logistics firms in the city

possess significant advantages in terms of geographical location and market potential, their competitiveness remains constrained by technological limitations, resource shortages and insufficient supply chain integration. The study therefore proposes strategic measures to strengthen competitive capabilities and support the effective participation of Ho Chi Minh City logistics enterprises in regional and global supply chains. **Keywords:** Competitiveness; logistics services; SMEs; supply chain.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và chuyển đổi số, logistics ngày càng giữ vai trò quan trọng đối với hiệu quả chuỗi cung ứng và năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Việt Nam được đánh giá là một trong những thị trường logistics phát triển năng động tại Đông Nam Á, trong đó TP.HCM là trung tâm logistics lớn nhất nước, đóng góp hơn 22% GDP và tập trung khoảng 67% số doanh nghiệp logistics (VLA, 2023).

Mặc dù sở hữu nhiều lợi thế về vị trí địa lý, hệ thống cảng biển, sân bay quốc tế và kết nối giao thông vùng, ngành logistics tại TP.HCM vẫn đối mặt với nhiều thách thức. Chi phí logistics của Việt Nam hiện chiếm khoảng 16 - 18% GDP, cao hơn mức trung bình khu vực, trong khi phần lớn doanh nghiệp logistics là DNNVV, chủ yếu cung cấp các dịch vụ đơn lẻ và có giá trị gia tăng thấp (VLA, 2023; World Bank, 2023; Bộ Công Thương, 2023). Nghiên cứu này tập trung đánh giá thực trạng năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn TP.HCM thông qua các yếu tố như năng lực tài chính, năng lực vận hành, nguồn nhân lực, dịch vụ logistics tích hợp và chuyển đổi số, từ đó đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và khả năng tham gia vào chuỗi cung ứng khu vực và toàn cầu.

2. KHÁI QUÁT LÝ THUYẾT CẠNH TRANH

Năng lực cạnh tranh được hiểu là khả năng của doanh nghiệp trong việc tạo ra giá trị vượt trội, duy trì vị thế thị trường và đạt hiệu quả kinh doanh cao hơn đối thủ cạnh tranh. Theo Porter (1985), lợi thế cạnh tranh được hình thành thông qua chiến lược dẫn đầu về chi phí hoặc khác biệt hóa. Trong khi đó, quan điểm dựa trên nguồn lực (RBV) cho rằng lợi thế cạnh tranh bền vững xuất phát từ các nguồn lực và năng lực có giá trị, khó sao chép và khó thay thế (Barney, 1991). Bên cạnh đó, lý thuyết năng lực động nhấn mạnh khả năng thích ứng và đổi mới của doanh nghiệp trong môi trường kinh doanh biến động (Teece et al., 1997).

Đối với ngành logistics, năng lực cạnh tranh không chỉ được phản ánh qua chi phí dịch vụ mà còn thông qua chất lượng phục vụ, độ tin cậy, khả năng ứng dụng công nghệ và mức độ tích hợp chuỗi cung ứng (Christopher, 2016). Sự phát triển của các mô hình logistics tích hợp như 3PL và 4PL đặt ra yêu cầu ngày càng cao về năng lực quản trị, công nghệ và phối hợp giữa các chủ thể trong chuỗi cung ứng (Mentzer & Williams, 2001).

Tại Việt Nam, các nghiên cứu cho thấy năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics chịu ảnh hưởng bởi năng lực tài chính, chất lượng nguồn nhân lực, mức độ ứng dụng công nghệ và khả năng cung cấp dịch vụ tích hợp (Bùi Duy Linh, 2018; Nguyễn Thị Thanh Bình & Nguyễn Thị Phương Ý, 2018). Trên cơ sở tổng hợp các lý thuyết và nghiên cứu trước đây, nghiên cứu tiếp cận năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics thông qua các nhóm yếu tố chủ yếu gồm năng lực tài chính, năng lực vận hành, chất lượng nguồn nhân lực, khả năng cung cấp dịch vụ logistics tích hợp và mức độ chuyển đổi số. Đây được xem là những yếu tố có ảnh hưởng trực tiếp đến

khả năng cạnh tranh và phát triển bền vững của các doanh nghiệp logistics tại TP.HCM.

3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Nghiên cứu sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính nhằm đánh giá năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn TP.HCM. Dữ liệu nghiên cứu được thu thập từ cả nguồn sơ cấp và thứ cấp. Dữ liệu sơ cấp được thu thập thông qua phỏng vấn chuyên sâu 24 chuyên gia trong lĩnh vực logistics - là đại diện doanh nghiệp lớn, doanh nghiệp nhỏ và vừa (DNNVV) cùng các chuyên gia ở các lĩnh vực vận hành, tài chính, công nghệ và nhân sự. Dữ liệu thứ cấp được tổng hợp từ các báo cáo của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), Bộ Công Thương, Tổng cục Thống kê, Cục Thống kê TP.HCM, Ngân hàng Thế giới và báo cáo tài chính của một số doanh nghiệp logistics tiêu biểu trong giai đoạn 2022 - 2024. Dữ liệu sau khi thu thập được phân tích, tổng hợp và đối chiếu nhằm đánh giá thực trạng năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp logistics tại TP.HCM và xác định các vấn đề cần cải thiện.

4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

4.1. Tổng quan thị trường logistics TP.HCM

Thị trường logistics TP.HCM tiếp tục tăng trưởng trong giai đoạn 2022 - 2024. Số lượng doanh nghiệp logistics tăng từ 2.810 lên 2.965 doanh nghiệp, tương ứng mức tăng khoảng 5,5%, chiếm khoảng 67 - 68% tổng số doanh nghiệp logistics cả nước. Bên cạnh đó, tăng trưởng GDP của thành phố duy trì ở mức cao hơn bình quân cả nước và kim ngạch xuất khẩu đạt khoảng 46 tỷ USD vào năm 2024, tăng 8,3% so với năm trước. Những kết quả này khẳng định vai trò trung tâm logistics và đầu mối thương mại quan trọng của TP.HCM trong nền kinh tế Việt Nam.

Bảng 1. Quy mô doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn TP.HCM

Chỉ tiêu	Năm			2023/2022		2024/2023	
	2022	2023	2024	Giá trị	%	Giá trị	%
1. DN logistics Việt Nam	4.212	4.235	4.387	23	0,55	152	3,59
2. DN logistics TP.HCM	2.810	2.854	2.965	44	1,57	111	3,89
• Trong đó: DN lớn	265	283	302	18	6,79	19	6,71
• Trong đó: DN vừa và nhỏ	2.545	2.571	2.663	26	1,02	92	3,58
Tỷ trọng DNNVV tại TP.HCM	90,57	90,08	89,81	0	-0,54	0	-0,30
Tỷ trọng DN logistics TP.HCM/cả nước	66,71	67,39	67,59	1	1,01	0	0,29

(Nguồn: Tổng hợp số liệu từ VLA, 2022 - 2024)

Tuy nhiên, phân bổ quy mô doanh nghiệp cho thấy một sự mất cân đối cấu trúc. Doanh nghiệp lớn tăng từ 265 lên 302 đơn vị trong giai đoạn nghiên cứu tăng 6,4% trong khi DNNVV mở rộng từ 2.545 lên 2.663. Mặc dù có sự tăng trưởng tuyệt đối ở cả hai phân khúc, tỷ trọng DNNVV giảm nhẹ từ 90,6% xuống 89,8%, gợi ý một xu hướng hợp nhất các DNNVV trong ngành logistics.

4.2. Thực trạng năng lực cạnh tranh

4.2.1. Năng lực tài chính

Kết quả nghiên cứu cho thấy năng lực tài chính là một trong những yếu tố có sự phân hóa rõ nét giữa các doanh nghiệp logistics tại TP.HCM. Các doanh nghiệp lớn sở hữu nguồn lực tài chính vững mạnh, duy trì hiệu quả kinh doanh ổn định và có khả năng đầu tư vào hạ tầng, công nghệ cũng như mở rộng dịch vụ. Ngược lại, phần lớn DNNVV gặp khó khăn về vốn, phụ thuộc nhiều vào tín dụng ngắn hạn và chịu áp lực dòng tiền do thời gian thanh toán kéo dài. Theo đánh giá của các chuyên gia được phỏng vấn, khoảng 83% DNNVV có năng lực tài chính ở mức yếu hoặc trung bình, làm hạn chế khả năng đầu tư, đổi mới công nghệ và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường.

4.2.2. Năng lực vận hành

Hiệu quả vận hành của ngành logistics TP.HCM được đánh giá ở mức trung bình với sự khác biệt đáng kể giữa các nhóm doanh nghiệp. Các doanh nghiệp lớn vận hành các mô hình logistics tích hợp đạt tỷ lệ giao hàng đúng hạn 90 - 95% và tỷ lệ sai sót đơn hàng dưới 2%. Hiệu quả vận hành của DNNVV yếu hơn đáng kể, tỷ lệ giao hàng đúng hạn thường dao động từ 70 - 85%. Theo đánh giá của các chuyên gia, những hạn chế chủ yếu xuất phát từ việc thiếu quy trình vận hành chuẩn hóa, mức độ ứng dụng công nghệ còn thấp và khả năng kết nối vận tải đa phương thức chưa hiệu quả. Bên cạnh đó, các vấn đề về hạ tầng logistics, tình trạng ùn tắc giao thông và sự thiếu đồng bộ trong kết nối giữa cảng biển, kho bãi và trung tâm logistics tiếp tục làm gia tăng chi phí vận hành, ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

4.2.3. Năng lực tổng hợp chuỗi dịch vụ

Năng lực cung cấp chuỗi dịch vụ tích hợp đại diện cho sự cạnh tranh quan trọng trong thị trường logistics hiện đại. Tất cả 24 chuyên gia đồng ý rằng mức độ cung cấp dịch vụ tích hợp ở TP.HCM còn thấp: 75% mô tả thị trường chủ yếu ở mức 2PL, chỉ 25% cho biết một bộ phận doanh nghiệp đã bắt đầu chuyển đổi sang các mô hình tích hợp cao hơn.

Các doanh nghiệp lớn thể hiện năng lực tích hợp có ý nghĩa. Gemadept cung cấp chuỗi tích hợp dựa trên tài sản trải dài từ khai thác cảng, dịch vụ ICD đến phân phối nội địa. Transimex cung cấp logistics hợp nhất bao gồm quản lý kho, môi giới khai báo hải quan và quản lý vận tải. DHL Global Forwarding tích hợp thông qua điều phối mạng lưới thay vì sở hữu tài sản, quản lý vận tải biển, hàng không và thông quan trong một khung điều hành thống nhất trên phạm vi toàn cầu. Trong DNNVV, phạm vi dịch vụ thường bị giới hạn ở một hoặc hai chức năng riêng lẻ đã làm hạn chế về năng lực cạnh tranh.

4.2.4. Quản trị quan hệ khách hàng

Chất lượng quan hệ khách hàng ở mức trung bình đối với doanh nghiệp lớn và kém đối với DNNVV. Đánh giá tổng thể về chất lượng quan hệ được 67% chuyên gia xếp loại kém (định hướng giao dịch ngắn hạn), 25% trung bình và chỉ 8% tốt. Sự thiếu vắng của các hệ thống CRM, SLA chuẩn hóa và cơ chế phản hồi của khách hàng khiến hầu hết DNNVV logistics TP.HCM dễ bị mất khách hàng.

4.2.5. Uy tín thương hiệu

Tài sản thương hiệu trong ngành logistics TP.HCM tập trung cao độ. Có 83% chuyên gia đánh giá mức độ nhận diện thương hiệu ở DNNVV là thấp. Bên cạnh đó, có 58% chuyên gia cho rằng minh bạch thông tin là vấn đề dễ tổn thương nhất của tài sản thương hiệu logistics, đồng thời 42% chuyên gia xem việc chậm giao hàng là yếu tố rủi ro thương hiệu chính. Những phát hiện này gợi ý rằng duy trì uy tín thông qua sự minh bạch, điều khoản dịch vụ rõ ràng và thực thi đáng tin cậy là đại diện cho việc đầu tư thương hiệu.

4.2.6. Năng lực marketing

Tất cả 24 chuyên gia đều có chung đánh giá năng lực marketing của DNNVV là yếu. Chỉ có các doanh nghiệp lớn mới có triển khai hoạt động marketing. Có 67% chuyên gia cho rằng hoạt động marketing chủ yếu với cách tiếp cận dựa trên quan hệ và mạng lưới truyền thống, chỉ 33% chuyên gia cho rằng các doanh nghiệp bắt đầu áp dụng công cụ marketing số. Ngoài ra, các chuyên gia cho biết các doanh nghiệp đang thiếu hụt nguồn nhân lực marketing.

4.2.7. Chất lượng nguồn nhân lực

Chất lượng nguồn nhân lực được xác định là nhân tố quan trọng đối với doanh nghiệp. Tất cả 24 chuyên gia cho rằng, thiếu kỹ năng và ngoại ngữ là vấn đề quan trọng đối với nguồn nhân lực. Các chuyên gia đánh giá chất lượng của lực lượng lao động tổng thể ở mức trung bình khá là có 83%, với hầu hết nhân viên không được đào tạo đúng chuyên ngành logistics; chỉ có 17% được đánh giá chất lượng là tốt. Chất lượng của lực lượng lao động cơ bản giữa các doanh nghiệp logistics TP.HCM và đối thủ quốc tế chênh lệch rất rõ ràng, điều này rất quan trọng đối với năng lực cạnh tranh và phát triển ngành.

4.2.8. Hợp tác trong nước và quốc tế

Tại TP.HCM, một số doanh nghiệp lớn đã thiết lập quan hệ với các hãng tàu và đối tác quốc tế, nhưng phần lớn doanh nghiệp nhỏ vẫn hoạt động rời rạc, thiếu liên kết. Có 75% chuyên gia cho rằng các doanh nghiệp chủ yếu hợp tác theo hình thức đại lý hơn là quan hệ đối tác chiến lược, chỉ 25% ý kiến chuyên gia nhận định doanh nghiệp có mối quan hệ hợp tác sâu hơn. Theo kết quả khảo sát có 67% chuyên gia nhận định: Quan hệ hợp tác ở mức trung bình, chủ yếu phụ thuộc vai trò đại lý và 33% chuyên gia cho rằng doanh nghiệp chủ động hợp tác nhưng hiệu quả chưa cao. Bên cạnh đó, 92% chuyên gia nhận định, điều kiện tiên quyết để hợp tác quốc tế ngang bằng là xác định vị thế thị trường và ổn định khối lượng hàng hóa vận chuyển.

4.2.9. Chuyển đổi số

Việc áp dụng chuyển đổi số đã tăng tốc trong các doanh nghiệp logistics tại TP.HCM nhưng vẫn chưa hoàn thiện và phân bổ không đều giữa các nhóm doanh nghiệp. Theo số liệu từ Bộ Công Thương (2024) giai đoạn 2022 - 2024 có 35 - 40% doanh nghiệp logistics đã triển khai TMS, 40 - 45% đã triển khai WMS và khoảng 50% doanh nghiệp lớn đã tích hợp hệ thống ERP. Trong DNNVV, tỷ lệ áp dụng tương ứng chỉ đạt 15 - 25%, chủ yếu là phần mềm đơn lẻ thay vì các nền tảng tích hợp. Giải thích về vấn đề này có 92% chuyên gia cho rằng, chi phí đầu tư cao là do thiếu nguồn lực tài chính (đây là rào cản lớn nhất); 8% số chuyên gia do thiếu nhân lực công nghệ và thiếu chiến lược dài hạn.

5. THẢO LUẬN

Bên cạnh những kết quả đạt được, năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp dịch vụ logistics tại TP.HCM vẫn tồn tại nhiều hạn chế:

Trước hết, năng lực tài chính của phần lớn doanh nghiệp, đặc biệt là nhóm DNNVV (SMEs) còn yếu do quy mô vốn hạn chế, phụ thuộc vào vốn vay ngắn hạn và chịu áp lực dòng tiền từ tình trạng khách hàng nợ kéo dài. Điều này làm giảm khả năng đầu tư dài hạn và ảnh hưởng năng lực cạnh tranh.

Về năng lực vận hành, đa số SMEs vẫn áp dụng phương thức quản lý truyền thống, thiếu đầu tư đồng bộ vào các hệ thống quản trị hiện đại như TMS, WMS và các công cụ tối ưu hóa vận hành. Nguyên nhân chủ yếu xuất phát từ tư duy quản trị ngắn hạn, mô hình quản lý gia đình và hạn chế về nguồn lực cho hoạt động chuyển đổi số.

Khả năng cung cấp dịch vụ logistics tích hợp còn thấp khi nhiều doanh nghiệp chỉ tập trung vào các dịch vụ đơn lẻ, chưa tham gia sâu vào các khâu có giá trị gia tăng cao trong chuỗi cung ứng. Bên cạnh đó, quan hệ khách hàng và uy tín thương hiệu còn hạn chế do thiếu hệ thống quản trị khách hàng chuyên nghiệp và chiến lược phát triển thương hiệu dài hạn.

Hoạt động marketing của nhiều doanh nghiệp còn mang tính tự phát, chưa tận dụng hiệu quả các nền tảng số, trong khi nguồn nhân lực vẫn thiếu chuyên môn sâu về quản trị chuỗi cung ứng, phân tích dữ liệu và thương mại quốc tế. Đồng thời, mức độ tham gia các hiệp hội ngành nghề và mạng lưới logistics còn thấp, làm hạn chế cơ hội hợp tác và tiếp cận thị trường quốc tế.

Ngoài ra, năng lực chuyển đổi số giữa doanh nghiệp lớn và SMEs tồn tại khoảng cách đáng kể. Việc thiếu chiến lược số hóa tổng thể, hạn chế về nguồn lực tài chính, công nghệ và nhân sự khiến quá trình chuyển đổi số diễn ra chậm, ảnh hưởng đến khả năng thích ứng trước xu hướng số hóa và yêu cầu phát triển bền vững của ngành logistics.

6. GIẢI PHÁP VÀ KIẾN NGHỊ

6.1. Giải pháp

Để giải quyết những vấn đề tồn tại như trên, cần thực hiện các giải pháp như sau:

Thứ nhất, nâng cao năng lực tài chính và hiệu quả đầu tư: Các doanh nghiệp nên phát triển chiến lược tài chính đa dạng hóa, chẳng hạn: liên doanh, thiết lập quỹ đầu tư cơ sở hạ tầng logistics; tối ưu hóa quản lý vốn lưu động để rút ngắn chu kỳ dòng tiền; ưu tiên phân bổ vốn cho công nghệ và phát triển nguồn nhân lực như các khoản đầu tư thúc đẩy tăng trưởng.

Thứ hai, nâng cao năng lực vận hành: Chuẩn hóa quy trình vận hành, áp dụng nền tảng TMS và WMS vào hoạt động vận hành, kết nối và thực hiện vận tải đa phương thức. Các doanh nghiệp nên xây dựng bộ tiêu chí đánh giá hiệu suất hoạt động: Giao hàng đúng hạn, tỷ lệ sai sót, sự hài lòng của khách hàng.

Thứ ba, phát triển chuỗi dịch vụ logistics tích hợp: Chuyển đổi từ mô hình 2PL sang 3PL/4PL thông qua xây dựng năng lực hữu cơ hoặc thuê tóm chiến lược các năng lực bổ sung; hình thành liên minh logistics cung cấp đầy đủ dịch vụ cho doanh nghiệp.

Thứ tư, nâng cao năng lực marketing và phát triển thương hiệu: Đầu tư vào hạ tầng marketing số, marketing nội dung...) để mở rộng phạm vi tiếp cận ngoài quan hệ cá nhân. Xây dựng thương hiệu có hệ thống phù hợp với các chuẩn mực của ngành logistics.

Thứ năm, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực: Cho nhân viên tham gia các chương trình đào tạo có nội dung phù hợp; đầu tư ngoại ngữ cho nhân viên. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần có thu hút nhân sự có năng lực làm việc tốt, đồng thời có cơ chế "giữ chân" đối với người tài.

Thứ sáu, tăng cường hợp tác trong nước và quốc tế: Các doanh nghiệp nên tích cực tham gia vào mạng lưới VLA, FIATA và WCA; phát triển thỏa thuận hợp đồng, cam kết khối lượng đơn hàng với đối tác logistics; đàm phán thỏa thuận khung giá với các hãng tàu và hãng hàng không để giảm sự phụ thuộc vào biến động giá thị trường vận tải.

Thứ bảy, thúc đẩy chuyển đổi số: Các doanh nghiệp nên ưu tiên triển khai TMS-WMS-ERP tích hợp; đầu tư vào theo dõi thời gian thực hỗ trợ IoT và tối ưu hóa tuyến đường dựa trên AI.

6.2. Kiến nghị

Để hỗ trợ nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics, Chính phủ và

UBND TP.HCM cần tiếp tục hoàn thiện hạ tầng logistics, phát triển các chương trình hỗ trợ tài chính cho DNNVV, đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính và thúc đẩy chuyển đổi số trong ngành. Đồng thời, các bộ, ngành liên quan cần tăng cường phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao, thúc đẩy liên kết giữa cơ sở đào tạo và doanh nghiệp cũng như xây dựng các tiêu chuẩn logistics xanh nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững và hội nhập quốc tế.

7. KẾT LUẬN

Nghiên cứu đã đánh giá toàn diện năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trên địa bàn TP.HCM giai đoạn 2022 - 2024. Kết quả cho thấy mặc dù ngành logistics có tốc độ phát triển nhanh và sở hữu nhiều lợi thế về vị trí địa lý, hạ tầng và quy mô thị trường nhưng năng lực cạnh tranh giữa các doanh nghiệp logistics vẫn có sự phân hóa đáng kể. Các doanh nghiệp lớn có khả năng cạnh tranh tốt hơn nhờ tiềm lực tài chính, công nghệ và mạng lưới đối tác, trong khi phần lớn DNNVV vẫn gặp nhiều hạn chế.

Một số hạn chế được xác định gồm: Năng lực tài chính còn yếu; khả năng cung cấp dịch vụ logistics tích hợp còn hạn chế; mức độ chuyển đổi số chưa cao; chất lượng nguồn nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu phát triển; năng lực hợp tác quốc tế còn thấp. Những yếu tố này làm giảm khả năng tham gia của doanh nghiệp logistics TP.HCM vào các phân khúc giá trị gia tăng cao trong chuỗi cung ứng khu vực và toàn cầu.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Barney, J. B. Firm resources and sustained competitive advantage. *Journal of Management*, 17(1), 99-120, 1991, <https://doi.org/10.1177/014920639101700108>.
- [2] Bùi Duy Linh. Nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Luận án Tiến sĩ, Đại học Kinh tế Quốc dân, 2018.
- [3] Christopher, M. *Logistics and supply chain management* (5th ed.). Pearson Education, 2016.
- [4] Creswell, J. W., & Poth, C. N. *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (4th ed.). SAGE Publications, 2018.
- [5] Erceg, A., & Damoska Sekuloska, J. e-Logistics and e-SCM: How to increase competitiveness. *LogForum*, 15(1), 155-169, 2019, <https://doi.org/10.17270/J.LOG.2019.356>.
- [6] Grant, R. M. *Contemporary strategy analysis* (10th ed.), Wiley, 2019.
- [7] Kotler, P., & Keller, K. L. *Marketing management* (15th ed.). Pearson Education, 2016.
- [8] Bộ Công Thương. Báo cáo Logistics Việt Nam 2023. NXB. Công Thương, 2023.
- [9] Nguyễn Thị Hường, Nguyễn Thị Thanh Tú, Lê Thị Thu Hà. Nâng cao năng lực cạnh tranh doanh nghiệp nhỏ và vừa trên địa bàn tỉnh Kiên Giang. *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, 18, 68-72, 2022.
- [10] Nguyễn Thị Thanh Bình và Nguyễn Thị Phương Ý. Ứng dụng logistics điện tử và quản trị chuỗi cung ứng số trong nâng cao năng lực cạnh tranh doanh nghiệp logistics Việt Nam. *Tạp chí Khoa học và Công nghệ*, 14(3), 112-120, 2018.
- [11] Phạm Duyên Minh & Trần Đình Quý. Năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp Logistics trên địa bàn thành phố Hà Nội. *Tạp chí Kinh tế và Quản lý*, 40, 38-46, 2023.
- [12] Porter, M. E. *Competitive advantage: Creating and sustaining superior performance*. Free Press, 1985.

[13] Tukamuhabwa, B., Ssekitoleko, M., Muganzi, R., & Mutebi, H. Innovation and sustainability practices as drivers of competitive advantage for SMEs. *Journal of Small Business & Entrepreneurship*, 34(3), 1-22, 2020.

[14] Vietnam Logistics Association (VLA). Báo cáo chỉ số cạnh tranh logistics Việt Nam 2023, VLA, 2023.

[15] World Bank. Logistics Performance Index 2023. World Bank Group, 2023. Internet: <https://lpi.worldbank.org>.