

NGHIÊN CỨU CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN VIỆC THỰC HIỆN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THU HỒI: ÁP DỤNG TẠI KHU VỰC HẢI PHÒNG

RESEARCHING ON FACTORS AFFECTING THE IMPLEMENTATION OF REVERSE LOGISTICS: APPLYING FOR HAI PHONG

HÀN HUYỀN HƯƠNG*, LÊ SƠN TÙNG

Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

*Email liên hệ: huonghh.ktcb@vimaru.edu.vn

Tóm tắt

Hoạt động logistics thu hồi đã được chứng minh là có vai trò quan trọng trong việc tái chế hàng hóa sau khi sử dụng và giảm thiểu lượng phế thải ra môi trường. Mục đích của nghiên cứu là điều tra các yếu tố có ảnh hưởng đến việc thực hiện hoạt động logistics thu hồi của các doanh nghiệp. Nghiên cứu được thực hiện bằng việc khảo sát 161 doanh nghiệp. Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra rằng có 3 yếu tố bên trong và 2 yếu tố bên ngoài doanh nghiệp có tác động đến nhận thức về môi trường của các doanh nghiệp. Trong đó, yếu tố nguồn nhân lực đóng vai trò quan trọng. Ý nghĩa về mặt lý luận và thực tiễn của nghiên cứu được thảo luận chi tiết trong nghiên cứu.

Từ khóa: Logistics thu hồi, nguồn nhân lực, nguồn lực tài chính, công nghệ thông tin, đối tác kinh doanh, chính sách chính phủ.

Abstract

Reverse logistics has been seen as an important strategy in recycling goods after use and minimizing waste to the environment. The purpose of the study is to investigate the factors that affect the implementation of reverse logistics activities of enterprises. The study was conducted by surveying 161 enterprises. Research results suggested that there are 3 internal factors and 2 external factors influencing the environmental perception of enterprises. In which, the human resource factor plays a vital role. The theoretical and practical implications of the study are discussed in detail in the study.

Keywords: Reverse logistics, human resources, financial resources, information technology, business partners, and government policy.

1. Mở đầu

Chu kỳ kinh doanh truyền thống thường bắt đầu từ lúc nhận được đơn đặt hàng của khách hàng và kết thúc khi khách hàng nhận được sản phẩm. Tuy nhiên, một số sản phẩm thường bị trả lại do chất lượng kém hoặc giao nhầm sản phẩm. Chỉ riêng ở Hoa Kỳ, hàng trăm tỷ đô la giá trị hàng hóa được trả lại mỗi năm. Bên cạnh đó, lượng phế liệu sau khi khách hàng sử dụng sản phẩm cũng cần được lưu ý. Việc xử lý hàng hóa bị trả lại, và cách xử lý phế liệu là những mối quan tâm chính của logistics thu hồi. Việc thực hiện hoạt động logistics thu hồi là cần thiết để thực hiện chính sách hoàn trả sản phẩm và giải quyết các vấn đề về môi trường đang ngày càng được quan tâm. Tuy nhiên, nhiều doanh nghiệp vẫn chưa sẵn sàng triển khai logistics thu hồi với nhiều lý do khác nhau.

Ở Việt Nam, các công ty thực hiện logistics thu hồi là rất hiếm, mặc dù khái niệm này đã được biết đến từ lâu. Sự phát triển của logistics thu hồi tương đối thấp và không phổ biến trong ngành công nghiệp cũng như trong các công ty vận tải biển. Tình trạng này có thể là do các doanh nghiệp thiếu sự hỗ trợ và các đối tác kinh doanh từ chối trả thêm cho việc xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng cho việc thực hiện hoạt động logistics thu hồi. Sự hỗ trợ của chính phủ cũng có thể là một trong những yếu tố có vai trò tác động đến các bên có lợi ích tham gia vào hoạt động này. Mặc dù hoạt động logistics thu hồi có vai trò quan trọng trong chiến lược bảo vệ môi trường, và mục tiêu giảm lượng phát thải nhà kính về 0 của Việt Nam vào năm 2050, tuy nhiên cho đến nay vẫn còn rất ít nghiên cứu về các nhân tố thúc đẩy việc thực hiện hoạt động logistics thu hồi của các doanh nghiệp. Do đó, mục đích của nghiên cứu này là khám phá các yếu tố tác động đến quyết định xây dựng hệ thống logistics thu hồi của các doanh nghiệp Việt Nam.

2. Cơ sở lý luận

2.1. Logistics thu hồi (ngược - Reverse logistics)

Trong môi trường kinh doanh chung, luồng logistics xuôi là việc vận chuyển các sản phẩm từ điểm sản xuất đến điểm tiêu thụ, với sự tham gia của

một số lĩnh vực chính, cụ thể là người sản xuất, người bán, và người phân phối hoặc người giao nhận. Tuy nhiên, trong những năm gần đây, người ta đã chú ý nhiều hơn đến việc hoạt động logistics ngược (thu hồi), đảo ngược hàng hóa hoặc phế phẩm từ nơi tiêu thụ về nơi sản xuất để tái tạo giá trị hoặc phục vụ cho mục đích sử dụng thích hợp.

Với mối quan tâm ngày càng tăng đối với các vấn đề bảo vệ môi trường, logistics ngược đã trở thành một trong những khái niệm quan trọng nhất đối với các ngành công nghiệp khác nhau để thực hành. Ví dụ như việc thực hiện logistics dự trữ trong ngành công nghiệp điện tử tiêu dùng và trong các công ty đóng chai và đóng gói ở châu Âu. Janse & cộng sự (2009) [1] đã nghiên cứu logistics ngược trong ngành công nghiệp điện tử tiêu dùng ở Hoa Kỳ, và cũng nhận thấy hoạt động luân chuyển các mặt hàng điện tử sau khi sử dụng được đưa quay trở lại nhà sản xuất để tái chế.

Ở một số nước đang phát triển, hoạt động logistics ngược có thể giúp giảm thiểu chất thải và tăng lợi nhuận thông qua một quy trình tái chế hiệu quả. Lau và Wang (2009) [2] đã nghiên cứu ngành công nghiệp điện tử ở Trung Quốc, tiết lộ những vấn đề gặp phải trong quá trình thực hiện logistics ngược và đề xuất các biện pháp để tạo điều kiện phát triển cho ngành này. Baenasa & cộng sự (2010) [3] đã kiểm tra ngành công nghiệp pin xe ở Brazil và cho thấy sự tham gia của khách hàng bằng cách giao pin đã qua sử dụng cho các trạm dịch vụ xe hơi ảnh hưởng đến logistics ngược.

Có rất nhiều trường hợp thành công về logistics ngược trên toàn thế giới, cả ở các nước phát triển và đang phát triển. Ở Việt Nam hiện nay, hoạt động logistics ngược còn khá hạn chế, tuy nhiên cũng hứa hẹn trở thành một xu hướng mới trong tương lai gần, khi mà chính phủ Việt Nam đang rất quyết tâm trong việc giảm thiểu lượng khí thải, phế thải ra môi trường. Trong nghiên cứu này, tác giả tiến hành nghiên cứu các yếu tố bên trong và bên ngoài doanh nghiệp có tác động đến quyết định xây dựng hệ thống logistics ngược của doanh nghiệp.

2.2. Các yếu tố bên trong doanh nghiệp

Theo Stock và Lambert (2001) [4], các hệ thống logistics thường khó lập kế hoạch và điều chỉnh quy trình hoạt động để xử lý sự dịch chuyển của dòng sản phẩm theo chiều ngược lại. Liên quan đến các yếu tố bên trong thúc đẩy việc triển khai logistics thu hồi, Holt và Ghobadian (2009) [5] đã phỏng vấn các nhà quản lý tham gia vào hoạt động của logistics thu hồi,

cho rằng các động lực bên trong như văn hóa tổ chức, nguồn lực nội bộ và thực hành kiểm soát quản lý hoạt động sẽ có mối quan hệ tích cực đối với thái độ bảo vệ môi trường và hoạt động kinh tế xanh.

Theo Miller và Shamsie (1996) [6], nguồn lực có thể được chia thành hai loại chính: Nguồn lực dựa trên tài sản và nguồn lực dựa trên tri thức. Các nguồn lực dựa trên tài sản bao gồm mọi thứ thuộc sở hữu hợp pháp của công ty, chẳng hạn như cơ sở vật chất, máy móc và thiết bị tự động. Những nguồn lực này được coi là những chỉ số quan trọng về khả năng xây dựng và thực hiện hệ thống logistics và các nguồn lực tài chính của công ty có thể được sử dụng cho lợi thế cạnh tranh. Rõ ràng, để xây dựng một hệ thống logistics thu hồi các loại sản phẩm hỏng, phế phẩm đòi hỏi các công ty cần có nguồn lực tài chính đủ lớn cho việc thực hiện. Chính vì vậy, tác giả cho rằng:

H1: Nguồn lực tài chính của một công ty có ảnh hưởng tích cực đến việc thực hiện logistics ngược.

Ngoài các cân nhắc về tài chính, nguồn nhân lực là công cụ rất quan trọng trong việc thực hiện các hoạt động liên quan đến logistics ngược. Các nguồn lực dựa trên tri thức như kỹ năng và kiến thức liên quan, đề cập đến các nguồn lực quản lý và công nghệ, cũng rất quan trọng. Việc doanh nghiệp xây dựng một đội ngũ nhân lực cho quá trình logistics ngược đảm bảo cho hoạt động này được triển khai thuận lợi. Tuy nhiên, việc cung cấp và tạo ra những loại nguồn lao động này trong thời gian ngắn là rất khó, và đây có thể là một rào cản lớn đối với các doanh nghiệp trong việc quyết định triển khai hoạt động logistics thu hồi cho doanh nghiệp mình. Do đó, tác giả cho rằng:

H2: Nguồn nhân lực của một công ty có ảnh hưởng tích cực đến việc thực hiện logistics ngược.

Việc sử dụng phần mềm công nghệ thông tin giúp cải thiện sự phối hợp giữa nhân viên và người quản lý bởi vì họ hỗ trợ quá trình xử lý thông tin trở nên nhanh chóng và dễ dàng hơn. Bên cạnh đó, các nhà nghiên cứu cho rằng lợi ích của công nghệ và hệ thống công nghệ thông tin không chỉ nằm ở chỗ tăng hiệu quả hoạt động logistics mà là sự sáng tạo, cũng như tốc độ phản ứng. Trong hoạt động logistics, tiến bộ công nghệ cải thiện đáng kể hiệu suất logistics thu hồi vì nó giảm thời gian phản ứng và nâng cao việc quản lý hoạt động thu hồi phế phẩm, hàng hóa trả lại một cách hiệu quả hơn. Với những lý do trên, tác giả cho rằng:

H3: Công nghệ thông tin của một công ty có ảnh hưởng tích cực đến việc thực hiện logistics ngược.

2.3. Các yếu tố bên ngoài doanh nghiệp

Các yếu tố bên ngoài là các yếu tố liên quan đến đối tác kinh doanh khác nhau trong chuỗi cung cấp, chẳng hạn như nhà cung cấp, nhà sản xuất, nhà bán buôn, đại lý, nhà bán lẻ và nhà cung cấp dịch vụ. Theo Baiman và Rajan (2002) [7] và Alvarez-Gil & cộng sự (2007) [8], những nhà liên quan trong chuỗi cung ứng được cho là động lực thúc đẩy việc triển khai logistics ngược của các doanh nghiệp. Ravi và Shankar (2005) [9] và Ji (2006) [10] cũng nhận thấy rằng sự không hợp tác của các bên tham gia chuỗi cung ứng là một trong những rào cản quan trọng trong việc triển khai logistics ngược. Nếu rào cản này được gỡ bỏ, cơ hội triển khai logistics ngược sẽ cao hơn. Vì vậy, tác giả đề xuất rằng:

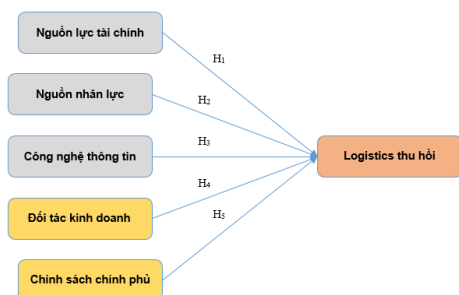
H4: Các đối tác kinh doanh có ảnh hưởng tích cực đến việc thực hiện logistics ngược.

Các chính sách và hỗ trợ tài chính, các chính sách thuế của chính phủ đóng vai trò quan trọng đối với các công ty trong việc thực hiện hoạt động logistics thu hồi. Bên cạnh đó, các chính sách thuế và hỗ trợ kinh tế từ chính phủ cũng rất cần thiết. Kulshreshtha và Sarangi (2001) [11] gợi ý rằng chính phủ có thể đưa ra một số chính sách hoặc trợ cấp để hỗ trợ cho hoạt động logistics thu hồi của các doanh nghiệp. Aksent & cộng sự (2009) [12] đồng ý rằng trợ cấp từ chính phủ có thể tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực hiện logistics ngược. Rogers và Tibben-Lembke (1999) [13] đã liệt kê một số tuyên bố và quy định được thực hiện bởi chính phủ các nước ở châu Âu và Mỹ đã góp phần tác động cho việc thực hiện hoạt động chuyển đổi của doanh nghiệp. Do đó, tác giả cho rằng:

H5: Chính sách chính phủ có ảnh hưởng tích cực đến việc thực hiện logistics ngược.

3. Phương pháp nghiên cứu

3.1 Đối tượng và quy trình khảo sát



Hình 1. Mô hình nghiên cứu

Để tiến hành phân tích định lượng về việc thực logistics ngược, 328 bảng câu hỏi đã được gửi đến cho các doanh nghiệp logistics trong giai đoạn từ tháng 12 năm 2020 đến tháng 3 năm 2021. Dữ liệu được thu thập ngẫu nhiên. Tổng cộng, 161 bảng câu hỏi hợp lệ đã được sử dụng để phân tích, với tỷ lệ trả lời là 49%. Bảng 1 cho thấy thông tin của đối tượng được khảo sát, bao gồm số lượng nhân viên, lĩnh vực kinh doanh, số năm hoạt động kinh doanh. Mô hình 1 thể hiện mô hình nghiên cứu được triển khai trong nghiên cứu này.

Bảng 1. Thông tin đối tượng khảo sát

Đặc điểm	Tỷ lệ %	Số lượng
Thời gian hoạt động		
0-5	26,1	42
6-10	40,4	65
11-15	23,6	38
Trên 15	9,9	16
Số lượng nhân viên		
0-50	55,3	89
51-100	28,6	46
101-200	11,2	18
Trên 200	5,0	8
Loại công ty		
Công ty vận tải biển	9,9	16
Công ty giao nhận	42,2	68
Công ty vận tải đường bộ	19,9	32
Công ty cung cấp dịch vụ logistics	28,0	45

3.2 Thang đo lường

Các biến quan sát trong nghiên cứu này sẽ được đánh giá dựa vào thang đo 5 cấp độ Likert, từ 1 = “Rất không đồng ý” đến 5 = “Rất đồng ý”.

Các nhân tố Nguồn lực tài chính, Nguồn nhân lực, Đối tác kinh doanh và Chính sách chính phủ được đo lường bằng thang đo phát triển. Ví dụ câu hỏi để đo lường các nhân tố Nguồn lực tài chính như doanh nghiệp có đủ trang thiết bị, cơ sở vật chất và cơ sở hạ tầng liên quan. Ví dụ câu hỏi để đo lường các nhân tố Nguồn nhân lực như Nhân viên quản lý có kinh nghiệm và năng lực. Ví dụ câu hỏi để đo lường các nhân tố Đối tác kinh doanh như Khả năng hợp tác với các đối tác kinh doanh để thực hiện logistics ngược trong cùng một giai đoạn. Ví dụ câu hỏi để đo lường các nhân tố Chính sách chính phủ như Chính phủ có hỗ trợ tài chính.

Nhân tố Công nghệ thông tin được đo lường bởi thang đo của Davidavičienė & Majzoub. Ví dụ như Công ty có hệ thống công nghệ và phần mềm quản lý cho các quy trình logistics ngược. Nhân tố Logistics thu hồi được đo lường bởi thang đo của Ye & cộng sự. Ví dụ như chúng tôi tái chế phế liệu và các mặt hàng đã qua sử dụng.

4. Kết quả phân tích

4.1. Đánh giá độ tin cậy của thang đo

Hệ số Cronbach's alpha (α) được sử dụng trong nghiên cứu này để đánh giá độ tin cậy của các thang đo. Thông qua chỉ số Cronbach's alpha, tác giả có thể loại bỏ những thang đo không phù hợp. Các thang đo có hệ số Cronbach's alpha (α) > 0,7 được xem là chấp nhận.

Để tính được hệ số Cronbach's alpha của các thang đo, phần mềm SPSS 22.0 được sử dụng để tính toán. Theo như kết quả của Bảng 2, hệ số của các biến Nguồn lực tài chính, Nguồn nhân lực, Công nghệ thông tin, Đối tác kinh doanh, Chính sách chính phủ, Logistics thu hồi lần lượt như sau: 0,91; 0,89; 0,91; 0,90; 0,89; 0,93.

4.2. Phân tích khám phá EFA

Tác giả sử dụng phân tích nhân tố khám phá (EFA) để kiểm tra độ hội tụ và phân biệt của các thang đo. Các chỉ số sau sẽ được áp dụng trong phân tích nhân tố khám phá, bao gồm hệ số KMO, kiểm định Barlett, và giá trị Eigenvalue. Theo kết quả phân tích dữ liệu, hệ số KMO = 0,855 thuộc trong khoảng (0;1), kiểm định Barlett có giá trị p-value = 0,000 < 0,05, giá trị Eigenvalue = 1,354 > 1. Với các kết quả đạt được đã cho biết các nhân tố, bao gồm TC, NL, CNTT, ĐT, CS và RL thỏa mãn hai điều kiện về giá trị độc lập và phân biệt.

Trong nghiên cứu này, tác giả sử dụng giá trị hội tụ và phân biệt để kiểm tra độ tin cậy của thang đo.

Kết quả của việc phân tích nhân tố khám phá (EFA) cho biết có 7 nhân tố đủ điều kiện về mặt độc lập và phân biệt là NET, SSTN, TT, DC, HN, DC, TT-KT. Các chỉ số của phân tích nhân tố khám phá hoàn toàn đạt yêu cầu bao gồm KMO = 0,865, kiểm định Barlett có Sig = 0,000, Eigenvalue = 1,356.

4.3. Kiểm tra độ tương quan

Ma trận tương quan Pearson được tác giả sử dụng để biểu diễn sự tương quan giữa các nhân tố với nhau. Bảng 2 tổng hợp sự tương quan giữa các biến với nhau.

4.4. Kiểm định giả thuyết

Trong nghiên cứu này, tác giả áp dụng mô hình hồi quy tuyến tính để giải thích sự tác động của các nhân tố đến việc thực hiện hoạt động logistics thu hồi của các doanh nghiệp. Với phương trình tổng quát có dạng như sau: $y = \alpha + \beta_1x_1 + \beta_2x_2 + \beta_3x_3 + \dots + \beta_kx_k + \epsilon$. Áp dụng trong nghiên cứu này, phương trình sẽ là: Logistics thu hồi = $\alpha + \beta_1$ (nguồn lực tài chính) + β_2 (nguồn nhân lực) + β_3 (công nghệ thông tin) + β_4 (đối tác kinh doanh) + β_5 (chính sách chính phủ) + ϵ . Phần mềm AMOS 22.0 được sử dụng để kiểm tra mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) nhằm kiểm tra hệ số hồi quy β , và trị số P-value.

Giả thuyết H1: Nguồn lực tài chính của một công ty có ảnh hưởng tích cực đến việc thực hiện logistics ngược. Phân tích mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) cho kết quả là hệ số hồi quy $\beta = 0,153$, với độ tin cậy $p < 0,05$. Với kết quả này, giả thuyết H1 được chấp nhận.

Giả thuyết H2: Nguồn nhân lực của một công ty có ảnh hưởng tích cực đến việc thực hiện logistics ngược. Phân tích mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) cho kết quả là hệ số hồi quy $\beta = 0,339$, với độ tin cậy $p < 0,05$. Với kết quả này, giả thuyết H2 được chấp nhận.

Bảng 2. Ma trận tương quan Pearson giữa các biến nghiên cứu

Biến	GT TB					
		1	2	3	4	5
1. Nguồn lực tài chính	3,41	1				
2. Nguồn nhân lực	3,37	0,25**	1			
3. Công nghệ thông tin	3,75	0,04	0,02	1		
4. Đối tác kinh doanh	3,86	0,05	0,14**	0,17**	1	
5. Chính sách chính phủ	4,01	0,01	0,17**	0,06	0,08	1
6. Logistics thu hồi	3,97	0,16**	0,32**	0,14**	0,19**	0,18**

Bảng 3. Kết quả kiểm định các giả thuyết nghiên cứu

GT	Hướng	Estimated	S.E.	C.R	P
H1	Logistics thu hồi <= Nguồn tài chính	0,153	0,020	70,488	***
H2	Logistics thu hồi <= Nguồn nhân lực	0,339	0,030	110,388	***
H3	Logistics thu hồi <= Công nghệ thông tin	0,166	0,030	50,460	***
H4	Logistics thu hồi <= Đối tác kinh doanh	0,169	0,035	40,797	***
H5	Logistics thu hồi <= Chính sách chính phủ	0,140	0,020	70,135	***

Giả thuyết H3: Công nghệ thông tin của một công ty có ảnh hưởng tích cực đến việc thực hiện logistics ngược. Phân tích mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) cho kết quả là hệ số hồi qui $\beta = 0,166$, với độ tin cậy $p < 0,05$. Với kết quả này, giả thuyết H3 được chấp nhận.

Giả thuyết H4: Đối tác kinh doanh có ảnh hưởng tích cực đến việc thực hiện logistics ngược. Phân tích mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) cho kết quả là hệ số hồi qui $\beta = 0,169$, với độ tin cậy $p < 0,05$. Với kết quả này, giả thuyết H4 được chấp nhận.

Giả thuyết H5: Chính sách chính phủ có ảnh hưởng tích cực đến việc thực hiện logistics ngược. Phân tích mô hình cấu trúc tuyến tính (SEM) cho kết quả là hệ số hồi qui $\beta = 0,140$, với độ tin cậy $p < 0,05$. Với kết quả này, giả thuyết H5 được chấp nhận.

5. Kết luận

Mục đích của nghiên cứu là giải thích các yếu tố tác động đến việc thực hiện hoạt động logistics thu hồi của các doanh nghiệp. Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra có 5 yếu tố ảnh hưởng đến quyết định này của doanh nghiệp. Trong đó, có 3 yếu tố bên trong doanh nghiệp là nguồn lực tài chính, nguồn nhân lực và công nghệ thông tin; và có 2 yếu tố bên ngoài doanh nghiệp là đối tác kinh doanh và chính sách chính phủ. Nghiên cứu đã chỉ ra rằng 5 yếu tố này có tác động tích cực đến hoạt động xây dựng hệ thống logistics thu hồi của doanh nghiệp. Yếu tố có ảnh hưởng lớn nhất là nguồn nhân lực. Rõ ràng, việc xây dựng một hệ thống logistics thu hồi sản phẩm đã qua sử dụng đòi hỏi doanh nghiệp phải có một số lượng nhân lực đủ lớn để vận hành, bên cạnh yếu tố về tài chính. Trong khi đó, số lượng doanh nghiệp hiện nay chủ yếu là dạng doanh nghiệp có qui vừa và nhỏ. Kết quả

nghiên cứu cũng cho thấy các chính sách hỗ trợ của chính phủ cũng có ảnh hưởng tới nhận thức của doanh nghiệp trong vấn đề môi trường.

Nghiên cứu này mang ý nghĩa quan trọng trong cả lý luận và thực tiễn. Nghiên cứu đã đóng góp sự hiểu biết về các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động logistics thu hồi, điều này sẽ là một cơ sở quan trọng giúp các nhà nghiên cứu phát triển các hướng nghiên cứu tiếp theo về các yếu tố trung gian, yếu tố điều tiết đối với hoạt động logistics thu hồi. Nghiên cứu này cũng mang lại những căn cứ cho các nhà quản lý trong việc xây dựng hệ thống logistics thu hồi như cần quan tâm xây dựng đội ngũ nhân lực đủ có đủ kỹ năng và kiến thức, hay đầu tư áp dụng công nghệ thông tin và các phần mềm quản lý. Bên cạnh đó, nghiên cứu cũng có ý nghĩa đối với cơ quan quản lý chức năng trong việc đưa ra các chính sách hỗ trợ về thuế, trợ cấp như một động lực cho các doanh nghiệp thay đổi nhận thức của mình về vấn đề bảo vệ môi trường.

Lời cảm ơn

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong đề tài mã số: **DT21-22.77**.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Janse, B., Schuur, P. and de Brito, M.P. *A reverse logistics diagnostic tool: The case of the consumer electronics industry*. The International Journal of Advanced Manufacturing Technology, Vol. 47 Nos 5-8, pp.495-513. 2009.
- [2] Lau, K.H. and Wang, Y. *Reverse logistics in the electronic industry of China: a case study*. Supply Chain Management: An International Journal, Vol. 14 No. 6, pp.447-465. 2009.

- [3] Baenasa Baenasa, J.M.H., de Castro, R., Battistella, R.A.G. and Junior, J.A.G. *A study of reverse logistics flow management in vehicle battery industries in the midwest of the state of São Paulo (Brazil)*. Journal of Cleaner Production, Vol.19 Nos 2/3, pp.168-172. 2010.
- [4] Stock, J.R. and Lambert, D.M. *A decision - making model for reverse logistics in the computer industry*. International Journal of Logistics Management, Vol.17, pp.331-354. 2011.
- [5] Holt, D. and Ghobadian, A. *An empirical study of green supply chain management practices among UK manufacturers*. Journal of Manufacturing Technology Management, Vol.20 No.7, pp.933-956. 2009.
- [6] Miller, D. and Shamsie, J. *The resource - based view of the firm in two environments: the Hollywood film studios from 1936 to 1965*. Academy of Management Journal, Vol.39 No.3, pp.519-43. 1996.
- [7] Baiman, S. and Rajan, M.V. *Incentive issues in inter - firm relationships*. Accounting, Organizations and Society, Vol.27, pp.213-238. 2002.
- [8] Alvarez-Gil, M.J., Berrone, P., Husillos, F.J. and Lado, N. *Reverse logistics, stakeholders' influence, organizational slack, and managers' posture*. Journal of Business Research, Vol.60 No.5, pp.463-473. 2007.
- [9] Ravi, V., Shankar, R. and Tiwari, M.K. *Analyzing alternatives in reverse logistics for end-of-life computers: ANP and Balanced Scorecard approach*. Computers and Industrial Engineering, Vol.48 No.2, pp.327-356. 2005.
- [10] Guojun Ji. *Market-motivated value systems and reverse logistics: an evaluation model for third party reverse logistics providers*. Journal of International Logistics and Trade, Vol.4, No.1, pp.53-92, 2006.
- [11] Kulshreshtha, P. and Sarangi, S. *No return, no refund: Analysis of deposit - refund systems*. Journal of Economic Behavior and Organization, Vol. 46 No. 4, pp.379-394. 2001.
- [12] Aksen, D., Aras, N. and Karaarslan, A.G. *Design and analysis of government - subsidized collection systems for incentive - dependent returns*. International Journal of Production Economics, Vol.119 No.2, pp.308-327. 2009.
- [13] Rogers, D.S., Tibben-Lembke, R.S. *Going Backwards: Reverse Logistics Trends and Practices*. RLEC Press, Pittsburgh, PA. 1999.

Ngày nhận bài:	18/01/2022
Ngày nhận bản sửa:	27/02/2022
Ngày duyệt đăng:	04/03/2022