

PHÁT TRIỂN TRUNG TÂM LOGISTIC BÀ RỊA - VŨNG TÀU GẮN VỚI XU HƯỚNG LOGISTIC XANH

● BÙI THÚY VÂN - NGUYỄN THỊ NGUYỆT
- NGUYỄN THỊ NGỌC - NGUYỄN THỊ PHƯƠNG MAI - NGUYỄN THỊ PHƯƠNG ANH

TÓM TẮT:

Nghiên cứu đã hệ thống hóa, bổ sung và hoàn thiện các lý luận về logistics và trung tâm logistics. Bài viết cũng phân tích chi tiết về thực trạng phát triển của trung tâm logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu theo các tiêu chí như cơ sở hạ tầng, công nghệ thông tin, nguồn nhân lực, hoạt động của trung tâm cảng biển,... Từ đó, nghiên cứu đã chỉ ra những ưu - nhược điểm trong việc phát triển trung tâm logistic tại địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. , Dựa trên các cơ sở đánh giá, nhóm tác giả đề xuất một số giải pháp nhằm thúc đẩy dự án phát triển trung tâm logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu trong xu hướng logistics xanh.

Từ khóa: logistics, logistics xanh, trung tâm logistics, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, dịch vụ logistics.

1. Đặt vấn đề

Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu sở hữu đường bờ biển với chiều dài 312,8km, hơn 100.000km² thềm lục địa, lại còn là cửa ngõ hướng ra biển Đông của cả khu vực Đông Nam Bộ. Với thế mạnh về địa lý, hội tụ đầy đủ các yếu tố để có thể trở thành một trung tâm logistics của cả nước, thậm chí là của khu vực nên tỉnh là một trong những địa phương được Nhà nước đặc biệt quan tâm để đẩy mạnh dịch vụ logistics địa phương. Kết hợp cùng các yếu tố khác như lợi thế về hệ thống vận tải đa phương thức và hệ thống cảng nước sâu,... Bà Rịa - Vũng Tàu được kỳ vọng sẽ có thể đáp ứng được nhu cầu luân chuyển hàng hóa ngày càng cao của cả nội địa và quốc tế. Bên cạnh những tiềm lực mạnh mẽ để có thể phát triển thành một trung tâm

logistics tầm cỡ, mặc dù vậy Bà Rịa - Vũng Tàu vẫn đang tồn tại nhiều hạn chế. Chẳng hạn như mạng lưới giao thông chưa hoàn thiện, thường xuyên “tắc nghẽn”, các doanh nghiệp hoạt động trong ngành còn đơn điệu, các cảng biển còn thiếu sự đồng bộ,... Thực trạng này đặt ra yêu cầu cần phải nhanh chóng tìm ra giải pháp để xây dựng thành công một trung tâm logistics hiện đại và hiệu quả tại Bà Rịa - Vũng Tàu, góp phần vào thúc đẩy tăng trưởng nền kinh tế và vị thế của đất nước.

2. Cơ sở lý luận về phát triển trung tâm logistics

Logistics có thể hiểu là hoạt động quản lý dòng lưu chuyển nguyên vật liệu bắt đầu từ khâu mua sắm đến lưu kho, sản xuất ra sản phẩm và phân phối tới tay người tiêu dùng. Mục đích của

logistics chính là giảm tối đa chi phí phát sinh hoặc sẽ phát sinh trong một thời gian ngắn nhất của quá trình vận chuyển nguyên vật liệu và phân phối hàng hóa.

Trung tâm logistics là một khái niệm mới hơn, được hình thành từ những năm 1970 - 1980 tại các quốc gia phát triển về logistics. Theo Hiệp hội Trung tâm Logistics châu Âu Euro Platforms: “Trung tâm Logistics là một khu vực nơi thực hiện các hoạt động liên quan đến vận tải, logistics và phân phối hàng hóa nội địa cũng như quốc tế, được thực hiện bởi nhiều chủ thể khác nhau”.

Việc phát triển trung tâm logistics sẽ là một quá trình dài nhằm xây dựng, nâng cấp cơ sở hạ tầng, công nghệ thông tin, hệ thống quản lý và các dịch vụ liên quan tới vấn đề lưu trữ, vận chuyển và phân phối nguyên vật liệu, hàng hóa tới một khu vực cụ thể. Xây dựng thành công trung tâm logistics không chỉ nâng cao hiệu suất chuỗi cung ứng, giảm chi phí, thời gian vận chuyển mà còn nâng cao vị thế cạnh tranh quốc tế và mở ra nhiều cơ hội hơn cho doanh nghiệp trong nước.

Muốn trở thành một trung tâm logistics cần phải đáp ứng được nhiều yếu tố quan trọng. Một số các tiêu chí phổ biến để đánh giá được mức độ phát triển của trung tâm logistics bao gồm: cơ sở vật chất hiện đại; đội ngũ nhân lực chất lượng cao với các nhiệm vụ được phân chia rõ ràng; công nghệ hiện đại giúp tối ưu hóa hiệu suất; thời gian cung cấp dịch vụ phải nhanh chóng và khối lượng hàng hóa giao dịch phải đạt ít nhất 100 triệu tấn/năm.

3. Xu thế phát triển logistics xanh

Logistics xanh (Green Logistics) còn thường hay gọi là logistics bền vững hoặc logistics sinh thái, đề cập đến việc thực hành tích hợp các cân nhắc về môi trường vào hoạt động logistics và quy trình quản lý chuỗi cung ứng để giảm thiểu tác động của chúng đến môi trường và thúc đẩy tính bền vững. Mục tiêu chính của thị trường logistics xanh bao gồm giảm lượng khí thải carbon, chuyển sang sử dụng container và bao bì thân thiện với môi trường hơn, sử dụng các phương thức vận

chuyển với lượng khí thải carbon thấp hơn và quy trình chuỗi cung ứng ngày càng hiệu quả nhằm giảm thiểu tác động môi trường của công ty. Theo báo cáo của Globe Newswire năm 2022, thị trường logistics xanh toàn cầu dự kiến sẽ đạt 1.481,5 tỷ USD vào năm 2028, mở rộng với tốc độ tăng trưởng kép hàng năm là 6,1% trong giai đoạn dự báo, dựa trên doanh số, doanh thu và chiến lược trong số 20 công ty logistics lớn nhất thế giới. Logistics xanh là xu hướng phát triển trọng điểm của ngành Logistics và là xu hướng đổi mới, được mong đợi nhất. Bằng cách áp dụng dịch vụ logistics xanh như sự gia tăng áp dụng xe điện, thực hiện các quy định nghiêm ngặt về môi trường, tăng cường áp dụng trí tuệ nhân tạo trong ngành logistics toàn cầu,... mà các công ty logistics có thể trở nên cạnh tranh hơn trong chuỗi cung ứng toàn cầu và phục vụ người tiêu dùng tốt hơn.

4. Thực trạng hoạt động của trung tâm logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu

Về hệ thống kết cấu giao thông, cơ sở hạ tầng Logistics, Bà Rịa - Vũng Tàu có ưu thế về vận tải đa phương thức với đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường hàng không và đường biển. Theo Sở Giao thông Vận tải tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, tính tới nay, tỉnh đã có 1.613 km giao thông đường bộ, trong đó có nhiều tuyến đường giao thông huyết mạch trong giao thương như: quốc lộ 51, 55 và 56. Tuyến đường quốc lộ 51 giữ vai trò là trục giao thông chính nối 3 thành phố lớn thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Nam bao gồm Hồ Chí Minh - Biên Hòa - Vũng Tàu. Tuy nhiên, những năm gần đây, đặc biệt khi dự án cảng Thị Vải - Cái Mép đi vào hoạt động, con đường này đã không thể đáp ứng được nhu cầu luân chuyển hàng hóa nữa. Lý do bởi hệ thống cảng đã quá yếu, khối lượng hàng hóa ngày càng tăng nhưng lượng trọng tải lại bị hạn chế, ảnh hưởng rất lớn tới tốc độ phát triển tại địa phương và khu vực. Theo đó, tỉnh cũng đã tiến hành bổ sung vốn hơn 10.000 tỷ đồng để thực hiện 10 dự án giao thông quan trọng nhằm thay đổi bộ mặt giao thông của địa phương. Cũng nằm trong nhóm dự án trọng

điểm về hạ tầng giao thông tại Bà Rịa - Vũng Tàu, tuyến đường sắt kết nối với cảng biển Biên Hòa - Vũng Tàu với đầu tư dự kiến 6.2 tỷ USD sẽ đóng góp lớn trong giảm tắc nghẽn đường bộ, hoàn thiện mạng lưới logistics. Một điểm đặc biệt ở Bà Rịa - Vũng Tàu chính là giao thông đường thủy nội địa phát triển nhanh chóng với tổng 43% lượng hàng container thông quan qua cảng. Với hệ thống đường thủy nội địa dày đặc, Bà Rịa - Vũng Tàu có ưu thế về tuyến vận chuyển này lớn mạnh hơn hẳn các khu vực khác tại phía Nam, thậm chí là cả phía Bắc. Ngoài ra, các dự án về đường hàng không cũng đang được đẩy mạnh. Sắp tới đây, tỉnh sẽ có thêm 3 sân bay là Đất Đỏ, Gò Găng và Côn Đảo. Bên cạnh đó, dự án Sân bay quốc tế Long Thành thuộc vào quy hoạch hệ thống giao thông quốc gia cũng đang được triển khai với số vốn khổng lồ 336.630 tỷ đồng. Sân bay Long Thành sẽ được kết nối với đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu và được kỳ vọng sẽ có thể thu hút được nguồn hàng của toàn bộ khu vực Đông Nam Bộ. Tuyến đường vận tải đặc biệt quan trọng - đường biển cũng phát triển mạnh mẽ tại đây với 5 luồng hàng hải đang đưa vào hoạt động.

Về các loại hình và mạng lưới dịch vụ Logistics, các doanh nghiệp chủ yếu hoạt động cung cấp 3 dịch vụ chính: kho bãi, vận tải và hải quan. Theo báo cáo của Sở Giao thông Vận tải tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, năm 2022, toàn tỉnh có tổng 22 dự án kho bãi (20 dự án hiện đã đi vào hoạt động) và 152 doanh nghiệp cung ứng dịch vụ kho bãi. Lợi thế giúp dịch vụ kho bãi tại đây phát triển là nhờ khoảng cách ngắn (chỉ từ 2 - 5km) di chuyển từ các khu công nghiệp tới cảng biển, giúp doanh nghiệp xuất nhập khẩu tiết kiệm được nhiều thời gian và chi phí. Dịch vụ vận tải chủ yếu hoạt động thông qua đường bộ và vận chuyển bằng container, vận tải qua đường thủy nội địa cũng phát triển nhanh chóng với khoảng 23 - 32% hàng hóa thông quan cảng biển. Tận dụng lợi thế vượt trội, địa phương và Nhà nước đã khuyến khích phát triển dịch vụ vận tải bằng đường thủy nội địa, vừa giảm gánh nặng cho giao thương

đường bộ, vừa giảm chi phí logistics, giảm tai nạn và bảo vệ môi trường. Về dịch vụ hải quan, Bà Rịa - Vũng Tàu là một trong bốn đơn vị đầu tiên trên cả nước thực hiện chuyển đổi số trong hệ thống quản lý và giám sát hải quan đối với hàng hóa từ năm 2014. Nhờ đó, thời gian trung bình khi doanh nghiệp đăng ký tờ khai hải quan đến khi có quyết định giải phóng hàng/thông quan hàng nhập khẩu chỉ còn 32 giờ (giảm 20% so với trước đây), còn hàng xuất khẩu là 6 giờ (giảm 58% so với trước đây).

Về các doanh nghiệp logistics hoạt động trên địa bàn Bà Rịa - Vũng Tàu, theo thống kê của Sở Kế hoạch và Đầu tư của tỉnh hiện đang có khoảng 1.000 doanh nghiệp trong nước đăng ký thực hiện kinh doanh các hoạt động liên quan tới logistics. Trong đó đã có hơn 300 doanh nghiệp thực hiện các hoạt động kinh doanh về vận chuyển và kho bãi.

Về lượng hàng hóa trung chuyển, theo báo cáo của Cục Hàng hải, Bộ Giao thông Vận tải, khu vực cụm Cảng Cái Mép - Thị Vải hiện chiếm hơn 16% lượng hàng hóa xếp dỡ qua cảng biển và chiếm 35% lượng hàng container của cả nước. Lượng hàng trung chuyển qua cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu tăng dần qua các năm với tỷ trọng được thống kê từ năm 2015 - 2022 như sau: 47,8 triệu tấn - 62,9 triệu tấn - 61,4 triệu tấn - 68,4 triệu tấn - 107,8 triệu tấn - 113,2 triệu tấn - 113,7 triệu tấn - 108 triệu tấn (theo Tổng cục Hải quan). Nhìn vào số liệu không ngừng tăng lên này, có thể thấy những nỗ lực nâng cấp, hoàn thiện của địa phương và Nhà nước đã có hiệu quả, năng lực của cảng biển tại đây ngày càng được nâng cao và khẳng định.

Về cụm cảng Cái Mép - Thị Vải: cụm cảng được đánh giá có tiềm năng phát triển logistics mạnh mẽ nhất trên cả nước thậm chí cả khu vực. Từ khi đi vào hoạt động, cụm cảng đã có tổng 28 bến cảng hoạt động với các chức năng như trung chuyển hàng hóa, cảng cạn, cảng xăng dầu, cảng thép,... Một số Cảng nổi bật đóng vai trò rất lớn trong việc nâng tầm vị thế logistics tại địa phương có thể kể đến như Cảng quốc tế Tân Cảng - Cái Mép (TCIT), Cảng quốc tế Gemalink, Cảng cạn

Phú Mỹ, Cảng Cái Mép CMIT... Trong đó, TCIT đã thiết lập nên nhiều kỷ lục, đưa cảng trở thành cảng container lớn nhất Việt Nam, thuộc nhóm có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất trên thế giới (tăng hơn 22%/năm - xếp thứ 6 thế giới và cao nhất tại Đông Nam Á”. Cảng quốc tế Gemalink tuy chỉ mới vận hành từ năm 2021 nhưng đã tạo được nhiều thành tích khi đầu năm 2023 lần đầu tiên đón siêu tàu container lớn nhất thế giới M.V OOCL Spain, trở thành cảng duy nhất trên cả nước có thể tiếp cận cỡ tàu lên đến 250.000 tấn. Cảng Cái Mép CMIT cũng đã được Ngân hàng Thế giới và Hãng tin Tài chính S&P Global Market Intelligence xếp thứ 11 trong tổng 370 cảng container tốt nhất thế giới vào năm 2022. Xếp hạng này là chứng nhận cho những nỗ lực đầu tư đổi mới của cảng, là tín hiệu cho sự phát triển của ngành Logistics cảng biển tại cụm Cảng Cái Mép - Thị Vải trên toàn tỉnh và toàn quốc. Bên cạnh các cảng nước sâu, Cảng cạn Phú Mỹ đóng vai trò quan trọng trong hoàn thiện hệ sinh thái cảng biển tại đây. Bởi đây là cảng cạn đầu tiên của Bà Rịa - Vũng Tàu, không chỉ giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của tỉnh mà còn giúp các doanh nghiệp giảm được nhiều chi phí và thời gian hơn.

5. Các hạn chế, khó khăn trong phát triển trung tâm logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu

Thứ nhất, hệ thống kết cấu giao thông và cơ sở hạ tầng còn thiếu sự đồng bộ. Mạng lưới giao thông còn thiếu sự hoàn thiện, gần như chỉ hoạt động trong một vài tuyến đường quan trọng như quốc lộ 51. Đặc biệt, tình trạng “tắc nghẽn” trong lưu thông hàng hóa diễn ra thường xuyên, trở thành vấn đề “nóng” của Bà Rịa - Vũng Tàu trong nhiều năm qua. Mặc dù cũng đã thực hiện đầu tư vào các dự án giao thông quan trọng, nhưng tiến độ của các dự án này vẫn chậm hơn so với dự kiến.

Thứ hai, các loại hình dịch vụ Logistics chưa đáp ứng được các tiêu chuẩn của quốc tế và nhu cầu kết nối của doanh nghiệp. Riêng với dịch vụ kho bãi tại tỉnh còn thiếu các kho bãi container rộng, kho tổng hợp hàng container,... Thêm nữa, do ảnh hưởng từ bối cảnh toàn cầu, tỷ lệ lấp đầy

kho không cao và có sự phân hóa giữa các loại kho không chỉ riêng đối với Bà Rịa - Vũng Tàu. Theo báo cáo của Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại, Bộ Công Thương, tỷ lệ lấp đầy của kho lạnh trên thị trường chung chỉ đạt 50 - 60% và giá kho giảm khoảng 20 - 30% so với giá thời điểm năm 2021. Dịch vụ vận tải vẫn thường xuyên gặp phải tình trạng “tắc nghẽn” và còn nhiều doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ này chưa áp dụng các phần mềm công nghệ hiện đại vào hoạt động. Và một vấn đề rất bất cập nữa đó chính là dịch vụ khai báo hải quan vẫn còn sự lai tạp giữa thủ công và điện tử gây ra nhiều bất cập. Hay công đoạn kiểm tra hàng hóa mất rất nhiều thời gian (7 - 10 ngày) khi cụm cảng Cái Mép - Thị Vải - cảng container lớn nhất Việt Nam chưa có trung tâm kiểm tra chuyên ngành.

Thứ ba, các doanh nghiệp hoạt động trong ngành nhìn chung vẫn còn ít so với tiềm năng phát triển, lĩnh vực đăng ký kinh doanh còn khá đơn điệu và chủ yếu chỉ là những dịch vụ vệ tinh, hỗ trợ cho logistics như cho thuê kho bãi, xe chuyên chở, cung cấp dịch vụ đại lý hải quan,...

Thứ tư, các trung tâm logistics cảng biển mặc dù đã xác lập được nhiều thành tích, kỷ lục nhưng vẫn chưa thể khai thác được tối đa lợi thế của cảng một cách hiệu quả nhất. Điển hình như Cảng quốc tế Tân Cảng - Cái Mép, trong suốt 10 năm qua, lượng hàng hóa chỉ đáp ứng được 50% công suất thiết kế. Các dịch vụ hậu cần cảng còn yếu kém, chưa có các depot công rộng để hỗ trợ vận tải cũng như thúc đẩy hậu cần, khiến chi phí vận tải tới cảng tăng lên.

6. Một số đề xuất phát triển trung tâm logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu trong xu thế phát triển logistics xanh

Thứ nhất: đồng bộ thủ tục hành chính và chính sách thu hút vốn đầu tư nước ngoài. Một bất cập lớn của Việt Nam trong việc thu hút vốn đầu tư nước ngoài chính là thủ tục còn rườm rà và mất thời gian. Vì vậy, việc cải cách, đồng bộ các thủ tục sẽ thúc đẩy các nhà đầu tư quan tâm tới thị trường trong nước nói chung và Bà Rịa - Vũng Tàu

nói riêng. Nhà nước cần hỗ trợ ngành Hải quan xây dựng hệ thống thông tin máy tính để truyền, nhận thông tin từ Trung tâm thông tin dữ liệu Tổng cục Hải quan đến Chi cục Hải quan, cơ quan nhà nước. Áp dụng các ứng dụng công nghệ vào quản lý, thanh toán điện tử, thực hiện các thủ tục hành chính minh bạch, rõ ràng. Ngoài ra, Nhà nước có thể đưa ra các chính sách giảm thuế thu nhập với dịch vụ logistics và giảm thuế xuất nhập khẩu đối với chủ hàng Việt Nam có thuê dịch vụ logistics...

Thứ hai: áp dụng công nghệ hiện đại trong các doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu. Áp dụng công nghệ vào kinh doanh đang là xu hướng tất yếu nếu muốn phát triển trên thị trường, tuy nhiên nhiều doanh nghiệp tại đây vẫn còn hạn chế trong việc ứng dụng công nghệ do hạn chế về nguồn lực tài chính hay nhận thức,...

Một số công nghệ được áp dụng phổ biến trong logistics như hệ thống quản lý kho hàng WMS, công nghệ Internet of Things (IoT), công nghệ Blockchain,...

Thứ ba: thúc đẩy phát triển hệ sinh thái dịch vụ hậu cần cụm cảng Cái Mép - Thị Vải. Mặc dù đã có Cảng Phú Mỹ cung cấp các dịch vụ hậu cần cảng, nhưng chưa thể đáp ứng được nhu cầu tại địa bàn tỉnh. Bà Rịa - Vũng Tàu cần đẩy mạnh các dự án đang được khai thác dở như Cảng cạn Phước Hòa để có thể nhanh chóng đưa vào hoạt động. Bên cạnh đó, cần phải sớm triển khai quy hoạch quỹ đất để xây dựng các depot container rộng, bãi tập kết hàng hóa, phương tiện để loại bỏ tình trạng container thì giao nhận tại Cái Mép, container khác lại phải giao nhận tại TP. Hồ Chí Minh như hiện nay ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Sở Giao thông Vận tải tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Truy cập tại: <http://sogtvt.baria-vungtau.gov.vn/>.
2. Tổng cục Hải quan. Truy cập tại: <https://www.customs.gov.vn/>
3. Trung tâm Thông tin Công nghiệp và Thương mại, Bộ Công Thương. Truy cập tại: <https://thongtincongtuong.vn/>
4. Nhà Thủ Đức (2023). Bà Rịa - Vũng Tàu đến 2025 phát triển hàng loạt dự án hạ tầng giao thông lớn. Truy cập tại: <https://nhathuduc.com.vn/ba-ria-vung-tau-den-2025>.
5. Đoàn Thị Hồng Vân (2003). Logistics những vấn đề cơ bản. Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội.
6. Phạm Văn Tài (2020). Nghiên cứu giải pháp quy hoạch vận tải đáp ứng phát triển dịch vụ logistics, trường hợp tại cảng Cái Mép - Thị Vải. Truy cập tại: <https://mgcsjournals.com/hssr/article/view/hssr.2020.8195>.
7. Phòng Quản lý Công nghiệp (2021). Bà Rịa - Vũng Tàu tập trung phát triển hệ thống cảng biển, dịch vụ hậu cần cảng. Truy cập tại: <https://soct.baria-vungtau.gov.vn/article?item=b60c3d35db1c92c5e7973c76903000bb>.
8. Tri Túc (2023). Cảng nước sâu Gemalink lần đầu đón siêu tàu container lớn nhất thế giới với sức chở 24.188 TEU. Truy cập tại: <https://cafef.vn/cang-nuoc-sau-gemalink-lan-dau-don-sieu-tau-container-lon-nhat-the-gioi-voi-suc-cho-24188-teu-188230330152617499.chn#:~:text=C%E1%BA%A3ng%20Qu%E1%BB%91c%20t%E1%BA%BF%20Gemalink%20v%E1%BB%ABa,s%C3%A2u%20nh%E1%BA%A5t%20c%E1%BB%A7a%20kh%E1%BB%B1c>.
9. Ủy ban tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (2023). Hạ tầng giao thông - Điểm tựa quan trọng để kinh tế Bà Rịa - Vũng Tàu cất cánh. Truy cập tại: <https://ittpa.baria-vungtau.gov.vn/article?item=c488ca9726ea782c380d6c67779d4f1b>.
10. VinaLogs - Vận tải container. Cảng Cái Mép Thị Vải - Cảng container lớn nhất Việt Nam. Truy cập tại: <https://www.container-transportation.com/cang-cai-mep-thi-vai.html>.
11. Facts & Factors (2022). Green logistics market report 2022 – 2028. Available at: <https://www.fnfresearch.com/green-logistics-market>.
12. Mayank Halmare & Janardhan Katare (2023). Green Logistics and Transportation Market. Green logistics market 2023.

Ngày nhận bài: 17/3/2024

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 1/4/2024

Ngày chấp nhận đăng bài: 19/4/2024

Thông tin tác giả:

1. TS. BÙI THÚY VÂN

2. NGUYỄN THỊ NGUYỆT

3. NGUYỄN THỊ NGỌC

4. NGUYỄN THỊ PHƯƠNG MAI

5. NGUYỄN THỊ PHƯƠNG ANH

Học viện Chính sách và Phát triển, Bộ Kế hoạch và Đầu tư

DEVELOPING LOGISTICS CENTERS IN BA RIA - VUNG TAU PROVINCE IN THE CONTEXT OF GREEN LOGISTICS TREND

● Ph.D BUI THUY VAN¹

● NGUYEN THI NGUYET¹

● NGUYEN THI NGOC¹

● NGUYEN THI PHUONG MAI¹

● NGUYEN THI PHUONG ANH¹

¹Academy of Policy and Development,
Ministry of Planning and Investment

ABSTRACT:

This study systematized, supplemented, and strengthened theories on logistics and logistics centers. The study also analyzed in detail the current development of the logistics center in Ba Ria - Vung Tau province in terms of infrastructure, information technology, human resources, seaport center operations, etc. The study highlighted the advantages and disadvantages of developing logistics centers in Ba Ria - Vung Tau province. Based on the study's findings, some solutions were proposed to promote the development of logistics centers in Ba Ria - Vung Tau in the green logistics trend.

Keywords: logistics, green logistics, logistics center, Ba Ria - Vung Tau province, logistics services.