

# HOẠT ĐỘNG LOGISTICS BÀ RỊA - VŨNG TÀU TRONG PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN ĐÔNG NAM BỘ THỰC TRẠNG VÀ KHUYẾN NGHỊ CHÍNH SÁCH

Phan Thị Cẩm Lai<sup>(1)</sup>

(1) Khoa Chính trị - Hành chính (VNU-HCM)

Ngày nhận bài 16/12/2019; Ngày gửi phản biện 20/01/2020; Chấp nhận đăng 20/02/2020

Liên hệ email: ptclai@vnuhcm.edu.vn

<https://doi.org/10.37550/tdmu.VJS/2020.02.023>

---

## Tóm tắt

Bà Rịa - Vũng Tàu định hướng sẽ trở thành một đô thị cảng biển hiện đại trong khu vực Đông Nam Bộ, trong đó dịch vụ logistics là hoạt động trung tâm mà tỉnh luôn chú trọng đầu tư, phát triển. Nghiên cứu này được thực hiện nhằm phân tích thực trạng hoạt động logistics trên địa bàn tỉnh. Dựa trên việc thu thập và phân tích các số liệu vĩ mô thứ cấp, các văn bản pháp quy và các tài liệu có liên quan nhằm kế thừa những kiến thức đã biết vào khung phân tích đồng bộ để đưa ra các nhận định, đánh giá. Kết quả nghiên cứu cho thấy, năm vấn đề cơ bản ảnh hưởng đến hoạt động logistics Bà Rịa - Vũng Tàu: (1) Về cơ sở hạ tầng; (2) Về dịch vụ hải quan; (3) Về quy mô của các tổ chức, doanh nghiệp; (4) Về nguồn nhân lực; (5) Về kết nối vùng, liên vùng. Từ kết quả nghiên cứu, bài báo đề xuất một số khuyến nghị chính sách để phát triển hoạt động logistics Bà Rịa - Vũng Tàu.

**Từ khoá:** Bà Rịa - Vũng Tàu, Đông Nam Bộ, hoạt động logistics, kinh tế biển, logistics  
**Abstract**

## **BA RIA - VUNG TAU'S LOGISTICS ACTIVITIES IN DEVELOPMENT OF SOUTHEAST VIETNAM'S MARITIME ECONOMY - CURRENT SITUATION AND POLICY RECOMMENDATIONS**

Ba Ria - Vung Tau is oriented to become a modern port city in Southeast Vietnam. The province always keeps an eye on development of logistics services by investing activities. This study was conducted to analyze the status of logistics activities in the province. Decisions and judgment are made based on collecting and analyzing secondary macro data, legal documents and other related documents with the aim of inheriting common knowledge and applying it for comprehensive analysis. The results show that there are five big major problems in logistics activities of Ba Ria - Vung Tau: (1) Infrastructure; (2) Customs clearance services; (3) Size of enterprise; (4) Human resources; (5) Interregional connection. From these results, the study will propose policy recommendations to our government in order to develop Ba Ria - Vung Tau's logistics activities.

---

## 1. Đặt vấn đề

Bà Rịa - Vũng Tàu có đường bờ biển dài 312,8 km, với trên 100.000 km<sup>2</sup> thềm lục địa. Đồng thời còn là cửa ngõ ra biển Đông của khu vực Đông Nam Bộ, có lợi thế về cảng nước sâu, hệ thống vịnh, sông sâu tạo điều kiện phát triển ngành vận tải hàng hải. Với những tiềm năng, lợi thế trên, Bà Rịa - Vũng Tàu hội tụ đủ các yếu tố và điều kiện để trở thành trung tâm cảng biển, logistics của cả nước, đáp ứng nhu cầu luân chuyển hàng hoá ngày càng cao trong giao thương nội địa và quốc tế, góp phần tạo động lực phát triển kinh tế biển Đông Nam Bộ.

Từ khi Nghị quyết 09-NQ/TW của Hội nghị Ban Chấp hành Trung ương lần thứ 4, khoá X về “Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020” ban hành, Bà Rịa - Vũng Tàu đã triển khai thực hiện nhiều đề án phát triển kinh tế biển trong đó có các đề án liên quan đến hoạt động logistics như: “Đề án phát triển dịch vụ logistics giai đoạn 2011-2020”; “Đề án phát triển hoạt động cụm cảng trung chuyển quốc tế Cái Mép - Thị Vải giai đoạn 2013-2020”; “Quy hoạch tổng thể phát triển ngành logistics giai đoạn 2014-2020, định hướng đến năm 2030”...

Các chính sách phát triển logistics trên đã thu hút các nhà đầu tư xây dựng trung tâm logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu, thực hiện tốt vai trò kết nối các hoạt động của chuỗi cung ứng, trong đó có một số dự án liên hợp quy mô lớn. Tuy nhiên, hoạt động logistics có quy mô chiếm 20% GDP của tỉnh lại đang chảy vào túi các nhà đầu tư và các công ty nước ngoài do những hạn chế về cơ sở hạ tầng, nguồn vốn, nguồn nhân lực chuyên môn về logistics, khả năng kết nối liên kết vùng trong hoạt động logistics đa phương thức... Những hạn chế này cần phải có các giải pháp toàn diện từ chính sách của Chính phủ đến địa phương nhằm tạo cơ chế thông thoáng cho hoạt động logistics ở Bà Rịa - Vũng Tàu. Với ý nghĩa đó, nghiên cứu này tiến hành đánh giá thực trạng và khuyến nghị một số chính sách để phát triển hoạt động logistics Bà Rịa - Vũng Tàu trong phát triển kinh tế biển Đông Nam Bộ.

## 2. Cơ sở khoa học và phương pháp nghiên cứu

Về mặt học thuật, Ủy ban quản trị Logistics quốc tế định nghĩa: Logistics là quá trình hoạch định, tổ chức thực hiện và quản lý hiệu quả dòng chảy của vốn nhằm kiểm soát quá trình lưu chuyển và dự trữ hàng hoá từ khâu bảo quản nguyên liệu thô đến khâu hoàn thiện sản phẩm cũng như các thông tin liên quan đến quy trình này từ điểm xuất phát đầu tiên đến nơi tiêu thụ cuối cùng để thoả mãn các yêu cầu của khách hàng” (Notteboom, 2002). Luật Thương mại (2005), cũng quy định cụ thể khái niệm logistics (điều 233): “Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao”. Khái niệm này có thể hiểu: hoạt động logistics là chuỗi dịch vụ trong quá trình thực hiện và kiểm soát

dịch chuyên của hàng hóa từ điểm xuất hàng tới điểm nhập hàng. Quá trình logistics đối với hàng hóa thông qua cảng biển bao gồm nhiều công đoạn và thủ tục phức tạp, đòi hỏi chuyên môn sâu như: đóng gói sản phẩm nơi xuất; vận chuyển tới trạm trung chuyển; lưu trữ tại kho bãi, sau đó vận chuyển tới cảng, lưu trữ tại kho bãi của cảng, tiến hành thủ tục thông quan; kết nối cảng nơi nhận, giao hàng...

Sự xuất hiện của hoạt động logistics gắn kết với vận tải biển đã giúp ngành hàng hải mang một diện mạo mới với phương thức vận tải hiệu quả cao, giá thành thấp, khối lượng lớn, an toàn tuyệt đối, hàng hoá được chuyển đến tay người tiêu dùng nhanh chóng, trong một môi trường tự do hoá thương mại và dịch vụ toàn cầu, chiếm 90% khối lượng trao đổi ngoại thương giữa các quốc gia trên thế giới. Tại Việt Nam, với tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm đạt 20%-25%, chiếm từ 15 đến 20% GDP (Đăng Thị Thúy Hồng, 2017), logistics đã và đang trở thành một ngành dịch vụ đầy triển vọng, góp phần quan trọng vào việc phát triển kinh tế đất nước.

### **3. Kết quả và thảo luận**

*Về cơ sở hạ tầng phục vụ phát triển logistics*, từ năm 2011 đến nay, Chính phủ đã dành một phần lớn ngân sách và nguồn vốn FDI để đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông tại Bà Rịa - Vũng Tàu nhằm tạo thuận lợi cho vận tải hàng hóa và dịch vụ logistics của tỉnh phát triển. Trong đó, đã đưa vào khai thác được 24 dự án cảng biển, công suất khoảng 67,5 triệu tấn/năm, đồng thời đang triển khai xây dựng 10 dự án và chuẩn bị đầu tư 18 dự án cảng khác (UBND, 2018). Bên cạnh đó, các tuyến giao thông kết nối cũng được xây dựng như: các tuyến giao thông vận tải liên cảng Cái Mép - Thị Vải, tuyến đường 991B, đường Phước Hòa - Cái Mép nối với Quốc lộ 51, cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây... Các tuyến đường này góp phần phân luồng giao thông rất hiệu quả để kết nối, thúc đẩy giao thương giữa Bà Rịa - Vũng Tàu với các trung tâm kinh tế của vùng Đông Nam Bộ. Năm 2019, Trung tâm Logistics Phú Mỹ 3 được khánh thành với diện tích đất 2,25 ha, tổng mức đầu tư 5,4 triệu USD, gồm các hạng mục: hệ thống kho tổng hợp, kho đông lạnh và kho mát, hệ thống camera giám sát 24/7, hệ thống phòng cháy chữa cháy đạt tiêu chuẩn... góp phần hoàn thiện cơ sở hạ tầng cho hoạt động logistics Bà Rịa - Vũng Tàu. Tuy nhiên, một trong những hạn chế lớn nhất trong hạ tầng giao thông vận tải là thiếu kết nối đa phương thức, kể cả các khu cảng hiện đại với vùng hậu phương sau cảng còn tùy thuộc quá nhiều vào đường bộ với tình trạng chung nhỏ hẹp, xuống cấp hoặc dự án treo. Chẳng hạn như đường 965 nối Quốc lộ 51 với cảng Cái Mép - Thị Vải vẫn chưa hoàn thành mặc dù bến cảng đầu tiên tại Cái Mép - Thị Vải đã bắt đầu đi vào hoạt động từ năm 2009. Hạ tầng bến cảng được đầu tư hiện đại, đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế nhưng chưa đáp ứng được nhu cầu kết nối của các doanh nghiệp, thiếu hệ thống các kho bãi container rỗng, kho tổng hợp hàng container (CFS), cảng cạn (ICD)... Điều này làm cho các chi phí logistics của các doanh nghiệp tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu cao hơn hẳn so với các nước trong khu vực. Bản thân

các doanh nghiệp sẽ tốn nhiều chi phí đầu tư, làm giảm lợi nhuận của họ cũng như khả năng mở rộng dịch vụ.

*Về dịch vụ hải quan*, Bà Rịa - Vũng Tàu đã thực hiện cải cách thủ tục hành chính đối với lĩnh vực thương mại xuất nhập khẩu, trong đó có việc áp dụng hải quan điện tử tại Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng biển bằng các hệ thống thông quan điện tử VNACCS/VCIS, hệ thống quản lý giám sát E - CUSTOM... (UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, 2018). Với quy trình hải quan điện tử, doanh nghiệp có thể kê khai hải quan tại bất cứ địa điểm nào có máy tính kết nối mạng internet. Điều này đã giúp cho việc khai báo thủ tục của doanh nghiệp nhanh hơn trước. Tuy nhiên, quy trình thông quan hiện nay là sự lai tạp giữa hai phương thức: điện tử (hoàn thành hồ sơ, xin mã số hải quan thông qua cổng thông tin của Chi cục Hải quan) và thủ công (trực tiếp nộp hồ sơ cho cán bộ của Chi cục Hải quan để lấy chữ ký). Quy trình này lại phụ thuộc vào cách hiểu và diễn giải luật định khác nhau của các cán bộ hải quan, dẫn đến sự chậm trễ kéo dài trong thông quan, nhất là đối với hàng nhập khẩu đồng thời làm giảm ý nghĩa của hải quan điện tử, làm tăng tính phức tạp và gây tốn kém, lãng phí cho cả hai bên (Nhà nước và doanh nghiệp). Một rào cản nữa khiến cho các doanh nghiệp mất nhiều thời gian cho công đoạn kiểm tra hàng hóa đó là cụm cảng Cái Mép - Thị Vải vẫn chưa có trung tâm kiểm tra chuyên ngành. Các trung tâm này đều có trụ sở tại Thành phố Hồ Chí Minh nên việc kiểm tra lấy mẫu và gửi đi phải tốn từ 7 đến 10 ngày mới có kết quả. Do vậy, thời gian thông quan hàng hóa chưa thực sự được rút ngắn, tạo được thuận lợi cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

*Về quy mô của các tổ chức, doanh nghiệp dịch vụ logistics*, hiện nay có hơn 500 doanh nghiệp logistics chính thức hoạt động tại Bà Rịa - Vũng Tàu, trong đó có khoảng 18% là doanh nghiệp nhà nước, 80% là doanh nghiệp tư nhân và 2% là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Tuy tỷ lệ doanh nghiệp logistics trong nước lớn nhưng hầu hết là quy mô rất nhỏ, vốn đăng ký dưới 1 tỷ đồng, cơ cấu tổ chức đơn giản, thiếu chuyên sâu, chỉ đáp ứng được 25% của nhu cầu thị trường nội địa. Hiện tại thị phần logistics vẫn thuộc về các tập đoàn logistics đa quốc gia khoảng 80% mặc dù chỉ chiếm 2% số doanh nghiệp logistics ở Bà Rịa - Vũng Tàu (khoảng 10 doanh nghiệp) (Bộ Công Thương, 2019). Với kinh nghiệm, vốn lớn, kỹ thuật công nghệ hiện đại nên phần lớn chi nhánh của các tập đoàn APL, DHL, TNT, UPS supply chain solutions, FedEx supply chain... ở Bà Rịa - Vũng Tàu đều có thể cung cấp các dịch vụ bên thứ ba (3PL) và thứ tư (4PL) trong khi đa số các công ty nội địa chỉ có thể cung cấp dịch vụ bên thứ hai (2PL). Do đó, các doanh nghiệp logistics nước ngoài đã đánh bật các doanh nghiệp logistics nội địa và biến các doanh nghiệp logistics nội địa thành vệ tinh, đảm nhận một phần trong chuỗi logistics của họ.

*Về nguồn nhân lực*, trong hoạt động của doanh nghiệp logistics, nguồn nhân lực được chia làm bốn cấp: đội ngũ quản trị; đội ngũ quản lý, giám sát; đội ngũ nhân viên; đội ngũ công nhân lao động trực tiếp tại các doanh nghiệp vận tải, kho bãi, nhà xưởng... Tại

Bà Rịa - Vũng Tàu, mỗi năm có khoảng 30.000 lao động được đào tạo, trong đó 16 cơ sở dạy nghề đào tạo khoảng hơn 5.000 công nhân kỹ thuật các loại. Trong giai đoạn 2018 - 2020, các doanh nghiệp cần thêm 9.000 lao động cho lĩnh vực cảng biển, logistics (UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, 2018). Như vậy, so với nhu cầu nhân sự của các doanh nghiệp thì số lượng lao động vẫn còn thiếu hơn một nửa. Điều này đã làm hạn chế khả năng mở rộng quy mô hoạt động của các doanh nghiệp. Ngoài ra, chất lượng nguồn nhân lực logistics cũng là điều cần bàn khi tỷ lệ lao động qua đào tạo chỉ đạt 58%. Đội ngũ cán bộ quản lý, giám sát hầu hết đã đạt trình độ đại học và đang được đào tạo hoặc tái đào tạo để đáp ứng nhu cầu quản lý. Tuy nhiên họ vẫn chưa thích ứng kịp điều kiện kinh doanh mới và chưa được trang bị toàn diện kiến thức về logistics cũng như quản trị logistics. Đội ngũ nhân viên nghiệp vụ phần lớn đã có bằng cấp, nhưng chưa được đào tạo chuyên sâu về logistics, tất cả đều phải tự nâng cao trình độ. Đội ngũ công nhân lao động trực tiếp trình độ học vấn còn thấp nên họ rất mơ hồ với hoạt động logistics. Công việc của họ đơn thuần chỉ là bốc xếp, kiểm đếm, lái xe, giao nhận hàng hóa... Chất lượng cán bộ không đáp ứng được yêu cầu sẽ tác động đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics nội địa so với các công ty logistics nước ngoài. Ngoài ra, các trường tại Bà Rịa - Vũng Tàu đã xây dựng chương trình đào tạo về logistics và quản lý chuỗi cung ứng thuộc các khoa quản trị kinh doanh, kinh tế vận tải... Tuy nhiên, chương trình đào tạo vẫn còn sơ lược, chủ yếu đào tạo kiến thức cơ bản về dịch vụ vận tải và giao nhận đường biển hoặc dịch vụ khai quan đơn giản trong nghiệp vụ xuất nhập khẩu.

*Về kết nối vùng, liên vùng*, Đông Nam Bộ có cụm cảng biển lớn nhất khu vực miền Nam và đa dạng các phương thức vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không kết nối với cả nước cùng hệ thống kho bãi đa dạng, 86 khu công nghiệp phát triển cùng với hàng hóa của các tỉnh, thành phố miền Nam, tạo nguồn hàng dồi dào cho hoạt động xuất nhập khẩu thông qua cụm cảng Đông Nam Bộ. Cụm cảng Đông Nam Bộ đảm nhận khoảng 45% tổng khối lượng hàng hóa và hơn 60% khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam. Hiện nay, số lượng các doanh nghiệp đăng ký kinh doanh trong các ngành, nghề liên quan đến lĩnh vực logistics ở khu vực chiếm tỷ lệ 33,8%, đứng thứ hai chỉ sau Đồng bằng Sông Hồng 38,8% (Bộ Công thương, 2019). Từ đó cho thấy, Đông Nam Bộ có đủ điều kiện để phát triển ngành dịch vụ logistics, làm động lực thúc đẩy phát triển vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

Tuy nhiên, vấn đề đặt ra là việc liên kết dịch vụ logistics cũng như chuỗi cung ứng giữa cảng Bà Rịa - Vũng Tàu với các cảng trong cụm cảng Đông Nam Bộ vẫn chưa có sự hợp tác chặt chẽ do những hạn chế nhất định về hệ thống đường bộ kết nối và dịch vụ logistics (giao nhận vận chuyển hàng hóa, dịch vụ hải quan, kho vận và phân phối hàng hóa...), thiếu giải pháp vĩ mô để điều tiết hiệu quả nguồn hàng hóa, nên đã tạo sự quá tải và ùn tắc giao thông nghiêm trọng tại khu vực cảng Cát Lái (Thành phố Hồ Chí Minh) và cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu) trong khi cảng Bình Dương và Đồng Nai lại không thể khai thác hết công suất.

#### 4. Kết luận

Hoạt động logistics ở Bà Rịa - Vũng Tàu đang gặp phải năm vướng mắc cơ bản cần được tháo gỡ như: cơ sở hạ tầng giao thông kết nối đa phương thức còn yếu kém; dịch vụ hải quan phức tạp gây tốn nhiều thời gian và chi phí phát sinh cho doanh nghiệp; quy mô của các tổ chức, doanh nghiệp hoạt động logistics còn yếu về nguồn vốn và kinh nghiệm hoạt động; nguồn nhân lực về số lượng và chất lượng chưa đủ đáp ứng cho nhu cầu doanh nghiệp; chưa có sự liên kết chặt chẽ trong khai thác tiềm năng cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu với cụm cảng vùng Đông Nam Bộ. Để khắc phục các vấn đề cơ bản nêu trên trong phát triển hoạt động logistics Bà Rịa - Vũng Tàu, chúng tôi xin khuyến nghị một số chính sách sau:

*Chú trọng khâu qui hoạch, xây dựng các công trình hạ tầng giao thông vận tải trọng điểm tạo điều kiện cho kết nối vận tải đa phương thức.* Cải thiện cơ sở hạ tầng là rất quan trọng đối với hoạt động kinh tế, vì cơ sở hạ tầng phù hợp sẽ giảm chi phí kinh doanh và cải thiện khả năng cạnh tranh giữa các doanh nghiệp logistics. Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải nếu được kết nối với sân bay Long Thành và các cảng khu vực đồng bằng Sông Cửu Long, cảng này sẽ trở thành trung tâm hàng hải, hàng không quốc tế của cả nước. Vì vậy, Bà Rịa - Vũng Tàu cần tính toán nhanh chóng đề xuất Trung ương khởi động việc xây dựng sân bay Long Thành, đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu; đồng thời kết nối cảng Cái Mép - Thị Vải với cao tốc Bến Lức - Long Thành và Trung Lương - Long Thành - Dầu Giây để giao thông nối với cảng được thông suốt, đáp ứng được sự tăng trưởng của hàng hoá xuất nhập khẩu trong những năm tới. Cần đưa vào quy hoạch và có chính sách khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư các bến thủy nội địa, kho bãi logistics, đầu tư vào các khu công nghiệp để phát triển nguồn hàng nội địa và trung chuyển nội địa. Bên cạnh đó, thành lập Trung tâm kiểm tra chuyên ngành (tập trung các cơ quan kiểm tra về chất lượng, y tế, văn hóa, kiểm dịch động, thực vật, an toàn thực phẩm) và địa điểm kiểm tra hàng hóa tập trung tại khu vực Cái Mép - Thị Vải nhằm góp phần giảm bớt thời gian thông quan hàng hóa, tiết kiệm thời gian, chi phí cho doanh nghiệp và nâng cao hiệu suất khai thác cảng.

*Minh bạch trong vấn đề thủ tục hải quan để chi phí không chính thức không còn là gánh nặng cho các doanh nghiệp hoạt động logistics.* Theo đó, cần sớm hoàn thiện cơ sở pháp lý đầy đủ cho việc thực hiện thủ tục hải quan điện tử một cách toàn diện, bao quát tất cả các khâu thủ tục và quản lý hải quan. Đồng thời, cần có cơ chế làm thủ tục hải quan ngoài giờ quy định rõ các trường hợp nào cơ quan hải quan chấp nhận hoặc từ chối thực hiện thủ tục hải quan ngoài trụ sở hải quan và ngoài giờ hành chính, cũng nên quy định mức phí cho việc thực hiện hai thủ tục hải quan trên nhằm tạo thuận lợi cho hoạt động của các doanh nghiệp. Ngoài ra, việc nghiên cứu sửa đổi quy định về địa điểm kiểm tra hàng hóa tập trung theo hướng giảm chi phí và thuận tiện hơn cho doanh nghiệp mà vẫn đảm bảo được công tác quản lý và có tính khả thi trên thực tế, cũng là một giải pháp cần xem xét.

*Cần có các chính sách khuyến khích phát triển thị trường dịch vụ logistics Bà Rịa - Vũng Tàu.* Thị trường dịch vụ logistics - còn được gọi là thị trường thuê ngoài logistics hoặc thị trường dịch vụ bên thứ ba (3PL), Nhà nước cần tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, nuôi dưỡng các doanh nghiệp dịch vụ logistics Bà Rịa - Vũng Tàu nói riêng và cả nước nói chung. Đây cũng là đòn bẩy để giảm chi phí logistics tăng lợi thế cạnh tranh của hàng hóa, dịch vụ xuất nhập khẩu của doanh nghiệp. Vì vậy, cần có các thể chế chính sách phù hợp cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ 3PL, một mặt tạo các ưu đãi nhưng mặt khác phải đảm bảo năng lực, tính chuyên nghiệp... nhằm đủ sức cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài. Ví dụ, xem xét thực hiện giảm chi phí hàng hải sẽ khuyến khích các hãng tàu container lớn lựa chọn Cái Mép - Thị Vải làm cảng trung chuyển hàng nội địa thay vì đưa sang trung chuyển tại Malaysia, Hồng Kông, Singapore. Hay việc xem xét gỡ bỏ bớt các phụ phí cầu đường, BOT hoặc tăng cự ly các trạm BOT để phù hợp với khả năng của doanh nghiệp... điều này sẽ giúp các doanh nghiệp tiết kiệm được một khoảng tiền không nhỏ để tái đầu tư vào hoạt động của doanh nghiệp.

*Hỗ trợ phát triển, đào tạo nguồn nhân lực để phục vụ cho ngành dịch vụ logistics.* Nguồn nhân lực đối với bất cứ lĩnh vực nào cũng đều là yếu tố quyết định đến sự thành công. Vì vậy, Nhà nước cần có chính sách hỗ trợ cho doanh nghiệp, các trường, để đẩy mạnh công tác đào tạo với nhiều hình thức linh hoạt. Trước mắt, cho phép các trường ở Bà Rịa - Vũng Tàu được liên kết với một số trường ở nước ngoài (với các nước có kinh nghiệm phát triển dịch vụ logistics như Singapore, Hà Lan, Hoa Kỳ) để mở các lớp đào tạo kiến thức về logistics một cách bài bản. Bên cạnh đó, cần chú trọng đào tạo ngoại ngữ và khả năng ứng dụng công nghệ thông tin. Tìm kiếm các nguồn tài trợ trong, ngoài nước cho các chương trình đào tạo ngắn hạn. Phối hợp và tranh thủ hợp tác với các tổ chức FIATA, IATA, các chương trình hợp tác của ASEAN, Nhật Bản, ESCAP, các Hiệp hội logistics và các tổ chức phi chính phủ khác để có nguồn kinh phí mở các lớp đào tạo thường xuyên hơn. Về phía các doanh nghiệp, cần có chính sách đãi ngộ và thu hút nhân tài. Chính sách thu hút nhân tài không chỉ có ưu đãi bằng vật chất mà cần phải bao gồm đầy đủ điều kiện làm việc, cơ hội phát triển, thăng tiến trong nghề nghiệp. Các doanh nghiệp cần nghiên cứu và thực hiện cơ chế thuê, hợp tác, tư vấn với chuyên gia đầu ngành trong và ngoài nước trong lĩnh vực logistics để phục vụ cho quá trình phát triển của doanh nghiệp.

*Thứ năm, tăng cường liên kết vùng, hợp tác quốc tế.* Dịch vụ logistics là lĩnh vực có tính liên kết cao do đó không một địa phương hay quốc gia nào có thể quản lý dịch vụ logistics một cách độc lập. Vì vậy, để Bà Rịa - Vũng Tàu trở thành trung tâm dịch vụ logistics hàng đầu khu vực cảng biển Đông Nam Bộ và cả nước thì vấn đề đầu tiên là tăng cường liên kết phát triển mạng dịch vụ logistics giữa cảng Bà Rịa - Vũng Tàu với các cảng trong khu vực Đông Nam Bộ và hệ thống cảng biển trên cả nước. Đồng thời, liên kết với các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Bà Rịa - Vũng Tàu với các doanh nghiệp ở các trung tâm kinh tế như Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương và

các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long... để quản lý dịch vụ logistics hiệu quả. Xây dựng cơ chế phối hợp vùng trong việc đầu tư sân bay, cảng biển và giao thông kết nối nhằm tránh phân tán nguồn lực (kể cả kêu gọi đầu tư tư nhân) và thiếu gắn kết giữa cảng biển với hệ thống tổ chức logistics, các khu công nghiệp trong vùng. Đồng thời, gắn Ban Chỉ đạo vùng Đông Nam Bộ với Hội đồng Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam phát triển thành trục kinh tế biển thống nhất, gắn kết chặt chẽ với Tây Nguyên và Duyên hải Nam Trung Bộ. Bên cạnh đó, cần thu hút các công ty dịch vụ logistics quốc tế lớn đến cảng Bà Rịa - Vũng Tàu. Về cơ bản, để trở thành một điểm đến hấp dẫn của hoạt động đầu tư, ngoài năm khuyến nghị mà nghiên cứu này đã nêu ở trên, thì hoạt động marketing, quảng bá truyền thông cũng không kém phần quan trọng. Hoạt động marketing tốt (tăng cường tuyên truyền về hình ảnh một cảng Bà Rịa - Vũng Tàu với những điều kiện thuận lợi, tiềm năng và chính sách hỗ trợ thiết thực...) sẽ giúp cho Bà Rịa - Vũng Tàu có thể nằm trong danh sách những lựa chọn hàng đầu khi ra quyết định đầu tư, kinh doanh, hợp tác của các công ty, tập đoàn trên thế giới.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Bộ Công thương (2019). *Báo cáo logistics Việt Nam 2019*. NXB Thống kê.
- [2] Cục Thống kê tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (2018). *Niên giám thống kê năm 2017*. NXB Thống kê.
- [3] Đặng Thị Thúy Hồng, Đặng Đình Đào (2017). *Hệ thống logistics ở nước ta trong tiến trình hội nhập và phát triển*. NXB Lao động - Xã hội.
- [4] Notteboom (2002). *Current issues in port logistics and intermodality*. Belgium: published by Garant.
- [5] Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2005). *Luật Thương mại năm 2005*. NXB Chính trị Quốc gia.
- [6] UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (2018). *Báo cáo tình hình triển khai các dự án giao thông trên địa bàn tỉnh và một số kiến nghị của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đối với Bộ Giao thông vận tải*. Báo cáo số 31/BC-UBND, ngày 09/03/2018.
- [7] UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (2018). *Báo cáo tình hình thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2018*. Báo cáo số 308/BC-UBND, ngày 07/12/2018.