

CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN CHI PHÍ LOGISTICS CỦA DOANH NGHIỆP TẠI TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU

ThS. Đỗ Thanh Phong
Viện Kỹ thuật – Kinh tế biển

Tóm tắt

Chi phí logistics chủ yếu gồm 3 loại phí: chi phí vận tải, chi phí kho bãi và chi phí hàng dự trữ. Trong đó, chi phí vận tải là lớn nhất chiếm khoảng 60%. Hiện nay, chi phí logistics của doanh nghiệp tại BR-VT cao hơn so với các nước phát triển trên thế giới. Vậy các doanh nghiệp giảm chi phí logistics bằng cách tăng chất lượng dịch vụ của các yếu tố ảnh hưởng gồm các thủ tục hải quan và các thủ tục hành chính, nguồn nhân lực, dự trữ hàng hóa, cơ sở hạ tầng giao thông, các yếu tố quản trị doanh nghiệp.

Từ khóa: logistics, chi phí, doanh nghiệp, vận tải, các yếu tố ảnh hưởng.

Abstract

The logistics costs mainly consist of three types of charges: transportation costs, warehouse costs and inventory costs. In particular, the transportation cost is about 60%. At present, logistics cost of enterprises in BR-VT is higher than that of other developed countries in the world. So businesses reduce logistics costs by increasing the quality of their services by influencing factors including customs procedures and administrative procedures, human resources, cargo inventories, transport infrastructure, Corporate governance factors.

Keywords: logistics, cost, business, transportation, influencing factors.

1. Giới thiệu chi phí logistics

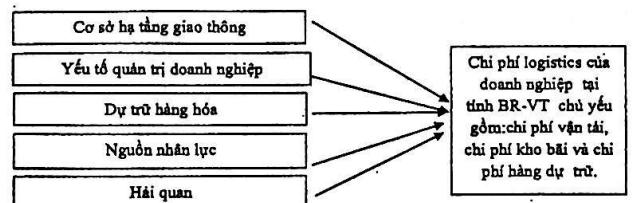
Logistics là các hoạt động mang tính dây chuyền, hiệu quả của chúng có tính quyết định đến sự cạnh tranh của doanh nghiệp. Các doanh nghiệp logistics tại tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu (BR-VT) có thể nâng cao năng lực cạnh tranh bằng cách giảm chi phí logistics. Nếu giải quyết tốt bài toán chi phí logistics và năng lực cạnh tranh thì hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics được cải thiện đáng kể. Xét trên địa tỉnh BR-VT, nơi có mật độ tập trung cao các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, đồng thời là khu vực có khả năng cạnh tranh trong nhiều lĩnh vực, thì vấn đề giảm thiểu chi phí logistics trở nên thiết thực và có thực tế hơn cả. Chi phí logistics chủ yếu gồm 3 loại phí: chi phí vận tải, chi phí kho bãi và chi phí hàng dự trữ. Trong đó, chi phí vận tải là lớn nhất chiếm khoảng 60%. Quản lý chi phí logistics để giảm mức rủi ro và gia

tăng lưu thông hàng hóa giúp doanh nghiệp gia tăng năng lực cạnh tranh.

2. Phương pháp nghiên cứu

2.1 Mô hình nghiên cứu

Dựa vào các yếu tố cơ bản ảnh hưởng đến chi phí logistics bao gồm: (1) Cơ sở hạ tầng giao thông; (2) các yếu tố quản trị doanh nghiệp; (3) dự trữ hàng hóa; (4) nguồn nhân lực; (5) hải quan. Chúng tôi nghiên cứu các yếu tố tác động chi phí logistics nhằm nâng cao hiệu quả dịch vụ logistics của doanh nghiệp như sau:



Hình 1 : Mô hình nghiên cứu

2.2 Xác định kích thước mẫu

Nghiên cứu mô tả có phân tích, kết hợp với nghiên cứu định tính. Nghiên cứu tiến hành thu thập số liệu từ 05 nhóm nhân tố là: (1) Cơ sở hạ tầng giao thông; (2) các yếu tố quản trị doanh nghiệp; (3) dự trữ hàng hóa; (4) nguồn nhân lực; (5) ảnh hưởng đến chi phí logistics của doanh nghiệp tại tỉnh BR-VT. Mẫu được chọn theo phương pháp phi xác suất, theo hình thức thuận tiện với bảng khảo sát trong nghiên cứu gồm 27 biến quan sát nên chúng tôi điều tra phỏng vấn 135 doanh nghiệp cảng biển, vận tải, kho bãi, xuất nhập khẩu và sản xuất kinh doanh trên địa bàn tỉnh BR-VT, từ tháng 08 năm 2018 đến tháng 10 năm 2018. Số liệu được nhập và xử lý bằng phần mềm IBM SPSS (Statistical Package for Social Science) phiên bản 20.

3. Kết quả nghiên cứu

3.1 Định hướng phát triển logistics tỉnh BR-VT

Căn cứ Kết luận số 02-KL/TU ngày 13/4/2011 của Tỉnh ủy BR-VT tại Hội nghị lần thứ ba Ban Chấp hành đảng bộ tỉnh khóa V về công tác chỉ đạo lập Đề án phát triển Trung tâm dịch vụ hậu cần logistics tỉnh BR-VT; Cảng biển tỉnh BR-VT được Chính phủ và Bộ Giao Thông Vận Tải xác định là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA. Hiện nay 90% hàng hóa xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển, năm 2018 kim ngạch xuất nhập khẩu trừ dầu khí trên địa bàn tỉnh đạt 4.415 triệu USD, tăng 13,32% so với cùng kỳ. Đặc biệt, lĩnh vực vận chuyển container luôn đạt tốc độ tăng trưởng 2 chữ số trong những năm gần đây. Tuy vậy, điều này là thuận lợi cho BR-VT là có các cảng nước sâu để có thể thoả mãn được nhu cầu xuất nhập khẩu ngày càng tăng. Doanh thu dịch vụ cảng năm 2018 của BR-VT ước đạt 3.703 tỷ đồng, tăng 9,8% và sản lượng hàng thông qua năm 2018 đạt 69,8 triệu tấn, tăng 13,26% so với cùng kỳ (bao gồm cả hàng quá cảnh), trong đó riêng container đạt khoảng 7 triệu Teus, tốc độ tăng trưởng hàng năm trong vòng 10 năm tới theo dự đoán là 20 - 25%. Theo

quy hoạch, nhu cầu hàng hóa vào năm 2020 khoảng 85,67-131,09 triệu tấn/năm và năm 2030 khoảng 161,49- 296,29 triệu tấn/năm. Việc dịch chuyển cơ sở sản xuất của nhiều doanh nghiệp nước ngoài từ nơi khác đến BR-VT đã tạo ra cơ hội rất lớn trong việc xây dựng một mạng lưới giao nhận kho vận hoạt động hiệu quả.

Năm 2018, thực hiện Nghị Quyết số 08/NQ-TU ngày 28/7/2017 của tỉnh ủy BR-VT về phát triển dịch vụ cảng biển, dịch vụ logistics, UBND tỉnh BR-VT đã kêu gọi đầu tư vào các dự án kho bãi chứa container rộng, tổ chức các khóa đào tạo “ Quản trị vận chuyển trong lĩnh vực logistics và tập huấn nghiệp vụ cho người điều hành vận tải”, thành lập trung tâm kiểm tra chuyên ngành tại khu Cái Mép-Thị Vải (CM-TV), đầu tư tuyến đường liên cảng CM-TV, khởi công tuyến đường 991B, đường Long Sơn - Cái Mép nhằm hoàn thiện giao thông kết nối hệ thống cảng, kết nối giao thông các khu công nghiệp trong và ngoài tỉnh BR-VT.

3.2 Thực trạng về chi phí logistics của doanh nghiệp tỉnh BR-VT

Chi phí logistics tại BR-VT cao hơn nhiều so với thế giới. Trong khu vực ASEAN, một số nước như Thái Lan, Singapore,.. đã giảm được chi phí logistics, trong khi chi phí của BR-VT vẫn ở một mức cao, một rào cản đối với năng lực cạnh tranh. Theo số liệu của Ngân hàng Thế giới (WB), chi phí logistics (vận tải, lưu kho, làm thủ tục hải quan...) ở Việt Nam bằng khoảng 20,9-25% GDP. Mức chi phí này cao hơn Thái Lan 6%, Malaysia 12%, còn so với Singapore thì cao hơn tới 3 lần. Theo Quỹ Tiền Tệ Quốc Tế (IMF), chi phí logistics trung bình chiếm 12% tổng sản phẩm nội địa thế giới. Trong nền kinh tế Hoa Kỳ, chi phí logistics chiếm 9,9% GDP của nước này (921 tỷ USD năm 2000). Đối với các doanh nghiệp, chi phí logistics thay đổi từ 4% đến trên 30% doanh thu. Riêng tại BR-VT, chi phí logistics chiếm khoảng 19% GDP của BR-VT, trong đó vận tải chiếm khoảng 50%-60% là quá cao so với thế giới.

3.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến chi phí logistics của doanh nghiệp tại tỉnh BR- VT

3.3.1 Thực hiện kiểm định chất lượng thang đo

Để phù hợp với tỉnh BR-VT, nhóm nghiên cứu tiến hành xác định những yếu tố chính ảnh hưởng đến chi phí logistics của doanh nghiệp. Các thang đo và các biến quan sát sử dụng thang điểm Likert 5 mức độ (Likert R.A., 1932) (1: Hoàn toàn không tốt; 2 Không tốt; 3 Trung bình; 4 tốt; 5 Rất tốt) điểm càng lớn thì mức độ đồng ý càng cao). Đề tài nghiên cứu 5 thang đo đại diện cho các yếu tố ảnh hưởng (25 biến quan sát) và 1 thang đo đại diện cho chi phí logistics (với 3 biến quan sát). Qua kiểm định Cronbach Alpha, ta được kết quả sau:

Bảng 1 Các biến đặc trưng và thang đo chất lượng tốt

STT	Thang đo	Biến đặc trưng	Cronbach Alpha của thang đo
1	TC	TC1, TC2, TC3	0,967
2	HT	HT1, HT2, HT3, HT4, HT5, HT6, HT7, HT8	0,894
3	DN	DN1, DN2, DN3, DN4, DN5	0,937
4	HH	HH1, HH2, HH3, HH4, HH5	0,962
5	NL	NL1, NL2, NL3	0,927
6	HQ	HQ1, HQ2, HQ3, HQ4	0,960

Các thang đo đều có độ tin cậy đạt yêu cầu do lớn hơn 0,7 (theo [5] Trọng & Ngọc, năm 2008), trong đó thấp nhất là thang đo chi phí logistics có $\alpha=0,894$, và cao nhất là thang đo tồn kho có $\alpha=0,967$.

3.3.2 Thực hiện phân tích nhân tố khám phá

a. Kiểm định tính thích hợp của EFA

Bảng 2 Kiểm định KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0,893
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	3.679,089
	Df	300
	Sig.	,000

KMO =0,893, thỏa mãn điều kiện: $0,5 < KMO < 1$,

phân tích nhân tố khám phá là thích hợp cho dữ liệu thực tế.

b. Kiểm định tương quan của các biến quan sát trong thước đo đại diện, kiểm định Bartlett có Sig. $< 0,05$, các biến quan sát có tương quan tuyến tính với nhân tố đại diện.

Kết quả của mô hình EFA

Bảng 3 Ma trận nhân tố xoay (Rotated Component Matrix^a)

	Component					
	1	2	3	4	5	6
Chi phí vận tải đường sắt						0,966
Chi phí vận tải đường biển	0,843					
Chi phí vận tải đường bộ	0,848					
Chi phí vận tải đường sông	0,810					
Mặt bằng cảng	0,808					
Mức nước ở cảng	0,820					
Độ dài cảng	0,855					
Thiết bị máy móc	0,833					
Phương thức sản xuất		0,846				
Vốn doanh nghiệp		0,896				
Đối tác liên kết		0,886				
Phương thức vận chuyển		0,894				
Nguồn nguyên liệu		0,825				
Số lượng				0,734		
Loại hàng				0,668		
Tồn kho tp, nguyên liệu				0,836		
Chi phí tồn trữ				0,841		
Chi phí đặt hàng				0,803		
Chuyên môn nghiệp vụ					0,847	
Tiếng anh					0,843	
Tin học					0,868	
Chi phí giao dịch			0,874			
Kiểm hóa			0,881			
Bảo hiểm			0,863			
Hợp đồng			0,857			

Từ kết quả trên cho biết các biến đặc trưng đều có hệ số tải nhân tố (Factor loading) lớn hơn 0,55. Có 1 nhân tố đại diện cho các yếu tố ảnh hưởng đến chi phí logistics của doanh nghiệp được sắp xếp lại khác với mô hình lý thuyết ban đầu:

Nhóm 1 (Component 1) bao gồm các biến: HT2, HT3, HT4, HT5, HT6, HT7, HT8. Đặt tên cho nhóm này là HT.

Nhóm 2 (Component 2) bao gồm: DN1, DN2, DN3, DN4, DN5. Đặt tên cho nhóm này là DN.

Nhóm 3 (Component 3) bao gồm các biến: HQ1, HQ2, HQ3, HQ4. Đặt tên là HQ.

Nhóm 4 (Component 4) bao gồm các biến: HH1, HH2, HH3, HH4, HH5. Đặt tên là HH.

Nhóm 5 (Component 5) bao gồm các biến: NL1, NL2, NL3. Đặt tên là NL.

Nhóm 6 (Component 6) bao gồm các biến: DS1. Đặt tên cho nhóm này là DS.

Như vậy, qua các kiểm định chất lượng thang đo và các kiểm định mô hình EFA, nhận diện có 6 thang đo đại diện cho các yếu tố ảnh hưởng đến chi phí logistics của doanh nghiệp và 1 thang đo đại diện cho chi phí logistics với 28 biến đặc trưng.

3.3.3 Phân tích hồi quy

a. Phân tích các kiểm định Dựa vào hàm hồi quy tuyến tính dạng $Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3$ [2] ta xây dựng mối tương quan giữa chi phí logistics và các yếu tố ảnh hưởng như sau: $(TC)Y = \beta_1 + \beta_2(HT) + \beta_3(DN) + \beta_4(HQ) + \beta_5(HH) + \beta_6(NL) + \beta_7(ĐS)$

Trong đó β_i là tham số cần xác định, ta chọn yếu tố chi phí logistics là biến phụ thuộc Y, các biến độc lập được đưa vào để kiểm định mức độ ảnh hưởng đến chi phí logistics lần lượt là: Cơ sở hạ tầng giao thông (X_2); các yếu tố quản trị doanh nghiệp (X_3); hải quan (X_4); dự trữ hàng hóa (X_5); nguồn nhân lực (X_6); đường sắt (X_7).

Kết quả kiểm định trên phần mềm IBM SPSS 20 theo số liệu điều tra thu thập từ 135 doanh nghiệp

kinh doanh về dịch vụ logistics từ tháng 08 năm 2018 cho đến tháng 10 năm 2018 như sau:

Bảng 4: Hệ số hồi quy (Coefficients^a)

Model	Unstandardized Coefficients B	Sig.	Collinearity Statistics VIF
(Constant)	-0,000	1,000	
HT	-0,305	0,000	1,000
DN	-0,228	0,000	1,000
HQ	-0,450	0,000	1,000
HH	-0,321	0,000	1,000
NL	-0,353	0,000	1,000
ĐS	0,106	0,063	1,000

- Biến cơ sở hạ tầng giao thông có ý nghĩa Sig. < 0,000 do đó cơ sở hạ tầng giao thông tương quan có ý nghĩa với chi phí logistics với độ tin cậy 99%.

- Biến các yếu tố quản trị doanh nghiệp có ý nghĩa Sig. < 0,000 do đó biến các yếu tố quản trị doanh nghiệp tương quan có ý nghĩa với chi phí logistics với độ tin cậy 99%.

- Biến pháp luật hải quan có ý nghĩa Sig. < 0,000 do đó biến hải quan tương quan có ý nghĩa với chi phí logistics với độ tin cậy 99%.

- Biến dự trữ hàng hóa có ý nghĩa Sig. < 0,000 do đó biến dự trữ hàng hóa tương quan có ý nghĩa với chi phí logistics với độ tin cậy 99%.

- Biến nguồn nhân lực có ý nghĩa Sig. < 0,000 do đó biến nguồn nhân lực tương quan có ý nghĩa với chi phí logistics với độ tin cậy 99%.

- Biến pháp đường sắt có ý nghĩa Sig. < 0,063 do đó biến đường sắt tương quan có ý nghĩa với chi phí logistics với độ tin cậy 90% (loại)

- Từ kết quả kiểm định trên, ta có hàm hồi quy của chi phí logistics của doanh nghiệp là:

$$TC = -0,000 - 0,305(HT) - 0,228(DN) - 0,450(HQ) - 0,321(HH) - 0,353(NL)$$

b Kiểm định mức độ phù hợp của mô hình.

- **Mức độ giải thích của mô hình**

Chi phí logistics của doanh nghiệp tại tỉnh BR-VT được giải thích bởi các nhân tố ảnh hưởng

là Cơ sở hạ tầng giao thông; các yếu tố quản trị doanh nghiệp; hải quan; dự trữ hàng hóa; nguồn nhân lực. Kết quả kiểm định trên phần mềm IBM SPSS 20 như sau:

Bảng 5: Tóm tắt mô hình

R	R Square	Adjusted R Square	Change Statistics F Change	Change Statistics Sig. F Change	Durbin -Watson
0,766	0,586	0,567	30,255	0,000	1,757

a. Predictors (Constant): Cơ sở hạ tầng giao thông; các yếu tố quản trị doanh nghiệp; dự trữ hàng hóa; nguồn nhân lực; hải quan.

b. Dependent Variable: Chi phí logistics

Trong bảng trên, R^2 hiệu chỉnh (Adjusted R Square) là 76,6%, như vậy thay đổi chi phí logistics tại tỉnh BR-VT được giải thích bởi các biến độc lập là: Cơ sở hạ tầng giao thông; các yếu tố quản trị doanh nghiệp; hải quan; dự trữ hàng hóa; nguồn nhân lực.

- Mức độ phù hợp

Bảng 6: Phân tích phương sai

Model	Sum of Squares	F	Sig.
Regression	78,587	39,155	0,000
Residual	55,413		
Total	134,000		

a. Dependent Variable: chi phí logistics

b. Predictors (Constant): Cơ sở hạ tầng giao thông; các yếu tố quản trị doanh nghiệp; hải quan; dự trữ hàng hóa; nguồn nhân lực.

Trong bảng trên, $Sig. < 0,01$ có thể kết luận rằng mô hình đưa ra phù hợp với dữ liệu thực tế. Hay nói cách khác, các biến độc lập có tương quan tuyến tính với biến phụ thuộc với độ tin cậy 99%.

Như vậy, hệ số hồi quy chưa chuẩn hóa xác định vị trí ảnh hưởng của các biến độc lập như sau: Biến cơ sở hạ tầng giao thông đóng góp 18,41%, biến các yếu tố quản trị doanh nghiệp đóng góp 13,76%, hải quan đóng góp 27,15%, biến dự trữ hàng hóa đóng góp 19,37%, biến nguồn nhân lực đóng góp

21,30%, biến pháp. Như vậy, thứ tự ảnh hưởng đến chi phí logistics của doanh nghiệp tại tỉnh BR-VT là hải quan, nguồn nhân lực, hàng hóa, cơ sở hạ tầng giao thông, doanh nghiệp.

3.4. Các giải pháp về chi phí logistics doanh nghiệp tại tỉnh BR-VT

Giải pháp về cơ sở hạ tầng giao thông: Đề Cái Mép- Thị Vải (CM-TV) đạt được mục tiêu trở thành cảng trung chuyển quốc tế, cần có các giải pháp đồng bộ từ Trung ương đến địa phương, cụ thể như: Không đầu tư mới cảng container tại CM-TV; đầu tư hoàn thiện hạ tầng cứng và hạ tầng mềm của cảng; bảo đảm tiến độ các công trình hạ tầng giao thông kết nối cảng. Trung ương xác định cảng Cái Mép -Thị Vải (CM-TV) là cảng cửa ngõ của vùng Đông Nam Bộ (ĐNB), vì vậy Nhà nước xây dựng kết nối đồng bộ hệ thống giao thông đường biển, đường sông, đường bộ, đường sắt và hệ thống kho bãi của TP Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Thuận và BR-VT. Hạ tầng kết nối với cụm cảng CM-TV hiện nay chưa phát triển mà chủ yếu bằng đường sông. Trung bình mỗi năm có khoảng 1 triệu TEU kết nối giữa TP HCM và vùng ĐNB đi qua cảng Cái Mép để xuất khẩu đi châu Âu, châu Mỹ.

Giải pháp cho các yếu tố quản trị doanh nghiệp: Các doanh nghiệp BR-VT nên ý thức rõ về vai trò của logistics/chuỗi cung ứng: Bộ phận quản trị logistics thường được kết hợp vào các phòng ban hành chính khác khiến việc quản lý chi phí logistics liên tục, liên kết chặt chẽ. Bên cạnh đó, hàng hóa để tới tay người dùng phải đi qua ít khâu trung gian, và các bên đều cố gắng giảm trực lợi cho chính mình. Giảm chi phí cho các khâu trung gian này làm giảm cước phí vận tải. Do vậy, cần phải hình thành một bộ phận riêng biệt cho logistics/chuỗi cung ứng để các nhà quản trị bộ phận này có thể phối hợp chặt chẽ với các chức năng khác, bởi một quyết định của chức năng này đều có tác động đến các chức năng khác.

Giải pháp về dự trữ hàng hóa: Các doanh nghiệp BR-VT chưa có thói quen thuê các công ty logistics 3PL ở bên ngoài mà thường tự mình đảm nhận việc

vận chuyển. Khi doanh nghiệp tự làm đồng nghĩa với việc đầu tư nguồn vốn không lồ để xây dựng kho hàng, thiết bị và phương tiện vận tải. Giải pháp thuê công ty 3PL ở ngoài sẽ hiệu quả và giảm chi phí logistics rất nhiều.

Giải pháp về nguồn nhân lực: Nguồn nhân lực là mối quan tâm hàng đầu của bất kỳ một quốc gia phát triển nào. Một đội ngũ nhân lực có kỹ năng, có nghiệp vụ chuyên môn thành thạo. Tại tỉnh BR-VT cần có chính sách tập trung, ưu tiên đào tạo và nâng cao chất lượng quản lý nguồn nhân lực cho ngành dịch vụ logistics. Trường Đại học BR-VT liên kết với các doanh nghiệp dịch vụ logistics để sinh viên vừa học lý thuyết, vừa thực hành tại doanh nghiệp để có thêm kiến thức về nghề nghiệp. một điểm quan trọng nữa là việc trau dồi vốn ngoại ngữ của sinh viên. Với xu thế mở cửa hiện nay, tiếng Anh trở thành ngôn ngữ giúp các bạn sinh viên có cơ hội tham gia và làm việc trong những môi trường quốc tế, cũng như có thêm khả năng sử dụng hệ thống công nghệ thông tin hiện đại mang tầm quốc tế.

Giải pháp về hải quan và các hóa đơn chứng từ hành chính: Thủ tục hải quan, bảo hiểm và các thủ tục hành chính được đơn giản hóa các thủ tục hành chính trong khu vực cảng; điều chỉnh giảm khung giá áp dụng cho dịch vụ xếp dỡ hàng trung chuyển quốc tế để cạnh tranh hơn so với các cảng trong khu vực. Phối hợp chặt chẽ giữa các thành viên trong chuỗi cung ứng, chuỗi cung ứng giảm nhiều trung gian, giảm sự chạy lòng vòng từ khâu cung ứng nguyên liệu cho sản xuất, đến khâu phân phối hàng hóa tới tay người tiêu dùng, làm giảm chi phí giao nhận, giảm giá vận chuyển trong chuỗi vận tải, các bên tham gia đều cố gắng giảm trực lợi cho mình, các thành viên trong chuỗi vận tải nên biết các bên quan hệ trực tiếp với mình và biết đến các thành viên khác và kết quả là chi phí logistics của doanh nghiệp sẽ giảm.

4. Kết luận

Chi phí logistics gồm 3 loại phí: chi phí vận tải, chi phí kho bãi và chi phí hàng dự trữ. Trong đó,

chi phí vận tải là lớn nhất chiếm khoảng 60%. Hiện nay, chi phí logistics của doanh nghiệp tại BR-VT cao hơn so với mặt bằng chung thế giới. Làm cách nào giảm chi phí logistics để tăng năng lực cạnh tranh là bài toán cần giải quyết hiện nay của các doanh nghiệp BR-VT. Vậy các doanh nghiệp giảm chi phí logistics là tăng chất lượng dịch vụ của các yếu tố ảnh hưởng gồm các thủ tục hải quan và các thủ tục hành chính, nguồn nhân lực, dự trữ hàng hóa, cơ sở hạ tầng giao thông, các yếu tố quản trị doanh nghiệp. Kiến nghị UBND tỉnh BR-VT thành lập đề án thành lập Ban Quản lý cảng biển và dịch vụ logistics, tổ chức hội nghị kết nối doanh nghiệp, đồng hành cùng doanh nghiệp trong lĩnh vực cảng biển và logistics; thực hiện các giải pháp cải cách thủ tục hành chính, thu hút nguồn hàng về Cái Mép -Thị Vải.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Cục Thống kê tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu (2018), *Niên giám thống kê năm 2017*.
- [2]. Sở Công Thương tỉnh BR-VT (2018), *Báo cáo thực hiện kế hoạch công thương năm 2018*.
UBND tỉnh BR-VT (2018), *Báo cáo tình hình thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2018*.
- [3]. Hoàng Trọng & Chu Nguyễn Mộng Ngọc, *Phân tích dữ liệu nghiên cứu với SPSS*, Nhà xuất bản Hồng Đức, 2008 .
- [4]. Nguyễn Quang Dong (2005), Bài giảng kinh tế lượng, Nhà xuất bản Thống kê.
- [5]. Trịnh Thị Thu Hương (2018), Chi phí và năng lực logistics, Nhà xuất bản Lao động



Sinh viên khóa 18 Logistics & QLCCU, BVU tham quan Tân Cảng-Cái Mép Thị Vải