

PHÁT TRIỂN LOGISTICS NHẪM BIẾN TIỀM NĂNG THÀNH LỢI THỂ PHÁT TRIỂN CỦA TỈNH BÌNH PHƯỚC¹

GS.TS Đặng Đình Đào², TS. Đặng Hà Giang³

²Trường Đại học Kinh tế Quốc dân

³Sở Khoa học và Công nghệ tỉnh Bình Phước

*Tác giả liên hệ: daothuongmai@yahoo.com

Ngày nhận: 06/02/2022

Ngày nhận bản sửa: 12/02/2022

Ngày duyệt đăng: 18/3/2022

Tóm tắt

Tỉnh Bình Phước có vị trí địa lý với 500 tuyến đường giao thông có chiều dài hơn 8.000 km (năm 1997 chỉ có 1.200 km), trong đó, quốc lộ 13,14 nhựa hóa 100%, đường tỉnh nhựa hóa 99%, 100% số xã đã có đường nhựa đến trung tâm, với đường biên giới giáp 3 tỉnh của Campuchia (Monduliri, Kratie, Taboung Khmum), chiều dài 260,433 km và kết nối vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, hội tụ nhiều điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế, giao lưu hàng hóa dịch vụ và phát triển mạng lưới các trung tâm logistics trên quy mô vùng, thông qua đó, nhằm nâng cao hiệu quả liên kết kinh tế giữa các địa phương và biến tiềm năng thành lợi thế phát triển... Trong bài này, chúng tôi xin đề cập một số kết quả nghiên cứu bước đầu về phát triển logistics, trung tâm logistics như là mô hình kinh doanh nhằm thực hiện hiệu quả liên kết kinh tế giữa các địa phương và vùng lãnh thổ, để biến tiềm năng thành lợi thế phát triển của tỉnh Bình Phước tại vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và với Tây Nguyên.

Từ khóa: Logistics, tỉnh Bình Phước, vùng kinh tế trọng điểm.

Developing Logistics to turn potentials into competitive strength of Binh Phuoc province

Abstract

Binh Phuoc province encompasses 500 traffic routes which are 8,000 km (only 1,200 km in 1997). Those includes two 100% asphalted national roads, No.13 and No.14, provincial roads, which have been 99% asphalted, and communes, which share the border lines with 3 provinces of Cambodia (Monduliri, Kratie, Taboung Khmum), of which roads towards communal center at total length of 260,433 km have been asphalted 100%. The traffic routes connects the province to Southern economic region, converging favorable conditions for economic development, goods and service exchange and developing regional level logistic network. Accordingly, economic links among localities and provincial potentials are promoted to be developmental competitive strength ... This paper presents initial findings on developing logistics, logistics centers as business model to effectively implement economic links among localities and regions, aiming to turn Binh Phuoc's potential into developmental competitive strength in the Southern Key Economic region and with the Highlands.

Keywords: Logistics, Binh-Phuoc province, the Key Economic region.

1. Bình Phước và tiềm năng phát triển logistics

Bình Phước là một tỉnh thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Nam với 11 đơn vị hành chính, bao gồm 3 thị xã (Đồng Xoài,

Phước Long, Bình Long) và 8 huyện (Đồng Phú, Chơn Thành, Hớn Quản, Lộc Ninh, Bù Đốp, Bù Gia Mập, Bù Đăng, Phú Riềng). Với tổng diện tích 6.874,62 km², chiếm khoảng 30% diện tích tự nhiên vùng Đông

¹Kết quả nghiên cứu bước đầu từ đề tài “Nghiên cứu đánh giá các điều kiện và đề xuất giải pháp phát triển hệ thống logistics trên địa bàn tỉnh Bình Phước”

Nam Bộ và chiếm khoảng 2,07% diện tích tự nhiên của cả nước, tỉnh Bình Phước hội tụ nhiều điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế và giao lưu hàng hóa/ dịch vụ cũng như phát triển các trung tâm logistics nhằm hiện thực hóa hình thức liên kết kinh tế của tỉnh Bình Phước tại vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và với Tây Nguyên.

Nằm ở vị trí phía Tây của vùng Đông Nam Bộ, phía Đông giáp tỉnh Lâm Đồng và Đồng Nai, phía Tây giáp tỉnh Tây Ninh và Campuchia, phía Nam giáp tỉnh Bình Dương, phía Bắc giáp tỉnh Đắk Lắk và Campuchia), và có hơn 260,433km đường biên giới giáp với Vương quốc Campuchia, Bình Phước được coi là cửa ngõ, là *cầu nối vùng Đông Nam Bộ với Tây Nguyên và Đông Bắc Campuchia*. Đây là lợi thế quan trọng, tạo điều kiện thuận lợi cho tỉnh Bình Phước mở rộng giao lưu kinh tế không những với các tỉnh và cả nước mà còn cả với các nước láng giềng bằng hệ thống đường bộ với các vùng Tây Nguyên, Lào, Đông Bắc Campuchia qua các hành lang Đông - Tây và tương lai không xa là cho cả vùng Đông Bắc Thái Lan và Myanmar. Khi tuyến đường xuyên Á ra biển nối với đường hàng hải quốc tế được hình thành, nơi đây sẽ trở thành đầu mối giao lưu kinh tế quốc tế quan trọng với các nước trong khu vực và trên thế giới. Đây chính là những tiền đề quan trọng cho phát triển hệ thống logistics nói chung và xây dựng các trung tâm logistics nói riêng ở tỉnh Bình Phước, nhằm biến tiềm năng thành lợi thế phát triển để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững.

Bình Phước có nhiều tiềm năng để phát triển các ngành dịch vụ có giá trị gia tăng cao trong phát triển dịch vụ logistics ngành hàng như điều, cao su, chế biến gỗ, cây ăn trái; hệ thống công nghệ sau thu hoạch, chế biến sâu với hệ thống kho lạnh hiện đại; logistics dệt may, giày da; ngành công nghiệp phụ trợ và chế tạo, dịch vụ xuất nhập khẩu với Lào, Đông Bắc Campuchia, Đông Bắc Thái Lan và Myanmar và làm vùng đệm, trung tâm chuyển tải cho cả các tỉnh vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và Tây Nguyên... là tiền đề để phát triển

dịch vụ logistics ngành hàng nông sản làm gia tăng giá trị, phát triển các trung tâm logistics - mô hình kinh doanh mới nhằm thực hiện hiệu quả liên kết kinh tế trong vùng mà nhiều năm nay, sự liên kết kinh tế giữa các địa phương còn dừng lại ở “nguyên tắc, hình thức”.

Với hơn 20 năm tái lập, Bình Phước hiện đã có 13 khu công nghiệp (KCN), trong đó, có 8 KCN đang hoạt động và có khoảng 5.200 doanh nghiệp đăng ký kinh doanh với tổng số vốn đăng ký gần 37.000 tỷ đồng và 159 dự án FDI, với tổng số vốn đăng ký trên 1.440 triệu USD, tạo việc làm cho trên 142 ngàn lao động trong và ngoài tỉnh... Kết cấu hạ tầng thương mại cũng được đầu tư đổi mới với hệ thống 56 chợ truyền thống phân bố rộng khắp tỉnh, 5 trung tâm thương mại và siêu thị với cơ sở vật chất khá hiện đại... Điều này sẽ được phát huy, đóng góp nhiều hơn cho ngân sách tỉnh và nâng cao hiệu quả khai thác các tiềm năng và lợi thế khi mà Bình Phước xây dựng được một hệ thống logistics phát triển - kiến tạo được môi trường logistics theo kịp môi trường kinh doanh trong khu vực, trong đó, xây dựng KCN logistics, các trung tâm logistics khu vực hiện đại và trên các hành lang kinh tế của tỉnh một cách bài bản và có khả năng kết nối cao trên quy mô toàn vùng...

Hiện nay, phát triển logistics được coi là mô hình kinh doanh mang lại nhiều hiệu quả to lớn ở nhiều quốc gia và ngày càng được quan tâm phát triển. Với hệ thống chính sách pháp luật hiện hành ở nước ta về logistics, tuy chưa thật đầy đủ và đồng bộ, nhưng đã tạo được cơ sở pháp lý nhất định để điều chỉnh hoạt động logistics trên thị trường, đặc biệt là cho phát triển logistics và các trung tâm logistics ở Bình Phước tại vùng kinh tế trọng điểm phía Nam...

2. Khái quát tình hình và giải pháp phát triển logistics tỉnh Bình Phước

Phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Bình Phước những năm qua đã thu được nhiều kết quả tích cực, hầu hết các chỉ tiêu, nhiệm vụ quan trọng đặt ra trong Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh khóa X đều được thực hiện nghiêm túc, trong 15 nhóm

chỉ tiêu cơ bản, đến cuối năm 2020, có 08 nhóm chỉ tiêu vượt, 06 nhóm chỉ tiêu đạt, 01 chỉ tiêu gần đạt mục tiêu đề ra. Cơ cấu kinh tế chuyên dịch đúng hướng. Tốc độ tăng trưởng GRDP bình quân hàng năm trong giai đoạn 2015-2020 đạt 7,25%, tăng 0,12% so với giai đoạn 2010-2015. Tuy nhiên, bức tranh kinh tế của Bình Phước vẫn chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế phát triển, quy mô nền kinh tế của tỉnh còn ở mức thấp so với các tỉnh trong vùng; công nghệ sản xuất công nghiệp chậm đổi mới, chủ yếu vẫn là sản xuất sơ chế và gia công, giá trị gia tăng thấp; chưa có các doanh nghiệp đầu đàn, quy mô lớn dẫn dắt; xuất khẩu chủ yếu là sản phẩm thô, chưa chú trọng chế biến sâu, công nghệ sau thu hoạch lạc hậu; dịch vụ du lịch phát triển nhưng chưa phát huy được tiềm năng, thế mạnh sẵn có của địa phương; môi trường kinh doanh tuy có cải thiện nhưng lại thiếu môi trường logistics để thu hút đầu tư và gia tăng giá trị sản phẩm cho địa phương...; hệ thống cơ sở hạ tầng trên địa bàn còn hạn chế, nhất là cơ sở hạ tầng logistics chưa được quan tâm phát triển đúng mức... Những hạn chế trên làm cho tỉnh Bình Phước tăng trưởng kinh tế thiếu bền vững, gánh nặng ngân sách và khả năng tự cân đối còn nhiều khó khăn, nếu năm 2011, ngân sách phụ thuộc Trung ương 28,5% thì đến năm 2018 vẫn còn ở mức 26,6%...

Môi trường kinh doanh tại tỉnh Bình Phước đang dần được cải thiện. Việc đẩy mạnh cải thiện môi trường kinh doanh thời gian qua đã góp phần tích cực cho phát triển các loại hình doanh nghiệp, thực hiện các mục tiêu kinh tế - xã hội của tỉnh. Với đặc điểm logistics của một địa phương không có đường sắt, đường hàng không và lại không tiếp giáp với biển, hệ thống logistics tỉnh Bình Phước tuy có nhiều khó khăn nhưng thời gian qua đã có những đóng góp quan trọng, thúc đẩy phát triển sản xuất hàng hóa, thương mại, nâng cao hiệu quả phát triển và hội nhập kinh tế của địa phương. Sự phát triển hệ thống logistics địa phương có ý nghĩa quan trọng trong việc đảm bảo cho quá trình vận hành sản xuất, kinh doanh

các dịch vụ khác về thời gian và chất lượng, mang lại khả năng tiết giảm chi phí, nâng cao chất lượng sản phẩm, dịch vụ, góp phần quan trọng nâng cao năng lực cạnh tranh cấp tỉnh.

Tuy nhiên, ở địa phương vẫn chưa có sự đồng thuận trong quan niệm, nhận thức về vai trò và sứ mệnh của logistics cũng như cơ sở hạ tầng logistics, thị trường bất động sản logistics trên địa bàn tỉnh, nhất là các trung tâm logistics kết nối giao thông, thúc đẩy lưu thông hàng hóa, nâng cao giá trị cho các sản phẩm của tỉnh, thu hút đầu tư logistics trong và ngoài nước, qua đó, nhằm tập trung tăng nguồn thu cho ngân sách tỉnh, hạn chế tình trạng chuyển đổi giá trong đầu tư sản xuất... đã làm cho sự quan tâm, mức ủng hộ cho phát triển hệ thống logistics, các trung tâm, khu công nghiệp logistics trên địa bàn tỉnh Bình Phước vẫn còn hạn chế, nhiều chính sách phát triển kinh tế của tỉnh thời gian qua và giai đoạn 2021-2025 còn thiếu vắng các vấn đề quan trọng logistics địa phương, thể hiện trong các Nghị quyết, chương trình phát triển, xây dựng khu công nghiệp, kết cấu hạ tầng, thị trường... Những vấn đề về phát triển doanh nghiệp logistics, thu hút đầu tư logistics, xây dựng các khu công nghiệp logistics, trung tâm logistics, cụm logistics và thị trường bất động sản logistics hầu như chưa được chú ý, chưa nói là ít xuất hiện trong các Nghị quyết quan trọng của tỉnh Bình Phước, trong khi Bình Phước là cửa ngõ của vùng Đông Nam bộ với Tây Nguyên và Campuchia, lại có nhiều lợi thế tự nhiên về địa chính trị, tài nguyên thiên nhiên, nhất là đất đai, con người. Số doanh nghiệp vận tải, kho bãi đến ngày 31/12/2019 chỉ có 150 doanh nghiệp, chiếm 3,42% tổng số doanh nghiệp toàn tỉnh năm 2019, quy mô lao động của doanh nghiệp chủ yếu dưới 09 người, không có doanh nghiệp nào có số lao động từ 50 người trở lên. Điều này cũng dễ hiểu là tỷ trọng đóng góp lĩnh vực vận tải, kho bãi vào GRDP của tỉnh Bình Phước ở mức thấp và có xu hướng giảm từ 1,58% năm 2010 xuống 1,05% năm 2019, nếu tính cả bán buôn, bán lẻ, thông tin và truyền thông là 17,57% (Bảng 1). Hơn

Bảng 1. Tỷ trọng đóng góp dịch vụ logistics trong GRDP theo giá hiện hành tỉnh Bình Phước từ 2010-2019

ĐVT: Tỷ đồng

	2010	2016	2017	2018	2019
Tổng số	21.535,74	43.372,00	50.563,00	55.230,41	61.496,52
1. Bán buôn và bán lẻ; sửa chữa ô tô, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác	2.154,95	5.006,18	5.618,64	6.176,17	6.639,88
2. Vận tải, kho bãi	339,80 (1,58)	554,66	563,84	621,42	648,34 (1,05)
3. Thông tin và truyền thông	1.948,28	2.785,10	3.072,63	3.312,62	3.519,17
4. Tổng cộng lĩnh vực logistics	4.443,03	8.345,94	9.255,11	10.110,21	10.807,39
5. Tỷ trọng (%)	20,63	19,24	18,30	18,31	17,57

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Bình Phước năm 2020

nữa, các doanh nghiệp logistics trên địa bàn mới chỉ cung ứng các dịch vụ truyền thống, đơn lẻ, chủ yếu làm đại lý cho các công ty và hoạt động kinh doanh phân tán. Năm 2021, tỉnh Bình Phước có 35 dự án FDI, với số vốn 600 triệu USD. Tính lũy kế đến hết năm 2021, Bình Phước có 346 dự án FDI với tổng số vốn đăng ký 3,579 tỉ USD. Các nhà đầu tư trong nước cũng đăng ký 7.000 tỉ đồng để phát triển 110 dự án, hiện tỉnh đã xây dựng phát triển 13 KCN, trong đó, 8 KCN đã được đầu tư hoàn chỉnh hạ tầng và đi vào hoạt động và để phục vụ phát triển công nghiệp đáp ứng đất sạch thu hút nhà đầu tư. Ngày 12/01/2021, tỉnh Bình Phước tiếp tục có văn bản báo cáo và đề nghị Thủ tướng Chính phủ cho phép được điều chỉnh mở rộng và bổ sung quy hoạch mới KCN. Tỉnh đã lập đề án mở rộng thêm 1.000ha KCN Minh Hưng Sikio (diện tích hiện tại là 655ha), mở rộng KCN Bắc và Nam Đồng Phú giai đoạn ba thêm 1.500ha, kiến nghị thêm 8.000ha đất công nghiệp, cơ cấu lại kinh tế gắn với thực hiện 6 chương trình kinh tế trọng tâm và 12 dự án trọng điểm thời gian tới... Trong khi đó, logistics hậu cần cho sản xuất công nghiệp để phát triển bền vững và thực hiện các mục tiêu “đến năm 2025, kinh tế số Bình Phước chiếm 20% GRDP, phần đầu trở thành tỉnh công nghiệp, có quy mô kinh tế khá trong vùng Đông Nam Bộ...” thì việc thu hút các dự án đầu tư logistics, xây dựng các KCN logistics, các trung tâm logistics, xây dựng hạ tầng kết nối, hình thành thị trường bất

động sản logistics hầu như chưa thấy đề cập trong các chủ trương, chính sách, giải pháp, chưa nói là đang bị bỏ ngỏ!

Vi vậy, để hiện thực hóa mục tiêu đưa Bình Phước trở thành “một động lực phát triển” của cả vùng Đông và Tây Nam Bộ và thành địa phương phát triển - “điểm đến hấp dẫn” vào năm 2025, theo chúng tôi, cần phải có những giải pháp đột phá, mang tính liên ngành, liên vùng. Giải pháp logistics để hóa giải các vấn đề đang đặt ra hiện nay trong phát triển kinh tế của tỉnh Bình Phước tại vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, cả trước mắt và lâu dài, trước hết, cần tập trung vào một số giải pháp:

Thứ nhất, tiếp tục tuyên truyền và nâng cao nhận thức logistics, đặc biệt là vai trò của các trung tâm logistics như mô hình kinh doanh mới trong thực hiện hiệu quả các hình thức liên kết kinh tế, từ đó, để nâng cao hơn nữa mức hỗ trợ đối với nghiên cứu, triển khai và xây dựng mạng lưới các trung tâm logistics từ các ngành đến các địa phương và doanh nghiệp cho địa phương và toàn vùng. Việc nâng cao nhận thức logistics, trước hết, của đội ngũ cán bộ quản lý ở các ngành, các địa phương sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho logistics Bình Phước phát triển, giúp các doanh nghiệp hoá giải bài toán đầu vào, đầu ra trong sản xuất, kinh doanh một cách hiệu quả, thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm, từ đó, nâng cao hiệu quả sản xuất, kinh doanh, đóng góp cho tăng trưởng, chuyển dịch cơ cấu kinh tế và nâng cao sức cạnh tranh cho Bình Phước.

Thứ hai, cùng với việc hoàn thiện cơ chế, chính sách và pháp luật logistics Việt Nam nhằm tạo cơ sở pháp lý cho các hoạt động logistics trên thị trường, tỉnh Bình Phước cần sớm xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển logistics đến năm 2030 tầm nhìn 2045 trên cơ sở tích hợp các quy hoạch hiện nay của vùng như quy hoạch phát triển giao thông vận tải (GTVT), kết cấu hạ tầng thương mại, công nghệ thông tin... và cả các quy hoạch theo Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 2072/QĐ-TTg ngày 22/12/2017 của Thủ tướng Chính phủ về điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 để tránh trùng lặp, chia cắt đối với địa phương và vùng kinh tế trọng điểm (KTTĐ) phía Nam, từ đó, có các chính sách cụ thể của tỉnh về logistics phù hợp như chính sách khuyến khích đầu tư logistics, ưu tiên đất đai cho phát triển cơ sở hạ tầng logistics nói chung và xây dựng các KCN logistics, trung tâm logistics nói riêng, tiến tới đi đầu trong cả nước xây dựng thị trường bất động sản logistics Bình Phước... tháo gỡ mọi rào cản đối với hàng hóa lưu thông trên thị trường Bình Phước tại vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và với Tây Nguyên.

Thứ ba, đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics đồng bộ, hiện đại trên địa bàn tỉnh Bình Phước, trước hết, ưu tiên xây dựng và kết nối mạng lưới giao thông tuyến biên giới và các tuyến kết nối với Tây Nguyên và với các địa phương vùng kinh tế trọng điểm phía Nam bằng các trung tâm logistics hay KCN logistics để khai thác hiệu quả hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, thương mại hiện có của vùng KTTĐ phía Nam hiện nay, thúc đẩy thương mại qua biên giới cho cả vùng; Cần đẩy nhanh việc đầu tư xây dựng và đưa vào khai thác trung tâm logistics hạng 1 tại khu kinh tế cửa khẩu Hoa Lư trên cơ sở mở rộng các chức năng và quy mô của cảng cạn ICD Hoa Lư, quy hoạch xây

dựng các trung tâm logistics hạng 2 trên các hành lang kinh tế thuộc các tuyến đường huyết mạch, quốc lộ 13,14, đường ĐT 741 và trong tương lai gần, cả trên các cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh-Bình Dương-Chơn Thành; Cao tốc kết nối với các tỉnh Tây Nguyên từ Bình Phước-Đông Nai-Bà Rịa Vũng Tàu... với quy mô và tầm nhìn dài hạn nhằm kết nối các phương thức vận tải đường quốc lộ, đường cao tốc với đường gom tỉnh, thành phố và các huyện, hiện thực hóa liên kết kinh tế, thu hút đầu tư logistics trong nước và quốc tế, thúc đẩy sản xuất, tiêu thụ sản phẩm cho các địa phương và doanh nghiệp; *tập trung xây dựng các KCN logistics, các trung tâm logistics trên địa bàn tỉnh, tiến tới hình thành KCN logistics công nghệ cao, thị trường bất động sản logistics* tỉnh Bình Phước, góp phần tăng nguồn thu cho ngân sách của tỉnh và giảm chi phí logistics cho các doanh nghiệp, các nhà đầu tư trong bối cảnh cạnh tranh ngày một gay gắt hiện nay để Bình Phước thực sự có thể “*trở thành địa phương có tốc độ tăng trưởng kinh tế và thu hút việc làm chất lượng cao thuộc nhóm dẫn đầu cả nước và trở thành một động lực cho sự phát triển của vùng Đông và Tây Nam Bộ nói riêng và cả nước nói chung*” đến năm 2045.

Thứ tư, có chính sách phát triển doanh nghiệp logistics trong tỉnh thông qua chính sách đặc thù để khuyến khích phát triển các loại hình doanh nghiệp logistics, đặc biệt là các doanh nghiệp logistics đầu đàn, hình thành doanh nghiệp logistics ngành hàng mà tỉnh có lợi thế như điều, cao su và chế biến gỗ, cây ăn trái, dệt may và da giày với tất cả các loại hình vận tải thân thiện với môi trường; Có chính sách ưu đãi để các doanh nghiệp logistics đầu tư hiện đại hóa các phương tiện vận tải, hệ thống kho lạnh, công nghệ chế biến sau thu hoạch, chế biến sâu hiện đại vì vốn đã quá lạc hậu. Với việc quy hoạch, xây dựng các bất động sản logistics trong tỉnh - gồm các khu công nghiệp logistics, cụm logistics, các trung tâm logistics, tỉnh cần có chính sách khuyến khích thu hút các doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước vào đầu tư, tập trung

vào các khu công nghiệp logistics (làng vận tải hay trung tâm logistics có quy mô lớn) - mô hình kinh doanh mà ở Việt Nam cũng như tỉnh Bình Phước, cả vùng KTTĐ phía Nam đến nay chưa có (hiện nay, cả nước có tới gần 400 KCN với gần 100 ngàn ha (trong đó, Bình Phước có 13 KCN và 800 ha cho các KCN đang hoạt động) nhưng lại không có một khu công nghiệp logistics nào, trung tâm logistics nào trên các hành lang kinh tế, hệ lụy là làm giảm hiệu quả sản xuất kinh doanh, tăng trưởng thiếu bền vững do chưa khai thác hết các dự địa phát triển từ logistics, nguồn thu cho ngân sách tỉnh từ các hoạt động đầu tư kinh doanh logistics, các loại chi phí còn ở mức cao... xung đột, tai nạn giao thông, hiệu quả khai thác sử dụng cơ sở hạ tầng thấp...) để phát triển kinh doanh logistics tại địa phương và các địa bàn có lợi thế phát triển dịch vụ logistics theo hướng logistics xanh, văn minh, hiện đại.

Thứ năm, phát triển thị trường dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh theo hướng cạnh tranh để người tiêu dùng, các doanh nghiệp thực sự được hưởng các dịch vụ logistics có chất lượng với giá cả hợp lý. Chỉ có như vậy mới hình thành được tập quán thuê ngoài dịch vụ logistics tại tỉnh Bình Phước, hỗ trợ doanh nghiệp tập trung vào thực hiện các chức năng cơ bản, cốt lõi, góp phần nâng cao hiệu quả quản trị và hiệu quả sản xuất kinh doanh trong bối cảnh ngày càng hội nhập sâu vào nền kinh tế khu vực và thế giới, đồng thời, mới thiết lập được các mối quan hệ kinh tế hợp lý, hình thành chuỗi cung ứng ổn định giữa các

doanh nghiệp logistics và các doanh nghiệp sử dụng dịch vụ, nhằm thúc đẩy sản xuất hàng hóa, phát triển thương mại điện tử trên địa bàn. Nghiên cứu để sớm hình thành thị trường giao dịch thông tin logistics về vận tải hàng hóa quy mô tỉnh và vùng KTTĐ phía Nam. Cùng với việc đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng logistics phần cứng, cần đổi mới cơ bản các yếu tố của cơ sở hạ tầng phần mềm logistics, đừng để “*cơ sở hạ tầng phần mềm làm hỏng cơ sở hạ tầng phần cứng của tỉnh*” đã được đầu tư và phát triển hơn 35 năm nay ở địa phương (từ các chính sách, thực thi chính sách, thủ tục hành chính, đội ngũ cán bộ thực thi công vụ, ứng dụng công nghệ thông tin...).

Thứ sáu, để hệ thống logistics tỉnh Bình Phước vận hành và phát triển ngang tầm với các địa phương, thành phố tại vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và vươn lên ngang tầm khu vực và có sức cạnh tranh cao, góp phần phát triển kinh tế nhanh và bền vững thì việc đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics, bao gồm cả nguồn nhân lực số, đáp ứng yêu cầu phát triển của tỉnh là rất cấp bách hiện nay. Sở Khoa học và Công nghệ tỉnh Bình Phước và Sở Công Thương tỉnh phối hợp với một số cơ sở đào tạo tổ chức các lớp bồi dưỡng logistics cho đội ngũ cán bộ quản lý, kinh doanh trên địa bàn. Đội ngũ cán bộ quản lý các cấp được trang bị kiến thức logistics, có tư duy logistics để tổ chức và quản lý khoa học các hoạt động của mình với chi phí thấp nhất, nhằm giải quyết các vấn đề của nền kinh tế tỉnh trên quan điểm lợi ích chung, tránh được tư tưởng lợi ích cục bộ, địa phương ...

Tài liệu tham khảo

[1]. Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22 tháng 02 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14 tháng 02 năm 2017 về việc phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025.

[2]. Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 về việc phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

[3]. Nghị quyết số 01/NQ-ĐH ngày 22/10/2020 về Nghị quyết Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh Bình Phước lần thứ XI (Nhiệm kỳ 2020-2025).

[4]. Nghị quyết số 04/NQ-TU ngày 18/5/2021 của Ban chấp hành Đảng bộ tỉnh về chuyển đổi

số đến năm 2025 trên địa bàn tỉnh Bình Phước.

[5.]. Nghị quyết số 19/2020/NQ-HĐND ngày 10/12/2020 về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021-2025

[6]. GS.TS Đặng Đình Đào - Trưởng nhóm nghiên cứu logistics - Trường Đại học Kinh tế quốc dân (2010-2020), *Kết quả khảo sát về logistics năm 2010-2020, Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong hội nhập quốc tế.*

[7]. GS.TS Đặng Đình Đào, PGS.TS Tạ Văn Lợi (2019), *Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, NXB Lao động - Xã hội.

[8]. Niên giám thống kê Bình Phước (2019, 2020), Nhà xuất bản Thống kê.