



Des solutions pour promouvoir les services e-logistiques dans les régions industrielles du Vietnam – le cas de la province de Binh Duong

5593

Nho Quyet Tran
Northeast Forestry University, China
Guang Ji Tong
Northeast Forestry University, China
Nguyen Hoang Tien *
Van Hien University, Vietnam
Quang Yen Tran
National Economic University, Vietnam
Thi Thanh Hien Nguyen
National Economic University, Vietnam

* Correspondence Email : vietnameu@gmail.com

Résumé :

Dans le contexte de toutes les entreprises, les pays sont durement touchés par la pandémie de COVID-19. Les chaînes d'approvisionnement des entreprises et des pays du monde entier sont gravement touchées par les directives de distanciation sociale. Il y a des périodes où toutes les activités commerciales sont menées en ligne pour assurer la prévention de la propagation des maladies. Dans cette étude, les auteurs ont utilisé à la fois des méthodes de recherche qualitatives (entretiens avec des experts dans le domaine de la E-Logistique) et des méthodes quantitatives utilisant SPSS 20.0 pour analyser et évaluer les facteurs affectant la E-Logistique dans la province de Binh Duong. Les résultats ont obtenu 4 facteurs qui ont un fort impact sur la décision d'utiliser la E-Logistique des entreprises. Sur la base de ces résultats, les auteurs ont proposé des solutions pour encourager les entreprises de la province de Binh Duong à utiliser la logistique électronique pour améliorer l'efficacité commerciale et la position des entreprises de Binh Duong.

Mots clés : Logistique, E-Logistique, e-commerce, prestations logistiques

DOI Number: 10.14704/nq.2022.20.10.NQ555578

NeuroQuantology 2022; 20(10): 5593-5602

1. INTRODUCTION

La logistique est une industrie très importante dans l'économie globale, est l'une des industries de services importantes dans l'économie nationale globale, joue un rôle dans le soutien, la connexion et la promotion du développement économique du pays.

Actuellement, le service logistique du Vietnam a un taux de croissance élevé, environ 12 % - 14 % et il y a plus de 4000 entreprises opérant dans le domaine de la logistique, en particulier dans le quadrilatère économique clé du Sud. Le Sud représente

70 %, la proportion de entreprises externalisant les services logistiques est d'environ 60% - 70%, contribuant à environ 4% - 5% du PIB. L'avantage des entreprises vietnamiennes aujourd'hui est qu'elles occupent beaucoup d'infrastructures et d'actifs pour les activités logistiques (centres logistiques, entrepôts, ports maritimes), mais leurs activités sont encore isolées, sans articulation et opèrent principalement dans le pays, ne desservant que certains domaines spécialisés (Joo et al, 2022).



La pandémie de Covid-19 a fait passer les tendances du commerce traditionnel au commerce électronique, l'industrie des services logistiques connaît également des changements et des développements rapides conformément à cette tendance générale. En conséquence, l'industrie des services logistiques électroniques (E-Logistics) est née, qui est le processus de contrôle du mouvement des marchandises via un système de surveillance par l'homme et Internet. L'industrie des services E-Logistics est considérée comme la principale solution pour agir pour améliorer la compétitivité et développer les services logistiques du Vietnam d'ici 2025, qui a été promulguée par le Premier ministre en 2017 avec des groupes de tâches 05. L'essentiel est de perfectionner les politiques et les lois sur Services logistiques ; infrastructure logistique complète ; améliorer la capacité des entreprises et la qualité des services ; développer le marché des services logistiques et des chaînes d'approvisionnement ; formation, sensibilisation et qualité des ressources humaines (VOV, 2020).

Par conséquent, les auteurs ont choisi le sujet « Solutions pour promouvoir les entreprises de logistique dans la région de la province de Binh Duong à utiliser la logistique électronique » dans le but de « Étudier la situation actuelle, analyser les facteurs

affectant la décision d'utiliser la logistique électronique à Binh Duong », proposer des solutions pour promouvoir les entreprises de logistique de la région de la province de Binh Duong afin d'appliquer la e-logistique, afin de synchroniser les infrastructures logistiques, d'améliorer l'efficacité commerciale des entreprises de logistique de Binh Duong en particulier et du Vietnam en général.

2. MÉTHODES DE RECHERCHE

Méthode de recherche qualitative :

Collecte de documents à travers des livres, des journaux, des magazines et des documents de recherche scientifique. Interviewer des experts qui ont travaillé dans le domaine de la gestion de la e-logistique pendant 5 ans ou plus dans des entreprises logistiques pour servir la recherche.

Méthodes de recherche quantitative :

Utilisation de SPSS 20.0 pour analyser les données, en particulier : statistiques descriptives, analyse factorielle exploratoire EFA, analyse de régression linéaire. Modèle de recherche : Cette étude s'appuie sur les études de l'auteur Nguyen Xuan Quyet et de l'auteur Tran Thi Ngoc Lan pour établir un modèle de recherche des facteurs influant sur la décision d'utiliser la e-logistique des entreprises logistiques dans la province de Binh Duong (Figure 1) :

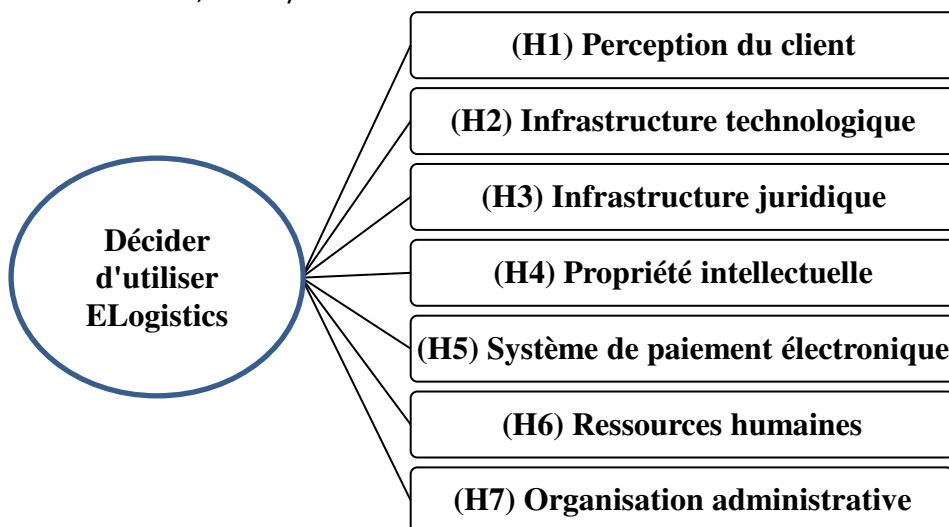


Figure 1. Modèle des facteurs affectant le processus e-logistique ajusté

Source : Tran Phuong Nam (2014).

(H1) **Perception des clients** : Le succès de la e-logistique est de changer le comportement des consommateurs et d'augmenter la participation aux achats en ligne.

(H2) **Infrastructure technologique** : sécurité, exactitude et rapidité des activités de signature des contrats, factures électroniques.

(H3) **Infrastructure juridique** : juridiquement garantie pour les documents électroniques, les signatures électroniques, assurant la responsabilité mutuelle.

(H4) **Propriété intellectuelle** : Système juridique lié au commerce électronique et à la logistique électronique.

(H5) **Système de paiement électronique** : Sécurisé, facile à utiliser, réduit les coûts de transaction, a la capacité d'accéder au marché mondial.

(H6) **Ressources humaines** : personnes bien formées, rattrapant les progrès technologiques pour améliorer la compétitivité de l'industrie de la logistique.

(H6) **Organisation de gestion** : réseau d'organisations de l'industrie de la logistique avec le modèle de connexion e-logistique.

3. RÉSULTATS DE LA RECHERCHE ET DISCUSSION

3.1. Analyse de fiabilité Alpha de Cronbach

Tableau 1. Statistiques de fiabilité de l'échelle

| Code | L'échelle | Alpha de Cronbach | Nombre de variables observées |
|------|----------------------------------|-------------------|-------------------------------|
| CB | Perception du client | 0,669 | 4 |
| HP | Infrastructure technologique | 0,757 | 5 |
| NL | Infrastructure juridique | 0,885 | 4 |
| SB | Propriété intellectuelle | 0,823 | 4 |
| TQ | Système de paiement électronique | 0,717 | 4 |
| TT | Ressources humaines | 0,767 | 4 |
| NT | Organisation administrative | 0,849 | 4 |

[Source : résultats de l'analyse du logiciel SPSS]

3.2. AFE : analyse factorielle exploratoire

3.2.1. Analyse factorielle EFA - une échelle de facteurs affectant le processus E-logistique

L'échelle des facteurs affectant le processus E-logistique comprend 07 variables indépendantes avec 29 variables observées. Après que l'échelle a été testée à l'aide de l'outil de fiabilité Alpha de Cronbach, aucune variable n'a été exclue, de sorte que 29 variables observées ont été incluses dans l'analyse factorielle exploratoire (EFA). Pour évaluer l'adéquation du modèle avec la méthode analytique, l'étude utilise le coefficient KMO. L'analyse exploratoire est dite adaptée à la méthode d'analyse factorielle exploratoire EFA lorsque le coefficient KMO satisfait la condition $0,5 < KMO < 1$. De plus, le test de Barlett est calculé pour considérer l'hypothèse sur la corrélation entre les variables observées dans l'ensemble, tous les tests de cette étude avec une confiance de 95 % (Sig. $\leq 0,05$). (Hoang Trong & Chu Nguyen Mong Ngoc, 2005).



Tableau 2. Tableau de test KMO pour la pertinence de l'échantillonnage KMO et test de Bartlett

| | | |
|---|--------------|----------|
| Test de Kaiser-Meyer-Olkin pour l'aptitude de l'échantillon | | 0,825 |
| Test de Bartlett de la configuration de l'échantillon | Approx. Chi- | 2742,626 |
| | df | 351 |
| | Sig. | 0,000 |

[Source : résultats de l'analyse du logiciel SPSS]

Commentaire : D'après le tableau des résultats du tableau 1, le coefficient KMO = 0,825 27 (0,5 < KMO < 1) montre que les données réelles conviennent à l'analyse EFA. De plus, le niveau de signification du test de Bartlett a Sig. = 0,000 ≤ 0,05 montre que les variables observées ont une corrélation linéaire avec le facteur représentatif.

3.2.2 Recalculer le coefficient de fiabilité Alpha de Cronbach des facteurs.

Après avoir analysé le facteur de découverte EFA, retestez l'adéquation de l'échelle en utilisant le coefficient de fiabilité Alpha de Cronbach. Les résultats de l'analyse EFA montrent que les variables observées après l'analyse de fiabilité Alpha de Cronbach sont incluses dans l'analyse EFA, ces variables observées sont toujours classées dans les mêmes facteurs que ceux initialement proposés par l'auteur. Sur la base des résultats de l'analyse EFA, 7 facteurs avec 29 variables observées ont été tirés. Ensuite, les éléments sont interprétés et renommés en conséquence. La dénomination et l'interprétation des facteurs sont basées sur la reconnaissance des variables observées avec une grande saturation factorielle dans le même facteur. Ainsi, ce facteur peut être expliqué par des variables à coefficients élevés. À travers les résultats de l'analyse EFA, il montre que les variables observées données par l'auteur pour chaque facteur restent les mêmes, montrant que l'ensemble original de variables observées mesure le même concept lié au problème de recherche, de sorte que l'auteur a donné au nouveau nom l'identique à l'ancien nom d'origine.

3.2.4. Analyse de régression linéaire et test de modèles

Afin d'évaluer l'impact des facteurs affectant la décision d'utiliser la E-logistique des entreprises de logistique à Binh Duong, afin d'avoir des jugements et des évaluations appropriées, les auteurs effectuent une analyse de régression linéaire pour les groupes de facteurs ci-dessus, l'équation de régression a la forme suivante :

$$Y_k = \beta_0 + \sum_{k=0}^n \beta_k X_k$$

Là-dedans :

- + Y_k est un facteur dépendant représentant la décision d'utiliser la E-logistique.
- + β (0, i = 1÷n) : niveau d'impact
- + X_i : X₁ - Perception client ; X₂ - Technologie et sécurité ; X₃ - Infrastructure juridique ; X₄ - Propriété intellectuelle et protection des consommateurs ; X₅ - Système de paiement électronique ; X₆ - Ressources humaines ; X₇ - Organisation et gestion (Organisation administrative) - sont des groupes de facteurs affectant le développement de la E-logistique.

– Évaluer l'ajustement du modèle de régression



Tableau 3. Modèle de régression global.

| Résumé du modèle | | | | | |
|---|--------------------|---------|----------------|--------------------------|---------------|
| Modèle | R | R Carré | R Carré Ajusté | Std. Erreur d'estimation | Durbin-Watson |
| 1 | 0,856 ^a | 0,6 | 0,625 | 0,557 | 1,839 |
| a. Prédicteurs: (constants), X7, X5, X3, X2, X4, X6, X1 | | | | | |
| b. Variable dépendante: Y | | | | | |

[Source : résultats de l'analyse du logiciel SPSS]

Les résultats du tableau 3 sur le test de Durbin-Watson donnent le coefficient R-carré ajusté par 0,625 > 0,5, ce qui montre que les variables indépendantes dans le modèle peuvent expliquer 62,5 % du changement de couchette dépendante. Ainsi, le modèle explique 62,5% de l'impact des facteurs affectant la E-logistique, le reste est expliqué par des facteurs extérieurs au modèle.

- Il n'y a pas de multicolinéarité

Tableau 4. Tableau de test de multicolinéarité.

| Modèle | Coefficients non normalisés | | Coefficients normalisés | Coefficients (t) | Coefficients (Sig.) | Statistiques multicolinéaires | |
|---------------------------|-----------------------------|------------------------|-------------------------|------------------|---------------------|-------------------------------|---|
| | Coefficients (B) | Déviations du standard | Coefficients Beta | | | Tolérance | Facteur de grossissement de la variance (VIF) |
| (constants) | 1,388 | 0,361 | | 3,841 | 0,000 | | |
| X1 | 0,391 | 0,075 | 0,321 | 5,192 | 0,000 | 0,576 | 1,737 |
| X2 | 0,035 | 0,063 | 0,032 | 0,552 | 0,000 | 0,789 | 1,268 |
| X3 | 0,658 | 0,059 | 0,544 | 11,132 | 0,000 | 0,920 | 1,087 |
| X4 | 0,068 | 0,063 | 0,067 | 1,081 | 0,001 | 0,572 | 1,748 |
| X5 | 0,528 | 0,035 | 0,567 | 15,050 | 0,000 | 0,733 | 1,364 |
| X6 | -0,125 | 0,039 | -0,170 | -3,216 | 0,281 | 0,643 | 1,555 |
| X7 | -0,346 | 0,065 | -0,312 | -5,289 | 0,582 | 0,630 | 1,589 |
| a. Variable dépendante: Y | | | | | | | |

[Source : résultats de l'analyse du logiciel SPSS]

Commentaire :

D'après les résultats du traitement des données, nous voyons que les groupes de facteurs X1, X2, X3, X4, X5 ont tous des coefficients Sig < 0,05, ils sont donc statistiquement significatifs. Les groupes de facteurs X6 et X7 ont un coefficient Sig > 0,05, il n'y a donc pas de signification statistique.

Vérifier le phénomène de multicolinéarité : le tableau 5 nous avons les coefficients VIF < 10, montrant que le modèle de régression n'a pas de multicolinéarité entre les facteurs.

- Vérifier l'ajustement du modèle :

Test d'autocorrélation : coefficient de Durbin-Watson = 1,839 < 3, donc le modèle de régression n'a pas d'autocorrélation.



Tableau 4. ANOVAa "E-LOGISTICS".

| Modèle | | Somme of | df | Moyenne | F | Sig. |
|--|------------|----------|-----|---------|--------|--------------------|
| 1 | Regression | 69,791 | 7 | 9,970 | 32,083 | 0,000 ^b |
| | Residual | 71,786 | 231 | 0,311 | | |
| | Total | 141,577 | 238 | | | |
| a. Variable dépendante: Y | | | | | | |
| b. Prédicteurs : (constants), X7, X5, X3, X2, X4, X6, X1 | | | | | | |

[Source : résultats de l'analyse du logiciel SPSS]

L'analyse de variance ANOVA (tableau 4) donne le coefficient de signification Sig = 0,000 < 0,01, on peut donc conclure que le modèle de régression existe toujours, les variables indépendantes sont corrélées linéairement avec les variables dépendantes avec un niveau de confiance de 99%.

– *Équation de régression*

En fonction des objectifs et du contenu de la recherche, l'auteur choisit le coefficient de régression standardisé (coefficient bêta) pour écrire l'équation de régression. Avec les résultats présentés dans le tableau 3, les facteurs X1, X2, X3, X4, X5 ont des coefficients > 0. Ainsi tous les facteurs indépendants ci-dessus ont le même effet sur la variable dépendante (conformément à la théorie). Sur la base de l'amplitude des coefficients de régression normalisés, Beta pour évaluer l'impact des facteurs indépendants sur le facteur dépendant est : « Système de paiement électronique » avec X5 = 0,567 ; « Infrastructure juridique » avec X3 = 0,544 ; « Perception client » avec X1 = 0,321 ; « Propriété intellectuelle » avec X4 = 0,067 ; « Infrastructure technologique » avec X2 = 0,032.

À partir des résultats ci-dessus, l'équation montre les facteurs affectant l'e-logistique :

$$Y = 1,388 + 0,567X_5 + 0,544X_3 + 0,321X_1 + 0,067X_4 + 0,032X_2$$

Ainsi, sur la base des résultats de la recherche, nous voyons que le modèle de régression linéaire construit selon l'équation Y ne viole pas les hypothèses nécessaires à la régression linéaire. Par conséquent, sur la base des résultats de l'analyse de régression, l'auteur conclut que les hypothèses X1, X2, X3, X4, X5 et le groupe de facteurs X6 et X7 ont un coefficient Sig > 0,05, donc ils ne sont pas significatifs.

4. SOLUTIONS POUR PROMOUVOIR LES ENTREPRISES LOGISTIQUES DANS LA PROVINCE DE BINH DUONG UTILISANT LA LOGISTIQUE ÉLECTRONIQUE

Les résultats de la recherche montrent qu'il existe 5 facteurs affectant la décision de choisir les services de logistique électronique (e-logistique) à Binh Duong comme suit :

Premièrement, des solutions pour améliorer le système de paiement électronique : Actuellement, l'augmentation constante de l'application des codes QR et des codes à barres devrait contribuer à

réduire les coûts de construction des solutions de système de paiement électronique. Solutions japonaises pionnières pour les paiements sans numéraire, telles que la carte à puce prépayée Suica émise par East Japan Railway Corporation, qui s'appuie sur les paiements sans contact à puce.

Deuxièmement, la solution pour améliorer l'infrastructure juridique : la solution clé du programme dans les temps à venir devrait être de perfectionner les mécanismes, les politiques et les règlements de la loi et de soumettre au gouvernement



de convenir du niveau de soutien financier pour soutenir le réseau de consultants, par des consultants juridiques reconnus par les ministères et les organismes centraux, avec affectation, objectifs, supervision, transparence avec cohérence et développement d'un réseau de consultants professionnels dans chaque domaine spécifique; renforcer la coordination entre les agences et les organisations fournissant un soutien juridique aux entreprises ; vers la légalisation du e-commerce, de la logistique et de la E-logistique. En conséquence, il est nécessaire de modifier et de compléter rapidement le contenu de l'e-logistique dans le droit commercial, la loi sur les transactions électroniques, etc., en vue de la légalisation du commerce électronique, de la logistique et de l'e-logistique, car il est actuellement limité à Décrets et Circulaires : Décret 52/2013/ND-CP relatif au commerce électronique ; Décret 08/2018/ND-CP modifiant et complétant un certain nombre de décrets sur les conditions des affaires dans le domaine de l'industrie et du commerce ; La circulaire 59/2015/TT-BCT gère les activités de commerce électronique par le biais d'applications sur des appareils mobiles ; Circulaire 12/2013/TT-BCT relative aux procédures d'enregistrement, d'annonce et de publication du web de commerce électronique ; Circulaire 47/2014/TT-BCT sur la gestion du site Web du commerce électronique, Décret 185/2013/ND-CP sur le traitement des infractions administratives liées au commerce, à la production de biens interdits et à la protection des consommateurs ; Décret 124/2015/ND-CP modifiant et complétant le Décret 185/2013/ND-CP sur le traitement des infractions administratives liées au commerce, à la production de biens interdits et à la protection des consommateurs. Le service de logistique électronique est un type de service logistique effectué via l'environnement Internet. Par conséquent, la

E-logistique présente de grandes différences par rapport aux services logistiques traditionnels, est plus moderne et efficace, vers le développement de la tendance des services logistiques de cinquième partie (5PL). Le Décret n° 163/2017/ND-CP crée indirectement des conditions favorables pour que les entreprises étrangères mènent des activités logistiques au Vietnam. Cependant, ce service n'a pas été défini spécifiquement, le décret n°163/2017/ND-CP vient de le nommer de manière générale à propos des commerçants fournissant des services logistiques. Par conséquent, beaucoup de gens sont confus quant au concept et à la nature de la logistique et de la logistique électronique, jugeant ainsi mal la position et le rôle de cette activité, rendant cette activité très inadéquate.

Troisièmement, des solutions pour améliorer la connaissance des clients : perfectionner et simplifier les procédures et les processus, améliorer la qualité de l'accueil des collaborateurs, renforcer la coordination, signer des accords pour lier des unités avec des partenaires pour communiquer sur la E-logistique, sensibiliser les clients aux avantages de participer à E-logistique.

Quatrièmement, des solutions pour sensibiliser à la propriété intellectuelle : promouvoir une sensibilisation correcte et complète à la propriété intellectuelle, en dotant les employés et les entreprises de connaissances sur la propriété intellectuelle, améliorant ainsi la compréhension et le respect du droit de la propriété intellectuelle. Encourager les employés à apporter des idées et des solutions scientifiques et techniques plus innovantes, spécialisées et révolutionnaires pour servir les besoins de développement de la société, sur la base desquels les droits de propriété intellectuelle sont protégés par la loi sur la propriété intellectuelle strictement.



Cinquièmement, des solutions pour améliorer l'infrastructure technologique : l'application des technologies de l'information est encore limitée, la plupart des sites Web des entreprises de logistique nationales ne disposent pas des utilitaires dont les clients ont besoin, tels que des outils de suivi des commandes, des outils de suivi des bons, la visualisation des horaires de train, la réservation en ligne. Actuellement, les entreprises nationales s'efforcent de mettre à niveau le niveau de prestation de services logistiques vers 3PL ; développer la logistique électronique (E-logistique) et une gestion efficace de la chaîne d'approvisionnement. Certaines entreprises nationales ont également participé au modèle stratégique spécifique 3PL telles que Vinafco, Saigon Newport Corporation, Transimex, ITL, Gemadep, Vinalink. Ainsi, Ho Chi Minh-Ville doit renforcer l'exploitation du réseau d'entreprises centralisées à travers la création du Centre de logistique électronique. Combiné avec le développement et l'application de la science et de la technologie à la logistique électronique, avec une variété de transactions en ligne, afin de partager et d'exploiter les ressources de l'industrie.

5. CONCLUSION

Les résultats de l'analyse de régression linéaire ont déterminé que la E-logistique est affectée par 07 groupes de facteurs, notamment : 1) Système de paiement électronique ; 2) Infrastructure juridique ; 3) Sensibilisation des clients ; 4) Propriété intellectuelle ; 5) Infrastructure technologique.

Dans le même temps, pour développer la E-logistique, il est nécessaire d'accorder plus d'attention aux 7 facteurs ci-dessus, les détails des facteurs importants étant : i) « La demande d'achats et de transactions en ligne » ; ii) « Sécurité des informations sur les

transactions en ligne » ; iii) « Règlement des différends et procédures de règlement » ; iv) "Sécurité et confidentialité des informations des clients" ; v) « Mode de paiement adapté aux clients » ; vi) « Formation des ressources humaines pour le secteur » ; vii) « Gestion des canaux de distribution de la e-logistique ».

Parallèlement à l'analyse de la situation actuelle, l'équipe de recherche a proposé des solutions stratégiques pour le développement de la E-logistique à Ho Chi Minh-Ville, notamment : 1) Construire un modèle de E-logistique avec la connexion des activités de commerce électronique avec la logistique multimodale .des méthodes dans la tendance de l'Industrie 4.0 ; 2) Promouvoir les investissements dans les applications scientifiques et technologiques en fonction de la tendance à la formation de l'industrie de la logistique électronique, adopter des politiques visant à soutenir les capitaux d'investissement pour les entreprises de logistique électronique et encourager les entreprises de haute technologie à participer ; 3) Construire un Centre Logistique, combiné avec l'achèvement et la synchronisation de l'infrastructure E-logistique ; 4) Exploitation d'un réseau centralisé d'entreprises de l'industrie, avec une variété de transactions en ligne, afin de partager et d'exploiter les ressources de l'industrie ; 5) Promouvoir la formation, améliorer la qualité des ressources humaines dans l'industrie, favoriser les ressources humaines dans les entreprises ; 6) Compléter la loi sur la E-logistique.

RÉFÉRENCES

- Bach Loan (2018). Cours : 5PL en logistique. École de logistique et d'aviation (Vilas - École de logistique et d'aviation du Vietnam). Extrait de la source : <https://logistics-institute.vn/1pl-2pl3pl-4pl-5pl-trong-logistics/>.
- Boleslaw Rafal Kuc, Bogdan Nogalski (2021). The role of R-logistics in customer satisfaction improvement in Vietnam's retail industry.



- “HIMALAYAN JOURNAL OF JOURNAL OF HUMANITIES AND CULTURAL STUDIES” , Vol. 2, No. 6, 14-22.
- Boleslaw Rafal Kuc (2021). Comparative analysis of R-Logistics activities at Coopmart and Big C in Vietnam. “HIMALAYAN JOURNAL OF JOURNAL OF EDUCATION AND LITERATURE” , Vol. 2, No. 6, 23-31.
- Cezary Suszynski (2022). Cost optimization for R-logistics operations at foreign supermarkets in Vietnam. Case of AEON and Lotte. “INTERNATIONAL JOURNAL OF MULTIDISCIPLINARY RESEARCH AND GROWTH EVALUATION” , Vol. 3, No. 1, 210-216.
- COMITÉ POPULAIRE DE LA PROVINCE DE BINH DUONG. (2019). PLANIFICATION DE LA PROVINCE DE BINH DUONG 2021-2030, VISION À 2050.
- Congrès (2015). Loi commerciale n° : 36/2005/QH11. 14 juin 2005.
- Décret n° 163/2017/ND-CP. (2017, 12 02). Imprimer C. Gouvernement, Réglementation sur les services logistiques aux entreprises.
- Dinh Ba Hung Anh (2017). Global strategic marketing management. Ementon Publisher, Warsaw.
- Do Thi Y Nhi (2019). Logistics Service Management in Viet name Enterprises and Foreign Corporations. “INTERNATIONAL JOURNAL OF MULTIDISCIPLINARY RESEARCH AND DEVELOPMENT” , Vol. 6, No. 10, 16-21.
- Hoang Trong, Chu Nguyen Mong Ngoc (2015). Analyse des données de recherche avec SPSS, Hong Duc Publishing House.
- Joo, B. A., Shawl, S., & Makina, D. (2022), The interaction between FDI, host country characteristics and economic growth? A new panel evidence from BRICS. Journal of Economics and Development, 24(3), 247-261.**
- Krzysztof Santarek (2022). Factors impacting effectiveness of R-logistics activities at supermarkets in Vietnam.
- “INTERNATIONAL JOURNAL OF MULTIDISCIPLINARY RESEARCH AND GROWTH EVALUATION” , Vol. 3, No. 1, 217-223.
- Kurokawa Kengo. (2018). Aperçu du marché du commerce électronique au Vietnam 2018 MARQUES Vietnam. Extrait de la source : <https://www.brandsvietnam.com/congdo ng/topic/13609-Nhung-xu-huong-noi-bat-trong-thi-truong-thuong-mai-dien-tu-Viet-Nam-2018>
- Leo Paul Dana, Rewel Jiminez Santural Jose (2020). Situation of Training Logistics Human Resources in Vietnam and Deve - lopment Solutions. “IN TER NATIONAL JOUR NAL OF ADVANCED EDUCATION AND RESEARCH” , Vol. 5, No. 3, 99-104.
- Ministère des Finances, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Ministère de la Sécurité Publique, Ministère de la Défense. (2015). Circulaire conjointe n° 64/2015/TTLT-BTC-BCT-BCA-BQP du 05/08/2015 - Règlement sur le régime des factures et des documents pour les marchandises importées circulant sur le marché.
- Nguyen Hoang Tien (2022). The impact of Covid-19 pandemic on brand value of transport and logistics industry in Vietnam. “INTERNATIONAL JOURNAL OF ALL MULTIDISCIPLINARY RESEARCH STUDIES” , Vol. 1, No. 2.
- Nguyen Hoang Tien, Nguyen Minh Ngoc (2021). *The Role of R-Logistics in Improving Customer Satisfaction in Vietnam's Retail Industry in the Context of International Integration* . Proceedings of the INTER - NATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE on : “Trade and International Economic Impacts on Vietnamese Firms - TEIF”, 866-878 . Hanoi National Economics University.
- Nguyen Anh Duong (2018). Six facteurs de développement du commerce électronique dans le nouveau contexte. Ministère de l'industrie et du commerce,



- Forum de l'industrie et du commerce. Extrait du Ministère de l'industrie et du commerce, Forum de l'industrie et du commerce.
- Ta Thi Thuy Trang (2018, 9). Loi vietnamienne sur les services logistiques dans les activités de commerce électronique, Recherche législative, (369). 17, 17.
- To Huynh Thu (2021). The Impact of Financial Structure on Financial Performance of Logistic Service Providers Listed at Ho Chi Minh City Stock Exchange. "JOURNAL OF ARCHEOLOGY OF EGYPT/EGYPTOLOGY" , Vol. 18, No. 2, 688-719 .
- Tran Duy Thuc (2020). Global supply chain and logistics management. Academic Publications, Delhi.
- Tran Huy Cuong (2022). Application of ICT in Logistics and Supply Chain in post-Covid-19 economy in Vietnam. "INTERNATIONAL JOURNAL OF MULTIDISCIPLINARY RESEARCH AND GROWTH EVALUATION" , Vol. 3, No. 1, 493-451.
- Tran Si Lam (2012). Expérience dans le développement de centres logistiques dans certains pays du monde et leçons pour le Vietnam. Hanoi : Projet de recherche scientifique au niveau du ministère-Code B2010-08-68.
- Tran Thi My Hang (2012). Améliorer la qualité des services logistiques dans les entreprises de transport. Université d'économie de la ville. Ho Chi Minh.
- Tran Vu Nghi (2019). L'industrie vietnamienne de la logistique est en "alerte rouge" avec une pénurie de 2 millions de travailleurs. Extrait de la source : <https://tuoitre.vn/nganh-logistics-vn-bao-dong-do-thieu-hut-2-trieulao-dong-20190516110908571.htm>
- VECOM (2018). Report on Vietnam E-commerce Index 2018. Extrait de <http://www.vecom.vn/tai-lieu/bao-cao-chi-thuong-mai-dien-tu-viet-nam-2018>.
- VOV (2020). Extrait du vice-Premier ministre Trinh Dinh Dung : doit spécifier "point nodal" dans les coûts logistiques : [https://vov.vn/Kinh-te/pho-thu-tuong-trinh-dinh-dung-phai-chi-ro-diem -noix-en-chi-phi-logistique-820317.vov](https://vov.vn/Kinh-te/pho-thu-tuong-trinh-dinh-dung-phai-chi-ro-diem-noix-en-chi-phi-logistique-820317.vov)

