

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM



LÊ ĐĂNG PHÚC

**NGHIÊN CỨU ĐỀ XUẤT MÔ HÌNH VÀ CÁC
GIẢI PHÁP ĐẦU TƯ XÂY DỰNG TRUNG TÂM
LOGISTICS PHỤC VỤ CẢNG CỬA NGÕ QUỐC
TẾ HẢI PHÒNG TẠI LẠCH HUYỆN**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

HẢI PHÒNG - 2018

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM

LÊ ĐĂNG PHÚC

**NGHIÊN CỨU ĐỀ XUẤT MÔ HÌNH VÀ CÁC
GIẢI PHÁP ĐẦU TƯ XÂY DỰNG TRUNG TÂM
LOGISTICS PHỤC VỤ CẢNG CỬA NGÕ QUỐC
TẾ HẢI PHÒNG TẠI LẠCH HUYỆN**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

NGÀNH: TỔ CHỨC QUẢN LÝ VẬN TẢI; MÃ SỐ: 9.84.01.03

Người hướng dẫn khoa học: 1. PGS.TS Đan Đức Hiệp

2. PGS.TS Nguyễn Văn Sơn

HẢI PHÒNG - 2018

LỜI CAM ĐOAN

Tôi, Lê Đăng Phúc, tác giả của luận án tiến sĩ với đề tài: “Nghiên cứu đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện”, xin cam đoan luận án được nghiên cứu thông qua các tài liệu trong nước và quốc tế là do tôi thực hiện dưới sự hướng dẫn của PGS.TS Đan Đức Hiệp và PGS.TS Nguyễn Văn Sơn.

Tất cả các tài liệu tham khảo trong phạm vi luận án này đều được nêu nguồn gốc rõ ràng ở danh mục tài liệu tham khảo của luận án. Trong luận án không có việc sao chép từ các công trình nghiên cứu mà không ghi rõ tài liệu tham khảo.

Ngày 02 tháng 05 năm 2018

Nghiên cứu sinh

Lê Đăng Phúc

LỜI CẢM ƠN

Tôi xin được bày tỏ lời cảm ơn chân thành tới Ban giám hiệu, Viện đào tạo sau đại học, tất cả Thầy, Cô chuyên ngành Tổ chức và quản lý vận tải - Trường Đại Học Hàng Hải Việt Nam đã tận tình dạy dỗ và truyền đạt những kiến thức quý báu, tạo mọi điều kiện thuận lợi cho tôi trong quá trình học tập và thực hiện luận án.

Tôi xin được gửi lời cảm ơn sâu sắc đến PGS.TS Đan Đức Hiệp và PGS.TS Nguyễn Văn Sơn đã trực tiếp giúp đỡ, hướng dẫn tận tình, tâm huyết để hoàn thành luận án tiến sĩ này.

Xin chân thành cảm ơn các Thầy, Cô trong hội đồng chấm luận án đã đóng góp những ý kiến xác đáng, hỗ trợ nhiệt tình, chia sẻ nhiều thông tin để Tôi hoàn chỉnh luận án này.

Cuối cùng tôi cũng xin gửi lời cảm ơn đến các bạn bè và người thân đã giúp đỡ, chia sẻ khó khăn và động viên tôi trong suốt quá trình học tập, nghiên cứu và hoàn thành luận án này.

Tôi xin trân trọng cảm ơn!

MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN.....	i
LỜI CẢM ƠN.....	ii
MỤC LỤC.....	iii
DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU.....	vi
DANH MỤC BẢNG.....	viii
DANH MỤC HÌNH.....	x
LỜI MỞ ĐẦU.....	1
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ TRUNG TÂM LOGISTICS CẢNG BIỂN, KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN TRUNG TÂM LOGISTICS CẢNG BIỂN MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ	10
1.1 Khái niệm, đặc điểm, vai trò của cảng biển	10
1.1.1 <i>Khái niệm, đặc điểm của cảng biển</i>	10
1.1.2 <i>Vai trò của cảng biển đối với sự phát triển của hoạt động logistics</i>	11
1.2 Hệ thống logisticscảng biển	14
1.2.1 <i>Tổng quan về logistics</i>	14
1.2.2 <i>Hệ thống logistics cảng biển</i>	17
1.3 Trung tâm logistics cảng biển	20
1.3.1 <i>Khái niệm trung tâm logistics cảng biển</i>	20
1.3.2 <i>Đặc điểm của trung tâm logistics cảng biển</i>	23
1.3.3 <i>Vai trò của trung tâm logistics cảng biển</i>	27
1.3.4 <i>Chức năng của trung tâm logistics cảng biển</i>	32
1.3.5 <i>Phân loại trung tâm logistics cảng biển</i>	37
1.3.6 <i>Các tiêu chí đo lường hiệu quả của trung tâm logistics cảng biển</i>	41
1.4 Kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics cảng biển tại một số nước trên thế giới	43
1.4.1 <i>Trung tâm logistics cảng biển tại Châu Á</i>	43
1.4.2 <i>Trung tâm logistics cảng biển tại Châu Âu</i>	49
1.5 Bài học kinh nghiệm cho việc lựa chọn mô hình và đầu tư trung tâm logistics cảng biển	56

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG CỦA CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS PHỤC VỤ CẢNG BIỂN HẢI PHÒNG.....61

2.1 Hệ thống kết cấu hạ tầng logistics tại Hải Phòng 61

2.1.1 Hệ thống cảng biển tại Hải Phòng..... 61

2.1.2 Hệ thống cơ sở hạ tầng logistics tại Hải Phòng..... 65

2.1.3 Hệ thống trung tâm logistics tại Hải Phòng..... 71

2.2 Thực trạng hoạt động của trung tâm logistics tại Hải Phòng 72

2.2.1 Thực trạng các doanh nghiệp logistics tại Hải Phòng..... 72

2.2.2 Thực trạng hoạt động của các trung tâm logistics tại Hải Phòng 75

2.3. Đánh giá mô hình và quy mô hoạt động của các trung tâm logistics tại Hải Phòng 83

2.3.1 Đánh giá mô hình và quy mô các trung tâm logistics tại Hải Phòng..... 83

2.3.2 Đánh giá hoạt động quản lý khai thác.....87

2.3.3 Những tồn tại trong hoạt động logistics và trung tâm logistics tại Hải Phòng.....90

2.3.4 Bài học kinh nghiệm cho việc đầu tư xây dựng trung tâm logistics tại Hải Phòng 95

CHƯƠNG 3: ĐỀ XUẤT MÔ HÌNH VÀ GIẢI PHÁP ĐẦU TƯ XÂY DỰNG TRUNG TÂM LOGISTICS PHỤC VỤ CẢNG CỬA NGÕ QUỐC TẾ HẢI PHÒNG TẠI LẠCH HUYỆN.....97

3.1 Định hướng phát triển ngành logistics.....97

3.1.1 Định hướng phát triển ngành logistics Việt Nam..... 97

3.1.2 Định hướng phát triển logistics tại Hải Phòng 104

3.2 Tính cấp thiết phải xây dựng trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện 106

3.2.1 Dự báo khối lượng hàng hóa thông qua các cảng tại khu vực Hải Phòng . 107

3.2.2 Dự báo lượng hàng qua trung tâm logistics Lạch Huyện 110

3.2.3 Những thuận lợi, khó khăn, cơ hội, thách thức cho việc đầu tư trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện..... 111

3.3 Đề xuất mô hình và quy hoạch Trung tâm Logistics tại Lạch Huyện..... 113

3.3.1 Mô hình Trung tâm Logistics tại Lạch Huyện.....113

3.3.2 Quy hoạch các phân khu chức năng.....115

3.3.2. Phân kỳ giai đoạn đầu tư xây dựng trung tâm.....124

3.4 Đề xuất các giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm logistics Lạch Huyện - Hải Phòng.....	127
3.4.1 <i>Giải pháp huy động các nguồn vốn xây dựng.....</i>	127
3.4.2 <i>Giải pháp tổ chức quản lý hoạt động, đào tạo, phát triển nguồn nhân lực.</i>	128
3.4.3 <i>Giải pháp công nghệ.....</i>	131
3.4.4 <i>Giải pháp bảo vệ môi trường</i>	132
3.4.5 <i>Dự tính hiệu quả của trung tâm logistics</i>	135
KẾT LUẬN.....	148
KIẾN NGHỊ	150
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CÔNG BỐ KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU CỦA ĐỀ TÀI.....	153
TÀI LIỆU THAM KHẢO	154
PHỤ LỤC	162

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU

<i>Chữ viết tắt</i>	<i>Tiếng Anh</i>	<i>Tiếng Việt</i>
TMQT		Thương mại quốc tế
GDP	Gross domestic product	Tổng sản phẩm quốc nội
DN		Doanh nghiệp
GTVT		Giao thông vận tải
TP		Thành phố
KT-XH		Kinh tế - Xã hội
TT Logistics		Trung tâm Logistics
WTO	World Trade Organization	Tổ chức thương mại quốc tế
IT	Information Technique	Công nghệ thông tin
VAL	Value Added Logistics	Giá trị gia tăng logistics
VAS	Value Added Services	Giá trị gia tăng dịch vụ
VAF	Value Added Facilities	Giá trị gia tăng cho thiết bị
ERC	Economics Review Committee	Ủy ban nghiên cứu kinh tế
FTZ		Khu thương mại tự do
PSA	Port of Singapore Authority	Chính quyền Cảng Singapore
YCC	Yokohama Port Cargo Centre	Trung tâm logistics cảng Yokohama
ELC	European Logistics Centre	Trung tâm logistics châu Âu
EU	European Union	Liên minh châu Âu
CHLB		Cộng hòa liên bang
GVZ		Trung tâm logistics Đức
TNHH MTV		Trách nhiệm hữu hạn một

		thành viên
QL		Quốc lộ
VN		Việt Nam
GLC	Green Logistics Center	Trung tâm logistics Green
VICONSHIP		Công ty cổ phần Container Việt Nam
XNK		Xuất nhập khẩu
3PL	Third Party Logistics	Logistics bên thứ ba
KCN		Khu công nghiệp
KTTĐ		Kinh tế trọng điểm
ĐT XD		Đầu tư xây dựng
WMS	Warehouse Management System	
ICD	Inland Container Depot	Cảng cạn
UBND		Ủy ban nhân dân
QLNN		Quản lý nhà nước

DANH MỤC BẢNG

<i>Số bảng</i>	<i>Tên bảng</i>	<i>Trang</i>
1.1	Hoạt động dịch vụ logistics theo quy định của WTO tương ứng với CPC	23
1.2	Các tiêu chí đánh giá hiệu quả hoạt động	41
1.3	Các tiêu chí đánh giá hiệu quả quản lý khai thác	42
2.1	Các đặc trưng cơ bản-cơ sở vật chất kỹ thuật của một số cảng chính	63
2.2	Hiện trạng các CFS, địa điểm tập trung và kho ngoại quan trên địa bàn thành phố Hải Phòng	69
2.3	So sánh quy mô và phạm vi dịch vụ tại các Trung tâm Logistics	85
2.4	Các tiêu chí bên trong đo lường hiệu quả các hoạt động logistics	88
2.5	Các tiêu chí bên ngoài đo lường hiệu quả hoạt động logistics	89
2.6	Phân tích ma trận SWOT sự phát triển hoạt động Logistics tại Hải Phòng	90
3.1	Dự báo khối lượng hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng	108
3.2	Dự báo khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics của thành phố Hải Phòng	108
3.3	Dự kiến hàng container, hàng tổng hợp qua Trung tâm	110
3.4	Tổng hợp diện tích xây dựng bãi chứa container	117
3.5	Diện tích kho CFS tổng hợp hàng container	119
3.6	Tổng diện tích cần thiết để xây dựng kho CFS	121
3.7	Tổng diện tích xây dựng Trung tâm Logistics tại Lạch Huyện	123
3.8	Phân kỳ giai đoạn ĐTXD Trung tâm Logistics tại Lạch Huyện	125
3.9	Cơ cấu sử dụng đất Trung tâm Logistics Lạch Huyện	126
3.10	Đơn giá các hạng mục xây dựng	137
3.11	Tổng mức đầu tư dự án	138

3.12	Tổng hợp các chỉ tiêu tài chính	143
3.13	Các chỉ tiêu hiệu quả khai thác	144

DANH MỤC HÌNH

<i>Số hình</i>	<i>Tên hình</i>	<i>Trang</i>
1.1	Liên kết giữa các hệ thống thứ cấp trong hệ thống logistics trong cảng	18
1.2	Hệ thống logistics cảng trong mối liên hệ với các doanh nghiệp khác	19
1.3	Ma trận lợi thế cạnh tranh trong cung ứng dịch vụ cảng	29
1.4	Yokohama Port International Cargo Center	47
1.5	Vị trí của khu trung tâm logistics cảng biển GVZ Bremen	54
1.6	Trung tâm logistics cảng biển GVZ Bremen	55
2.1	Vị trí của một số cảng chính trong cụm cảng Hải Phòng	62
2.2	Mạng lưới giao thông đường bộ miền Bắc Việt Nam	66
2.3	Hiện trạng mạng lưới kho bãi phục vụ logistics trên địa bàn thành phố Hải Phòng	68
2.4	Cơ cấu kho bãi trên địa bàn thành phố Hải Phòng	69
2.5	Trung tâm logistics Green (Green Logistics Center)	76
2.6	Hệ thống giá hàng (racking) trong kho xuất khẩu	78
2.7	Hình ảnh tổng thể của khu Trung tâm logistics Yusen	80
2.8	Khu kho bãi của Trung tâm logistics Yusen	81
2.9	Trung tâm kho vận Damco tại Cụm công nghiệp Hải Thành	82
3.1	Vị trí Trung tâm Logistics tại cảng Lạch Huyện	114
3.2	Mô hình tổ chức hoạt động	129

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Logistics là lĩnh vực hoạt động có vai trò đặc biệt quan trọng, không thể thiếu trong quá trình sản xuất, kinh doanh và đời sống xã hội bao gồm từ sản xuất, lưu thông và phân phối hàng hóa, đồng thời có vai trò động lực thúc đẩy sự phát triển cảng biển, kinh tế biển trên cơ sở hài hòa, bền vững, góp phần nâng cao hiệu quả kinh tế-xã hội của mỗi quốc gia.

Logistics là “mạch máu” lưu thông của cả nền kinh tế, đồng thời cũng là cầu nối quan trọng kết nối chuỗi từ sản xuất đến tiêu dùng cũng như kết nối thị trường trong nước với thị trường quốc tế, nâng cao hiệu quả thương mại quốc tế cũng như sử dụng hợp lý nguồn lực toàn cầu.

Với Việt Nam, cùng với sự hình thành và phát triển của hệ thống cảng biển cũng như hoạt động xuất nhập khẩu, hoạt động logistics đóng góp quan trọng cho phát triển kinh tế xã hội đất nước. Tuy nhiên, hoạt động logistics (giao nhận, kho vận) Việt Nam thời gian đầu phát triển vẫn chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế và mong muốn của xã hội. Theo nhận định của một số chuyên gia, cho đến nay, các doanh nghiệp logistics Việt Nam mới chỉ đáp ứng được ¼ nhu cầu của thị trường, thậm chí đang làm thuê trong chính nhà mình dù ngành logistics tại Việt Nam đã có một quãng đường phát triển tương đối dài.

Trong những năm gần đây, cùng với tiến trình đổi mới, mở cửa của đất nước, khi hoạt động thương mại, đầu tư quốc tế ngày càng mở rộng, sôi động hơn, hoạt động logistics cũng bắt đầu có những bước khởi sắc, phát triển nhanh. Tuy nhiên, trình độ phát triển của logistics thực tế còn rất thấp, cả nước hiện có khoảng 1.500 doanh nghiệp (DN) logistics là tỷ lệ khá ít ỏi so với tổng số khoảng trên 700.000 DN trên cả nước hiện nay. Hoạt động của

các doanh nghiệp logistics còn đơn điệu, thiếu kết nối, chi phí cao... Mức độ đóng góp của lĩnh vực này cho nền kinh tế cũng chưa tương xứng với tiềm năng, chỉ ở mức khoảng 3% GDP, chi phí lại chiếm tới 20 đến 25% GDP, trong khi tại một số quốc gia đang phát triển, ngành logistics đóng góp cho GDP lên tới 15 - 20% và chi phí logistics thường chỉ chiếm 10 đến 13% GDP.

Hoạt động logistics ở Việt Nam còn rất manh mún, nhỏ lẻ, thiếu sự liên kết đồng bộ, chưa mang tính chuyên nghiệp nên chỉ giới hạn ở việc cung cấp các dịch vụ riêng biệt, nhận gia công logistics 3PL cho nước ngoài. Do đó, việc xây dựng chiến lược phát triển, quy hoạch hệ thống trung tâm logistics là rất cần thiết và cấp bách.

Với vai trò là một cảng cửa ngõ quốc tế của khu vực phía Bắc Việt Nam, Hải Phòng được cho là có nhiều tiềm năng trở thành một TT logistics mang tầm cỡ quốc gia và khu vực trong tương lai.

Hiện nay, Hải Phòng có 39 doanh nghiệp kinh doanh 47 bến cảng, chuyên làm xuất nhập khẩu tổng hợp, hàng container. Sản lượng hàng hoá thông qua cảng tăng nhanh, năm 2017 ước đạt 90,2 triệu tấn, trong khi đó giai đoạn 2010 - 2016, luôn đạt mức cao hơn cả nước, bình quân đạt 13,9% năm, trong khi cả nước chỉ đạt 9,4%.

Để phát triển đồng bộ, hiện đại hệ thống cảng biển, ngành Giao thông vận tải và TP Hải Phòng đã và đang đầu tư nhiều công trình kết cấu hạ tầng giao thông kết nối với hệ thống cảng biển. Đặc biệt, tháng 5 năm 2018, cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện bao gồm cầu cảng và khu vực dịch vụ logistics được đưa vào hoạt động, trở thành mắt xích quan trọng trong chuỗi hoạt động dịch vụ logistics của khu vực, giữ vai trò nòng cốt trong lưu thông, phân phối hàng hóa, thúc đẩy phát triển KT-XH của thành phố và khu vực Bắc Bộ.

Các dự báo về lượng hàng qua cảng Lạch Huyện tương lai từ nay đến năm 2030 đều khẳng định rằng lượng hàng qua cảng sẽ tiếp tục tăng mạnh trong khi khu vực này hoàn toàn chưa có một TT logistics nào phục vụ. Do vậy, để thực hiện mục tiêu phát triển cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện, không thể bỏ qua việc nghiên cứu, đầu tư xây dựng TT logistics có quy mô khu vực phục vụ cho lượng hàng qua cảng Lạch Huyện cũng như tạo thêm giá trị gia tăng cho khối lượng hàng này. Đây là yêu cầu cần thiết, cấp bách nhằm đưa ra giải pháp tối ưu hỗ trợ cho việc quy hoạch, xây dựng và khai thác có hiệu quả hệ thống cảng biển Hải Phòng. Việc nghiên cứu đầu tư xây dựng TT logistics cảng cũng phù hợp với xu hướng thế giới về việc nâng cao chất lượng dịch vụ, tạo giá trị gia tăng cho hàng qua cảng do đó hầu hết các cảng lớn đều tập trung quy hoạch và xây dựng các TT logistics siêu lớn.

Xuất phát từ những yêu cầu trên, tác giả đề xuất và lựa chọn đề tài nghiên cứu là: “Nghiên cứu đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện”.

2. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu của đề tài là nghiên cứu mô hình đầu tư xây dựng trung tâm logistics cảng biển trên thế giới, từ đó đề xuất mô hình và các giải pháp có tính khả thi để đầu tư xây dựng TT logistics phục vụ cảng Lạch Huyện – Hải Phòng.

Để đạt mục đích nghiên cứu, tác giả thực hiện các nhiệm vụ sau:

Hệ thống hóa và bổ sung một số vấn đề lý luận về logistics, TT logistics và nghiên cứu mô hình phát triển TT logistics của một số quốc gia trên thế giới, từ đó đưa ra bài học kinh nghiệm cho Việt Nam;

Đánh giá thực trạng hoạt động của các TT logistics phục vụ cảng biển tại Hải Phòng giai đoạn 2005-2017; Phân tích và làm rõ sự cần thiết phải xây dựng trung tâm logistics tại Lạch Huyện;

Đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng TT logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện.

3. Tình hình nghiên cứu

Các nghiên cứu ngoài nước

Trên thế giới, nhất là ở các nước có ngành hàng hải phát triển như Đức, Hà Lan, Úc, Nhật Bản... đã có nhiều công trình nghiên cứu về cảng biển, tiêu biểu cho các công trình nghiên cứu có thể kể đến:

Bài báo của các tác giả Charles V. Trappey, Gilbert Y.P. Lin, Amy J.C. Trappey, C.S. Liu, W.T. Lee (2011), *Xây dựng các mô hình tham chiếu trung tâm hậu cần công nghiệp cho các nền kinh tế sản xuất*, Expert Systems with Applications 38.

Luận án tiến sĩ của tác giả Sander Dekker (2005), *Nghiên cứu về đầu tư cảng theo hướng kế hoạch tổng hợp năng lực cảng*; Trường Nghiên cứu TRAIL, Hà Lan.

Luận án tiến sĩ của tác giả Antony Raymond Walker (1984), *Nghiên cứu về các cảng biển và sự phát triển ở Vịnh Pecxich*, Trường Đại học Durham, Anh.

Luận án tiến sĩ của tác giả Carl J. Hatteland (2010), *Nghiên cứu về các cảng biển trong vai trò của mạng lưới công nghiệp.*, Trường Quản lý Na Uy.

Bài báo của tác giả H. Yousefi (2013), *Nghiên cứu về kế hoạch chiến lược cho việc phát triển cảng biển nhằm nâng cao năng lực trung chuyển container từ các cảng biển phía nam Iran*, Tạp chí The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation.

Bài báo của tác giả Kate Patrick (2017), *Làm thế nào để Lehigh Valley trở thành trung tâm logistics lớn kế tiếp*, Deborah Abrams Kaplan.

Các nghiên cứu trong nước

Những năm gần đây đã có nhiều đề tài nghiên cứu về các giải pháp đầu tư logistics ở Việt Nam, tại Hải Phòng tiêu biểu nhất có thể kể đến các công trình như:

Công trình nghiên cứu của PGS.TSKH Nguyễn Văn Chương (2009), *Nghiên cứu nhiệm vụ quản lý Nhà nước và giải pháp khuyến khích doanh nghiệp phát triển logistics trong ngành giao thông vận tải*, Đề tài NCKH Bộ Giao thông vận tải-Mã số DT084020.

Công trình nghiên cứu của PGS.TSKH Nguyễn Văn Chương (2010), *Nghiên cứu phát triển các đầu mối vận tải, các trung tâm logistics phục vụ hoạt động cảng biển khu vực phía Bắc đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế biển*, Đề tài NCKH Bộ Giao thông vận tải-Mã số DT093009.

Công trình nghiên cứu của TS Trịnh Thị Thu Hương (2010), *Phát triển hệ thống logistics trên hành lang kinh tế Đông-Tây*, Đề tài NCKH Bộ Giáo dục và Đào tạo-Mã số B2009-08-58.

Công trình nghiên cứu của GS.TS Đặng Đình Đào (2011), *Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Đề tài NCKH Cấp Nhà nước-Mã số ĐTĐL-2010T/33.

Công trình nghiên cứu của TS.Trần Sĩ Lâm (2012), *Kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics tại một số nước trên thế giới và bài học cho Việt Nam*, Đề tài NCKH cấp bộ - Mã số B2010-08-68.

Công trình nghiên cứu của TS.Nguyễn Thanh Thủy và ThS.Lê Đăng Phúc (2013), *Nghiên cứu đề xuất phương hướng giải pháp xây dựng, phát triển hệ thống dịch vụ logistic trong cảng phục vụ cửa ngõ quốc tế Hải Phòng khu Lạch Huyện* - Mã số ĐT.XH.2011.574.

Có thể khẳng định rằng: Đã có rất nhiều những công trình nghiên cứu, những sách báo, bài viết và nghiên cứu khoa học về logistics, phát triển hệ

thống logistics trong điều kiện hội nhập, kinh nghiệm phát triển và mô hình TT logistics. Các góc độ đã được nghiên cứu và trình bày rất đa dạng và khá đầy đủ trên các lĩnh vực phát triển hoạt động logistics của doanh nghiệp, chính sách, biện pháp phát triển TT logistics.

Mặc dù có nhiều nghiên cứu nhưng chưa có công trình nào có đối tượng nghiên cứu và khách thể nghiên cứu trực diện về mô hình, thực trạng đầu tư TT logistics cảng biển, trên cơ sở đó đề xuất giải pháp đầu tư xây dựng TT logistics tại Lạch Huyện phục vụ cảng biển Hải Phòng. Chính vì vậy, đề tài nghiên cứu không trùng lặp với các công trình đã công bố.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu

Đề tài nghiên cứu cơ sở lý luận về trung tâm logistics cảng biển, kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics phục vụ cảng biển của một số nước trên thế giới để rút ra bài học; thực trạng hoạt động của các trung tâm logistics tại Hải Phòng; nghiên cứu mô hình trung tâm logistics; từ đó đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng TT logistics tại Lạch Huyện – Hải Phòng.

Phạm vi nghiên cứu

Phạm vi không gian: Đề tài giới hạn nghiên cứu kinh nghiệm phát triển các TT logistics cấp quốc gia của một số nước như: Hà Lan, Đức, Mỹ, Nhật Bản và Singapore để áp dụng vào việc đầu tư xây dựng TT logistics tại khu vực Lạch Huyện, Hải Phòng.

Phạm vi thời gian: Đề tài nghiên cứu trung tâm logistics trong giai đoạn đầu tư xây dựng; sử dụng số liệu từ năm 2005 – 2017 để đánh giá làm rõ thực trạng hoạt động của các TT logistics tại Hải Phòng; đề xuất mô hình, các giải pháp xây dựng phát triển hệ thống TT logistics tại cảng Lạch Huyện - Hải Phòng giai đoạn 2017- 2030.

5. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp phân loại và hệ thống hóa lý thuyết: tác giả dùng để sắp xếp tài liệu thành hệ thống logic chặt chẽ có cùng hướng phát triển để dễ nhận biết, dễ sử dụng theo mục đích nghiên cứu.

Phương pháp thống kê, phân tích tổng hợp, so sánh, đối chứng và logic: tác giả sử dụng để thống kê, thu thập số liệu, xử lý các số liệu đầu vào, phân tích, đánh giá thực trạng, so sánh và lựa chọn các tiêu chí cơ bản.

Phương pháp phân tích ma trận SWOT: tác giả sử dụng để phân tích, đánh giá điểm mạnh, điểm yếu của các TT logistics tại Hải Phòng.

Phương pháp phân tích các chỉ số: tác giả sử dụng để phân tích, đánh giá hiệu quả hoạt động khai thác của các TT logistics Hải Phòng bằng các tiêu chí định lượng cụ thể.

Phương pháp mô hình hóa: tác giả sử dụng để nghiên cứu mô hình của các trung tâm logistics cảng biển trên thế giới, dựa trên mô hình này để nghiên cứu đề xuất mô hình cho trung tâm logistics cảng biển tại Lạch Huyện.

Các phương pháp khác: ngoài các phương pháp đã nêu trên tác giả còn sử dụng tổng hợp một số phương pháp khác như phương pháp tổng kết và phân tích kinh nghiệm để đánh giá lựa chọn các phương án, giải pháp.

6. Ý nghĩa khoa học và ý nghĩa thực tiễn của đề tài

Về mặt khoa học

Hệ thống hóa cơ sở lý luận về logistics, TT logistics cảng biển, làm rõ các khái niệm, vai trò, chức năng của TT logistics cảng biển.

Tổng hợp và xây dựng bộ tiêu chí tính toán phân khu trong TT logistics cảng biển theo các khu vực chức năng: Khu chứa hàng, khu cross-dock, khu tập kết hàng, khu giao nhận hàng và các khu chức năng khác.

Tổng hợp và xây dựng bộ tiêu chí tính toán hiệu quả khai thác TT logistics cảng biển.

Về mặt thực tiễn

Nghiên cứu xu hướng và mô hình phát triển một số TT logistics trên thế giới với mong muốn làm bài học kinh nghiệm cho Việt Nam nói chung và Hải Phòng nói riêng.

Phân tích thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp logistics và TT logistics tại Hải Phòng theo cách tiếp cận về cơ sở hạ tầng dịch vụ, cơ cấu, sản lượng hàng hóa, công suất khai thác, cách thức tổ chức, đánh giá hiệu quả hoạt động dựa trên các tiêu chí để thấy rõ tính cấp thiết của việc đầu tư xây dựng TT logistics cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (tại khu Lạch Huyện).

Đề xuất mô hình và giải pháp đầu tư xây dựng TT logistics cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (tại khu Lạch Huyện) có tính khả thi nhất định.

Đánh giá hiệu quả tài chính và hiệu quả kinh tế xã hội nhằm làm tăng giá trị của việc đầu tư xây dựng trung tâm logistics cảng biển tại Lạch Huyện.

7. Kết quả đạt được và điểm mới của đề tài

Đề tài đã nghiên cứu một cách hệ thống những cơ sở lý luận chung về logistics, TT logistics cảng biển, góp phần quan trọng trong xây dựng và hoàn thiện cơ sở lý luận chung về TT logistics cảng biển;

Nghiên cứu một cách chi tiết mô hình TT logistics cảng biển trên thế giới và rút ra bài học kinh nghiệm cho Hải Phòng.

Phân tích sự cần thiết phải đầu tư xây dựng TT logistics cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện; đưa ra các tiêu chí để đánh giá hiệu quả hoạt động của TT logistics theo quan điểm của nghiên cứu sinh;

Trên cơ sở đó nghiên cứu đề xuất mô hình và các giải pháp có tính khả thi phù hợp với thực tiễn để đầu tư xây dựng TT logistics cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện trong thời gian tới bao gồm: quy hoạch phân khu chức năng, quy mô diện tích, hình thức đầu tư, chức năng hoạt động của trung tâm, phương án huy động vốn, công nghệ, tổ chức hoạt động... , đồng

thời đánh giá sơ bộ hiệu quả tài chính, hiệu quả khai thác và hiệu quả kinh tế xã hội khi đưa trung tâm vào hoạt động.

Bên cạnh việc nghiên cứu mô hình của các trung tâm cảng biển trên thế giới, từ đó rút ra bài học kinh nghiệm và đề xuất mô hình, đưa ra các giải pháp nhằm đầu tư xây dựng trung tâm logistics phục vụ cảng biển tại Lạch Huyện, đề tài còn đưa ra bộ tiêu chí xây dựng phân khu chức năng trong trung tâm logistics, bộ tiêu chí đánh giá hiệu quả hoạt động và khai thác của trung tâm. Tuy nhiên, do chưa có đủ thời gian và nguồn lực nên chưa xây dựng được bộ tiêu chí đánh giá hiệu quả xây dựng, chưa đánh giá kết quả nghiên cứu mô hình và các giải pháp đề xuất có phù hợp hay chưa đáp ứng tiêu chí nào, mức độ nào với yêu cầu của cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện. Vì vậy, đây là những nội dung cần được phát triển và làm rõ hơn sau này.

8. Kết cấu luận án

Đề tài ngoài Mục lục, Lời nói đầu và Tài liệu tham khảo, được chia thành 3 chương như sau:

Chương 1: Cơ sở lý luận chung về trung tâm logistics cảng biển, kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics cảng biển của một số nước trên thế giới.

Chương 2: Thực trạng hoạt động của các trung tâm logistics phục vụ cảng biển Hải Phòng.

Chương 3: Đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện.

CHƯƠNG 1

CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ TRUNG TÂM LOGISTICS CẢNG BIỂN, KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN TRUNG TÂM LOGISTICS CẢNG BIỂN MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI

1.1.KHÁI NIỆM, ĐẶC ĐIỂM, VAI TRÒ CỦA CẢNG BIỂN

1.1.1.Khái niệm, đặc điểm của cảng biển

Khái niệm cảng biển ra đời khá sớm cùng với sự hình thành và phát triển hoạt động vận tải đường biển. Theo khái niệm truyền thống: cảng biển là đầu mối giao thông, nơi thực hiện các thao tác xếp dỡ hàng hóa từ phương thức vận tải biển sang các phương thức vận tải khác và ngược lại. Nội dung hoạt động cơ bản ban đầu của cảng là xếp dỡ hàng hóa, hỗ trợ cho công tác vận tải, xuất nhập khẩu, vì vậy hậu phương của cảng rất hạn chế.

Cùng với sự phát triển của vận tải biển và phân công lao động ngày càng sâu sắc, việc hợp tác lao động ngày càng chặt chẽ, khái niệm về cảng biển ngày càng được bổ sung và hoàn thiện. Theo từ điển Bách khoa năm 1995, “cảng biển là khu vực đất và nước ở biển, có những công trình xây dựng và trang thiết bị phục vụ cho tàu thuyền cập bến, bốc dỡ hàng hoá, hành khách lên xuống, sửa chữa phương tiện vận tải biển, bảo quản hàng hoá và thực hiện các công việc khác phục vụ quá trình vận tải đường biển. Cảng có cầu cảng, đường vận chuyển, có thể là đường sắt, đường bộ, kho hàng, xưởng sửa chữa”. Theo Điều 59, Chương 5-Bộ Luật Hàng hải Việt Nam quy định: “Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt trang thiết bị cho tàu biển ra vào hoạt động để bốc dỡ hàng hoá, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác; là một bộ phận quan trọng không thể thiếu cho hoạt động của khu kinh tế mở, khu thương mại tự do, khu công nghiệp, chế xuất; là nơi trong khu vực giao nhau giữa đất liền và biển. Cảng biển đồng thời là mắt xích của vận tải đa phương thức, ở đó các

phương tiện vận tải biển, vận tải đường sắt, vận tải đường sông hoặc đường hàng không đi qua, là nơi có sự thay đổi hàng hoá từ phương tiện vận tải biển sang phương tiện vận tải khác và ngược lại do đó hậu phương của cảng thường rộng lớn”.

Như vậy, một cảng biển sẽ bao gồm hai khu vực: Vùng nước cảng và vùng đất cảng.

Vùng nước cảng: Là vùng nước được giới hạn để thiết lập vùng nước trước cầu cảng, vùng quay trở tàu, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão, vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch; vùng để xây dựng luồng cảng biển và các công trình phụ trợ khác. Đây chính là khu vực có ảnh hưởng quyết định tới hoạt động phục vụ tàu ra vào cảng, bao gồm có vùng chờ và khu nước trước cảng:

Vùng đất cảng: Là vùng đất được giới hạn để xây dựng cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, các cơ sở dịch vụ logistics, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện nước, các công trình phụ trợ khác và lắp đặt thiết bị. Trong đó, cầu cảng là kết cấu cố định thuộc bến cảng, được sử dụng cho tàu biển neo đậu, bốc dỡ hàng hoá, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác; bến cảng có thể có một hoặc nhiều cầu cảng.

1.1.2. Vai trò của cảng biển đối với sự phát triển của hoạt động logistics

Nghiên cứu kinh nghiệm của các nước trên thế giới cho thấy rằng, để phát triển toàn diện và tăng trưởng kinh tế cao thì hầu hết các Chính phủ cần nhận rõ vai trò của cảng biển. Với hơn 80% hàng hoá xuất nhập khẩu trên thế giới được vận chuyển bằng đường biển thông qua các cảng biển, cảng biển là đầu mối quan trọng trong lưu thông hàng hoá, đóng vai trò hết sức quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế của quốc gia cũng như hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế. Cảng biển tạo cơ sở cho các hoạt động dịch vụ, cho chính cảng biển và cho hàng loạt các ngành khác. Khi dịch vụ cảng biển (logistics)

phát triển, cảng biển sẽ thu hút được nhiều tàu bè, nhiều hàng hoá xuất nhập khẩu, tạm nhập tái xuất, quá cảnh, từ đó quan hệ kinh tế, thương mại của một quốc gia cũng được phát triển về mọi mặt. Những hoạt động này mang lại nguồn lợi đáng kể cho các quốc gia có biển, nhất là việc thu hút được một lượng ngoại tệ lớn hàng năm về cho đất nước. Chính vì vậy, việc phát triển hệ thống cảng biển, giảm chi phí vận tải và dịch vụ logistics sẽ góp phần làm tăng năng lực cạnh tranh, tạo môi trường đầu tư, kinh doanh hấp dẫn cho mỗi quốc gia.

Với Việt Nam, trong quá trình đổi mới, mở cửa, hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế, cảng biển càng có vai trò quan trọng, là đầu mối giao thông hàng hải huyết mạch giữa nước ta với Châu Âu, Châu Mỹ, Trung Đông và Châu Á, là đầu mối giao nhận, TT phân phối hàng hoá cho mọi hoạt động kinh tế xã hội của đất nước và là cửa ngõ để giao lưu kinh tế quốc tế, phục vụ đắc lực sự nghiệp phát triển kinh tế biển của đất nước.

Cảng biển phát triển hỗ trợ thúc đẩy sự phát triển của các khu công nghiệp, khu chế xuất, khu kinh tế... nhằm thu hút nguồn vốn đầu tư, đặc biệt là vốn đầu tư nước ngoài, tạo động lực cho quá trình tiếp thu công nghệ, chuyển dịch cơ cấu kinh tế quốc tế. Các hoạt động dịch vụ đi kèm (hoa tiêu, lai dắt, bảo dưỡng sửa chữa và tàu, cung ứng cho tàu, trung chuyển hàng hoá quốc tế...) hỗ trợ cho tàu và hàng hoá đi và đến cảng, tạo nguồn thu đảm bảo duy trì hoạt động và phát triển cảng, góp phần thúc đẩy kinh tế quốc gia và địa phương cảng phát triển.

Sự phát triển cơ sở vật chất kỹ thuật của cảng biển sẽ đáp ứng nhu cầu thương mại hàng hoá trong phạm vi khu vực cũng như trên toàn thế giới, thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu, đẩy nhanh quá trình hội nhập kinh tế, tăng cường vị thế quốc gia trên trường quốc tế. Thực tiễn phát triển hoạt động logistics ở các nước trên thế giới cho thấy, logistics chỉ có thể phát triển trên

nền tảng cơ sở hạ tầng vững chắc, đặc biệt là cơ sở hạ tầng cảng biển. Nói cách khác, cảng biển đóng vai trò rất quan trọng, quyết định sự phát triển của ngành logistics.

Với các quốc gia có cảng biển phát triển, đặc biệt tại địa phương có cảng, được xem như một lợi thế so sánh cho sự hình thành và phát triển các khu kinh tế, khu công nghiệp, công nghiệp khai thác, công nghiệp đóng tàu, cho phép tạo nhiều công ăn việc làm phục vụ kinh tế địa phương.

Sự phát triển của cảng biển giúp ngành logistics giảm chi phí, tăng khả năng cạnh tranh và nâng cao chất lượng lưu chuyển và dự trữ nguồn tài nguyên từ điểm đầu của dây chuyền cung ứng cho đến tay người tiêu dùng. Để cả quá trình này hoạt động một cách nhịp nhàng, hiệu quả thì ngoài khả năng tổ chức thực hiện của nhà cung cấp dịch vụ còn cần phải có một hệ thống cảng biển phù hợp để đáp ứng cho các hoạt động này. Với một cảng biển tốt sẽ giúp tiết kiệm được nhiều chi phí cho cả quá trình tổ chức thực hiện dịch vụ logistics. Ví dụ, nếu cảng biển được xây dựng ở vị trí thuận lợi (có thể kết nối trực tiếp với vận tải đường biển, đường sông, đường hàng không, đường bộ, đường sắt, đường ống) sẽ giúp giảm bớt chi phí về vận tải do có thể kết hợp tốt vận tải đa phương thức. Các thiết bị chuyên dùng hiện đại của cảng sẽ giúp rút ngắn thời gian xếp dỡ hàng, đồng nghĩa với việc giảm bớt chi phí lưu kho, lưu bãi, tồn trữ... Còn chủ tàu sẽ giảm bớt được chi phí neo đậu làm hàng. Hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử trực tuyến (EDI) sẽ giúp giảm bớt chi phí về thủ tục giấy tờ, giúp các nhà cung cấp dịch vụ logistics kiểm soát và quản lý được thông tin về hàng hóa mọi lúc mọi nơi ...Riêng đối với cảng mở sẽ giúp giảm bớt các chi phí về thủ tục hải quan, thuế xuất nhập khẩu... Tất cả những yếu tố nói trên sẽ giúp ngành logistics giảm bớt chi phí, tăng khả năng cạnh tranh và nâng cao chất lượng dịch vụ.

1.2. HỆ THỐNG LOGISTICS CẢNG BIỂN

1.2.1. Tổng quan về logistics

Logistics khởi nguồn từ một hoạt động chuyên môn trong quân đội với ý nghĩa là công tác hậu cần, đến nay thuật ngữ logistics đã được áp dụng cho mọi lĩnh vực kinh tế, được lan truyền giữa các quốc gia cũng như giữa các châu lục và do đó cũng có sự bổ sung và phát triển về ngữ nghĩa. Đến cuối thế kỷ 20, logistics được ghi nhận như một chức năng kinh tế chủ yếu, một công cụ hữu hiệu mang lại thành công cho các doanh nghiệp cả trong lĩnh vực sản xuất lẫn trong lĩnh vực dịch vụ.

Xu thế của kinh tế thế giới là toàn cầu hóa với ưu điểm tuyệt đối là làm cho nền kinh tế thế giới phát triển năng động và vững chắc hơn. Toàn cầu hóa khiến giao thương của các quốc gia, các khu vực trên thế giới phát triển mạnh mẽ và đương nhiên sẽ kéo theo những nhu cầu mới về vận tải, kho bãi và các dịch vụ hỗ trợ khác. Xu thế mới này dẫn đến sự phát triển tất yếu của logistics. Vì vậy, nghiên cứu về logistics là một yêu cầu cần thiết, quan trọng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp thuộc các ngành khác nhau, từ đó nâng cao hiệu quả của toàn bộ nền kinh tế quốc dân và năng lực cạnh tranh giữa các quốc gia.

Ủy ban quản trị logistics quốc tế (1998) đã đưa ra định nghĩa về logistics như sau: *“Logistics là quá trình hoạch định, tổ chức thực hiện và kiểm soát hiệu quả dòng lưu chuyển và dự trữ hàng hóa 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 nhằm thỏa mãn các yêu cầu của khách hàng”*.

Dưới góc độ quản trị chuỗi cung ứng thì *“Logistics là quá trình tối ưu hóa về vị trí, lưu trữ và chu chuyển các tài nguyên/yếu tố đầu vào từ điểm*

xuất phát đầu tiên là nhà cung cấp, qua nhà sản xuất, bán buôn, bán lẻ, đến tay người tiêu dùng cuối cùng thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế”.

Bên cạnh đó, còn có nhiều khái niệm về logistics từ các nguồn khác nhau phải kể đến là: “Logistics là việc tổ chức các hoạt động thực tiễn cần thiết nhằm để thực hiện một kế hoạch phức hợp thành công khi mà kế hoạch đó liên quan đến nhiều người và trang thiết bị”.

Hay theo quan điểm bảy đúng “Logistics là quá trình cung cấp đúng sản phẩm với đúng số lượng và đúng điều kiện tới đúng địa điểm vào đúng thời gian cho đúng khách hàng với đúng giá cả”.

Hoặc “Logistics là nghệ thuật và khoa học giúp quản trị và kiểm soát dòng chảy của hàng hóa, năng lượng, thông tin và những nguồn lực khác”.

Từ các khái niệm trên, theo quan điểm của tác giả: **Logistics là một chuỗi các hoạt động liên tục, có quan hệ mật thiết với nhau, tác động qua lại lẫn nhau, được thực hiện một cách khoa học và có hệ thống qua các bước nghiên cứu, hoạch định, tổ chức, thực hiện, kiểm tra, kiểm soát và hoàn thiện từ khâu bảo quản, lưu trữ, vận chuyển nguyên liệu đầu vào đến sản phẩm từ điểm xuất phát là nhà cung cấp đến nơi tiêu thụ cuối cùng nhằm thỏa mãn nhu cầu khách hàng.** Vì thế, logistics là quá trình liên quan tới nhiều hoạt động khác nhau trong cùng một tổ chức, từ xây dựng chiến lược cho đến các hoạt động chi tiết, cụ thể để thực hiện chiến lược.

Tại Việt Nam hiện nay, khi nói đến logistics người ta quá chú tâm vào khâu vận chuyển và lưu trữ - mà chưa quan tâm đúng mức đến nguồn tài nguyên đầu vào được lấy từ đâu và đưa đi đâu. Chính vì vậy mà cho đến nay rất nhiều người nhầm lẫn coi hoạt động logistics về cơ bản cũng giống như các hoạt động giao nhận, vận tải [41].

Logistics được phân loại theo nhiều tiêu chí khác nhau, nếu theo hình thức tổ chức logistics thì có các hình thức sau:

Logistics bên thứ nhất (1PL-First Party Logistics): Người chủ sở hữu hàng hóa tự mình tổ chức và thực hiện các hoạt động logistics để đáp ứng nhu cầu của bản thân. Theo hình thức này, chủ hàng phải đầu tư vào phương tiện vận tải, kho chứa hàng, hệ thống thông tin, nhân công để quản lý và vận hành hoạt động logistics. 1PL làm phình to quy mô của doanh nghiệp và thường làm giảm hiệu quả kinh doanh, vì doanh nghiệp không có đủ quy mô cần thiết, kinh nghiệm và kỹ năng chuyên môn để quản lý và vận hành hoạt động logistics.

Logistics bên thứ hai (2PL-Second Party Logistics): Người cung cấp dịch vụ logistics bên thứ hai là người cung cấp dịch vụ cho một hoạt động đơn lẻ trong chuỗi các hoạt động logistics (vận tải, kho bãi, thủ tục hải quan, thanh toán,...) để đáp ứng nhu cầu của chủ hàng, hình thức này chưa tích hợp các hoạt động thành chuỗi logistics đồng nhất. Loại hình này bao gồm: các hãng vận tải đường biển, đường bộ, đường hàng không, các công ty kinh doanh kho bãi, khai thuê hải quan, trung gian thanh toán....

Logistics bên thứ ba (3PL- Third Party Logistics): Là người thay mặt cho chủ hàng quản lý và thực hiện các dịch vụ logistics cho từng bộ phận chức năng, như thay mặt cho người gửi hàng thực hiện thủ tục xuất khẩu và vận chuyển nội địa hoặc thay mặt cho người nhập khẩu làm thủ tục thông quan và vận chuyển hàng tới địa điểm quy định. Do đó 3PL bao gồm nhiều dịch vụ khác nhau, kết hợp chặt chẽ việc luân chuyển, tồn trữ hàng hóa, xử lý thông tin, ... và có tính tích hợp vào dây chuyền cung ứng của khách hàng.

Logistics bên thứ tư (4PL-Fourth Party Logistics): Là người tích hợp, hợp nhất, gắn kết các nguồn lực, tiềm năng và cơ sở vật chất khoa học kỹ thuật của mình với các tổ chức khác để thiết kế, xây dựng và vận hành các giải pháp chuỗi logistics. 4PL chịu trách nhiệm quản lý dòng lưu chuyển logistics, cung cấp giải pháp dây chuyền cung ứng, hoạch định, tư vấn

logistics, hướng đến quản trị cả quá trình logistics, như nhận hàng từ nơi sản xuất, làm thủ tục xuất, nhập khẩu, đưa hàng đến nơi tiêu thụ cuối cùng.

Logistics bên thứ năm (5PL- Fifth Party Logistics): phát triển gắn liền với thương mại điện tử. Các nhà cung cấp dịch vụ 5PL đứng ra quản lý toàn bộ chuỗi cung ứng trên nền tảng thương mại điện tử.

Có thể phân loại logistics theo quá trình:

Logistics đầu vào (inbound logistics): là các hoạt động đảm bảo cung ứng tài nguyên đầu vào (nguyên liệu, thông tin, vốn,...) một cách tối ưu cả về vị trí, thời gian và chi phí cho quá trình sản xuất.

Logistics đầu ra (outbound logistics): là các hoạt động đảm bảo cung cấp các thành phẩm đến tay người tiêu dùng một cách tối ưu cả về vị trí, thời gian và chi phí nhằm đem lại lợi nhuận tối đa cho doanh nghiệp.

Logistics ngược hay còn gọi là logistics thu hồi (reverse logistics): là quá trình thu hồi các phụ phẩm, phế liệu, phế phẩm, các yếu tố ảnh hưởng đến môi trường phát sinh từ quá trình sản xuất, phân phối và tiêu dùng trở về để tái chế hoặc xử lý.

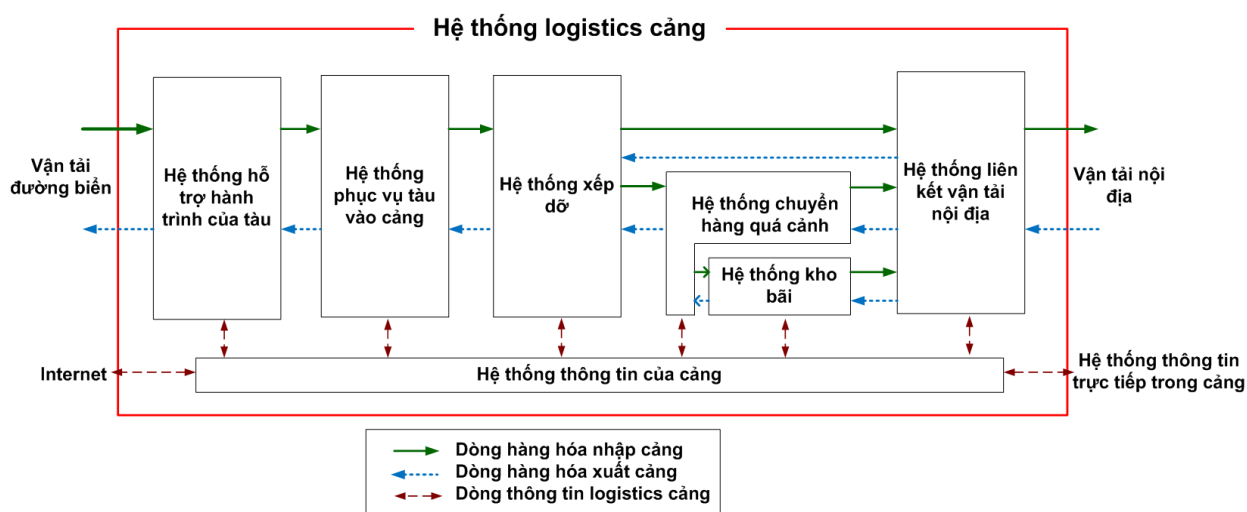
1.2.2 Hệ thống logistics cảng biển

Cảng là đầu mối quan trọng trong chuỗi logistics và do vậy có vai trò quyết định trong việc nâng cao hiệu quả của cả quy trình logistics, từ đó thuật ngữ “logistics cảng” được đưa vào nghiên cứu. Mục tiêu của logistics cảng là tập trung xây dựng hệ thống dịch vụ logistics cảng nhằm tối ưu hóa quy trình logistics thông qua việc nâng cao tính tương thích của cảng trong chuỗi logistics. Bằng việc sử dụng các giới hạn logistics đầu ra “trên” và “dưới”, sự tham gia của các dịch vụ trong cảng có thể tạo nên thị phần đáng kể trong tổng chuỗi giá trị gia tăng thu được của chuỗi logistics. Nếu một cảng thành công trong việc phát triển hệ thống dịch vụ logistics, cảng đó chắc chắn có được ưu thế cạnh tranh so với các cảng đối thủ khác.

Có nhiều cách khác nhau khi phân chia hệ thống logistics cảng, nhưng thông thường đối với một cảng biển hiện đại, hệ thống logistics cảng bao gồm hệ thống logistics trong cảng và hệ thống logistics sau cảng (còn gọi là TT logistics cảng).

1.2.3.1 Hệ thống logistics trong cảng

Hệ thống logistics trong cảng được chia thành 6 hệ thống thứ cấp: Hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu, hệ thống phục vụ tàu vào cảng, hệ thống xếp dỡ, hệ thống phục vụ hàng quá cảnh, hệ thống lưu kho và hệ thống liên kết vận tải nội địa. Sáu hệ thống thứ cấp này cùng với hệ thống thông tin của cảng có vai trò như bảy nhóm hình thành nên quy trình logistics cảng. Mỗi hệ thống lại liên kết chặt chẽ với các hệ thống khác tùy thuộc vào luồng hàng hóa trong quy trình logistics cảng. Hình 1.1 mô tả mối liên kết giữa các hệ thống thứ cấp này trong quy trình logistics cảng khi phục vụ luồng hàng.

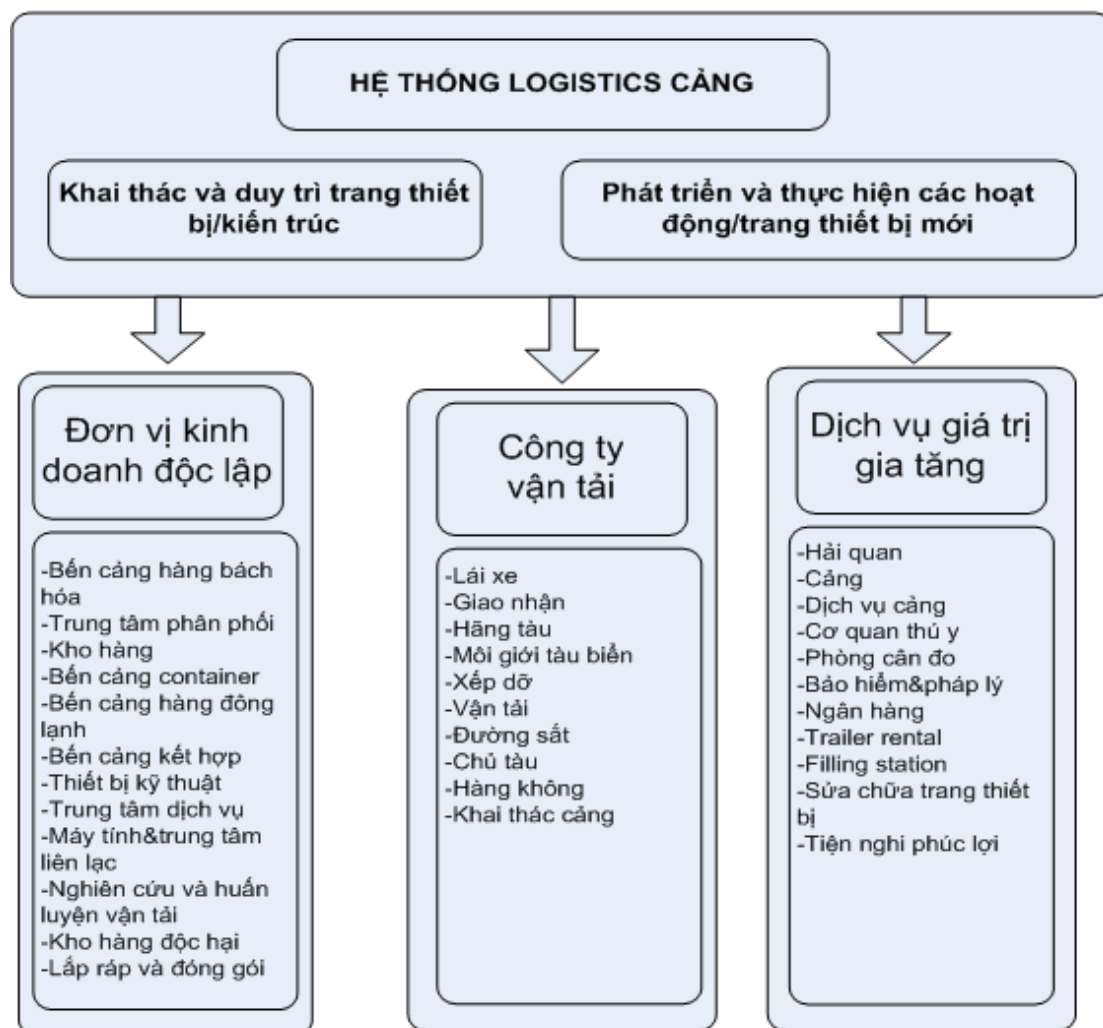


Hình 1.1. Liên kết giữa các hệ thống thứ cấp trong hệ thống logistics cảng

1.2.3.2 Hệ thống logistics sau cảng (Trung tâm logistics cảng biển)

Một trong những khuynh hướng chung của các cảng trên toàn thế giới là biến cảng trở thành một trung tâm-một đầu mối logistics trong hệ thống vận

tải quốc tế. Về bản chất, cần có một TT logistics trong/ khu vực cảng hoặc gần (tiếp giáp) với khu vực cảng.



Hình 1.2 Hệ thống logistics cảng trong môi liên hệ với các doanh nghiệp khác

Trung tâm logistics sẽ tập hợp, thu gom, thu hút hàng hóa về cảng và phân phối hàng hóa từ cảng đến các chủ sử dụng một cách nhanh và hiệu quả nhất và nhờ đó sẽ giải phóng tàu nhanh, làm tăng lượng tàu vào cảng, giảm chi phí cho các hãng tàu, tăng hiệu quả sử dụng cảng. Các tàu này, ngược lại, lại mang hàng tới cảng. Hệ quả là cảng sẽ hưởng lợi do tăng lợi nhuận và tạo thêm công ăn việc làm. Đây là nguyên nhân dẫn đến việc các cảng đều cân nhắc các điều kiện để xây dựng TT logistics của riêng mình hoặc thậm chí xây dựng một hệ thống phục vụ logistics cho cảng. Với Singapore – một trong

những nền kinh tế hàng đầu và là TT logistics quốc tế của Châu Á, ngành công nghiệp logistics là một khu vực kinh tế chiến lược và Hà Lan cũng dựa vào công nghiệp này để phát triển kinh tế. Vì vậy, TT logistics phục vụ cảng là một phát triển tất yếu. Nếu xét về các mối quan hệ của một hệ thống logistics cảng biển với các bên doanh nghiệp khác, mối quan hệ này có thể được biểu diễn trong Hình 1.2.

1.3 TRUNG TÂM LOGISTICS CẢNG BIỂN

1.3.1 Khái niệm trung tâm logistics cảng biển

Cho đến nay, mặc dù có rất nhiều thuật ngữ sử dụng cho khái niệm TT logistics nhưng không có sự khác biệt quá nhiều về cách hiểu, trong đó các thuật ngữ được sử dụng nhiều nhất là: logistics centers, logistics and distribution center, freight village, distribution center, logistics park, logistics node, distripark,.... .

Cũng giống như khái niệm logistics, khái niệm TT logistics cũng có sự thay đổi và phát triển cùng với sự ra đời và phát triển của thuật ngữ quản trị chuỗi cung ứng (SCM, Supply Chain Management).

Theo P.Barker thì “*Trung tâm logistics là một dạng cấu trúc điểm đầu ra của chuỗi cung ứng (outbound supply chain, post manufacture), bao gồm các công đoạn như lưu kho hàng hóa, phân phối và cung cấp dịch vụ giá trị gia tăng lưu kho bãi...*” [47,tr. 6].

Hoặc theo J.W.Konings và D.A.Tsamboulas thì cho rằng “*Trung tâm logistics là đầu mối kết hợp của các phương thức vận tải khác nhau, có chức năng gần giống như một Terminal của vận tải đa phương thức (VTĐPT), là thành tố then chốt của chuỗi VTĐPT, là dạng cấu trúc điểm vận tải (nodes) nơi diễn ra các hoạt động chuyển tải giữa các phương thức vận tải khác nhau*” [63, tr. 107-109].

Hay theo quan điểm của A.Langevin và D.Riopel lại cho rằng “*Trung tâm logistics là một điểm kết nối trong hệ thống mạng lưới logistics đóng vai trò quan trọng trong hỗ trợ luân chuyển hàng hóa, lưu kho bãi hàng hóa, xử lý hàng hóa, thu gom hàng hóa vận chuyển, tạo ra các đơn vị lưu kho hàng SKU (Stock keeping unit), xử lý các lô hàng vận chuyển,*” [72, tr. 68). Hai tác giả đã nhấn mạnh sự khác biệt giữa TT logistics và kho bãi hàng là TT logistics rất hạn chế lưu kho bãi hàng, thậm chí không có hàng lưu kho bãi, TT logistics có chức năng chủ yếu là phục vụ việc lưu chuyển của hàng hóa và các hoạt động khác liên quan đến hàng hóa lưu chuyển.

Tuy nhiên, khái niệm TT logistics được thừa nhận rộng rãi nhất và tương đối hoàn chỉnh là định nghĩa của Hiệp Hội trung tâm logistics Châu Âu Europlatforms (European Association of Freight Villages), mà theo Hiệp Hội này thì: “*Trung tâm logistics là một khu vực thực hiện các hoạt động liên quan đến vận tải, logistics và phân phối hàng hóa nội địa cũng như quốc tế, được thực hiện bởi nhiều chủ thể khác nhau. Các chủ thể này có thể là người chủ sở hữu hàng hóa hoặc là người thuê sử dụng các cơ sở vật chất và trang thiết bị của trung tâm logistics như kho bãi, văn phòng, khu vực xếp dỡ hàng,.... Trung tâm logistics cần phải có và được trang bị các trang thiết bị phục vụ cho các hoạt động và dịch vụ của trung tâm, được kết nối với các phương thức vận tải khác nhau như đường sắt, đường ô tô, đường biển, đường sông và cả đường hàng không*”.

Như vậy, theo quan điểm của tác giả, ***trung tâm logistics cảng biển là một khu vực riêng biệt được đặt gần cảng biển và được trang bị đầy đủ các cơ sở hạ tầng thiết bị tiện nghi cần thiết để thực hiện các hoạt động liên quan đến vận tải, logistics và phân phối hàng hóa (cả trong nước và quá cảnh quốc tế) từ cảng biển đến các khu vực lân cận thông qua vận chuyển đa phương thức.*** Để các hoạt động này được vận hành thông suốt, trung tâm

logistics tốt nhất nên được trang bị các loại phương tiện vận tải khác nhau: đường sắt, đường bộ, đường biển, đường thủy nội địa, đường hàng không... Và điều quan trọng là trung tâm Logistics phải được điều hành bởi một cơ quan trung lập có thẩm quyền (tốt nhất là cơ quan hợp tác giữa nhà nước và tư nhân) nếu sự hợp tác về thương mại và điều phối được đảm bảo.

Khi các TT logistics kết hợp với nhau trong một khu vực địa lý nhất định thì tạo thành *Khu trung tâm phân phối* (Distripark). Khu này là một khu vực có diện tích lớn, hiện đại kết hợp với các trang thiết bị tương thích nhằm tạo ra các dịch vụ logistics có giá trị gia tăng trong các hoạt động khai thác phân phối và được kết nối trực tiếp với khu bãi container của cảng cùng với các trang thiết bị làm hàng đa phương thức để chuyển tải lô hàng, thu thập các thông tin mới nhất và ứng dụng công nghệ cao cho các hoạt động phục vụ lô hàng đó. Các TT logistics cảng biển điển hình có Rotterdam ở Hà Lan, Singapore, và Bremen ở Đức, Với vị trí là điểm kết nối các loại phương tiện vận tải cùng với lực lượng lao động kỹ năng cao, cảng là địa điểm thích hợp nhất để xây dựng mô hình Khu trung tâm phân phối. Các lĩnh vực hoạt động của các TT logistics cảng biển có thể không giống nhau mà phụ thuộc vào mục tiêu và chiến lược phát triển của cảng đó (thể hiện ở bảng 1.1).

Như vậy, phát triển TT logistics cảng biển là một xu thế tất yếu của phát triển cảng theo xu hướng quốc tế hóa. Hầu như tất cả các cảng biển lớn trên thế giới đều phát triển TT logistics nhằm cung cấp cho khách hàng các dịch vụ tốt hơn và góp phần làm tăng năng suất cũng như chất lượng dịch vụ tại cảng. Vì vậy, các cảng Việt Nam đặc biệt là các khu cảng mới đang quy hoạch xây dựng cần khẩn trương nghiên cứu phát triển hệ thống dịch vụ phục vụ cho mình nhằm đưa ra các phân tích và giải pháp tối ưu hỗ trợ cho quy hoạch xây dựng và khai thác các cảng này. Một cảng với vai trò TT logistics

của vùng hay khu vực không chỉ cần một quy hoạch tối ưu về mặt bằng mà còn cần một chiến lược thu hút hàng hóa dịch vụ qua cảng hiệu quả.

Bảng 1.1 Hoạt động chính của trung tâm logistics tại các cảng lớn Châu Á

Quốc gia		Các chức năng chủ yếu của khu dịch vụ logistics cảng biển
Singapore		Lưu kho, lên quy trình, xử lý quy trình, phân loại hàng, gom hàng, chuyển tải, dán nhãn, bao gói, kiểm định giám định, vận vận.... Có thể cung cấp cả khu vực sản xuất cho một số mặt hàng nhất định.
Nhật Bản	Khu cảng dành cho tàu nước ngoài	Lưu kho, phân loại, kiểm định giám định, thử hàng, lên quy trình, xử lý quy trình, dán nhãn, bao gói và tổ chức trưng bày triển lãm hàng nhập khẩu.
	Khu cảng tự do thương mại	Sản xuất, lên quy trình, xử lý quy trình, lưu kho, phân loại, kiểm định giám định, thử hàng, transformation, dán nhãn, bao gói và tổ chức trưng bày triển lãm hàng xuất khẩu.
Korea		Xếp dỡ vật liệu, lưu kho, trưng bày triển lãm, phân phối hàng, sửa chữa, lên quy trình, và tiến hành các hoạt động logistics quốc tế khác.
Trung quốc	Đại Lục	Sản xuất, lưu kho, lên quy trình, xử lý quy trình, gom hàng, bao gói, nhãn mác, trưng bày triển lãm, lấy mẫu thử hàng, xuất nhập khẩu, các dịch vụ thương mại cao cấp, tài chính và logistics...
	Hồng Kông	Là cảng tự do nên cho phép thực hiện toàn bộ các chức năng bao gồm sản xuất, lưu kho, lên quy trình, xử lý quy trình, gom hàng, bao gói, nhãn mác, lấy mẫu thử hàng, trưng bày triển lãm, và chuyển tải.
	Đài Loan	Nghiên cứu và phát triển hỗ trợ sản xuất, giáo dục đào tạo kiến thức về các sản phẩm công nghệ cao.
	Đài Loan – Khu vực đặc biệt	Thương mại, các hoạt động kho hàng, vận tải xây dựng trung tâm logistics quốc tế trong khu vực Châu Á – Thái Bình Dương.

(Nguồn: Viện Nghiên cứu Hàng Hải Hàn Quốc (2006))

1.3.2 Đặc điểm của trung tâm logistics cảng biển

Vị trí và quy mô: Trung tâm logistics cảng biển được xây dựng trên một khu vực xác định liền kề với cảng, trong đó tất cả các hoạt động liên quan đến vận tải, logistics và phân phối hàng hóa bao gồm cả quốc nội và chuyển tải quốc tế được thực hiện bởi nhiều người khai thác khác nhau trên cùng một cơ sở thương mại. Thông thường, các TT logistics khu vực được xây dựng trên

diện tích 100-150 hecta, tuy nhiên tùy theo hoạt động, diện tích có thể lên tới 400-500 hecta;

TT logistics phải tuân thủ với các tiêu chuẩn để tạo lập khuôn khổ cho các giải pháp thương mại cũng như vận tải bền vững (có thể sử dụng các tiêu chuẩn của Châu Á hoặc Châu Âu).

Cơ sở hạ tầng: Quan trọng nhất là nhà kho và bãi dành cho các phương tiện vận tải. Nhà kho là nơi chủ yếu diễn ra hoạt động của các doanh nghiệp, có nhiều loại nhà kho, tùy thuộc vào hoạt động của doanh nghiệp và hàng hóa mà doanh nghiệp đóng gói, vận chuyển như nhà kho chung để chứa hàng, nhà kho lớn – cho các hoạt động logistics, nhà kho để chuyển đổi vận chuyển đường sắt – đường bộ, nhà kho tại nơi bốc hàng, nhà kho dành cho hàng lạnh và hệ thống đường ray luân chuyển hàng hóa. Thêm nữa, TT logistics được liên kết với đường thủy nội bộ hoặc các tuyến đường biển ngắn.

TT logistics cung cấp cho người sử dụng các giải pháp và cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin tiên tiến nhất-thứ thường là rào cản đắt đỏ đối với các doanh nghiệp. TT logistics thành lập các hệ thống vận tải thông minh với dịch vụ được cung cấp trên cơ sở áp dụng công nghệ hiện đại, ví dụ EDI, hệ thống thông tin về liên lạc,

Các hoạt động dịch vụ phụ trợ: Trung tâm logistics đơn giản là một nơi được hoạch định và xây dựng để điều phối một cách tốt nhất tất cả các hoạt động liên quan đến vận chuyển hàng hóa. Cũng tương tự như một khu dân cư, một trung tâm logistics bao gồm không chỉ cơ sở hạ tầng mà còn cả các dịch vụ cần thiết để đáp ứng và thỏa mãn các nhu cầu đang gia tăng trong hoạt động của TT logistics như bưu điện - điện thoại công cộng - xe buýt, khu vực đỗ xe và xếp dỡ hàng hóa, khu vực ăn uống, khu nghỉ ngơi cho CBCNV, trạm xăng, ...

Cơ cấu tổ chức: Để đảm bảo tính tương hỗ và hợp tác thương mại, việc TT logistics được quản lý bởi một chủ thể pháp lý riêng biệt và trung lập là rất quan trọng. Người khai thác có thể là chủ sở hữu hoặc người đi thuê nhà cửa vật kiến trúc hoặc trang thiết bị (kho bãi, trung tâm phân phối, khu vực lưu trữ, văn phòng, dịch vụ xe tải, vãn vãn) đã được xây dựng sẵn. Dựa trên nguyên tắc cạnh tranh, TT logistics là hệ thống mở cho cả hình thức sở hữu cá nhân và công cộng trong vận tải cũng như đối với doanh nghiệp. Sự thống nhất giữa các công ty sử dụng hoặc cung cấp dịch vụ vận tải khác nhau thông qua hiệu ứng tương hỗ sẽ làm tăng hiệu quả kinh tế và năng suất, đồng thời tăng quy mô kinh tế của các công ty.

Bên cạnh đó, TT logistics có xu hướng kết nối hợp tác trong nước cũng như quốc tế, qua đó tạo ra chuỗi vận tải hiệu quả và các giải pháp mạng lưới cho tối ưu hóa dòng sản phẩm và phân phối. Đối với các doanh nghiệp vận tải và logistics, sự xuất hiện của hình thức hợp tác chặt chẽ có tổ chức trong TT logistics sẽ làm tăng thêm cơ hội thực hiện vận tải quốc tế cũng như tối ưu hóa sử dụng thiết bị và nguồn lực vận tải. Do đó, TT logistics rõ ràng thu được lợi nhuận.

Tính năng: Theo các phân tích ở trên, để đảm bảo sự thành công, TT logistics phải thể hiện được các tính năng như sau:

Tính đa phương thức (liên kết giữa các phương thức vận tải khác nhau giúp chuyển tải nhanh); Tính mở (mở cho các công ty tư nhân và công cộng tham gia và sử dụng tiện nghi trong trung tâm); Tính đa chức năng (tất cả các chức năng bao hàm trong vận tải và logistics được thực hiện qua: người vận tải, người giao nhận, đại lý, người xếp dỡ, môi giới, môi giới hải quan, cơ quan chức năng (cảng, hải quan...)); Tính đa dạng dịch vụ hàng hoá (nhiều chủng loại tiện ích phục vụ hàng hóa, như đóng gói, thủ tục thông quan, hoạt động nghiên cứu phân phối, container kết hợp và bến lưu kho đông lạnh....);

Tính kết nối và thông tin điện tử (truy cập và kết nối các hoạt động liên quan trực tiếp đến trung tâm cho đến các lĩnh vực kinh tế, được phục vụ bởi các giải pháp vận tải, quản lý và logistics); Tính chia sẻ chi phí (chia sẻ tiện ích kho bãi, hệ thống công nghệ thông tin, phát triển dịch vụ và kiến thức).

Nhân tố cốt yếu cho sự phát triển của TT logistics là sự quản lý chặt chẽ được phân cấp từ vận tải, logistics cho đến các hoạt động dịch vụ khác.

Như vậy, xây dựng một TT logistics đòi hỏi một nguồn vốn khổng lồ để đầu tư xây dựng nhà kho, đường vào có công suất lớn cho các phương tiện vận tải bao gồm các công cụ xếp dỡ đa phương tiện. Trung tâm logistics là một dự án đầu tư dài hạn, ít nhất là trong giai đoạn ban đầu, không phải là dự án hấp dẫn các nhà đầu tư tư nhân, sự đầu tư tài chính của nhà nước trở thành một nhân tố chìa khóa cho sự phát triển của một TT logistics. Trung tâm logistics với quy mô hàng triệu mét vuông và tác động mạnh mẽ đến ngành kinh tế địa phương, đã trở thành một phần trong kế hoạch phát triển vùng.

Các hình thức đầu tư xây dựng trung tâm logistics

Đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng, hạ tầng cảng biển, các hạ tầng dịch vụ kèm theo như đầu tư TT logistics được coi là đầu tư kinh doanh các dự án có vốn đầu tư lớn, thời gian thu hồi vốn dài, việc khai thác, kinh doanh phức tạp. Bởi vậy, hiện tại có 5 hình thức phổ biến trong đầu tư xây dựng TT logistics cảng biển là: Nhà nước đầu tư toàn bộ hạ tầng và cho thuê; DN kết hợp với vốn nhà nước để đầu tư thực hiện (PPP); DN nước ngoài đầu tư hạ tầng để khai thác hoặc cho thuê lại; DN trong nước đầu tư hạ tầng để khai thác hoặc cho thuê lại; DN trong nước kết hợp DN nước ngoài đầu tư hạ tầng để khai thác hoặc cho thuê lại.

Luật Đầu tư năm 2014 quy định về đầu tư theo hình thức Hợp đồng PPP nhằm thu hút các nguồn vốn đầu tư tư nhân để phát triển các công trình kết cấu hạ tầng hoặc cung cấp dịch vụ công (Điều 27). Theo đó, nhà đầu tư ký kết

Hợp đồng PPP với Cơ quan nhà nước có thẩm quyền để xây dựng mới hoặc cải tạo, nâng cấp, mở rộng, quản lý và vận hành công trình kết cấu hạ tầng hoặc cung cấp dịch vụ công. Mỗi hình thức đầu tư có ưu điểm và hạn chế nhất định, tùy vào điều kiện thực tế mà chủ đầu tư lựa chọn hình thức đầu tư phù hợp và hiệu quả.

Các TT logistics trên thế giới thường được xây dựng trên cơ sở đối tác công-tư (PPP- Private – Public Partnership), khởi đầu là các cấp chính quyền địa phương, Bộ Giao thông vận tải hợp tác với nhà đầu tư trong nước và quốc tế, các tổ chức tài chính. Theo kinh nghiệm, nguyên nhân là do các TT logistics đóng góp một phần quan trọng cho sự phát triển kinh tế khu vực nơi nó được thiết lập. Nguồn vốn đầu tư được chia theo tỷ lệ phần trăm khác nhau giữa nhà nước và tư nhân.

1.3.3 Vai trò của trung tâm logistics cảng biển

Vai trò cơ bản của TT logistics là giảm thời gian chu chuyển của hàng hóa trong chuỗi cung ứng, giảm chi phí logistics, nâng cao hiệu quả và năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cũng như hoàn thiện chất lượng dịch vụ logistics. Do đó, hoạt động TT logistics cần đạt được các yêu cầu cơ bản đối với khách hàng sử dụng dịch vụ trung tâm logistics như: Tối ưu hoá mức dự trữ; Đảm bảo chất lượng cao dịch vụ khách hàng; Tối thiểu thời gian lưu chuyển của hàng hoá; Giảm chi phí logistics tới mức tối ưu. Bên cạnh đó, trung tâm logistics cũng thể hiện các vai trò về kinh tế-xã hội như sau:

1.3.3.1 Vai trò đối với cảng

Sự thay đổi vai trò của cảng: từ việc cung cấp các dịch vụ truyền thống đến các dịch vụ logistics giá trị gia tăng

Thành công của cảng biển có thể đạt được từ lợi thế sản xuất trong các dịch vụ làm hàng truyền thống, từ dịch vụ giá trị gia tăng hoặc từ sự kết hợp

cả hai. Lợi thế sản xuất chủ yếu đến từ tính kinh tế của quy mô và phạm vi; những cảng năng lực sản xuất tốt nhất là những nơi được trang bị để xếp dỡ khối lượng hàng hóa lớn và giảm chi phí làm hàng bằng hệ thống quản lý hiệu quả.

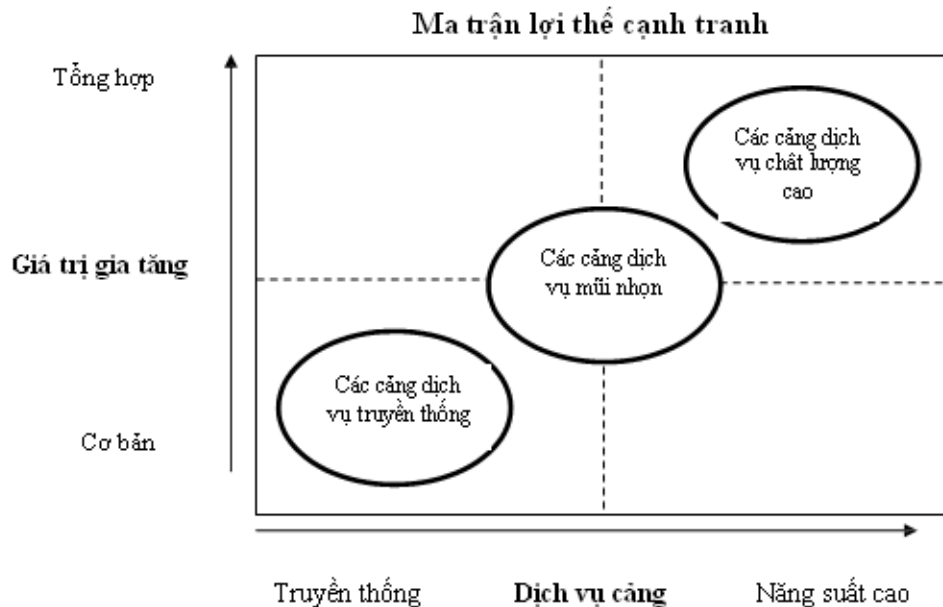
Chủ hàng và người chuyên chở lựa chọn cảng không chỉ dựa vào năng lực xếp dỡ hàng hóa mà còn phụ thuộc vào những tiện ích mà cảng có thể cung cấp. Trừ phi một cảng có thể cung cấp những tiện ích vượt trội về mặt chức năng so với đối thủ, khách hàng có xu hướng chọn cảng theo giá cả. Thực tế này đặt ra một câu hỏi là làm thế nào để một cảng có thể có được lợi thế về tính đa dạng dịch vụ.

Cuối thập kỷ 80, những thay đổi lớn bắt đầu diễn ra. Khách hàng bắt đầu đòi hỏi cảng trong việc cung cấp ngày càng nhiều các loại dịch vụ. Cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng là cách hiệu quả để xây dựng các lợi thế cạnh tranh cho cảng. Khách hàng ngày nay xem các dịch vụ logistics giá trị gia tăng như một phần tất yếu trong chuỗi cung ứng của họ. Do đó, cảng phải nỗ lực thoả mãn những yêu cầu này bằng cách thực hiện hàng loạt dịch vụ khác biệt. Điều này cũng đồng thời đặt ra những thách thức cho công tác quản lý cảng.

Các nghiên cứu đã chỉ ra rằng các cảng thành công nhất không chỉ có năng suất xếp dỡ cao nhất mà còn phải thực hiện được các dịch vụ giá trị gia tăng tốt nhất. Các cảng chỉ cung cấp các dịch vụ truyền thống (góc trái bên dưới ma trận hình 1.3) để tăng cường lợi thế cạnh tranh chỉ có hai con đường: một là theo đuổi lợi thế về năng suất làm hàng hoặc theo đuổi các dịch vụ làm gia tăng giá trị.

Có thể thấy rằng chức năng xếp dỡ là chức năng truyền thống của cảng, có thể đây là nguyên nhân khiến các cảng tại một số nước đang phát triển chỉ tập trung vào việc tăng năng suất xếp dỡ. Tuy nhiên, trong tương lai, sẽ chỉ có

một bộ phận nhỏ cảng có thể tiếp tục tồn tại như vậy. Ngược lại, chiếm ưu thế sẽ là các cảng dịch vụ chất lượng cao – có cả lợi thế năng suất và lợi thế dịch vụ giá trị gia tăng.



Hình 1.3 Ma trận lợi thế cạnh tranh trong cung ứng dịch vụ cảng

Vai trò của việc thiết lập trung tâm logistics cảng biển đối với cảng bao gồm:

Trung tâm logistics cảng giúp cho việc kết nối phương tiện đến cảng tốt hơn, có nhiệm vụ đưa ra nhiều phương án kết nối phương tiện tốt hơn để xây dựng kế hoạch giải phóng phương tiện có lợi nhất; là người kết nối với chủ hàng, làm tăng hiệu quả làm việc của các forwarder trong hệ thống dịch vụ logistics và làm tăng tính linh hoạt của các phương án;

Trung tâm logistics có vai trò đề xuất ra các phương án IT (công nghệ thông tin) cho cảng. Với các cảng lớn có vai trò là các trung tâm phân phối hàng, các phương án IT rất quan trọng trong việc lập kế hoạch, triển khai và kiểm soát dòng vận tải hàng, dòng hàng vào kho và các dòng thủ tục khác;

Việc sử dụng hệ thống IT của cảng thường phụ thuộc vào trình độ công nghệ xử lý hàng tại khu trong cảng và khu sau cảng.

Trung tâm logistics cảng giúp tạo lập được các dòng vận tải mới, cung cấp dịch vụ phức hợp có chất lượng cao, năng lực và chất lượng phục vụ tăng sẽ có ảnh hưởng tích cực tới tất cả các bên liên quan như forwarders, người vận chuyển, bảo hiểm...

Ngoài ra, TT logistics còn thực hiện các nhiệm vụ khác như quản trị chuỗi cung ứng, cung cấp các dịch vụ hỗ trợ và giảm chi phí cho khách hàng, tăng tính kinh tế vì quy mô, tăng chất lượng dịch vụ, tăng hiệu quả của quá trình quản lý, tăng hiệu ứng marketing cho các công ty hợp tác với cảng và cuối cùng là cung ứng các dịch vụ logistics bên thứ 3.

Cả doanh nghiệp logistics và các hãng tàu đều thống nhất rằng các dịch vụ giá trị gia tăng trong TT logistics cảng biển là rất quan trọng trong quản lý chuỗi cung ứng và điều này sẽ còn tiếp diễn trong tương lai. Các dịch vụ logistics giá trị gia tăng bao gồm nhiều chức năng hơn hẳn so với các dịch vụ truyền thống. Trong nhiều trường hợp, các dịch vụ chứa đựng toàn bộ hoặc một phần dịch vụ bên thứ 3 nào (third-party logistics provider) như quản lý tồn kho, kiểm duyệt, dán nhãn, đóng gói, mã vạch, rút hàng và logistics ngược ...Áp lực của dịch vụ giá trị gia tăng lên chuỗi logistics đã làm tăng nhu cầu thiết lập TT logistics phía sau khu vực cảng biển.

1.3.3.2 Vai trò đối với hệ thống vận tải quốc gia

Hệ thống vận tải quốc gia là một tập thể các phương tiện và các hoạt động của tất cả các mắt xích của vận tải, chúng hình thành đồng bộ với toàn bộ nền kinh tế quốc dân. Thành phần chính của hệ thống vận tải là mạng đường vận tải và khối lượng hàng hóa được dịch chuyển trên mạng đường đó.

Trong hệ thống vận tải, cảng biển được coi là những điểm nút của vận tải bởi vì chạy qua đây ít nhất là hai tuyến đường vận tải hoạt động ở hai môi

trường khác nhau. Cảng biển không phải là điểm đầu hoặc kết thúc của quá trình vận tải mà là điểm luân chuyển hàng hóa và hành khách từ các phương tiện vận tải đường biển sang các phương tiện vận tải còn lại và ngược lại. Do đó nó là những điểm nối các ngành kinh tế và là cửa ngõ của một đất nước, một quốc gia, trong đó TT logistics là các điểm cung ứng giá trị gia tăng cho hàng hóa thông qua các cảng biển đó, đẩy mạnh buôn bán và giao dịch với các quốc gia khác. Nhờ sự có mặt của các loại hình dịch vụ trong TT logistics mà cảng biển được kết nối với hệ thống vận tải quốc gia chặt chẽ hơn và hiệu quả hơn.

1.3.3.3 Vai trò đối với nền kinh tế quốc dân

Xuất phát từ việc là một mắt xích trong dây chuyền hệ thống vận tải quốc gia và quốc tế, do đó TT logistics có nghĩa kinh tế rất quan trọng:

Trung tâm logistics góp phần cải tiến cơ cấu kinh tế, thúc đẩy sự phát triển công nghiệp, nông nghiệp, xuất nhập khẩu hàng hóa, tạo thành các hoạt động quản trị chuỗi cung ứng hiệu quả hơn; Tối ưu hóa sử dụng hệ thống giao thông vận tải quốc gia và quốc tế, đảm bảo việc chuyển giao hàng hóa thông qua các phương thức vận tải khác nhau, là một trong những nguồn lợi khá quan trọng thông qua việc xuất khẩu các dịch vụ tại chỗ đem lại nguồn ngoại tệ cho quốc gia;

Trung tâm logistics còn là nhân tố tăng cường hoạt động của nhiều cơ quan kinh doanh, mang lại nhiều loại hình dịch vụ cho thành phố, góp phần xây dựng thành phố cảng và địa phương, tạo thêm công ăn việc làm, góp phần thúc đẩy sự ra đời và phát triển của các những trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ và du lịch. Hỗ trợ phát triển kinh tế cấp vùng, cấp quốc gia và cấp khu vực thông qua đáp ứng hiệu quả dịch vụ logistics phục vụ sản xuất kinh doanh hàng hóa và dịch vụ.

Ý nghĩa kinh tế của TT logistics cảng biển phụ thuộc vào vị trí xây dựng, vị trí cảng, vị trí quốc gia có cảng cũng như sự phát triển mọi mặt về kinh tế văn hóa của quốc gia đó.

1.3.4 Chức năng của trung tâm logistics cảng biển

1.3.4.1 Chức năng công nghiệp

Các cảng tiên tiến trên khắp thế giới đã liên tục đề cập chức năng của TT logistics chủ yếu theo mức độ cao của sản xuất toàn cầu và sự cần thiết của các dịch vụ giá trị gia tăng (VAL- Value Added Logistics). Những khuynh hướng này của logistics quốc tế nhấn mạnh rằng xu thế tạo VAL trong khu vực ESCAP sẽ tiếp diễn trong tương lai. Một số cảng khi phát triển cảng mới hoặc tái cơ cấu cảng cũ đã điều chỉnh chức năng kho bãi để bao gồm cả chức năng giá trị gia tăng.

Trung tâm logistics không chỉ cung cấp các hoạt động truyền thống mà còn các dịch vụ logistics giá trị gia tăng như dán nhãn, lắp ráp, sản xuất bán thành phẩm và gia công. Doanh nghiệp logistics trong TT logistics có thể thực hiện các dịch vụ giá trị gia tăng cơ bản và các dịch vụ logistics giá trị gia tăng khác cùng một lúc. Cả doanh nghiệp logistics và các hãng tàu đều thống nhất rằng các dịch vụ giá trị gia tăng trong TT logistics là rất quan trọng trong quản lý chuỗi cung ứng.

Các hoạt động cơ bản trong chức năng công nghiệp của một TT logistics bao gồm:

Lưu kho bãi

Đây là chức năng truyền thống của kho bãi cảng. Có nhiều lý do khác nhau khiến hàng hóa cần phải lưu kho bãi cảng tùy theo các hình thức dự trữ khác nhau. Tuy nhiên trên thực tế các TT logistics thường được thiết kế để tối thiểu hóa và thậm chí loại trừ dự trữ lưu kho. Các TT logistics cảng hiện đại chú trọng đến lưu chuyển hàng qua kho hơn là dự trữ lưu kho.

Xếp dỡ hàng

Trung tâm logistics được trang bị các thiết bị làm hàng hiện đại phục vụ cho hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại trung tâm. Công tác quản trị xếp dỡ hàng cũng được thực hiện nhằm giảm thiểu các thao tác, hoạt động làm hàng, sử dụng hiệu quả và tối thiểu hoá không gian và thời gian làm hàng; tối ưu hóa năng lực chứa hàng tại kho và bến bãi; tăng hiệu quả luồng luân chuyển logistics tổng thể; đảm bảo điều kiện làm việc an toàn và hiệu quả; tối thiểu hóa lao động thủ công và giảm chi phí.

Các hoạt động làm hàng có thể thực hiện thủ công hay sử dụng các trang thiết bị hiện đại. bao gồm: các thiết bị di chuyển linh hoạt (xe nâng hàng, xe hàng điều khiển tay..), các thiết bị di chuyển cố định liên tục (băng chuyền), các thiết bị di chuyển cố định ngắt quãng (thiết bị nhặt hàng trên giá hàng..), hoặc có thể phân chia theo chức năng làm hàng như: Thiết bị vận tải hàng, thiết bị lưu kho hàng và thiết bị chứa hàng.

Gom hàng

Gom hàng là việc chuyển các lô hàng nhỏ đến TT logistics và tạo thành một lô hàng lớn phục vụ cho việc vận chuyển. Việc gom hàng có thể do một 3PL thực hiện hoặc có thể do TT logistics thực hiện.

Chia nhỏ hàng

Là hoạt động ngược của gom hàng, chia các lô hàng lớn thành nhiều lô hàng nhỏ hơn phục vụ cho công tác giao hàng đến tay khách hàng.

Cross-docking

Là hoạt động bao gồm nhiều thao tác phức hợp như phân loại hàng, phân chia hàng hay trộn hàng, sau đó kết hợp thành từng lô hàng theo chủ sở hữu và chuyển đến cho các khách hàng khác nhau. Hàng hóa không lưu kho hàng mà được chuyển giao ngay sau khi thực hiện các thao tác phân chia hàng hay trộn hàng.

Lưu giữ hàng tối ưu

Đây là một trong những chức năng hiện đại của TT logistics, có nghĩa là lưu giữ hàng hóa đến “thời điểm muộn nhất có thể” ngay trước khi hàng hóa phải giao cho khách hàng hoặc tung ra thị trường để có lợi nhất cho khách hàng, cho hoạt động sản xuất kinh doanh và cho toàn bộ chu chuyển dòng logistics.

Ví dụ: lưu giữ thành phẩm cuối cho đến khi nhận được đơn đặt hàng của khách hàng nhằm tối thiểu hóa lượng lưu kho cần thiết; không chia nhỏ các lô hàng lớn cho khách hàng cho đến thời điểm trước khi giao hàng nhằm tiết kiệm chi phí và thời gian bảo quản vận chuyển hàng hóa; vận chuyển hàng dưới dạng linh kiện cho đến khi tận thời điểm hàng cần lắp ráp thành sản phẩm hoàn chỉnh nhằm giảm thuế nhập khẩu,

Chuyển giao hàng

Trung tâm logistics cung cấp dịch vụ chuyển giao hàng từ phương tiện vận tải này sang phương tiện vận tải khác, dịch vụ này mang lại hiệu quả cho nhà vận tải và nhà phân phối, nâng cao hiệu quả hoạt động lưu kho, phân phối hàng tồn kho, hàng dự trữ với mức chi phí tối thiểu cho đến thời điểm mang lại hiệu quả cao nhất cho khách hàng.

Tạo giá trị gia tăng cho hàng

Trung tâm logistics là nơi tạo giá trị gia tăng logistics (VAL). Các hoạt động điển hình của VAL bao gồm:

Hoạt động “Low-end” logistics: thông thường tạo các giá trị gia tăng thấp cho hàng hóa như dán nhãn, đánh dấu sản phẩm của một số quốc gia hoặc khách hàng đặc biệt, thêm các linh kiện hay các thao tác phụ, sắp xếp lại hàng hóa hay chia nhỏ hàng.

Hoạt động “high-end” logistics: tạo các giá trị gia tăng cao cho hàng hóa như trộn hàng hay pha lỏng hàng, hun khử trùng, lắp ráp cuối, hướng dẫn/đào tạo/sửa chữa.

Hoạt động “back-office”: quản lý luồng luân chuyển hàng hóa, thông tin, bảo hiểm, thông quan hàng, Các hoạt động này còn được gọi là hoạt động giá trị gia tăng dịch vụ (VAS- Value Added Services).

Các hoạt động phục vụ tạo giá trị gia tăng cho thiết bị (VAF – Value Added Facilities): duy tu bảo dưỡng thiết bị, cho thuê thiết bị hay làm sạch thiết bị, các hoạt động quản trị chất lượng, thử nghiệm sản phẩm.

Các hoạt động logistics ngược: Đây là một trong những chức năng đặc biệt của giá trị gia tăng logistics VAL, theo đó nhà sản xuất yêu cầu nhà cung cấp thu hồi các sản phẩm, linh kiện, phụ tùng bị lỗi. Các sản phẩm, linh kiện này sẽ được lưu giữ tại TT logistics để tiến hành bất kỳ các hoạt động thu gom hay sửa chữa phục hồi cần thiết nào theo yêu cầu của nhà sản xuất.

Một số chức năng khác

Trung tâm logistics còn là nơi thực hiện thủ tục hải quan, thông quan, kiểm tra hàng hóa, cũng như thực hiện các chức năng khác được các cơ quan quản lý nhà nước quy định đối với các hoạt động dịch vụ logistics nội địa và quốc tế.

Trung tâm logistics còn đóng vai trò là các depot cho các phương tiện vận tải, duy tu sửa chữa bảo dưỡng phương tiện vận tải, điều chỉnh lịch trình khai thác phương tiện và hoán đổi nhân lực trong các hoạt động vận tải, phân phối sao cho phù hợp nhất.

Trung tâm logistics khu vực và quốc tế lớn còn có thể cung cấp các dịch vụ hỗ trợ khách hàng như ăn, nghỉ, tư vấn, dịch vụ tài chính tín dụng, cho thuê văn phòng, cung cấp các dịch vụ cho hoạt động bán lẻ các sản phẩm cuối cũng như linh phụ kiện cho các khách hàng cuối, đóng vai trò như một điểm

sản xuất-phân phối cuối cùng có chi phí thấp mang lại lợi ích và hiệu quả sản xuất cho các khách hàng cuối cùng cũng như nhà sản xuất phân phối [72, tr.70-72].

1.3.4.2 Chức năng thương mại

Là chức năng gắn liền với sự ra đời của các cảng, và đương nhiên gắn với sự ra đời của TT logistics. Chức năng này ngày càng phát triển theo sự phát triển kinh tế chung của quốc gia, của khu vực và thế giới. Chức năng thương mại của các TT logistics thể hiện qua các hoạt động xúc tiến thương mại và ký kết các hợp đồng xuất nhập khẩu;

Theo đó, để phục vụ và làm mạnh thêm cho các TT logistics, việc hình thành các khu thương mại tự do là điều đặc biệt cần thiết. Các khu thương mại tự do (FTZ – free trade zones) được định nghĩa là khu vực được bảo đảm gần kề với cảng, cho phép hàng hoá được lưu kho trong thời gian dài mà không phải đóng thuế hải quan, thuế môn bài hay thuế kiểm kê. FTZ cho phép chủ hàng có thể xuất nhập cảnh tự do không qua hải quan vào mọi thời điểm. Việc phân loại, giám định hải quan có thể thực hiện khi bắt đầu vào FTZ hay khi thâm nhập thị trường tùy theo lựa chọn của nhà sản xuất.

1.3.4.3 Chức năng vận tải – phân phối

Chức năng này phản ánh khối lượng hàng hóa thông qua được TT logistics phục vụ trong một thời gian nhất định (tổng số tấn hàng hóa thông qua TT). Với vị trí là trung tâm trung chuyển hàng giữa các phương tiện vận tải khác nhau, TT logistics thực hiện chức năng vận tải thông qua chuyển giao hàng hóa từ phương tiện vận tải này sang phương tiện vận tải khác. Ngoài ra, chức năng phân phối hàng của TT logistics còn được thể hiện trong các hoạt động chia hàng, cross-docking và chức năng giữ hàng đến thời điểm cuối cùng trước khi giao hàng.

Các TT logistics cấp toàn cầu có vị trí tại các Hub quốc tế, có thể đạt diện tích đến 100-500 ha, phục vụ hệ thống vận tải toàn cầu kết nối các khu vực và các quốc gia khác nhau. Trung tâm logistics cấp khu vực có diện tích 20-30 ha nằm ở các cảng khu vực lớn hoặc cảng cửa ngõ quốc tế của một quốc gia nào đó, có bán kính phục vụ trung bình 300 km-800km kể từ vị trí trung tâm, thường phục vụ phát triển kinh tế tại một số quốc gia nào đó cũng như phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh của các tập đoàn đa quốc gia. Trung tâm logistics cảng cấp quốc gia nằm ở vị trí các cảng cửa ngõ quốc gia, cảng quốc gia và thường có quy mô từ 10-30 ha, có bán kính phục vụ từ 20-300 km kể từ vị trí trung tâm.

1.3.4.4 Chức năng xây dựng thành phố - địa phương

Chức năng này có nguồn gốc từ các chức năng vận tải, thương mại và công nghiệp. Tùy theo quy mô và phạm vi của TT logistics, TT logistics cảng biển góp phần làm thay đổi cơ cấu kinh tế của thành phố cảng, tạo ra một lượng lớn công ăn việc làm cho người lao động ở thành phố cảng, đóng góp với ngân sách nhà nước và địa phương có cảng thông qua các khoản thuế, thúc đẩy việc xây dựng thành phố thành một trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ, du lịch đồng thời là một trung tâm kinh tế quan trọng của quốc gia.

1.3.5 Phân loại trung tâm logistics

Có nhiều cách phân loại trung tâm logistics [21]:

1.3.5.1 Căn cứ vào phạm vi quy mô và vai trò

Trung tâm logistics cấp toàn cầu: thường bố trí ở các đầu mối giao thông vận tải mang ý nghĩa cấp toàn cầu, gần các trung tâm kinh tế-thương mại cấp toàn cầu với quy mô từ 100-500 ha nhằm cung cấp dịch vụ logistics cho một châu lục và toàn cầu. Trung tâm logistics này kết nối với các trung tâm

logistics cấp toàn cầu, cấp khu vực và cấp quốc gia khác, tạo lên hệ thống logistics quốc tế phục vụ phát triển kinh tế thương mại toàn cầu.

Trung tâm logistics cấp khu vực: được thiết lập ở các đầu mối giao thông vận tải mang ý nghĩa cấp vùng, gần các trung tâm kinh tế-thương mại cấp khu vực với quy mô từ 20-30 ha, có bán kính phục vụ trung bình 300 km đến 500-800 km kể từ khu vực trung tâm nhằm góp phần phát triển kinh tế-thương mại cho một số quốc gia tại một khu vực nào đó, cũng như phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh của các tập đoàn đa quốc gia.

Trung tâm logistics cấp quốc gia: được bố trí ở các đầu mối giao thông vận tải và trung tâm kinh tế-thương mại của một quốc gia với quy mô từ 10-30ha, có bán kính phục vụ từ 20-30 km cho đến 300 km kể từ khu vực trung tâm. Trung tâm này thường phục vụ kinh tế-thương mại của một quốc gia cũng như hoạt động kinh doanh của các tập đoàn kinh tế lớn.

Trung tâm logistics cấp địa phương: phục vụ hoạt động kinh tế-thương mại của một địa phương, tỉnh, thành phố, phục vụ hoạt động kinh doanh cho các tổng công ty lớn tại một khu vực.

Trung tâm logistics cấp doanh nghiệp: có quy mô và phạm vi năng lực hoạt động là nhỏ nhất và thường phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh của một hoặc một vài doanh nghiệp lớn.

1.3.5.2 Căn cứ vào vị trí địa lý

Trung tâm logistics hàng hải: là nơi mà luồng hàng hóa door-to-door luân chuyển được chuyển tải hoặc thông qua liên tục giữa các tuyến vận tải biển và các tuyến vận tải bộ, nơi hàng hóa lưu kho tạm thời và được phân loại chia tách, nơi tạo ra và tạo điều kiện thuận lợi hình thành các giá trị dịch vụ gia tăng (VAS-Value-Added Services) ở cấp độ khu vực hoặc cấp quốc tế. Các trung tâm logistics hàng hải không còn chỉ là các cảng biển trung chuyển lớn cấp toàn cầu hay cấp khu vực như trước đây mà còn phải là nơi cung cấp

các dịch vụ logistics đa dạng cũng như tạo ra các giá trị logistics gia tăng VAL-Value Added Logistics cho các luồng hàng hóa luân chuyển liên tục kết nối giữa phương thức vận tải biển và các phương thức vận tải trên bộ khác trong chuỗi cung ứng của khách hàng.

Trung tâm logistics hàng không: là trung tâm nơi có luồng hàng hóa luân chuyển và chuyển tải lớn không ngừng giữa phương thức vận tải hàng không và các phương thức vận tải khác, nơi cung cấp các dịch vụ logistics và tạo ra giá trị gia tăng logistics cho khách hàng. Các trung tâm dạng này cũng thường là các cảng hàng không trung chuyển lớn của khu vực và toàn cầu.

Trung tâm logistics cạn: trung tâm logistics dạng này về cơ bản cũng có đầy đủ các chức năng và vai trò như các trung tâm logistics hàng hải và hàng không nhưng vị trí nằm trên bộ. Các trung tâm loại này có thể là bến cảng sông quy mô lớn, ga đường sắt-bộ quy mô lớn, nơi có một lượng hàng hóa lớn luân chuyển qua không ngừng, nơi cung cấp các dịch vụ phân phối, phân loại, lưu kho lưu bãi hàng hoá cũng như tạo ra các giá trị logistics gia tăng cho hàng hóa của khách hàng sử dụng dịch vụ của trung tâm.

1.3.5.3 Căn cứ vào chức năng và mục đích hoạt động

Trung tâm logistics cung cấp dịch vụ logistics cho hoạt động kinh tế-thương mại toàn cầu, kinh tế-thương mại châu lục, kinh tế-thương mại một khu vực, của một quốc gia, của một vài hoặc một tỉnh, thành phố.

Trung tâm logistics phục vụ cho một hay một số chủ thể kinh tế nhất định như trung tâm logistics chỉ phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh cho riêng một hoặc một vài tập đoàn kinh tế lớn, một hay nhóm các doanh nghiệp lớn,...Hay nói cách khác đây dạng trung tâm logistics cung cấp dịch vụ hỗ trợ hoạt động logistics 1PL và 2PL của các tập đoàn kinh tế, các doanh nghiệp lớn,...

Trung tâm logistics phục vụ cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics như 3PL, 4PL, 5PL. Các trung tâm logistics dạng này là nơi các nhà cung cấp dịch vụ logistics LSP cung cấp các dạng dịch vụ 3PL, 4PL và 5PL cho khách hàng sử dụng dịch vụ logistics outsourcing của họ.

1.3.5.4 Căn cứ vào loại hàng hóa phục vụ hoặc loại dịch vụ cung cấp

Trung tâm logistics tổng hợp: Hoạt động cung cấp dịch vụ trung tâm logistics phục vụ cho tất cả các loại, nhóm hàng hóa khác nhau, cung cấp nhiều dạng dịch vụ trung tâm logistics khác nhau.

Trung tâm logistics nhóm ngành, nhóm dịch vụ: Hoạt động cung cấp dịch vụ trung tâm logistics chỉ cho một nhóm ngành hàng nhất định có mối liên hệ với nhau, cũng như chỉ cung cấp một số nhóm dịch vụ trung tâm logistics nhất định.

Trung tâm logistics chuyên dụng: Hoạt động cung cấp dịch vụ trung tâm logistics chủ yếu cho một ngành hàng chuyên biệt, ngành sản xuất kinh doanh chuyên biệt, cung cấp các dịch vụ trung tâm logistics chuyên biệt. Thông thường các trung tâm này phục vụ hàng hoá chất nguy hiểm hay hoá dược phẩm, thuốc, hay các ngành sản xuất kinh doanh lớn như đóng tàu, sản xuất lắp ráp ô tô, máy bay, các tổ hợp sản xuất công nghiệp vũ khí quốc phòng,....

1.3.5.5 Căn cứ theo tính chất sở hữu

Trung tâm logistics Công: là dạng trung tâm logistics được xây dựng và hoạt động trên cơ sở ngân sách nhà nước, hay các tỉnh thành phố địa phương. Trung tâm này hoạt động vì mục đích công cộng của quốc gia, tỉnh hay thành phố cung cấp vốn.

Trung tâm logistics Tư: Là dạng trung tâm logistics được xây dựng và hoạt động từ nguồn vốn của khối tư nhân, phục vụ lợi ích và mục đích kinh doanh của khối tư nhân.

Trung tâm logistics Công-Tư: Là dạng trung tâm logistics mà được xây dựng và hoạt động trên cơ sở kết hợp từ nguồn vốn nhà nước hay chính quyền địa phương với nguồn vốn tư nhân. Trung tâm này hoạt động kết hợp vì mục đích công và lợi ích của cả khối tư nhân. (Beata Skowron-Grabowska 2010, tr. 45-52).

1.3.6 Các tiêu chí đo lường hiệu quả của trung tâm logistics cảng biển

Để đánh giá hiệu quả hoạt động của một TT logistics có thể đánh giá theo 6 tiêu chí: về tài chính, khai thác, chất lượng, chức năng, an toàn, nhân sự và mức độ hài lòng của khách hàng đối với dịch vụ TT logistics. Tuy nhiên, trong thực tế rất khó đo lường được các tiêu chí này một cách nhanh chóng, đơn giản và đáng tin cậy. Theo nghiên cứu và tính toán, tác giả đưa ra một số tiêu chí cơ bản để đánh giá hiệu quả TT logistics như sau:

Bảng 1.2 Các tiêu chí đánh giá hiệu quả hoạt động

TT	Nhóm	Chỉ tiêu	Giải thích chỉ tiêu
1.	Dịch vụ khách hàng	• Độ tin cậy của dịch vụ = $Ns / \text{Tổng số lô hàng}$	Ns: Tổng số lô hàng được giao trong khoảng 4 giờ so với dự kiến
		• Khiếu nại khách hàng	= Tổng số khiếu nại trong kỳ
2.	Chỉ tiêu của chính phủ	• Số lượng công việc tạo lập • Mức đóng góp thuế	
3.	Chỉ tiêu của nhà đầu tư	• Thu nhập trên cổ phiếu • Đòn bẩy tài chính	= Tổng nợ / Tổng tài sản

Bảng 1.3 Các tiêu chí đánh giá hiệu quả quản lý khai thác

TT	Nhóm	Chỉ tiêu	Giải thích chỉ tiêu
<i>Các chỉ tiêu mức hệ thống</i>			
1.	Các chỉ tiêu tài chính	• Hệ số khai thác = C/L • Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu = Bs/D • Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản = Bs/A • Hệ số quay vòng tồn trữ (ngày)	C: Tổng chi phí khai thác B: Tổng lợi nhuận Bs: Lợi nhuận sau thuế D: Tổng doanh thu A: Tổng tài sản Thời gian bình quân hàng trong kho
2.	Các chỉ tiêu phi tài chính	• Mức sử dụng hệ thống (%) = Ts/T • Mức hỏng hàng (%) = Ds/Ns	Ts: thời gian hệ thống sẵn sàng làm việc Ds: Tổng số hàng bị hỏng Ns: Tổng số hàng được chuyển

		Mức thỏa mãn cầu (%) = Of/Nf	Of: Tổng số đơn hàng thực hiện Nf: Tổng số đơn hàng nhận được
		Chỉ tiêu an toàn theo thời gian = $Tij/(Nn.T)$	Tij: Tổng thời gian lãng phí do tai nạn Nn: Tổng số người
		Chỉ tiêu an toàn theo nhân lực = $Nni/(Nn.T)$	Nni: Tổng số người bị thương trong ngày
Các chỉ tiêu mức chức năng			
1.	Chỉ tiêu lựa chọn vendor	Mức cung hàng thành công = $(Dh - Ds)/Dh$	Dh: Tổng số hàng cung ứng
		Tỉ trọng giao hàng nguyên lô = No / Nt	No: Số lô hàng giao nguyên lô Nt: Tổng số lô hàng trong kỳ
2.	Chỉ tiêu vận tải	Thời gian vận chuyển lô hàng bình quân $Tvt = Tt + Wt + Trt + Ht$	Wt: Thời gian chờ đợi tại bến bãi Trt: Thời gian chuyển phương tiện Ht: Thời gian xếp dỡ tại đầu-cuối
		Chi phí vận tải đơn vị đến bãi cảng = Cv/Nh	Cv: Tổng chi phí vận tải Nh: Tổng số cont vận tải
		Tỷ lệ lô hàng hoàn hảo = Np/Nt	Np: Tổng lô hàng được giao đúng hạn, không hư hỏng, đúng thủ tục
		Hệ số sử dụng thiết bị = Tl/Ttt	Tl: Tổng thời gian xếp/kéo hàng Ttt: Tổng thời gian
		Hệ số đi/đến đúng giờ = Nd/TNt	Nd: Số lần đi/đến đúng giờ của phương tiện TNt: Tổng số lần đi/đến
3.	Các chỉ tiêu về kho hàng	Thời gian trung bình nhật hàng cho đơn hàng $= To + Tt1 + Tit + Tt2 + Tp + Tiw$	Tt1: Thg dịch chuyển đến điểm nhật hàng đầu tiên; Tit: Thg trong khu nhật hàng; Tt2: Thg dịch chuyển từ điểm nhật hàng cuối cùng; Tp: Thg nhật hàng; Tiw: Thg chờ đợi
		Năng lực thông qua của kho = $G.Nol/hour$	G: Khối lượng hàng mỗi lần xếp Nol: Số lần xếp hàng vào kho
4.	Duy tu bảo dưỡng	Thời gian chậm logistics (giờ/khách hàng)	Tổng thời gian chờ đợi phát sinh từ sự không sẵn có của nguồn lực
		Thời gian sửa chữa trung bình trên tháng	(giờ)
		Thời gian bình quân giữa các lần sửa chữa	(ngày)
		Chi phí duy tu bảo dưỡng trung bình	(đồng)

1.4 KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN TRUNG TÂM LOGISTICS CẢNG BIỂN TẠI MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI

1.4.1 Trung tâm logistics cảng biển tại Châu Á

1.4.1.1 Trung tâm logistics cảng biển tại Singapore

Vị trí: Cảng Singapore nằm ở vị trí chiến lược trên các tuyến hàng hải quốc tế giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương. Ngay từ năm 2001, Chính phủ Singapore đã thành lập Ủy ban nghiên cứu kinh tế Singapore ERC (Economics Review Committee) nhằm soạn thảo các chiến lược phát triển các

ngành kinh tế then chốt của quốc đảo. Chiến lược này được nhóm nghiên cứu về logistics WGL (Working Group on Logistics) soạn thảo và đề xuất 8 nhóm giải pháp nhằm phát triển cảng Singapore thành một TT logistics toàn cầu như sau: Duy trì và thúc đẩy năng lực của TT logistics; Phát triển các ngành “mềm” của các ngành dịch vụ vận tải, dịch vụ logistics và phát triển nguồn nhân lực; Phát triển Singapore thành TT logistics về IT; Phát triển Singapore thành một trung tâm quản trị chuỗi cung ứng SCM; Xây dựng trung tâm an toàn; Thiết lập trung tâm VTĐPT; Thiết lập cơ chế thuế cạnh tranh; Thiết lập cơ quan hàng đầu phối hợp với các hoạt động của chính phủ, hoạt động theo cơ chế one-stop-shop nhằm xúc tiến phát triển logistics. Tám nhóm chiến lược trên được Chính phủ Singapore tiếp thu triển khai thực hiện đồng bộ và mang lại thành công rất lớn cho ngành logistics Singapore, đặc biệt mang đến vị thế TT logistics toàn cầu cho cảng Singapore.

Cơ sở hạ tầng: Cảng Singapore hàng năm nhận được trung bình 140.000 tàu và kết nối với 600 cảng của 130 nước, là nơi trung chuyển của hơn 400 hãng tàu lớn trên thế giới. Cảng được trang bị 204 cầu bờ và một số cần cẩu giàn. Các bến cảng có thể dễ dàng đón và phục vụ các tàu hàng, xà lan, tàu vận tải, các tàu loại RO-RO, tàu sân bay và tàu container. Cơ sở vật chất được đầu tư kỹ lưỡng với hơn 200 cần trục nâng hàng trên các bến cảng và nhiều cần trục nâng hàng tại công. Với gói đầu tư để nâng cấp lên tới 2,85 tỷ đô la Mỹ, một dự án mở rộng nhà ga được tiến hành tại cảng Singapore. Sau khi hoàn thành và sử dụng vào năm 2020, cảng Singapore sẽ bổ sung thêm 15 bến, kỳ vọng đạt được trọng tải lên đến 50 triệu TEUs và độ sâu neo tàu 18m [19]. Với những thành tựu nêu trên, cảng Singapore đã đạt được rất nhiều danh hiệu, trong đó tiêu biểu: Công ty hoạt động cảng container tốt nhất toàn cầu trong 9 năm, Cảng Container tốt nhất châu Á trong 25 năm, Cảng biển tốt nhất châu Á trong 26 năm qua.

Cảng Singapore sử dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý và khai thác cảng, cung cấp dịch vụ với chất lượng tốt. Trong quá trình vận hành khai thác cảng biển, Singapore đã chủ động ứng dụng triệt để thành tựu khoa học và công nghệ hiện đại. Năm 1997, cảng Singapore đầu tư và lắp đặt hệ thống thông tin quản lý điều hành cảng. Hệ thống này gồm 4 hệ thống thành phần hỗ trợ nhau được sử dụng để lập kế hoạch bố trí sử dụng cầu tàu, bến bãi, thiết bị, nhân lực và điều hành toàn bộ công tác bốc dỡ container. Nhờ có hệ thống này mà các hoạt động tại TT logistics Singapore được thuận tiện và nhanh chóng, giảm thiểu thời gian tiêu tốn tại các khu vực đầu mối chuyển tải container. Bằng việc xây dựng hệ thống này, chất lượng và thời gian thực hiện các dịch vụ của Singapore khó có đối tác nào sánh kịp [22].

Bên cạnh đó, Singapore có bảy khu thương mại tự do (FTZ), sáu trong số đó dành cho hàng hóa vận chuyển đường biển và một cho đường hàng không. Trong các FTZ, PSA Corporation Ltd cung cấp hơn 2 triệu m² diện tích kho bãi và hàng loạt tiện nghi và dịch vụ cho hoạt động lưu kho và tái xuất hàng hóa.

Quản lý nhà nước: Chính phủ quản lý, quy hoạch và phát triển hệ thống dịch vụ cảng biển hiệu quả. Trong việc quản lý cảng biển và các dịch vụ cảng biển hiện nay, Singapore áp dụng hai mô hình. Với mô hình quản lý theo kiểu chủ cảng, cơ quan quản lý cảng sở hữu và bảo trì các công trình cảng nhưng không tham gia vào các dịch vụ tại cảng cũng như khai thác bến. Nói cách khác, cơ quan quản lý cảng là người sở hữu và bảo trì các công trình cảng nhưng cho khu vực tư nhân thuê để thực hiện các dịch vụ tại cảng như bốc xếp, giao nhận, lưu kho hàng hóa. Còn với mô hình thương mại hóa về quản lý cảng, một công ty thương mại sở hữu và tự khai thác các công trình cảng hoặc giao cho một đơn vị khác thuê để khai thác. Trước năm 1997, cảng Singapore (PSA) là chính quyền cảng công trực thuộc Chính phủ Singapore.

PSA sở hữu các phương tiện cảng biển, quản lý và kiểm soát mọi lĩnh vực kinh doanh khai thác bến cảng. Để việc kinh doanh khai thác có hiệu quả hơn, đáp ứng yêu cầu cạnh tranh gay gắt trong khu vực, từ ngày 1/1/1997, Công ty Cảng biển PSA đã được hình thành bằng cách công ty hóa cảng Singapore. Việc công ty hóa PSA bao gồm việc chuyển cảng Singapore từ vị trí là một cơ quan của Chính phủ thành một thực thể độc lập và tư nhân nhưng Chính phủ sở hữu toàn bộ. Theo đó, một công ty hoàn toàn của Nhà nước (Công ty Temasek Holdings) sở hữu 100% cổ phần của Công ty PSA. Công ty PSA khai thác các bến container tại Brani, Keppel và Tanjong Pagar, đây là ba khu vực được PSA đặc biệt chú trọng vào cơ sở vật chất để nâng cao hơn nữa chất lượng dịch vụ. Cảng Singapore còn có khu buôn bán tự do hoạt động từ năm 1969. Tại các khu trên, có nhiều thiết bị và dịch vụ vận chuyển hàng vào kho và tái xuất hàng hóa sau khi kiểm tra và đóng thuế với những thủ tục hải quan tối thiểu. Trong chính sách cạnh tranh với các cảng trong khu vực, Singapore lấy chất lượng dịch vụ làm động lực cho cạnh tranh chứ không phải giảm giá dịch vụ.

Cơ chế chính sách: Để giải quyết bài toán về nguồn vốn cho đầu tư cơ sở hạ tầng, Chính phủ Singapore đã phát hành trái phiếu chính phủ để huy động nguồn vốn. Năm 2001, nguồn vốn đầu tư từ trái phiếu chính phủ lên đến 92 tỷ đô la Singapore [23]. Ngoài ra, Chính phủ cũng đưa ra chương trình tiết kiệm bắt buộc đối với tất cả những người lao động Singapore do Quỹ Tiết kiệm trung ương Singapore quản lý (CPF). Quỹ này hoạt động trên cơ sở được tài trợ toàn phần. Sau khi nghỉ hưu, người dân Singapore được hưởng lợi miễn thuế dựa trên những đóng góp trong quá khứ cộng với lãi suất. Trong thời gian qua, Chính phủ Singapore chủ yếu sử dụng các nguồn vốn trên để đầu tư phát triển đồng bộ hệ thống hạ tầng: xây dựng hệ thống cảng trung chuyển, các đường cao tốc hiện đại, sân bay tốt nhất thế giới Changi, các

trung tâm logistics cũng như cơ sở hạ tầng cho các ngành viễn thông, cáp quang hiện đại.

Ngoài ra, Singapore còn thực hiện chiến lược cắt giảm thuế vừa nhằm thúc đẩy kinh tế vĩ mô vừa thu hút các nhà đầu tư nước ngoài. Nhờ đó, nhiều nhà đầu tư nước ngoài đã đầu tư vào Singapore, tạo nguồn hàng ổn định cho các cảng hoạt động. Mặt khác, chính sách ưu đãi về thuế quan đã mang về cho Singapore một lượng lớn hàng container trung chuyển từ các quốc gia khác trong khu vực.

1.4.1.2 Trung tâm logistics cảng biển tại Nhật bản

Một trong những trung tâm logistics cảng thành công nhất Nhật Bản là trung tâm dịch vụ hàng tại cảng Yokohama (Yokohama International Port Cargo Center – YCC).

Vị trí và quy mô: Trung tâm logistics YCC nằm trên khu cầu cảng container hiện đại Daikoku Pier, là TT logistics lớn nhất Nhật Bản với tổng diện tích lên tới 32 ha. Một trong những mục tiêu của việc xây dựng YCC là nhằm phát triển chức năng dịch vụ logistics cho cảng Yokohama.

Mô hình đầu tư: YCC là mô hình hợp tác kinh doanh rất thành công giữa chính quyền thành phố Yokohama và quận Kanagawa, mỗi bên đóng góp vốn đầu tư 50%. Tổng số vốn đầu tư xây dựng YCC lên tới 60 tỷ yên. Hợp đồng khai thác YCC là 50 năm. Lợi nhuận thu được trong kinh doanh YCC được phân chia theo tỷ lệ đóng góp cổ phần của các bên tham gia.



Hình 1.4 Yokohama Port International Cargo Center

Hoạt động dịch vụ: YCC được bắt đầu xây dựng từ năm 1992, hoàn thành năm 1994 và chính thức bước vào hoạt động sản xuất kinh doanh năm 1996. YCC chủ yếu phục vụ các loại hàng xuất nhập khẩu như thực phẩm, hàng điện tử, thiết bị máy nông nghiệp, hàng tổng hợp, vật liệu xây dựng, đồ nội thất, hàng giá trị cao,

Trước đây các doanh nghiệp Nhật Bản đều có bộ phận logistics riêng, chịu trách nhiệm xây dựng và quản lý hoạt động logistics của doanh nghiệp theo mô hình 1PL. Tuy nhiên do môi trường cạnh tranh quốc tế ngày càng quyết liệt các doanh nghiệp Nhật Bản đã phải thay đổi chiến lược chuyển sang tập trung vào các hoạt động kinh doanh lõi hạn chế mở rộng phát triển hoạt động kinh doanh theo chiều rộng. Theo chiến lược kinh doanh mới, các doanh nghiệp Nhật Bản đã bán dần các tài sản liên quan đến hoạt động logistics như các kho, bãi và giảm dần hoạt động logistics 1PL cũng như đẩy mạnh outsourcing dịch vụ logistics 3PL. Chính vì vậy thị trường dịch vụ 3PL của Nhật Bản phát triển mạnh mẽ những năm gần đây. Theo nghiên cứu của Viện Nghiên cứu Yano, quy mô thị trường dịch vụ 3PL của Nhật Bản sẽ tăng

trưởng mạnh mẽ từ 1 nghìn tỷ yên năm 2003 lên tới 1,8 nghìn tỷ yên vào năm 2013 [19].

Chính sách nhà nước: các hàng hóa được hưởng cơ chế miễn thuế. YCC cũng cung cấp các dịch vụ thiết yếu khác như thông quan và thanh toán. Bên cạnh đó Bộ Đất đai, Cơ sở hạ tầng và Giao thông vận tải Nhật Bản cũng đẩy mạnh chính sách khuyến khích, hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi phát triển hệ thống logistics, hệ thống phân phối hiệu quả, khuyến khích phát triển và hỗ trợ mạnh mẽ việc áp dụng các công nghệ mới cho ngành công nghiệp logistics như EDI, ITS, GIS, RFID,... Chính phủ Nhật Bản hỗ trợ mạnh mẽ các doanh nghiệp vừa và nhỏ Nhật Bản cả về vốn, kỹ thuật, ... tham gia ngành logistics 3PL. Chính sách đúng đắn này thực sự đã hỗ trợ cho Nhật Bản có được ngành dịch vụ logistics 3PL hiệu quả, hiện đại mang lại lợi ích cho cả các chủ hàng và LSP. Theo xếp hạng của Ngân hàng thế giới WB, năm 2010 Nhật Bản xếp thứ 7 thế giới về chỉ số phát triển logistics với chỉ số LPI là 3,97 chiếm 95,2% mức độ hiệu quả cao nhất [23].

Cơ sở hạ tầng: YCC được xây dựng gồm 5 tầng chia thành 63 khu văn phòng với tổng diện tích 12.700 m² và 55 khu phục vụ hàng với tổng diện tích 305.500 m². YCC có khả năng phục vụ 4.25 triệu tấn hàng trên năm tương đương với khoảng 5% tổng lượng hàng hóa thông qua của cảng Yokohama.

YCC phục vụ 24 giờ/ngày trong mọi điều kiện thời tiết. YCC cũng được trang bị những thiết bị chuyên dụng hiện đại nhất đóng vai trò quan trọng trong việc giảm chi phí logistics và thời gian vận tải, xếp dỡ hàng cho khách hàng. Hàng hóa có thể ra vào thuận tiện ngay cả trong giờ cao điểm do YCC có những khu vực đậu xe (parking) rất lớn và điều phối luồng phương tiện ra vào tối ưu thông qua hệ thống máy tính. Hàng hóa được đảm bảo an ninh, an toàn do được giám sát và quản lý bởi các hệ thống giám sát hiện đại nhất.

1.4.2 Trung tâm logistics cảng biển tại Châu Âu

1.4.2.1 Trung tâm logistics tại Cảng Rotterdam, Hà Lan

Sự phát triển của dịch vụ logistics của các doanh nghiệp quốc tế tại Hà Lan một phần là do yếu tố lịch sử, lợi thế của nước này về thương mại và sẵn có hạ tầng cơ sở vật chất xuất sắc. Từ thời Trung cổ, Hà Lan đã phụ thuộc nhiều vào thương mại và các hoạt động liên quan đến vận tải để vượt qua sự thiếu thốn tài nguyên thiên nhiên và công nghiệp địa phương.

Rotterdam có thể xem như là một nơi bao gồm nhiều công ty chuyên về việc xử lý, lưu trữ, bảo quản, chuyên chở, các quy trình công nghiệp và các dịch vụ hỗ trợ khác biệt trong việc tập trung những tiện nghi, các bí quyết, kinh nghiệm tại cảng Rotterdam cung cấp các bảo đảm với các mức độ dịch vụ tốt nhất và những giải quyết theo yêu cầu của khách hàng.

Tại nhiều nơi, các trung tâm phân phối tập trung ở Distriparks. Distripark là phản hồi của cảng Rotterdam cho nhu cầu phát triển cho nhà xuất khẩu và nhà cung cấp dịch vụ chuyên chở cho hình thức phân phối Just – in – time với chi phí thấp hơn. Ban quản lý thành phố cảng Rotterdam khuyến khích thành lập Distriparks để gom những luồng hàng đến các cảng và tạo ra công ăn việc làm tại cảng. Hàng hóa đến Rotterdam Distriparks chủ yếu là bằng container. Do đó, các cảng container gần nhau là một thuận lợi cho các trung tâm phân phối ở Rotterdam.

Rotterdam có 3 khu vực lớn cho việc phân phối trải rộng khắp cảng của nó: Distripark Eemhaven, Distripark Botlek và Distripark Maasvlakte. Cả 3 khu vực này đều có vị trí chiến lược gần các cảng container chính yếu và các phương tiện vận tải của thành phố liên kết tới thị trường Châu Âu.

Vị trí và quy mô: các Distripark được đặt rất gần với container terminal, tạo điều kiện giúp vận tải giữa hai khu vực vừa nhanh vừa rẻ. Ngoài ra, từ trung tâm phân phối, khách hàng có thể lựa chọn nhiều phương thức vận tải khác nhau tùy theo đòi hỏi về thời gian giao hàng, chi phí và nơi giao hàng.

Tại cảng Rotterdam có hàng trăm doanh nghiệp chuyên kinh doanh dịch vụ lưu kho và phân phối trên khắp Châu Âu cũng như đến từ các lục địa khác.

Các Distripark được cảng tập trung đầu tư phát triển về trang thiết bị thông tin hiện đại nhất phục vụ hoạt động phân phối hàng, được xây dựng rất gần với các cơ quan hải quan, các tuyến vận tải vùng hậu phương và rất gần các terminal nên các container rỗng sau khi rút ruột nhanh chóng được chuyển lại cho hệ thống luân chuyển vỏ container với chi phí vận tải từ terminal đến kho thấp; Cung cấp hiệu quả dịch vụ logistics giá trị gia tăng; Lực lượng công nhân tay nghề cao.

Cơ sở hạ tầng thiết bị: Từ đầu giai đoạn container hóa vào đầu những năm 1960, cảng Rotterdam đã nắm lấy những cơ hội mà hệ thống vận tải mới mang lại, đầu tư trọng tâm vào thiết bị và phương tiện xếp dỡ phục vụ chuyển tải hiệu quả container lên các phương tiện giao thông đường bộ. Một lợi thế chiến lược khác của Cảng Rotterdam là khả năng tiếp nhận tàu hàng rời trọng tải lớn, cũng đồng nghĩa với khả năng phục vụ tàu container cỡ lớn mà không gặp phải bất kỳ trở ngại nào. Cơ sở hạ tầng hàng hải chất lượng cao như vậy không chỉ tạo điều kiện thiết lập các điểm chuyển tải hàng hóa và lưu kho mà còn thu gom hóa chất từ các vùng lân cận.

Nhờ vào cơ sở hạ tầng logistics cơ bản và sự tự do phát triển các dịch vụ vận tải cũng như xu thế logistics, cảng Rotterdam có thể xếp hạng như một siêu TT logistics. Các TT logistics Châu Âu (ELC), mặc dù đặt ở khắp nơi trên đất nước Hà Lan nhưng là một dẫn chứng tiêu biểu nhất thế giới cho sự liên kết giữa các hoạt động logistics và cảng biển.

Áp dụng vận tải đa phương thức: Cùng mạng lưới vận tải đa phương thức hoàn chỉnh của châu Âu, từ Rotterdam hàng hóa có thể đến mọi điểm một cách nhanh chóng và dễ dàng. Hàng hóa có thể vận chuyển bằng xe tải, xe lửa, tàu thủy nội địa, tàu biển tuyến ngắn hoặc tàu gom hàng, hàng không

và đường ống cho hàng lỏng. Rotterdam cung cấp các loại hình chuyên chở hoàn hảo cho mỗi loại hàng hóa, mỗi khối lượng, mỗi tốc độ và mỗi mức phí. Ba khu chuyển tải phân phối hàng hóa gồm: Maasvlakte nằm ngay trên bờ biển Bắc, sát với Delta Terminal Container (rộng 125 ha), nổi tiếng là cảng container của thế giới; Distripark Botlek (104 ha) nằm ở trung tâm khu công nghiệp hóa dầu; và Distripark Eemhaven (65 ha) dành cho lưu kho, bãi, phục vụ các doanh nghiệp phân phối sản phẩm chất lượng cao toàn cầu.

Mô hình đầu tư: Cảng Rotterdam hoạt động như một cảng “chủ nhà”, điều này có nghĩa là cơ quan quản lý thành phố cảng Rotterdam cung cấp cơ sở hạ tầng như cầu cảng, vịnh và đất liền. Những cơ sở hạ tầng này được các công ty tư nhân thuê với một tỷ lệ mặt bằng (thường là dài hạn) và do đó không hề liên quan đến số lượng hàng hóa được đưa vào tại các cảng. Các công ty này phải đầu tư vào tất cả các kiến trúc thượng tầng như là mặt lát đường, đường ray, cần cầu, nhà xưởng, các trang thiết bị,... Thêm vào đó, các công ty này chịu trách nhiệm về các nhân viên của họ, bao gồm cả nhân viên bốc vác. Điều này cũng tương tự như ở Distriparks. Cơ quan quản lý thành phố cảng cung cấp cơ sở hạ tầng (đất đai), phần đất đai này được chia ra thành từng phần nhỏ và cho các công ty tư nhân thuê. Các công ty này phải đầu tư các cơ sở của chính họ và nguồn nhân lực mà họ cần. Mặc dù những khu vực này không phải là khu vực tự do nhưng mỗi công ty trong đó thì lại được xem như là một khu tự do. Tại Hà Lan có khoảng 1.500 các khu như vậy. Khi một công ty thực hiện một cách chắc chắn các điều kiện an ninh, và khi công ty thiết lập được một hệ thống “máy tính online” kết nối ở mức độ chắc chắn với hải quan, nó có thể giành được một giấy phép do hải quan cung cấp để tự mình công ty có thể thực hiện những thủ tục hải quan cơ bản. Hệ thống này làm cho luồng hàng hóa lưu chuyển nhanh hơn và hiệu quả hơn.

Thuế quan tại cảng Rotterdam: Cơ quan quản lý cảng Rotterdam chịu trách nhiệm cho việc thiết lập và đề ra chính sách thuế liên quan đến cảng nội địa và cảng biển. Các công ty thương mại phải nộp phí cho các dịch vụ Logistics và dịch vụ chuyên chở. Những công ty này hoạt động trong một môi trường cạnh tranh cao nơi các nhà cung cấp dịch vụ và các khách hàng cá nhân đều chấp nhận mức thuế quan này

Như vậy, các Distripark của cảng Rotterdam là các khu liên hợp logistics giá trị gia tăng quy mô lớn, hiện đại, đầy đủ phương tiện linh hoạt phục vụ việc phân phối cho một khu vực riêng lẻ, có liên kết trực tiếp với các container terminal, dịch vụ vận tải đa phương thức, tiện lợi cho hàng hoá quá cảnh, có sử dụng các dịch vụ công nghệ thông tin và truyền thông hiện đại nhất. Các Distripark cung cấp không gian cho việc lưu kho, giao nhận vận tải bao gồm cả hệ thống kho bãi hiện đại phục vụ hoạt động trung chuyển hàng và đóng rút hàng trong container, đặc biệt các Distripark còn cung cấp đa dạng các loại hình dịch vụ làm gia tăng giá trị, thoả mãn hầu hết nhu cầu của khách hàng. Các dịch vụ giá trị gia tăng bao gồm lắp ráp, dán nhãn, kiểm tra, đóng gói, đóng gói lại, phân loại, lập hoá đơn chứng từ.

1.4.2.2 Bremen – trung tâm logistics thành công của Đức

Đức là nền kinh tế lớn thứ 4 thế giới, là quốc gia có quy mô kim ngạch xuất khẩu đứng thứ 2 thế giới và đứng thứ 3 thế giới về tổng kim ngạch nhập khẩu. Do nằm ở trung tâm châu Âu, Đức đồng thời cũng là quốc gia cửa ngõ lý tưởng để xâm nhập thị trường EU với 500 triệu người tiêu dùng.

Hiện nay đang có khoảng 60.000 doanh nghiệp Đức đang kinh doanh trong lĩnh vực logistics với khoảng 7,2 triệu việc làm chiếm 7% lực lượng lao động Đức. Theo dự báo, ngành công nghiệp logistics sẽ sớm trở thành ngành kinh tế lớn thứ 3 của nền kinh tế Đức, chỉ đứng sau 2 ngành bán buôn bán lẻ và ngành công nghiệp ô tô. Ngành logistics cũng được coi là ngành kinh tế

tạo ra nhiều công ăn việc làm. Do đó, lực lượng lao động trong các ngành liên quan trực tiếp hoặc gián tiếp tại Đức có thể đạt mức 20% trong 10 năm tới.

Một trong những khác biệt nổi bật của hệ thống trung tâm logistics của Đức với các quốc gia khác ở châu Âu đó là mạng lưới dày đặc và hợp tác chặt chẽ giữa các trung tâm logistics. Phần lớn các trung tâm logistics tại Đức phối hợp chặt chẽ với nhau thông qua Hiệp hội các trung tâm logistics Đức. Trong đó, một trong những mô hình trung tâm logistics thành công của Đức là GVZ Bremen.

Vị trí và quy mô của GVZ Bremen:

GVZ Bremen nằm ở vùng tây nam vùng Bremen – Weser trung tâm thương mại và công nghiệp của Đức, nơi tập trung nhiều ngành công nghiệp quan trọng của Đức như: công nghiệp ô tô, công nghiệp hàng không, công nghiệp thực phẩm và đồ uống, công nghiệp năng lượng và hóa chất,, là TT logistics được xây dựng và khai thác đầu tiên ở Đức vào năm 1985, liên tục từ năm 2004 luôn là TT logistics GVZ đứng số 1 của Đức cũng như luôn đứng trong Top 10 TT logistics của cả châu Âu.

GVZ Bremen có tổng diện tích khoảng 496 ha với hơn 1,2 triệu m² kho. GVZ Bremen nằm ở vị trí chiến lược gần 3 cảng biển lớn của Đức là Bremerhaven, Hamburg và Wilhelmshaven cũng như kết nối với 3 phương thức vận tải cơ bản trên bộ là: vận tải ô tô, đường sắt và vận tải thủy nội địa. GVZ Bremen có đường B6 kết nối với đường cao tốc quốc gia A1 (cách khoảng 11 km), đường A27 (cách khoảng 9 km) và kết nối với đường A 281 từ năm 2007. GVZ Bremen cũng kết nối với ga đường sắt Bremen thông qua đường Bundesstrabe 6 chỉ khoảng 8 km. GVZ Bremen cách sân bay quốc tế Bremen International Airport khoảng 7 km. Bến cảng sông nước sâu Neustader Hafen chỉ cách GVZ Bremen khoảng 2 km.

Cơ cấu tổ chức: Hoạt động của GVZ Bremen được công ty GVZE – GVZ Entwicklungsgesellschaft Bremen mbH quản lý điều hành. GVZE hoạt động như một doanh nghiệp công – tư, trong đó cổ phần của chính quyền tiểu bang Bremen và công ty đường sắt quốc gia DB (Deutsche Bahn) chiếm khoảng 25%. GVZE đóng vai trò chủ yếu trong phối hợp các hoạt động cũng như kết quả kinh doanh của GVZ Bremen.

GVZE đã rất thành công trong việc thu hút các doanh nghiệp đến GVZ Bremen kinh doanh khai thác cũng như đầu tư vào TT logistics này. Hiện tại GVZ Bremen thu hút khoảng 150 doanh nghiệp với số người làm việc khoảng 8.000 lao động. Kể từ ngày thành lập đến nay GVZ Bremen đã thu hút tổng cộng khoảng 450 triệu EUR chủ yếu từ khu vực kinh tế công và khu vực kinh tế tư.



Hình 1.5 Vị trí của khu trung tâm logistics cảng biển GVZ Bremen



Hình 1.6 Trung tâm logistics cảng biển GVZ Bremen

Hoạt động dịch vụ: Trung tâm logistics GVZ Bremen tập trung cung cấp dịch vụ logistics phục vụ sản xuất và bán buôn cho ngành công nghiệp thực phẩm và đồ uống. Bên cạnh đó GVZE còn thực hiện quản lý, cung cấp dịch vụ, tư vấn, thông tin truyền thông, quan hệ công chúng, thực hiện dự án, tổ chức hội thảo, trung tâm quảng bá vận tải đa phương thức,

Tuy nhiên GVZ Bremen cũng tồn tại một số hạn chế mà nổi cộm nhất đó là thiếu không gian để phát triển lâu dài và giá thuê dài hạn đắt đỏ. Không gian của GVZ Bremen gần như không thể mở rộng hơn được nữa khi TT logistics này nằm sát khu dân sinh. Các doanh nghiệp sau khi hết hợp đồng thuê chỗ trong trung tâm phần lớn đều phải đổi sang vị trí khác do giá thuê chỗ cũ đã trở nên quá cao. Bên cạnh đó, cơ sở hạ tầng tổ chức vận tải của trung tâm này mặc dù có những bất cập nhất định nhưng gần như không thay đổi được nữa.

Như vậy, sau khi phân tích kinh nghiệm đầu tư trung tâm logistics của một số nước trên thế giới, ta có thể rút ra một vài yếu tố nổi bật tạo nên sự thành công trong việc đầu tư phát triển trung tâm logistics tại một số nước như sau:

Singapore	Nhật Bản	Hà Lan	Đức
- Quản lý và khai thác cảng bằng công nghệ thông tin, chất lượng dịch vụ tốt; - Chính phủ quy hoạch, quản lý, phát triển cảng biển hiệu quả; - Huy động, sử dụng vốn hiệu quả, chú trọng đầu tư kết cấu hạ tầng.	- Phát triển hệ thống kho bãi logistics và thiết bị tại vị trí thuận lợi; - Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông hiện đại; - Chính sách/ chiến lược phát triển logistics.	- Đầu tư kết cấu hạ tầng, thiết bị, xây dựng khu phân phối, chuyên tải hàng hóa; - Kết nối hiệu quả hệ thống giao thông với nước lân cận; - Sử dụng hiệu quả vận tải đa phương thức; Cơ chế hoạt động linh hoạt, hấp dẫn.	- Chính sách thu hút khách hàng và nhà đầu tư

1.5 BÀI HỌC KINH NGHIỆM CHO VIỆC LỰA CHỌN MÔ HÌNH VÀ ĐẦU TƯ TRUNG TÂM LOGISTICS CẢNG BIỂN

1.5.1 Xác định vị trí và quy mô

Các nước phát triển thành công hệ thống TT logistics rất coi trọng việc xác định vị trí và quy mô phát triển TT logistics. Các nước này đều lựa chọn vị trí TT logistics nằm gần các đầu mối giao thông quan trọng của quốc gia và quốc tế cũng như nằm gần các trung tâm kinh tế-thương mại lớn. Các TT logistics của Hà Lan, TT logistics GVZ Bremen của Đức và Singapore đều nằm ở những vị trí rất thuận lợi, gần các bến cảng, tạo điều kiện tối đa hoá thời gian và chi phí vận tải hàng hoá giữa các khu vực.

Các TT logistics đều được xây dựng với quỹ đất rộng để phục vụ lượng hàng hóa thông qua lớn và hướng đến vai trò là TT logistics mang tầm quốc tế. Trung tâm logistics cảng biển Rotterdam của Hà Lan là một cụm gồm 3 trung tâm trong đó Eemhaven Distripark có diện tích là 65 ha, Maasvlakte

Distripark là 125 ha, Botlek Distripark là 104 ha. Trung tâm logistics GVZ Bremen của Đức có diện tích khoảng 496 ha.

Tuy nhiên, quy mô TT logistics cần phải được tính toán sao cho phù hợp với xu hướng phát triển lâu dài của TT logistics, quy mô vượt quá xa nhu cầu sử dụng thực tế sẽ lãng phí quỹ đất, đọng vốn do khai thác không hết năng suất. Ngược lại, nếu diện tích cho trung tâm nhỏ sẽ cản trở sự phát triển của TT logistics. Điển hình là TT logistics GVZ Bremen, mặc dù là một trong những TT logistics thành công nổi bật tại châu Âu với diện tích là 496 ha và hơn 1,2 triệu m² kho, nhưng không thể phát triển thêm được nữa. Nhu cầu liên tục tăng nhưng không thể mở rộng thêm quy mô nên giá thuê TT logistics GVZ Bremen ngày càng cao, tác động rất lớn tới năng lực cạnh tranh của trung tâm cũng như cản trở sự phát triển bền vững lâu dài của GVZ Bremen.

1.5.2 Về cơ chế chính sách

Xây dựng và phát triển TT logistics là một loại hình đầu tư đòi hỏi vốn lớn, thời gian thu hồi vốn dài, rủi ro cao mà chủ yếu là mang lại lợi ích cho kinh tế-thương mại của một thành phố, một vùng kinh tế, một quốc gia đó. Chính vì vậy, cần phải có cơ chế chính sách riêng đặc thù để thu hút đầu tư, tối đa nguồn lực, thúc đẩy phát triển các TT logistics.

Phần lớn các nước phát triển thành công đều áp dụng chính sách hỗ trợ tín dụng và chính sách thuế hấp dẫn để thu hút đầu tư vào các TT logistics và các khách hàng đến khai thác kinh doanh tại các TT logistics. Ngay từ năm 2001, Chính phủ Singapore cũng đã nghiên cứu xây dựng và áp dụng các cơ chế chính sách ưu đãi, đặc biệt là cơ chế thuế cạnh tranh để thu hút các nhà đầu tư và các doanh nghiệp đến xây dựng và khai thác các TT logistics của quốc đảo này. Các TT logistics Nhật Bản phần lớn được xây dựng trong các khu thương mại FAZ nên được hưởng nhiều ưu đãi về đầu tư và phát triển thương mại đã thu hút rất nhiều doanh nghiệp đến kinh doanh khai thác và sử

dụng dịch vụ TT logistics, tạo nguồn khách hàng lớn và ổn định bền vững cho các TT logistics Nhật Bản.

1.5.3 Về cơ cấu tổ chức

Mô hình được nhiều TT logistics thành công lựa chọn là mô hình công-tư. Trong đó chính quyền công sẽ góp vốn hay đóng vai trò quản lý đất và cơ sở hạ tầng còn phía nhà đầu tư cũng sẽ góp vốn và đóng vai trò là nhà khai thác TT logistics. Nhiều trường hợp chủ đầu tư các TT logistics tại các nước này lại chính là các khách hàng chính của trung tâm. Cảng Rotterdam của Hà Lan hoạt động theo mô hình cho các công ty tư nhân thuê đất và cơ sở hạ tầng, tạo điều kiện thuận lợi về cơ chế chính sách, các công ty này chịu trách nhiệm quản lý nhân công cũng như đầu tư hoạt động kinh doanh dịch vụ TT logistics. Hoạt động kinh doanh khai thác TT logistics GVZ Bremen của Đức hoàn toàn do công ty tư nhân quản lý điều hành. Thực tế cho thấy doanh nghiệp tư nhân này quản lý và kinh doanh khai thác TT logistics GVZ Bremen rất hiệu quả.

1.5.4 Về mô hình kinh doanh

Mô hình kinh doanh chủ yếu mà các TT logistics thành công áp dụng là cung cấp các dịch vụ đa dạng, chất lượng cao, chi phí cạnh tranh, phù hợp với nhu cầu khách hàng.

Các TT logistics thành công tại châu Âu và châu Á đều có điểm chung là cung cấp rất nhiều dịch vụ logistics giá trị gia tăng VAL đa dạng chất lượng cao phục vụ khách hàng cũng như có chính sách chăm sóc khách hàng và chính sách marketing hiệu quả. Các TT logistics này đều duy trì được các khách hàng lớn với những hợp đồng sử dụng dịch vụ TT logistics dài hạn và luôn không ngừng phát triển thị phần và số lượng khách hàng, hoạt động kinh doanh của các TT logistics luôn có được doanh số cao, lợi nhuận lớn và thu hút ngày càng nhiều vốn đầu tư.... đảm bảo cho sự phát triển bền vững và lâu

dài cho các TT logistics này. Thành công nổi bật có thể kể đến TT logistics GVZ Bremen của Đức đã thu hút đầu tư hơn 450 triệu EUR.

1.5.5 Một số bài học kinh nghiệm khác

Thành công của các TT logistics của một số nước châu Âu và châu Á không thể không xét đến các chính sách hiệu quả phát triển ngành logistics, chính sách phát triển kinh tế-thương mại và chính sách tận dụng lợi thế vị trí địa-kinh tế hết sức thành công.

Chính phủ các nước này từ rất sớm đã có các chính sách ưu tiên hỗ trợ phát triển ngành logistics quốc gia. Ngành logistics tại các nước này đều rất phát triển với quy mô lớn, đa dạng nhiều ngành, có cơ sở hạ tầng logistics mà chủ yếu là cơ sở hạ tầng GTVT và IT phát triển hàng đầu thế giới. Cơ sở hạ tầng logistics phát triển đã góp phần làm cho các hoạt động logistics nói chung và các dịch vụ TT logistics nói riêng tại các nước này rất hiệu quả, chi phí thấp, có thể quản lý hiệu quả các luồng logistics và chuỗi cung ứng trên toàn cầu. Ngành logistics phát triển và cơ sở hạ tầng logistics hiện đại là một trong những nguyên nhân chính quyết định sự thành công của các TT logistics tại các nước này.

Nhiều nước có các TT logistics phát triển đều có nền kinh tế-thương mại rất phát triển nhờ xây dựng và áp dụng các chính sách kinh tế-thương mại thành công. Chính quy mô kinh tế lớn kết hợp các hoạt động thương mại đa dạng đã tạo ra các hoạt động logistics từ đó thúc đẩy nhu cầu cần có một TT logistics hiện đại.

Tận dụng hiệu quả vị trí địa lý-kinh tế thuận lợi cũng là một nhân tố quan trọng quyết định sự thành công của các TT logistics của một số nước châu Âu và châu Á. Hà Lan, Singapore và Ba Lan đều là những nước có nền kinh tế không lớn nhưng lại nằm ở vị trí địa lý-kinh tế thuận lợi, nơi giao nhau của các tuyến đường thương mại toàn cầu, của châu lục, là cửa ngõ của châu

Âu, châu Á nên có luồng hàng thương mại luân chuyển rất lớn, không ngừng gia tăng cùng với sự hội nhập kinh tế thế giới cũng như sự phát triển kinh tế thương mại toàn cầu. Chính vì lý do này mà các TT logistics được lựa chọn đầu tư xây dựng trên các hành lang kinh tế-thương mại tại các nước này.

Kết luận chương

Các quốc gia có ngành dịch vụ logistics phát triển tại Châu Âu như Đức, Hà Lan, tại Mỹ và các quốc gia khu vực Châu Á như Nhật Bản, Singapore hay các quốc gia đang trải qua giai đoạn chuyển đổi kinh tế đều rất coi trọng việc phát triển TT logistics cảng biển. Các quốc gia này đều coi phát triển TT logistics cảng biển là biện pháp nâng cao chất lượng phục vụ tàu và hàng của cảng, thu hút các chủ tàu và chủ hàng, nâng cao hệ thống vận tải của thành phố và quốc gia, góp phần tạo năng lực cạnh tranh và thúc đẩy phát triển kinh tế, thương mại của đất nước.

Là một quốc gia đang phát triển, Việt Nam nên học hỏi có chọn lọc, áp dụng các bài học, kinh nghiệm quý để phát triển được các TT logistics cảng biển, trước hết là tại các cảng lớn của Việt Nam. Các cảng đang trong chiến lược xây dựng và phát triển trở thành cảng cửa ngõ quốc gia hoặc quốc tế nên có sự tính toán ngay từ ban đầu nhằm phát triển một hệ thống cảng đồng bộ, phù hợp với điều kiện trình độ phát triển của Việt Nam, mang lại hiệu quả và lợi ích nhiều mặt tối ưu cho Việt Nam cả trong ngắn hạn, trung hạn và dài hạn.

CHƯƠNG 2

THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG CỦA CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS PHỤC VỤ CẢNG BIỂN HẢI PHÒNG

2.1. HỆ THỐNG KẾT CẤU HẠ TẦNG LOGISTICS TẠI HẢI PHÒNG

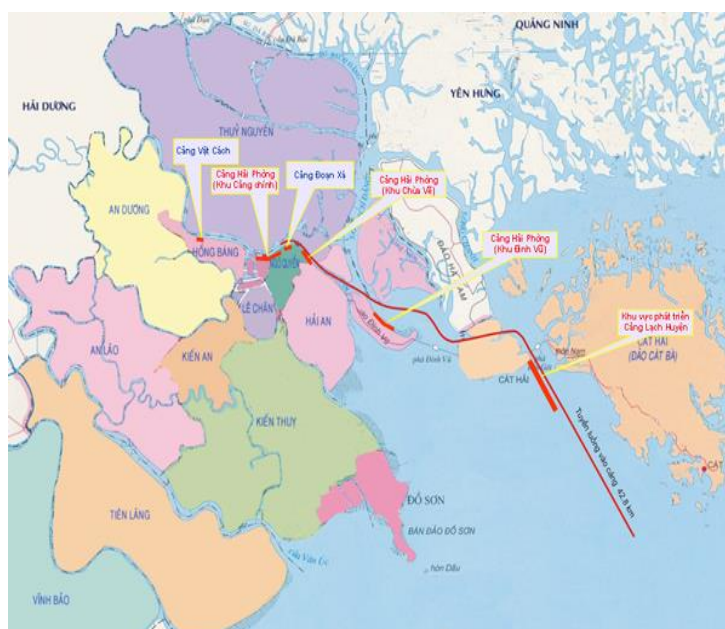
2.1.1. Hệ thống cảng biển tại Hải Phòng

Hải Phòng là thành phố cảng biển, đầu mối giao thông quan trọng giao lưu hàng hóa, thương mại trong nước và quốc tế đồng thời là sự tăng trưởng trong vùng kinh tế động lực phía Bắc, trung tâm công nghiệp, dịch vụ lớn có tác động lan tỏa, kéo theo sự phát triển của vùng đồng bằng sông Hồng và cả nước.

Với lợi thế về điều kiện tự nhiên (cửa sông, giáp biển, nước sâu..), cảng Hải Phòng được hình thành và phát triển từ năm 1876 trong kế hoạch khai thác thuộc địa của Pháp. Đến đầu thế kỷ 20, cảng Hải Phòng đã có nhiều mối quan hệ gắn bó với các cảng lớn khác ở Đông Nam Á, châu Á, châu Đại Dương, Bắc Mỹ, ven Ấn Độ Dương, Địa Trung Hải, Đại Tây Dương và biển Bắc Âu. Tuy nhiên, quy mô của cảng vào thời kì đầu rất đơn giản, cơ sở vật chất chỉ bao gồm hệ thống 6 kho, hệ thống 6 cầu tàu có kết cấu trụ sắt mặt gỗ với tổng chiều dài 1640 m, và chiều rộng bến tàu bằng gỗ rộng 10m. Việc vận chuyển hàng hóa trong thời kì này chủ yếu bằng ô tô, máy kéo, xe ba gác, các loại hàng được xếp lên bằng cần cẩu.

Vào thời kỳ đổi mới, mở cửa để phát triển đất nước, nhu cầu vận chuyển hàng hóa phục vụ xuất nhập khẩu và thu hút đầu tư tăng nhanh. Hệ thống cảng tại Hải Phòng đã phát triển khá mạnh, với các dự án cải tạo, nâng cấp cảng Hải Phòng giai đoạn 1, giai đoạn 2 (cảng Chùa Vẽ) và mở rộng cảng ra khu vực Đình Vũ.

Đến nay, cảng Hải Phòng là một cụm cảng biển tổng hợp cấp quốc gia, lớn thứ 2 ở Việt Nam và lớn nhất miền Bắc, là cửa ngõ quốc tế của Việt Nam nằm tại thành phố Hải Phòng. Cảng Hải Phòng cùng với Cảng Sài Gòn là 1 trong 2 hệ thống cảng biển lớn nhất Việt Nam, hiện đang được Chính Phủ nâng cấp. Cảng Hải Phòng nằm trên tuyến đường giao thông trên biển, kết nối Singapore với Hồng Kông và các cảng của Đông Á và Đông Bắc Á, chiếm một vị trí kinh tế quan trọng, nối liền các khu vực kinh tế, các trung tâm công nghiệp của cả nước.



Hình 2.1 Vị trí của một số cảng chính trong cụm cảng Hải Phòng
(Nguồn: Website cảng Hải Phòng)

Cụm Cảng Hải Phòng hiện nay bao gồm các khu bến cảng chính như: Cảng Vật Cách; Cảng Hải Phòng; Cụm cảng Đình Vũ; Cảng Transvina; Cảng Đoàn xá; Cảng Cửa Cấm; Cảng Green Port; và nhiều cảng nhỏ khác nữa. Trong đó Cảng Hải Phòng lại bao gồm: Xí nghiệp xếp dỡ Hoàng Diệu, Xí nghiệp xếp dỡ Chùa Vẽ, Xí nghiệp xếp dỡ Tân Cảng, Bến nổi Bạch Đằng, Vịnh Lan Hạ, Vùng neo Hạ Long, và Trạm hoa tiêu. Còn cụm cảng Đình Vũ bao gồm Cảng Đình Vũ, cảng PTSC Dầu khí Đình Vũ và cảng Hải An.

Ngoài ra, cụm cảng Hải Phòng còn có hơn 20 khu bến cảng nhỏ khác với các chức năng khác nhau, như vận tải chất hóa lỏng (xăng, dầu, khí đốt), các bến cho tàu vận tải đường sông nhỏ có trọng tải 100-200 tấn. Các cảng này do nhiều công ty khác nhau quản lý và khai thác.

Các đặc trưng cơ bản về cơ sở vật chất kỹ thuật của cụm cảng Hải Phòng được trình bày trong Bảng 2.1 như sau:

Bảng 2.1 Đặc trưng cơ bản - cơ sở vật chất kỹ thuật của một số cảng chính

TT	Tên cảng	Độ sâu trước bến (m)	Số cầu cảng	Chiều dài cầu cảng (m)	Số thiết bị (cần trục, xe nâng..)	Số phương tiện vận tải (xe, sà lan)	Diện tích kho (10^3 m^2)	Diện tích bãi (10^3 m^2)	Kết nối đường sắt
1.	Vật Cách	3,9 – 4,1	06	484	24	10	15	130	-
2.	Hải Phòng- Khu bến	8,4 – 8,7	21	3.567	125	81	36.350	485.020	Có
3.	Hải Phòng – khu Vịnh	7,5 – 14,0	13 điểm neo, bến phao	-	4	12	-	-	-
4	Đình Vũ	5,7 -9,7	10	-	16	15	3.600	200.000	-
	D.vụ dầu khí-PTSC	10,3	1	250	6	8	3.200	64.000	-
	Hải An	8,7	1	150	8	10	3.840	151.000	-
5	Transvina	7,8	1	169	12	20	1.200	50.000	-
6	Đoạn Xá	8,4	1	220	12	12	1.200	65.000	-
7	Cửa Cấm	5,0-7,0	4	342	10	12	1.800	25.000	-
8	Green Port	7,8	2	320	25	45	4.650	95.000	Có

(Nguồn: Tổng hợp từ các cảng)

Các dịch vụ chính tại các cảng ở Hải Phòng bao gồm: Bốc xếp, giao nhận, lưu giữ hàng hóa; Lai dắt, hỗ trợ tàu biển; Kinh doanh kho bãi; Trung chuyển

hàng hóa, container quốc tế; Dịch vụ vận tải; Dịch vụ logistics phục vụ container đường sắt; Dịch vụ đóng gói, vận tải hàng hải đường bộ, đường sông; Đại lý tàu biển và môi giới Hàng Hải; Các dịch vụ căn cứ hậu cần phục vụ hoạt động thăm dò, khai thác dầu khí; cung cấp dịch vụ vận tải và các hoạt động hỗ trợ vận tải...Ngoài ra còn cung cấp các dịch vụ container lạnh; Dịch vụ vận tải container nội địa và tiếp vận; Dịch vụ sửa chữa và cho thuê container...

Những năm gần đây, hệ thống cảng biển Hải Phòng không ngừng được đầu tư chiều sâu, cải tạo, mở rộng và phát triển nhanh chóng, tuy nhiên hạn chế lớn nhất đối với các cảng khu vực Hải Phòng là vấn đề sa bồi luồng tàu vùng cửa biển, ít nhiều làm giảm tính hấp dẫn cảng khu vực. Có thể nói vấn đề này đang làm giảm hiệu quả kinh tế của các cảng biển khu vực này. Sự sa bồi luồng tàu khiến cho việc ra vào neo đậu của các tàu, nhất là tàu có trọng tải lớn gặp rất nhiều khó khăn. Tuy nhiên, chi phí cho việc này không hề nhỏ, lại đòi hỏi thiết bị, công nghệ hiện đại. Vì thế, nhiều năm qua, thành phố Hải Phòng vẫn chưa khắc phục được vấn đề này, tình trạng các cảng mới xây xong đã bị sa bồi vẫn xảy ra.

Cơ sở vật chất kỹ thuật các cảng khu vực Hải Phòng đã được cải thiện, trong đó phải kể đến các khu bến do các xí nghiệp xếp dỡ thuộc Công ty TNHH MTV cảng Hải Phòng, Công ty cổ phần cảng Đình Vũ... phụ trách đều đã được đầu tư bổ sung nhiều thiết bị xếp dỡ chuyên dùng hiện đại, nâng công suất giải phóng tàu hàng container tăng gấp hơn 2 lần trước đây. Tuy nhiên, quá trình đầu tư nâng cấp thiết bị vẫn chưa diễn ra đồng bộ, công nghệ xếp dỡ nhìn chung vẫn lạc hậu hơn so với thế giới, năng suất thấp, nhiều thiết bị xếp dỡ có tuổi cao, có chiếc đã được sử dụng trên 30 năm nhưng vẫn chưa có kế hoạch thay thế thiết bị, dẫn tới các vấn đề về năng suất và an toàn lao động.

Hệ thống kho bãi của các cảng thuộc cụm cảng Hải Phòng cũng trong tình trạng già cỗi và thiếu sự đầu tư đúng mức. Có những kho chứa hàng bách hóa có tuổi trên 30 năm và đang trong tình trạng sập xệ. Các bãi chứa container trong tình trạng vừa thừa, vừa thiếu hàng khiến cho việc khai thác hàng container hay bị ứ đọng và ùn tắc ở các khu vực xung quanh cảng.

Bên cạnh đó, các cảng khu vực Hải Phòng cũng chưa đủ năng lực tổ chức và hoạt động tiếp thị quốc tế để thu hút hàng trung chuyển container. Tình trạng thừa cảng nhỏ nhưng thiếu cảng lớn đáp ứng tàu chuyên dụng và tàu có trọng tải lớn là nỗi lo của toàn ngành hàng hải nói chung. Việc xây dựng và đầu tư tràn lan các cảng nhỏ mang đến các vấn đề bất cập về quản lý, khai thác và cạnh tranh. Đơn cử trong khu vực cảng Hải Phòng thời gian trước đây chỉ có một cảng và do một đơn vị quản lý, thì nay, ở bán đảo Đình Vũ và toàn bộ khu vực Hải Phòng có tới 28 cảng và do nhiều đơn vị quản lý khác nhau. Nguyên nhân chính là do nguồn vốn đầu tư cho lĩnh vực cảng biển còn dàn trải, không đồng bộ, thiếu quy hoạch định hướng phát triển lâu dài dẫn đến các hạn chế trong lĩnh vực đầu tư phát triển cảng.

2.1.2. Hệ thống cơ sở hạ tầng logistics tại Hải Phòng

2.1.2.1 Hệ thống hạ tầng vận tải tại Hải Phòng

Bên cạnh đường biển, hệ thống mạng lưới giao thông vận tải qua cụm cảng Hải Phòng bao gồm: Hệ thống giao thông đường bộ; Hệ thống giao thông đường thủy nội địa; Hệ thống giao thông đường sắt và Hệ thống đường hàng không.

Hệ thống giao thông đường bộ: Đường bộ là phương thức chủ yếu mang hàng đến và rút hàng đi khỏi cảng. Các tuyến đường bộ chủ yếu gồm đường 5 và đường 10 có chất lượng thấp, làn đường hẹp chỉ cho phép 2 làn xe 1 lượt cộng thêm lượng xe container lớn trên 6000 đầu xe thường xuyên qua

lại nên gây ách tắc khu vực tuyến đường vào cảng, đường nhanh chóng bị xuống cấp nghiêm trọng.



Hình 2.2 Mạng lưới giao thông đường bộ miền Bắc Việt Nam

(Nguồn: Sở Giao thông Hải Phòng)

Hệ thống giao thông đường thủy nội địa: Hải Phòng có hệ thống sông ngòi dày đặc, với 19 tuyến sông lớn trên địa bàn đặc biệt là 16 tuyến thủy nội địa quốc gia đi qua với tổng chiều dài 326km và 9 tuyến đường thủy địa phương, chiều dài là hơn 141 km. Hải Phòng có ưu thế rất lớn về sự đa dạng của hệ thống đường thủy phía bắc, góp phần quan trọng trong giao lưu, vận chuyển hàng hóa, phát triển kinh tế xã hội của thành phố và các tỉnh duyên hải Bắc Bộ.

Đường sông đến các tỉnh phía bắc như Hà Nội, Hà Bắc, Thái Bình, Việt-Trì do sông nông, nhỏ thường chở bằng xà lan món nước thấp gây nguy hiểm, và chỉ chuyên chở các mặt hàng thường giá trị thấp như gạo, phân bón, than, quặng...

Hệ thống vận tải đường hàng không: Hải Phòng có hai sân bay: sân bay quốc tế Cát Bi là sân bay đầu tiên của miền Bắc thời Pháp thuộc, hiện nay

đang có các hãng hàng không khai thác gồm Vietnam Airline, Jestar và Vietjet Airlines đang khai thác các đường bay, và sân bay Kiến An là đại bản doanh của không lực hải quân VN, do Bộ Quốc phòng quản lí. Các tuyến này phục vụ hành khách, chưa có tuyến vận tải hàng hóa và vận tải quốc tế nào.

Hệ thống giao thông vận tải đường sắt: Với thành phố Hải Phòng, đường sắt đóng vai trò kết nối Hải Phòng như một "cạnh" của tam giác phát triển kinh tế (Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh) của vùng kinh tế trọng điểm phía bắc. Hải Phòng có một tuyến đường sắt là tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, do Pháp xây dựng từ năm 1901 hiện được sử dụng để vận chuyển hành khách và hàng hóa đi qua địa phận các tỉnh thành.

Ga Hải Phòng ngày nay là ga loại 1 của ngành đường sắt Việt Nam, trực thuộc Công ty Vận tải hàng hoá đường sắt, hàng ngày có 6 đến 8 đôi tàu nhanh, nối liền Hà Nội - Hải Phòng, thời gian đi về chỉ 2 giờ. Tuy nhiên, chủ yếu để phục vụ hành khách, nhưng mức phục vụ thấp, không quá 6% lượng hàng hóa được vận chuyển bằng đường sắt mỗi năm, trang thiết bị phần lớn đã cũ và lạc hậu.

Hệ thống giao thông vận tải đường biển: Bên cạnh hệ thống cảng biển đã liệt kê ở trên, cụm cảng Hải Phòng kết nối với các tuyến đường vận tải biển trong nước (Hải Phòng đi Hồ Chí Minh, Cái Mép, Quy Nhơn, Cửa Lò) và quốc tế (Hải Phòng-Thượng Hải-Busan, Hải Phòng-Hồng Kông-Thâm Quyển, Hải Phòng-Hồng Kông-Kaohsiung,...).

Các tuyến đường biển bị hạn chế cỡ tàu cập cảng do luồng tàu vào khu vực cảng biển Hải Phòng bị bồi lắng nghiêm trọng, do đó các tuyến vận chuyển ít, các tàu container ghé cảng là các tàu gom hàng cỡ nhỏ (feeder), số lượt tàu ghé tuyến hàng tuần thấp. Thực tế này không chỉ ảnh hưởng đến khả năng thông quan của tuyến đường biển mà còn lãng phí năng lực cảng.

2.1.2.2. Hệ thống hạ tầng kho, bãi

Hiện trạng hệ thống hạ tầng kho, bãi

Trên địa bàn Hải Phòng hiện nay, hệ thống kho, bãi phục vụ cho dịch vụ logistics phân bố tập trung dọc theo khu vực sông Cấm (khu vực cụm cảng từ Vật Cách, Hoàng Diệu, cảng Chùa Vẽ, cảng Đình Vũ...).

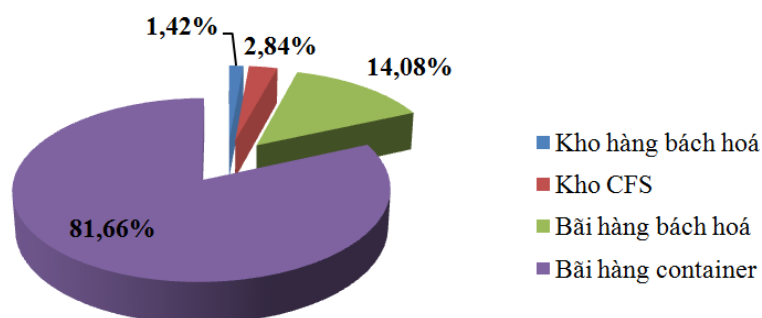
Theo báo cáo của sở GTVT Hải Phòng, tổng diện tích kho bãi đạt khoảng 701,14 ha với khoảng hơn 60 kho bãi chính bao gồm hệ thống kho bãi tại các cảng biển, kho ngoại quan, hệ thống kho bãi tại các điểm thu gom hàng lẻ, địa điểm kiểm tra tập trung và hệ thống kho chứa hàng hóa thông thường và kho lạnh khác.



Hình 2.3 Hiện trạng mạng lưới kho bãi phục vụ logistics tại Hải Phòng

Các kho, bãi lớn (diện tích >10ha) tập trung tại cảng biển Đình Vũ (3/6 kho bãi) và tại các cảng Hải An, Đình Vũ, Chùa Vẽ... Các kho bãi nhỏ và vừa tập trung với mật độ cao tại các quận Ngô Quyền, Hải An, Lê Chân, Hồng Bàng....

Cơ cấu các loại kho cụ thể như sau:



Hình 2.4 Cơ cấu kho bãi trên địa bàn thành phố Hải Phòng

Hiện trạng kho CFS, địa điểm tập trung và kho ngoại quan

Cũng theo báo cáo của sở GTVT, trên địa bàn thành phố Hải Phòng hiện có 4 địa điểm thu gom hàng lẻ (CFS), 14 địa điểm kiểm tra tập trung có CFS và 18 kho ngoại quan, phần lớn tập trung tại khu vực trung tâm thành phố trên địa bàn quận Hải An và Ngô Quyền.

Bảng 2.2 Hiện trạng các CFS, địa điểm tập trung và kho ngoại quan trên địa bàn thành phố Hải Phòng

ST T	Danh mục	Số lượng	Diện tích kho (m ²)	Diện tích bãi (m ²)
1	Địa điểm thu gom hàng lẻ (CFS)	4	17.982	60.080
2	Địa điểm kiểm tra tập trung có CFS	14	49.436	305.117
3	Kho ngoại quan	18	49.548	64.150
4	Tổng cộng	36	116.966	429.347

(Nguồn: Cục Hải quan Hải Phòng, TDSI tổng hợp, 2016)

Có thể thấy rằng hệ thống kho bãi của Hải Phòng quy mô nhỏ, bố trí phân tán, trang thiết bị bốc xếp, bảo quản còn nghèo nàn, thiếu kết nối và quá nhiều chủ sở hữu và quản lý là nguyên nhân quan trọng gây ra tình trạng vận

chuyển lòng vòng gây ách tắc giao thông, nâng hạ nhiều lần tốn kém chi phí cho các doanh nghiệp, khó trang bị kết nối, hiện đại, làm giảm sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp logistics.

2.1.2.3. Các loại hình và mạng lưới dịch vụ logistics

Loại hình logistics vận tải

Hiện nay, đây là loại hình logistics chủ yếu tại Hải Phòng với các doanh nghiệp logistics vận tải chủ yếu hoạt động trên đường bộ và vận chuyển bằng xe container. Các dịch vụ của loại hình logistics vận tải hàng hóa chủ yếu gồm các hình thức sau: dịch vụ giao nhận hàng hóa từ kho đến kho; giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu; giao nhanh chứng từ, hàng hoá mẫu qua hệ thống DHL, FedEx; Tư vấn, môi giới bảo hiểm hàng hóa; nhận ủy thác xuất nhập khẩu; phân phối hàng hóa và vận chuyển hàng hóa nội địa bằng xe tải nhẹ, xe container. Mạng lưới hoạt động chủ yếu đi–đến các cảng biển theo các hành lang Hải Phòng–Hà Nội–Lào Cai, Hải Phòng–Hà Nội–Lạng Sơn, Ninh Bình–Hải Phòng–Quảng Ninh.

Loại hình logistics kho bãi

Hiện nay, dịch vụ kho bãi tại Hải Phòng đang phát triển với tốc độ nhanh. Trên địa bàn thành phố hiện nay có 36 kho bãi (gồm các CFS, điểm kiểm tra tập trung có CFS, và kho ngoại quan). Tính đến tháng 5/2016, tổng diện tích kho bãi trên địa bàn thành phố khoảng 701 ha, trong đó chiếm trên 50% diện tích là kho bãi có quy mô tương đối lớn (> 10 ha).

Loại hình logistics dịch vụ gia tăng giá trị (dịch vụ hải quan, kiểm định, đóng gói, chuyển tải, bốc xếp,...).

Loại hình logistics dịch vụ gia tăng chủ yếu bao gồm: dịch vụ đóng gói (bao bì của khách hàng): 3,2÷4,0 USD/tấn; dịch vụ thuê bốc xếp: 23÷60 USD/container có hàng và 15÷36 USD/ container không có hàng; dịch vụ xếp

dờ hàng chất lượng cao: tăng 20÷30% so với thông thường. *(Tham khảo biểu giá dịch vụ quy định của công ty cổ phần cảng Hải Phòng tháng 12/2016)*

Các loại hình dịch vụ gia tăng giá trị hiện nay chủ yếu được các doanh nghiệp cảng biển (cảng Hải Phòng, cảng Đình Vũ,...) cung cấp, gồm phân loại, tuyển chọn, tái chế, lắp ráp, tu chỉnh, sửa chữa, thử mẫu, đóng bao, dán nhãn sản phẩm, trao đổi hàng hóa, vệ sinh công nghiệp, quản trị đơn hàng bán buôn và bán lẻ, thu hồi bao bì và dụng cụ, logistics thu hồi, dịch vụ bảo hiểm và các dịch vụ khác.

2.1.3 Hệ thống trung tâm logistics tại Hải Phòng

Các TT logistics trên địa bàn thành phố Hải Phòng được chia thành 2 nhóm: nhóm các trung tâm đã có giấy phép xây dựng và hiện đang trong quá trình triển khai dự án nhưng chưa đi vào hoạt động; và nhóm các trung tâm đã đi vào hoạt động. Với nhóm số 2, hiện tại chỉ có 3 trung tâm là trung tâm Green logistics của Công ty VICONSHIP, trung tâm Yusen logistics của Công ty TNHH Yusen Logistic Việt Nam, trung tâm kho vận Damco của Công ty Damco.

Một số dự án TT logistics khác vẫn còn trong tình trạng đang thi công, hoặc mới chỉ hoàn thiện và đưa vào hoạt động một phần, hoặc mới được cấp giấy phép đầu tư và cấp đất như: Dự án Hi Logistics Vietnam – Nhà đầu tư Hàn quốc thuộc dự án đầu tư logistics tại Khu Công nghiệp Tràng Duệ; trung tâm dịch vụ kho bãi của C.STEINWEG (Hà Lan); Dự án trung tâm logistics của công ty TNHH SITC (Việt Nam) tại Khu công nghiệp Đình Vũ...

Ngoài ra còn nhiều doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics khác, chủ yếu đóng vai trò cung ứng một số dịch vụ đơn lẻ cho các công ty logistics nước ngoài, như làm thủ tục hải quan, vận chuyển hàng hóa, cho thuê kho bãi... với quy mô nhỏ.

2.2. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG CỦA TRUNG TÂM LOGISTICS TẠI HẢI PHÒNG

Hải Phòng là thành phố duy nhất trong khu vực phía Bắc có đầy đủ các phương thức vận tải bao gồm: đường bộ, cảng biển, đường sắt, đường hàng không, đường thủy nội địa có thể kết nối với các khu vực khác trong nước và quốc tế. Đóng vai trò là hạt nhân phát triển kinh tế- đầu mối giao thông của Bắc Bộ, cùng với nhiều lợi thế về mặt vị trí địa lý, nguồn nhân lực, cơ sở hạ tầng... thành phố hoàn toàn hội đủ điều kiện để trở thành một TT logistics lớn nhất của khu vực phía Bắc.

2.2.1. Thực trạng các doanh nghiệp logistics tại Hải Phòng

Hiện cả nước có khoảng 1.500 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, như dịch vụ giao nhận vận tải, lưu kho, phân phối, bốc xếp, khai thuế hải quan, tập trung 80% tại khu vực TP. Hồ Chí Minh và Hải Phòng. Trong đó chỉ có 4÷5% doanh nghiệp logistics là các Tập đoàn logistics đa quốc gia đang hoạt động tại Việt Nam, tiêu biểu là NYK, YUSEN, APL logistics, DHL, FedEx, Kuehne Nagel, Panalpina, Schenker,... nhưng hiện chiếm tới 75% thị phần logistics của cả nước. Phần lớn các doanh nghiệp Việt Nam khác kinh doanh các dịch vụ lưu kho bãi, cảng biển, xếp dỡ, kho phân phối, đại lý làm thủ tục hải quan, các dịch vụ logistics tích hợp 3PL và các dịch vụ logistics khác liên quan.

Đối với Hải Phòng, trên địa bàn Hải Phòng hiện có khoảng 250 doanh nghiệp đăng ký cung cấp dịch vụ logistics, tuy nhiên trong đó chỉ có khoảng 50 doanh nghiệp có các hoạt động tích cực trong lĩnh vực logistics. Hầu hết các doanh nghiệp chủ yếu đóng vai trò cung ứng một số dịch vụ đơn giản cho các công ty logistics nước ngoài như làm thủ tục hải quan, vận chuyển hàng hóa (chủ yếu bằng đường bộ), cho thuê kho bãi... Với khả năng cung cấp các dịch vụ logistics thực tế hiện nay của các doanh nghiệp trên địa bàn thành phố

Hải Phòng, có thể chia thành 04 nhóm mức độ: Các đại lý giao nhận truyền thống là các đại lý thuần túy cung cấp các dịch vụ do khách hàng yêu cầu; Các đại lý giao nhận đóng vai trò người gom hàng và cấp vận đơn; Các đại lý giao nhận đóng vai trò là nhà vận tải đa phương thức; Các đại lý giao nhận trở thành nhà cung cấp dịch vụ logistics, tại mức độ này hiện nay đang có các công ty liên doanh logistics với các hãng tàu như MOL, APL, NYK, Maerk Logistics... hoạt động hiệu quả.

Hoạt động của các doanh nghiệp logistics Hải Phòng chủ yếu tập trung tại công tác vận chuyển, đưa rút hàng khỏi cảng (đường bộ đảm nhận vai trò chủ đạo với thị phần vận tải khoảng 70%; đường biển 24%; đường thủy nội địa 4,5%; đường sắt 1,5%). Chi phí dịch vụ logistics cao do tổ chức vận tải chưa hợp lý (chủ yếu bằng đường bộ), tổ chức giao nhận, các thủ tục hành chính còn rườm rà, chất lượng dịch vụ kho bãi thấp.

Chi phí logistics thường bao gồm: chi phí vận tải, chi phí lưu kho, chi phí đặt lô hàng, chi phí thông tin và xử lý đơn hàng, chi phí kho hàng, chi phí dịch vụ khách hàng, chi phí quản trị hoạt động logistics và chi phí ẩn (tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm môi trường,...). Trong đó 3 thành phần chính là chi phí vận tải, chi phí tồn trữ, kho bãi và chi phí quản trị logistics. Chi phí logistics tại Hải Phòng hiện còn tại mức cao do hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, kho bãi, hậu cần cảng, công nghệ thông tin... còn kém; năng lực hoạt động của các doanh nghiệp logistics còn chưa hiệu quả.

Thời gian là một trong các tiêu chí quan trọng để đánh giá chất lượng dịch vụ logistics vì thời gian là một trong những yếu tố quyết định tới chi phí logistics đồng thời làm gia tăng độ tin cậy của khách hàng với doanh nghiệp cung ứng dịch vụ. Thời gian vận chuyển logistics tại Hải Phòng chưa rút ngắn được tối đa do tổ chức vận tải chưa hợp lý (chủ yếu bằng đường bộ); thủ tục hành chính, giao nhận còn rườm rà, chất lượng dịch vụ kho bãi thấp, chưa

giảm được thời gian gom hàng, trả hàng, làm thủ tục; mức độ ứng dụng khoa học kỹ thuật và công nghệ còn hạn chế.

Có thể rút ra một số yếu kém, tồn tại của các doanh nghiệp logistics trên địa bàn Hải Phòng hiện nay như sau: quy mô doanh nghiệp đa phần là vừa và nhỏ, hạn chế về khả năng tài chính và trình độ quản trị doanh nghiệp, do đó năng suất lao động còn thấp; Mức độ áp dụng công nghệ của các doanh nghiệp logistics còn chưa cao, tỉ lệ ứng dụng các hệ thống quản lý thông tin như ERP (hệ thống hoạch định tài nguyên) chỉ chiếm 10%, EDI (hệ thống hành chính điện tử) chiếm 17%, TMS (hệ thống quản lý vận tải) chiếm 19%, GPS (định vị) chiếm 29%, Barcode và WMS (hệ thống quản lý kho bãi) chiếm 17%; Chi phí dịch vụ logistics chưa thực sự cạnh tranh; Chất lượng cung cấp dịch vụ còn thấp; Nguồn nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu.

Các TT logistics trên địa bàn thành phố Hải Phòng được chia thành 2 nhóm: nhóm các trung tâm đã có giấy phép xây dựng và hiện đang trong quá trình triển khai dự án nhưng chưa đi vào hoạt động; và nhóm các trung tâm đã đi vào hoạt động. Với nhóm số 2, hiện tại chỉ có 3 trung tâm là trung tâm Green logistics của Công ty VICONSHIP, trung tâm Yusen logistics của Công ty TNHH Yusen Logistic Việt Nam, trung tâm kho vận Damco của Công ty Damco.

Một số dự án TT logistics khác vẫn còn trong tình trạng đang thi công, hoặc mới chỉ hoàn thiện và đưa vào hoạt động một phần, hoặc mới được cấp giấy phép đầu tư và cấp đất như: Dự án Hi Logistics Vietnam – Nhà đầu tư Hàn quốc thuộc dự án đầu tư logistics tại Khu Công nghiệp Tràng Duệ; trung tâm dịch vụ kho bãi của C.STEINWEG (Hà Lan); Dự án trung tâm logistics của công ty TNHH SITC (Việt Nam) tại Khu công nghiệp Đình Vũ...

Ngoài ra còn nhiều doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics khác, chủ yếu đóng vai trò cung ứng một số dịch vụ đơn lẻ cho các công ty logistics

nước ngoài, như làm thủ tục hải quan, vận chuyển hàng hóa, cho thuê kho bãi... với quy mô nhỏ.

2.2.2. Thực trạng hoạt động của các trung tâm logistics tại Hải Phòng

2.2.2.1 Trung tâm logistics Green (GLC- Green Logistics Center)

Trung tâm logistics Green được khánh thành vào ngày 01/11/2012, từ ngày 16/09/2013, kho CFS và kho ngoại quan chính thức đi vào hoạt động. GLC nằm tại Khu công nghiệp Đình Vũ, thành phố Hải Phòng, trên tổng diện tích rộng 100.000 m². Trung tâm có tổng vốn đầu tư là 168 tỷ đồng, vốn góp 100% bởi Công ty cổ phần Container Việt Nam – Vinconship với gần 30 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực logistics kể từ khi chính thức hoạt động vào năm 1985. Bên cạnh GLC, Vinconship còn có ba công ty con khác nằm trên địa bàn thành phố Hải Phòng là xí nghiệp cảng Green (Green Port), công ty vận tải biển Ngôi Sao Xanh (Green Star Lines), công ty TNHH MTV Biển Xanh (Green Depot). Các đơn vị này cùng với GLC hoạt động chuyên biệt trên các lĩnh vực khác nhau, hỗ trợ hiệu quả cho nhau, góp phần vào sự thành công chung của Vinconship.

a) Vị trí

GLC có lợi thế nổi bật là TT logistics đầu tiên hoạt động trên địa bàn thành phố Hải Phòng, nằm ở vị trí chiến lược, ngay trong Khu công nghiệp Đình Vũ, cách cảng Đình Vũ 0,7km, cảng PTSC 1km, Tân Cảng 2km và cách trung tâm thành phố 6,5km. Với vị trí thuận lợi như vậy, GLC trở thành đầu mối tập trung các hoạt động vận tải và phân phối hàng hóa của khu vực cảng Đình Vũ.

b) Cơ sở hạ tầng

Trung tâm có bốn công chính, khu văn phòng được xây dựng kiên cố với 3 tầng, tổng diện tích sử dụng là 1.000m², khu vực bãi container (depot area) rộng 75.000m², khu vực kho CFS và kho ngoại quan rộng 15.000 m². Ngoài

ra, trung tâm còn có các khu vực như nhà ăn, nhà để xe... để phục vụ cho cán bộ công nhân viên.



Hình 2.5 Trung tâm logistics Green (GLC- Green Logistics Center)
(Nguồn: VICONSHIP)

Hệ thống kho: Hệ thống kho (kho CFS và kho ngoại quan) của GLC chính thức hoạt động vào tháng 9/2013 với tổng diện tích là 15.000m² được chia thành ba khu riêng biệt: kho xuất khẩu, kho nhập khẩu và kho ngoại quan.

Mặt sàn kho siêu phẳng, có sức chịu tải lên đến 5 tấn/m². Nền kho được xây dựng kiên cố và chắc chắn, cứ 3m đóng một cọc sâu 36- 42m. Dù vốn đầu tư ban đầu bỏ ra là khá lớn nhưng một mặt nền kho bãi bằng phẳng, vững chắc sẽ đảm bảo cho trung tâm hoạt động an toàn, mang lại hiệu quả lâu dài. Bên cạnh đó, các kho hàng còn được trang bị hệ thống máy móc và thiết bị hiện đại nhằm đảm bảo điều kiện lưu trữ tốt nhất cho hàng hoá.

Hệ thống phòng cháy, chữa cháy tiên tiến được kết nối với một bảng báo hiệu tự động đặt ngoài kho. Bảng báo hiệu có chức năng phát hiện và cảnh báo những khu vực trong kho có nguy cơ xảy ra hỏa hoạn, giúp đội ngũ quản lý kho có thể ngăn ngừa và xử lý kịp thời những rủi ro về cháy nổ. Hệ thống an ninh hiện đại được lắp tại khu vực cổng (gate) và trong kho hàng với hơn

100 camera giám sát đạt tiêu chuẩn CTPAT, hoạt động 24/24h và hệ thống báo động chống trộm đặt trên mỗi cửa ra vào kho (door).

Hệ thống hút ẩm: Toàn bộ kho lắp đặt 15 máy hút ẩm công nghệ cao có khả năng hút 192 lít nước/ ngày, đảm bảo cho hàng hóa luôn trong điều kiện khô ráo, tránh ẩm mốc, đặc biệt phù hợp với khí hậu nóng ẩm của miền Bắc Việt Nam.

Hệ thống đèn chiếu sáng: Hệ thống đèn trong kho là loại đèn tránh sát thương (các bóng đèn đều có chụp kính để ngăn mảnh vỡ đèn rơi xuống khu vực làm việc khi đèn bị cháy nổ). Hai máy phát điện với công suất 2.000KVA được lắp đặt để phục vụ cho hoạt động của các kho hàng. Hệ thống đèn tích điện cũng được trang bị trong kho để đề phòng tình huống kho mất điện, máy phát điện chưa kịp hoạt động.

Tồn tại:

GLC hiện chưa có hệ thống kho dành riêng cho các loại hàng đặc biệt như: hàng hóa chất, hàng đông lạnh, các linh kiện điện tử... (Đối với hàng hóa chất, GLC lưu trữ và bảo quản nguyên trong container và đặt tại bãi container).

Hệ thống bãi container : Toàn bộ diện tích bãi container trong GLC là 75.000m². Mặt nền bãi container rộng và bằng phẳng, có khả năng chịu tải cao và chống sụt lún trong điều kiện đất nền tại khu vực cảng Đình Vũ khá yếu.

Do vị trí thuận lợi nằm gần các cảng lớn như cảng Chùa Vẽ, cảng Đình Vũ, cảng PTSC... nên hoạt động container tại GLC khá sôi động. Công suất container lưu chuyển trong năm ước tính đạt 6.000 TEUs/năm.

Tuy nhiên, GLC chưa có hệ thống đường ray hỗ trợ trong khu vực bãi container; Hệ thống đường bộ kết nối GLC với cụm công nghiệp cảng Đình

Vũ nói chung và đường bộ dẫn vào GLC nói riêng đều xuống cấp; trời mưa lớn thường gây ngập làm ảnh hưởng đến các hoạt động logistics tại trung tâm.

c) Trang thiết bị

Hệ thống trang thiết bị của trung tâm nhìn chung đều được đầu tư mới, hiện đại với chất lượng cao, phục vụ chủ yếu cho hoạt động kho hàng, bao gồm: 4 xe nâng hàng loại chụp nóc (reach stacker), 20 xe nâng trong đó có: 4 xe nâng chạy bằng dầu diesel hoạt động ngoài kho (diesel truck forklifts) và 16 xe nâng điện (electric truck forklifts) hoạt động bên trong kho. Ưu điểm của xe điện là không tạo tiếng ồn và thân thiện với môi trường. Ngoài ra, trung tâm còn có thêm 10 xe nâng tay để phục vụ việc xếp dỡ hàng hóa. Xe container và xe tải nhỏ chủ yếu phục vụ cho các hoạt động tại trung tâm, không áp dụng cho dịch vụ vận tải door-to-door. Toàn bộ pallet sử dụng trong kho đều là pallet nhựa nhằm hạn chế độ ẩm từ dưới nền kho, hệ thống giá hàng, giá đỡ được lắp đặt trong kho hàng nhập có chất lượng tốt hơn, cứng cáp hơn so với trong kho hàng xuất do số lượng hàng nhập nhiều hơn, chủng loại, hình dáng và kích cỡ của hàng nhập cũng đa dạng hơn (Hình 2.6).



Hình 2.6 Hệ thống giá hàng (racking) trong kho xuất khẩu
(Nguồn: Viconship)

d) Công nghệ thông tin

GLC hiện đang sử dụng công nghệ phần mềm TMS để quản lý toàn bộ hoạt động logistics tại trung tâm. Tuy nhiên, quá trình kiểm đếm hàng hóa trong kho vẫn được thực hiện thủ công, chưa áp dụng chế độ quản lý tự động. Trung tâm cho biết trong tương lai sẽ có kế hoạch mua phần mềm để nâng cao hiệu quả hoạt động. Đó là phần mềm quản lý hàng hóa trong kho tự động, giảm thiểu tối đa quá trình kiểm đếm thủ công.

e) Các dịch vụ logistics tại Trung tâm

Hoạt động chủ yếu của trung tâm GLC hiện nay mới chỉ dừng lại ở hoạt động kho bãi, chủ yếu phục vụ cho mục đích lưu trữ hàng hóa. Nguyên nhân chính: do GLC vốn là trung tâm mới được thành lập, diện tích kho bãi còn eo hẹp, trong khi để thực hiện những hoạt động dịch vụ nói trên cần có không gian rộng hơn và nguồn nhân lực dồi dào, có tay nghề cao.

Các dịch vụ liên quan đến container do GLC cung cấp bao gồm: lưu trữ container, kiểm đếm (Shipside), nâng hạ container (Lifting on & off), lập báo cáo (Reporting)... Tuy nhiên, GLC chưa cung cấp các dịch vụ đi kèm như: vệ sinh, sửa chữa container... Trung tâm chưa có đủ tiềm lực để cung cấp dịch vụ giao nhận “door-to-door”. Khách hàng phải mang hàng đến trung tâm hoặc đến lấy hàng tại trung tâm bằng phương tiện vận tải của mình.

f) Cơ chế, chính sách của nhà nước

Trung tâm Green được hưởng tất cả những ưu đãi dành cho doanh nghiệp tại Khu công nghiệp Đình Vũ, ngoài ra không có bất cứ một ưu đãi hay chính sách đặc biệt nào khác từ phía Nhà nước nhằm mục tiêu khuyến khích và phát triển TT logistics.

2.2.2.2 Trung tâm Tiếp vận Yusen logistics Hải Phòng

Được khởi công xây dựng vào tháng 12/2013, TT logistics Yusen chính thức đi vào hoạt động vào tháng 11/2014, do công ty TNHH giải pháp và vận

tải Yusen Việt Nam đầu tư 100% vốn thành lập. Công ty TNHH giải pháp và vận tải Yusen Việt Nam là công ty 100% vốn đầu tư từ công ty Nhật Bản Yusen logistics, đã có hơn 10 năm kinh nghiệm hoạt động tại Việt Nam trong lĩnh vực logistics nói chung, đặc biệt là lĩnh vực vận tải đa phương thức nói riêng. Đây là dự án có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào các khu công nghiệp, khu kinh tế Hải Phòng lớn thứ 6 kể từ đầu năm 2013 cho đến nay với tổng số vốn đầu tư là 21,1 triệu USD.

Trung tâm được xây dựng với tổng diện tích là 100.000m² (10 ha) bao gồm: hệ thống nhà kho 20.000m², khu nhà xưởng chất lượng cao 13.936m², bãi container 20.000m² có sức chứa tối đa là 3.000 TEU, khu bãi đỗ xe đầu kéo và mooc container năng lực 100 chỗ đỗ, các khu chức năng chức năng khác... Tuân thủ quy định tại Quyết định số 04 /2008/QĐ-BXD ngày 03/04/2008 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định tỷ lệ đất tối thiểu trồng cây xanh trong các lô đất xây dựng công trình nhà máy tại các khu công nghiệp, cụm công nghiệp tập trung, công ty đã dành 21,4% tổng diện tích lô đất cho diện tích đất trồng cỏ.



Hình 2.7 Hình ảnh tổng thể của khu trung tâm logistics Yusen
(Nguồn: Yusen Logistics)

Trung tâm logistics Yusen đặt tại Khu công nghiệp Đình Vũ. Cũng giống như TT logistics Green, TT logistics Yusen được mong đợi phục vụ chủ yếu hàng hóa xuất nhập khẩu tại Khu công nghiệp Đình Vũ, cảng Đình Vũ và một số cảng lân cận như cảng PTSC, cảng Chùa Vẽ...



Hình 2.8 Khu kho bãi của trung tâm logistics Yusen
(Nguồn: Yusen Logistics)

Các dịch vụ chính được dự kiến cung cấp tại trung tâm bao gồm: dịch vụ bãi container (depot), kho thường, kho CFS, kho ngoại quan. Bên cạnh đó, trung tâm cũng cung cấp các dịch vụ vận tải để vận chuyển hàng hóa từ kho tới khách hàng hoặc ngược lại.

2.2.2.3 Trung tâm kho vận Damco

Trung tâm kho vận Damco thuộc công ty Damco- một trong những nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng xuất nhập khẩu lớn nhất Việt Nam, cùng với dự án Khu nhà xưởng cho thuê Hải Thành giai đoạn I, đã được khánh thành vào ngày 08/05/2014 tại Cụm công nghiệp Hải Thành, quận Dương Kinh. Dự án này được khởi công xây dựng từ năm 2011 với tổng mức đầu tư tương đương 25 triệu USD, mục tiêu hướng đến các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư vào lĩnh vực công nghiệp phụ trợ, công nghiệp sạch không gây ô nhiễm môi trường, dịch vụ logistics...



Hình 2.9 Trung tâm kho vận Damco tại Cụm công nghiệp Hải Thành
(Nguồn: Damco)

Vị trí và quy mô: Trung tâm kho vận Damco nằm tại vị trí liền kề nút giao giữa tỉnh lộ 353 và đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, cách Cảng Hải Phòng 7km, cách Cảng Hàng không Cát Bi 8km, cách trung tâm thành phố 10km và cách thủ đô Hà Nội 100km. Với vị trí thuận lợi như trên, trung tâm kho vận Damco sẽ trở thành một trạm trung chuyển hàng hóa nội địa cũng như kết nối với khu vực biên giới Trung Quốc. Chiến lược kinh doanh toàn cầu của Damco là tập trung xây dựng thế mạnh tại những thị trường đang phát triển và đầy triển vọng. Do đó, trung tâm này là minh chứng rõ ràng về chiến lược phát triển lâu dài của Damco tại Việt Nam, đặc biệt đối với miền Bắc nói chung và Hải Phòng- thành phố nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ nói riêng.

Với tổng diện tích 8.000m² được xây dựng theo tiêu chuẩn quốc tế và tiêu chuẩn C-TPAT, trung tâm kho vận Damco cung cấp những dịch vụ cơ bản như: quản lý hàng hóa, xử lý đơn hàng, quét mã vạch, cung cấp và vận chuyển hàng hóa và các dịch vụ giá trị gia tăng như vận tải đường bộ qua biên giới và nội địa.

Cơ sở hạ tầng: Khu văn phòng, nhà ở cho chuyên gia, công nhân và nhà xưởng tiêu chuẩn được thiết kế hiện đại, tiện ích, đầy đủ, đạt chuẩn quốc tế. Đặc biệt, khu nhà xưởng có hệ thống xử lý nước thải và chất thải rắn, trạm điện cao thế 2.500 KV, trạm phát điện 1.000 KVA, hệ thống cáp thông tin đường truyền ADSL tốc độ cao, hệ thống phòng chống cháy nổ đồng bộ, khép kín...

2.3 ĐÁNH GIÁ MÔ HÌNH VÀ QUY MÔ HOẠT ĐỘNG CỦA CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS TẠI HẢI PHÒNG

2.3.1 Đánh giá mô hình và quy mô các trung tâm logistics tại Hải Phòng

Hầu như các dự án về TT logistics tại Hải Phòng chỉ mới phát triển trong một vài năm trở lại đây. Số lượng TT logistics của Hải Phòng vẫn còn rất nhỏ so với tiềm năng phát triển dịch vụ logistics của thành phố những năm gần đây và trong thời gian tới. Việc phân bố các trung tâm trên địa bàn thành phố lại không đồng đều, nếu tính cả dự án TT logistics của công ty SITC thì cả ba trung tâm này đều tập trung tại khu công nghiệp Đình Vũ. Mặc dù đây là một vị trí thuận lợi cho hoạt động vận tải và giao nhận, có thể tận dụng được lợi thế về cảng biển, liền kề hoặc ở trong các khu công nghiệp, có thể kết nối với các phương tiện khác nhau, nhưng việc có quá nhiều TT logistics đặt tại một khu vực có thể dẫn đến sự phát triển hạ tầng không đồng đều, dẫn đến dư thừa nguồn lực- nơi thừa cung nơi thiếu cung, gây tắc nghẽn, doanh nghiệp không tận dụng và khai thác hết được thế mạnh của các cảng hoặc khu công nghiệp khác, ví dụ như: khu công nghiệp Nomura, Tràng Duệ, Nam Đình Vũ, Đồ Sơn, An Dương...

2.3.1.1 Quy mô và phạm vi dịch vụ

Vốn đầu tư của trung tâm Green và Yusen tương đối lớn, lần lượt là 168 tỷ đồng và 21,1 triệu USD tương đương 448 tỷ đồng, do các doanh nghiệp đầu tư vào loại hình này chủ yếu là các doanh nghiệp lớn trong nước,

liên doanh với tập đoàn hàng đầu của nước ngoài hoặc 100% vốn đầu tư nước ngoài nên có lợi thế về vốn và công nghệ. Tuy nhiên vẫn chưa bằng một số TT logistics ở khu vực phía Nam như: khu kho vận Maple Tree (khu liên hợp công nghiệp- dịch vụ- đô thị Bình Dương) rộng 68ha, vốn đầu tư 110 triệu USD tương đương 2.333,7 tỷ đồng; khu kho vận YCH- Protrade (phường Bình Hòa, thị xã Thuận An, Bình Dương) diện tích 6,9ha, vốn đầu tư 14 triệu USD tương đương 297 tỷ đồng...

Quy mô của các TT logistics hiện nay trên địa bàn Hải Phòng còn tương đối nhỏ, hoạt động chưa đúng với vai trò và chức năng của một TT logistics thực sự mà chỉ đơn giản như một kho hàng được nâng cấp phục vụ hàng hóa trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics của một nhà cung ứng dịch vụ logistics bên thứ 3 (3PL). Chẳng hạn như TT logistics Green chỉ chủ yếu cung cấp dịch vụ logistics cho một số doanh nghiệp nằm trong hoặc lân cận Khu công nghiệp Đình Vũ như: APL Logistics, KMG, Expeditors, OOCL, Tonkin...

Dựa trên thực trạng hoạt động của TT logistics Green, có thể thấy những dịch vụ mà trung tâm này có thể cung cấp còn rất hạn chế, chủ yếu là dịch vụ lưu kho bãi, xếp dỡ hàng, gom/ chia hàng giống như một kho hàng hiện đại hơn là một TT logistics. Cụ thể là GLC thiếu hẳn những chức năng cơ bản của một TT logistics như: tạo giá trị logistics gia tăng cho hàng hóa (dán nhãn, ký mã hiệu, lắp ráp cuối, sửa chữa, bảo hiểm, thông quan); quản lý, điều khiển, vệ sinh và sửa chữa container, phương tiện vận tải; thậm chí là cung cấp các dịch vụ hỗ trợ cho khách hàng như ăn, nghỉ, dịch vụ tư vấn, dịch vụ tài chính- tín dụng, cho thuê văn phòng... Do thiếu nhiều dịch vụ đặc thù để tạo ra giá trị gia tăng cao cho khách hàng nên lượng khách mà trung tâm có thể phục vụ được còn ít và thiếu sự đa dạng. Rõ ràng, quy mô và chất lượng dịch vụ hạn chế là những yếu tố dẫn đến các TT logistics tại Hải Phòng chưa thể đóng vai trò là điểm thu hút đầu tư lớn trong nước và quốc tế. Bảng 2.3 trình bày sự

khác biệt về quy mô và phạm vi dịch vụ của các TT logistics tại Hải Phòng so với các TT logistics tiêu chuẩn quốc tế ở các quốc gia khác.

Bảng 2.3 So sánh quy mô và phạm vi dịch vụ tại các trung tâm logistics

Quốc gia		Chức năng chủ yếu	Diện tích	Phạm vi dịch vụ	Vị trí trong hệ thống vận tải
Singapore		Lưu kho, lên quy trình, xử lý quy trình, phân loại hàng, gom hàng, chuyển tải, dán nhãn, bao gói, kiểm định giám định, vận vận.... Có thể cung cấp cả khu vực sản xuất cho một số mặt hàng nhất định.	12-100 ha/1 trung tâm	Chuỗi dịch vụ	Là đầu mối vận tải, kết nối với đường bộ, biển, sắt và hàng không
Nhật Bản	Khu cảng dành cho tàu nước ngoài	Lưu kho, phân loại, kiểm định giám định, thủ hàng, lên quy trình, xử lý quy trình, dán nhãn, bao gói và tổ chức trưng bày triển lãm hàng nhập khẩu	7-30 ha/1 trung tâm	Chuỗi dịch vụ	Là đầu mối vận tải, kết nối với đường bộ, biển, sắt và hàng không
	Khu cảng tự do thương mại	Sản xuất, lên quy trình, xử lý quy trình, lưu kho, phân loại, kiểm định giám định, thủ hàng, lắp ráp, dán nhãn, bao gói và dịch vụ tạo giá trị gia tăng khác.	7-30 ha/1 trung tâm	Chuỗi dịch vụ	Là đầu mối vận tải, kết nối với đường bộ, biển, sắt và hàng không
Korea		Xếp dỡ vật liệu, lưu kho, trưng bày triển lãm, phân phối hàng, sửa chữa, lên quy trình, và tiến hành các hoạt động logistics quốc tế khác.	5-30 ha/1 trung tâm	Chuỗi dịch vụ	Là đầu mối vận tải, kết nối với đường bộ, biển, sắt và hàng không
Trung quốc		Sản xuất, lưu kho, lên quy trình, xử lý quy trình, gom hàng, bao gói, nhãn mác, trưng bày triển lãm, lấy mẫu thủ hàng, xuất nhập khẩu, các dịch vụ thương mại cao cấp, tài chính và logistics...	5-30 ha/1 trung tâm	Chuỗi dịch vụ	Là đầu mối vận tải, kết nối với đường bộ, biển, sắt và hàng không

	Hồng Kông	Thực hiện toàn bộ các chức năng bao gồm sản xuất, lưu kho, lên quy trình, xử lý quy trình, gom hàng, bao gói, nhãn mác, lấy mẫu thử hàng, trưng bày triển lãm, và chuyển tải	5-30 ha/1 trung tâm	Chuỗi dịch vụ	Là đầu mối vận tải, kết nối với đường bộ, biển, sắt và hàng không
	Đài Loan	Sản xuất, lưu kho, lên quy trình, xử lý quy trình, gom hàng, bao gói, nhãn mác, trưng bày triển lãm, lấy mẫu thử hàng, xuất nhập khẩu, các dịch vụ tạo giá trị gia tăng...	5-30 ha/1 trung tâm	Chuỗi dịch vụ	Là đầu mối vận tải, kết nối với đường bộ, biển, sắt và hàng không
Hải Phòng, Việt Nam	Trung tâm logistics Green	- Gom hàng, Lưu kho, làm thủ tục cho hàng hóa XNK	9 ha	Cung cấp dịch vụ kho hàng và thủ tục Hải quan	Chưa đảm nhận được vai trò là đầu mối vận tải.
	Trung tâm logistics Yusen	- Gom hàng, Lưu kho, làm thủ tục cho hàng hóa XNK	10 ha	Cung cấp dịch vụ kho hàng và thủ tục Hải quan	Chưa đảm nhận được vai trò là đầu mối vận tải

(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp)

2.3.1.2 Tính liên kết giữa các dự án trung tâm logistics tại Hải Phòng

Có thể thấy sự hình thành và phát triển của từng dự án TT logistics trên địa bàn thành phố còn ít nhiều mang tính “tự phát”, thiếu đồng bộ và không có quy hoạch rõ ràng. Từng trung tâm được đầu tư chủ yếu nhằm phục vụ lợi ích của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics mà chưa phối hợp trong định hướng chung, chính sách chung phục vụ cho lợi ích và chính sách kinh tế- xã hội của thành phố hoặc một vùng hay một địa phương nào.

2.3.1.3 Cơ sở hạ tầng và trang thiết bị

Với nguồn vốn đầu tư lớn, hầu hết các dự án TT logistics tại Hải Phòng, trong đó có GLC, đều được đảm bảo về mặt kho bãi, nhà xưởng, văn phòng với hệ thống trang thiết bị đầy đủ, hiện đại, điển hình là TT logistics Green. Tuy nhiên, do bị giới hạn bởi phạm vi dịch vụ cung cấp, chủ yếu liên quan

đến lưu kho lưu bãi, nên sự liên kết giữa TT logistics với các hệ thống vận tải: đường thủy, đường bộ, đường sắt... còn chưa tốt. Trong trường hợp của GLC, hệ thống đường bộ tại Khu công nghiệp Đình Vũ đã xuống cấp, có những đoạn bị hư hại nặng, ít nhiều làm cản trở hoạt động vận tải của trung tâm. Ngoài ra, sự kết nối đường sắt vào bãi container tại GLC nói riêng và một số dự án TT logistics khác nói chung là hoàn toàn không có, do đó khó có thể tạo ra một chuỗi dịch vụ logistics hoàn chỉnh được.

2.3.1.4 Chính sách ưu đãi dành cho các trung tâm logistics

Theo điều tra thì hiện nay, TT logistics Green và TT logistics Yusen là hai trung tâm duy nhất đã đi vào hoạt động trên địa bàn Hải Phòng. Trung tâm này được đầu tư theo hình thức nhà nước ưu đãi về đất đai còn doanh nghiệp tự đầu tư (DN trong nước và DN nước ngoài cùng đầu tư).

Ngoài những ưu đãi dành cho doanh nghiệp đầu tư vào Khu công nghiệp Đình Vũ như ưu đãi về đất hay thuế thu nhập doanh nghiệp thì trung tâm không được hưởng bất kỳ chính sách ưu đãi nào khác dành cho các TT logistics từ phía các cấp chính quyền. Do các DN tự đầu tư nên các DN tự quyết phương án khai thác và thu hồi vốn, chi phí đầu tư được hạch toán vào chi phí chung của trung tâm.

2.3.2 Đánh giá hoạt động quản lý khai thác

Hệ thống tiêu chí bên trong và hệ thống tiêu chí bên ngoài được sử dụng nhằm đo lường kết quả hoạt động logistics của các TT logistics tại Hải Phòng.

2.3.2.1 Nhóm các tiêu chí bên trong: (theo bảng 2.4 bên dưới – Nguồn: tác giả tự tính toán)

2.3.2.2 Nhóm các tiêu chí bên ngoài: (theo bảng 2.5 bên dưới – Nguồn: tác giả tự tính toán)

Bảng 2.4 Các tiêu chí bên trong đo lường hiệu quả các hoạt động logistics

TT	Nhóm	Chỉ tiêu	Giải thích chỉ tiêu	Logistics Green	Logistics Yusen
Các chỉ tiêu mức hệ thống					
1.	Các chỉ tiêu tài chính	• Hệ số khai thác = C/L	C: Tổng chi phí khai thác B: Tổng lợi nhuận	80%	90%
		• Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu = Bs/D • Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản = Bs/A	Bs: Lợi nhuận sau thuế D: Tổng doanh thu A: Tổng tài sản	22% 8%	27% 13%
		• Hệ số quay vòng tồn trữ (ngày)	Thời gian bình quân hàng trong kho	4	3.5
2.	Các chỉ tiêu phí tài chính	• Mức sử dụng hệ thống (%) = Ts/T	Ts: thời gian hệ thống sẵn sàng làm việc	60%	80%
		• Mức hỏng hàng (%) = Ds/Ns	Ds: Tổng số hàng bị hỏng Ns: Tổng số hàng được chuyển	0,03%	0.02%
		• Mức thỏa mãn cầu (%) = Of/Nf	Of: Tổng số đơn hàng thực hiện Nf: Tổng số đơn hàng nhận được	100%	100%
		• Chỉ tiêu an toàn theo thời gian = Tij/Nn.T	Tij: Tổng thời gian lãng phí do tai nạn Nn: Tổng số người	0	0
		• Chỉ tiêu an toàn theo nhân lực = Nni/Nn.T	Nni: Tổng số người bị thương trong ngày	0	0
Các chỉ tiêu mức chức năng					
1.	Chỉ tiêu lựa chọn vendor	• Mức cung hàng thành công = (Dh – Ds)/Dh	Dh: Tổng số hàng cung ứng	99,97%	100%
		• Tỉ trọng giao hàng nguyên lô = No /Nt	No: Số lô hàng giao nguyên lô Nt: Tổng số lô hàng trong kỳ	34%	80%
2.	Chỉ tiêu vận tải	• Thời gian vận chuyển lô hàng bình quân Tvt= Tt + Wt +Trt + Ht	Wt: Thời gian chờ đợi tại bến bãi Trt: Thời gian chuyển phương tiện Ht: Thời gian xếp dỡ tại đầu-cuối	18 (giờ)	20 (giờ)
		• Chi phí vận tải đơn vị đến bãi cảng = Cv/Nh	Cv: Tổng chi phí vận tải Nh: Tổng số cont vận tải	1.800.000 đ/cont	1.850.000đ/ cont

		Tỷ lệ lô hàng hoàn hảo = N_p/N_t	Np: Tổng lô hàng được giao đúng hạn, không hư hỏng, đúng thủ tục	91,4%	92%
		Hệ số sử dụng thiết bị = T_l/T_{tt}	Tl: Tổng thời gian xếp/kéo hàng Ttt: Tổng thời gian	46,6%	50%
		Hệ số đi/đến đúng giờ = N_d/TN_t	Nd: Số lần đi/đến đúng giờ của phương tiện TNt: Tổng số lần đi/đến	67,8%	75%
3.	Các chỉ tiêu về kho hàng	Thời gian trung bình nhất hàng cho đơn hàng = $T_o + T_{t1} + T_{it} + T_{t2} + T_p + T_{iw}$	Tt1: Thg dịch chuyển đến điểm nhất hàng đầu tiên; Tit: Thg trong khu nhất hàng; Tt2: Thg dịch chuyển từ điểm nhất hàng cuối cùng; Tp: Thg nhất hàng; Tiw: Thg chờ đợi	1,5 giờ/container 40 phút/đơn hàng trong kho	1.2 giờ/ container 30 phút/ đơn hàng trong kho
		Năng lực thông qua của kho = $G.Nol/hour$	G: Khối lượng hàng mỗi lần xếp Nol: Số lần xếp hàng vào kho	14 tấn/giờ	16 tấn/ giờ
`	Duy tu bảo dưỡng	Thời gian chậm logistics (giờ/khách hàng)	Tổng thời gian chờ đợi phát sinh từ sự không sẵn có của nguồn lực	22 phút/khách hàng	15 phút/ khách hàng
		Thời gian sửa chữa trung bình trên tháng	(giờ)	34 giờ/tháng	30 giờ/ tháng
		Thời gian bình quân giữa các lần sửa chữa	(ngày)	60 ngày	75 ngày
		Chi phí duy tu bảo dưỡng trung bình	(đồng)	24 triệu/tháng	30 triệu/ tháng

Bảng 2.5 Các tiêu chí bên ngoài đo lường hiệu quả hoạt động logistics

TT	Nhóm	Chỉ tiêu	Giải thích chỉ tiêu	Logistics Green	Logistics Yusen
1.	Dịch vụ khách hàng	Độ tin cậy của dịch vụ = $N_s/\text{Tổng số lô hàng}$	Ns: Tổng số lô hàng được giao trong khoảng 4 giờ so với dự kiến	82,4%	91%
		Khiếu nại khách hàng	= Tổng số khiếu nại trong kỳ	3%	1,5%
2.	Chỉ tiêu của chính phủ	- Số lượng công việc tạo lập - Mức đóng góp thuế		96 10 tỷ đồng	82 16 tỷ đồng
3.	Chỉ tiêu của nhà đầu tư	- Thu nhập trên cổ phiếu - Đòn bẩy tài chính	= Tổng nợ/Tổng tài sản	- 65%	- 50%

2.3.3 Những tồn tại trong hoạt động logistics và trung tâm logistics tại Hải Phòng

2.3.3.1 Đánh giá chung

Cảng Hải Phòng là một trong những cảng có tiềm năng lớn để phát triển thành TT logistics cảng biển, là thành phố cảng lâu đời, có vị trí kinh tế quan trọng khu vực Bắc Bộ, cũng như cả nước; có hệ thống hạ tầng giao thông, công nghệ thông tin phát triển hơn so với một số vùng cảng khác, là đầu mối giao thông quan trọng kết nối các tỉnh phía Bắc, kết nối với các vùng trong và ngoài nước thông qua cửa biển; lượng lao động dồi dào, nhất là nguồn lao động có trình độ, có tay nghề cao, đặc biệt cảng được hỗ trợ từ các khu công nghiệp, các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh, xuất nhập khẩu lớn...

Để đánh giá sự phát triển hoạt động logistics tại Hải Phòng, chúng ta có thể dựa vào ma trận SWOT để phân tích:

Bảng 2.6 Phân tích ma trận SWOT sự phát triển hoạt động logistics tại Hải Phòng

Điểm mạnh	Điểm yếu
- Về vị trí địa lý, hệ thống kết cấu hạ tầng, thu hút đầu tư. - Đầu mối giao thông quan trọng của Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, trên hai hành lang–một vành đai hợp tác kinh tế Việt Nam–Trung Quốc. Hải Phòng là đầu mối giao thông đường biển phía Bắc, là một trong những động lực tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ. - Số doanh nghiệp thành lập và hoạt động trong ngành logistics tại Hải Phòng khá lớn gồm nhiều thành	- Doanh nghiệp nhỏ bé hoạt động còn manh mún, thiếu kinh nghiệm và tính chuyên nghiệp, chỉ cung cấp các dịch vụ cơ bản, cạnh tranh về giá là chủ yếu, ít giá trị gia tăng. Hiện đã có một số Trung tâm logistics hoạt động nhưng chưa có quy hoạch Trung tâm logistics tập trung nhằm tối ưu hóa chuỗi cung ứng dịch vụ logistics, năng lực tài chính kém - Công nghệ, thiết bị còn lạc hậu - Các doanh nghiệp logistics trên địa

phần, trong đó các công ty logistics đa quốc gia hàng đầu trên thế giới (MOL, Maersk-line, Mitsui O.S.K line, APL, Wan Hai...). -Hệ thống kết cấu hạ tầng ngày càng hoàn thiện, đồng bộ(Đường giao thông, sân bay quốc tế, cảng biển chung chuyên..)	bàn Hải Phòng là doanh nghiệp vừa và nhỏ, năng lực tài chính và khả năng cung cấp dịch vụ logistics rất hạn chế, chủ yếu là vận tải hàng hóa. -Chi phí dịch vụ cao, năng suất lao động thấp
Cơ hội	Thách thức
- Chính phủ đã dành sự quan tâm đặc biệt cho ngành logistics Chính phủ đã phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 tại Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 - Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện), hệ thống đường bộ cao tốc (cao tốc Hà Nội–Hải Phòng thông xe từ 12/2015, cao tốc Hạ Long–Hải Phòng). - Quy mô thị trường dịch vụ logistics tại Hải Phòng có tốc độ tăng trưởng cao (20÷25%) Nhiều doanh nghiệp, tập đoàn lớn trong và ngoài nước đến đầu tư tại Hải Phòng.	- Thể chế, chính sách với ngành logistics còn tồn tại những bất cập cần điều chỉnh để thúc đẩy sự phát triển của ngành. - Phần lớn thị phần logistics ở Việt Nam và logistics tại Hải Phòng hiện nay đều do các công ty logistics nước ngoài chiếm thị phần chủ yếu (chiếm 75-80% thị phần). - Cạnh tranh quốc tế trong lĩnh vực logistics ngày càng gay gắt.

Sơ đồ ma trận “SWOT” cho phép tiếp cận bức tranh phát triển logistics trên địa bàn Hải Phòng từ góc độ các điểm “mạnh - yếu” cũng như những “thách thức - cơ hội” mà các doanh nghiệp đang đối mặt. Tuy một số nội dung còn bị khuyết thiếu hoặc bị mờ, song nó giúp hình dung một cách tổng thể về phát triển logistics trên địa bàn Hải Phòng, với những đường nét được

coi là nổi bật. Để phục vụ mục tiêu phát triển hoạt động logistics việc phân tích ở đây chỉ tập trung vào một số điểm “nhấn” của thực trạng, chủ yếu là mặt “tồn tại”, điểm “yếu”, theo quan điểm “hướng tới tương lai, hướng về sự phát triển” của các doanh nghiệp Hải Phòng.

2.3.3.2 Những tồn tại

Cùng với sự phát triển mạnh của hệ thống cảng biển, hoạt động xuất nhập khẩu và đầu tư hoạt động logistics cảng biển trên địa bàn Hải Phòng đã tăng nhanh cả về số lượng, cơ cấu, chất lượng phục vụ đáp ứng bước đầu nhu cầu của ngành và toàn xã hội, góp phần quan trọng trong việc thu hút đầu tư, đẩy mạnh hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam, các địa phương phía Bắc và Hải Phòng, góp phần quan trọng trong việc thu gom cũng như giải tỏa hàng hóa tại các cảng biển, thúc đẩy việc phát triển các KCN, khu kinh tế của các địa phương phía Bắc; giảm chi phí, tăng sức cạnh tranh cho các sản phẩm hàng hóa tiêu thụ ở Việt Nam cũng như hàng hóa xuất khẩu; tạo việc làm và tăng thu ngân sách, nâng cao thu nhập, mức sống của người lao động, riêng tại Hải Phòng tỷ trọng đóng góp vào GDP của thành phố từ 10%÷15%.

Tuy nhiên, vẫn còn những bất cập tồn tại làm cản trở quá trình phát triển hoạt động logistics và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics của Hải Phòng như:

Hoạt động logistics của Hải Phòng chủ yếu tập trung tại công tác vận chuyển, đưa rút hàng khỏi cảng là một trong những khâu tạo ít giá trị gia tăng nhất trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics. Dịch vụ vận tải đường bộ được cung cấp bởi hàng trăm doanh nghiệp (phần lớn có quy mô vừa và nhỏ) trên địa bàn thành phố đã gây ra nhiều bất cập như: cạnh tranh không lành mạnh, khai thác không hiệu quả.

Chi phí vận tải còn cao do tổ chức vận tải chưa hợp lý (chủ yếu bằng đường bộ), tổ chức giao nhận, các thủ tục hành chính còn rườm rà, chất lượng

dịch vụ kho bãi thấp; về thời gian chưa giảm được thời gian gom hàng, trả hàng, làm thủ tục gây tăng thêm về chi phí.

Hệ thống hạ tầng giao thông chưa đầy đủ, thiếu đồng bộ và hiện đại, đặc biệt là đường bộ: hệ thống đường và các nút giao thông khu vực cảng chật hẹp (nút giao Lê Thánh Tông–Đình Vũ, tuyến Nguyễn Văn Linh (QL5),...) hệ thống đường vành đai 2 và vành đai 3 chưa đầu tư xây dựng hoàn chỉnh, thiếu nhiều vị trí đỗ xe chờ giao nhận hàng và bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện dẫn đến hiệu quả khai thác kém và tiềm ẩn ùn tắc giao thông và tác động xấu đến môi trường. Hệ thống đường sắt cũ, lạc hậu, không đủ tiêu chuẩn kỹ thuật. Hiện tại chưa kết nối vào các khu vực chính mới đầu tư xây dựng như cảng Đình Vũ và chưa có phương án cụ thể kết nối với cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng. Hệ thống đường thủy nội địa chưa phát huy được vai trò hỗ trợ đường bộ do chưa đủ điều kiện tổ chức vận tải container theo các tuyến sông quốc gia vùng Đồng bằng sông Hồng. Hệ thống giao thông kết nối đưa rút hàng khỏi cảng biển phụ thuộc nhiều vào đường bộ (chiếm 80% khối lượng hàng) không tạo sự linh hoạt, mức độ rủi ro cao và chưa tận dụng hết lợi thế của các phương thức vận tải khác.

Hệ thống hạ tầng logistics chưa có các khu dịch vụ logistics quy mô lớn hỗ trợ khai thác hệ thống cảng biển. Các khu kho hàng, bến bãi dịch vụ vệ tinh chưa được quy hoạch, phát triển tự phát, nhỏ lẻ bám theo các cảng, gây tình trạng lộn xộn, manh mún, chưa gắn kết với các cảng cạn tại khu vực hậu phương, các trung tâm sản xuất tiêu thụ hàng hóa chủ yếu.

Trình độ ứng dụng công nghệ kết nối với mạng logistics toàn cầu còn kém nên thường xuyên thiếu thông tin, phải giải quyết công việc thông qua các đại lý.

Chất lượng nguồn nhân lực logistics chưa cao, tỉ lệ nhân viên qua đào tạo (*chủ yếu là tự đào tạo và tự học hỏi kinh nghiệm*) mới đạt khoảng 70%,

trang thiết bị, phương tiện vận tải, kho bãi chỉ tại mức 30%÷40% còn lại phải thuê ngoài để phục vụ khách hàng.

2.3.3.3 Nguyên nhân

Nguyên nhân khách quan: Chưa có chiến lược, quy hoạch phát triển logistics chung cũng như tại khu vực Hải Phòng; Chưa có cơ chế chính sách ưu đãi cần thiết (về đất đai, đầu tư, tín dụng...) cho đầu tư, phát triển doanh nghiệp logistics, TT logistics; Năng lực quốc gia về logistics (LPI) của nước ta còn chưa cao, nằm trong mức trung bình của khu vực ASEAN (đứng thứ 5); Hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ cho hoạt động logistics quy mô nhỏ, bố trí chưa hợp lý, việc đầu tư còn chậm, chưa hiện đại, thiếu đồng bộ; Hoạt động logistics, doanh nghiệp logistics, TT logistics còn mới, chưa có kinh nghiệm.

Hiện nay hoạt động logistics đang chịu sự quản lý của nhiều cơ quan chức năng chuyên ngành như Bộ Công thương, Bộ Giao thông vận tải, Hải quan với những quy định khá phức tạp đôi khi chồng chéo. Điều này gây khó khăn cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đồng thời cũng khó khăn cho chính công tác thống kê, quản lý và có thể dẫn đến các tiêu cực như giả mạo giấy tờ, xin hoàn thuế.

Nguyên nhân chủ quan: Các doanh nghiệp logistics chủ yếu có quy mô vốn nhỏ, thiếu kinh nghiệm, ít nhân viên, hoạt động chưa chuyên nghiệp, chỉ có thể cung cấp các loại hình dịch vụ đơn giản.

Một trong những nguyên nhân làm cho dịch vụ logistics của nhiều doanh nghiệp Việt Nam cung cấp thiếu tin cậy là do trình độ ứng dụng công nghệ thông tin kém kết nối với mạng logistics toàn cầu nên thường xuyên thiếu thông tin, công việc phải giải quyết thông qua các đại lý của các công ty nước ngoài; Chất lượng dịch vụ cung cấp chưa cao, chi phí dịch vụ còn cao, chưa cạnh tranh; Chưa có sự liên kết chặt chẽ giữa các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng, hoạt động logistics còn phân tán thiếu kết nối, hoạt động vận

tải đa phương thức còn thiếu kết nối, tỷ lệ thuê ngoài logistics còn thấp là những khó khăn ngành dịch vụ logistics đang mắc phải;

Chất lượng dịch vụ thấp, thiếu chuyên nghiệp, chưa tạo dựng được mạng lưới và sự kết nối giữa các doanh nghiệp và chủ hàng, giữa doanh nghiệp và doanh nghiệp, hầu hết vẫn mang tính chất trung chuyển nhỏ lẻ; Phát triển nhỏ lẻ tự phát, chỉ tập trung vào cảng biển, tình trạng cạnh tranh không lành mạnh; Chất lượng kho bãi không đồng đều, số lượng kho bãi thuê, sử dụng sai mục đích,... chiếm tỷ lệ lớn;

2.3.4 Bài học kinh nghiệm cho việc đầu tư xây dựng trung tâm logistics tại Hải Phòng

Qua nghiên cứu kinh nghiệm và thực tiễn của một số cảng biển, TT logistics cảng biển trong nước và quốc tế, một số kinh nghiệm cần rút ra khi nghiên cứu đầu tư xây dựng TT logistics cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng nhằm mang lại hiệu quả cao như sau:

Có 5 loại mô hình đầu tư xây dựng TT logistics cảng biển tại Lạch Huyện - Hải Phòng bao gồm Nhà nước đầu tư toàn bộ hạ tầng và cho thuê hạ tầng; DN nước ngoài đầu tư hạ tầng để khai thác toàn bộ hoặc cho thuê lại; DN trong nước đầu tư hạ tầng để khai thác hoặc cho thuê lại; DN trong nước kết hợp DN nước ngoài đầu tư hạ tầng để khai thác hoặc cho thuê lại; DN kết hợp với vốn nhà nước để đầu tư thực hiện (PPP), do đó Hải Phòng cần chủ động trong việc xây dựng mô hình TT logistics tổng hợp, tập trung, quy mô lớn sử dụng chung cho cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (tại Lạch Huyện).

Lập và phê duyệt quy hoạch TT logistics cùng với quy hoạch tổng thể phát triển cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (tại Lạch Huyện). Trên cơ sở quy hoạch tổng thể được phê duyệt cần tiến hành lập và phê duyệt quy hoạch chi tiết trung tâm cũng như các chương trình, cơ chế thực hiện quy hoạch và công khai các quy hoạch.

Chủ động xây dựng các chính sách theo các quy định của Luật, nghị định, thông tư của Nhà nước để triển khai kịp thời, khắc phục tình trạng chờ đợi, thiếu đồng bộ, thiếu sự phối hợp trong thực thi chính sách. Các chính sách ban hành phải rõ ràng, dễ hiểu, dễ áp dụng trong thực tế. Hoàn thiện cơ chế chính sách về thuế, giá đất, ưu đãi để thu hút đầu tư logistics trên địa bàn tỉnh. Chủ động trong việc xúc tiến kêu gọi thu hút đầu tư kết cấu hạ tầng TT logistics cùng với quy hoạch tổng thể phát triển cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (tại Lạch Huyện);

Hải Phòng cần có sự phối hợp chỉ đạo đồng bộ giữa các Bộ ngành trung ương với chính quyền thành phố, bố trí đủ nguồn lực để thực hiện việc đền bù, giải phóng mặt bằng, tái định cư, di chuyển dân trước, khắc phục tình trạng dự án “treo”, không có nguồn lực thực hiện.

Kết luận chương

Với lợi thế về vị trí, Hải Phòng có nhiều tiềm năng phát triển hệ thống trung tâm logistics mang tầm cỡ quốc gia và trong khu vực trong tương lai. Tuy nhiên, việc thiếu hụt cơ sở hạ tầng đồng bộ là nguyên nhân chính khiến cho hệ thống logistics Hải Phòng chưa hoạt động hết công suất. Bên cạnh đó, hệ thống hạ tầng logistics chưa có các khu dịch vụ logistics quy mô lớn được quy hoạch hỗ trợ khai thác hệ thống cảng biển, dịch vụ cung cấp còn rất hạn chế, thiếu hẳn những chức năng cơ bản của một trung tâm logistics như tạo giá trị logistics gia tăng cho hàng hóa, chưa gắn kết với các cảng cạn tại khu vực hậu phương, các trung tâm sản xuất tiêu thụ hàng hóa chủ yếu. Vì vậy, các trung tâm hiện tại tại Hải Phòng chưa đủ khả năng để phục vụ khối lượng hàng hóa dự kiến thông qua cảng Hải Phòng trong thời gian tới. Do đó, việc nghiên cứu đầu tư xây dựng một trung tâm logistics khác phát triển đầy đủ các chức năng của một trung tâm logistics tại Hải Phòng là cần thiết, góp phần vào sự tăng trưởng của thành phố và của quốc gia.

CHƯƠNG 3

ĐỀ XUẤT MÔ HÌNH VÀ GIẢI PHÁP ĐẦU TƯ XÂY DỰNG TRUNG TÂM LOGISTICS PHỤC VỤ CẢNG CỬA NGÕ QUỐC TẾ HẢI PHÒNG TẠI LẠCH HUYỆN

3.1 ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN NGÀNH LOGISTICS

3.1.1 Định hướng chiến lược phát triển ngành logistics Việt Nam

Trên cơ sở định hướng của Chiến lược phát triển kinh tế-xã hội 2011-2020 của Đại hội Đảng lần thứ XI, ngày 27 tháng 1 năm 2011 Chính phủ đã phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020, đồng thời ký ban hành Quyết định 1012/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống TT logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

Chính phủ đặt mục tiêu phát triển khu vực cảng biển nước ta trở thành TT logistics tích hợp các kinh nghiệm từ các nước hàng đầu phát triển trên thế giới về năng lực vận tải hàng hải, đường bộ, xếp dỡ, lưu kho, thủ tục hành chính và liên kết mạng kết hợp với công nghệ thông tin vượt trội. Cần thiết phải có chính sách ưu đãi nhằm thu hút các doanh nghiệp trong và ngoài nước, các Tập đoàn có năng lực, kinh nghiệm trong ngành vận tải hàng hải, đường bộ, cảng biển, dịch vụ logistics tham gia vào đầu tư, góp vốn đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng, hệ thống cảng biển, các dịch vụ logistics.

Trước mắt, phải đầu tư nâng cấp, hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hệ thống giao thông đường bộ, đường biển, hàng không, phát triển giao thông vận tải liên kết, nhằm giảm ách tắc giao thông; góp phần tạo thuận lợi cho việc đầu tư kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển; tạo điều kiện thuận lợi, hiệu quả trong việc vận tải con người, hàng hóa, nhất là vận

tải container; góp phần giảm chi phí giá thành sản phẩm hàng hóa xuất nhập khẩu, tăng năng lực cạnh tranh.

Đồng thời, tiến hành lập quy hoạch kế hoạch đầu tư phát triển vùng cảng biển, quy hoạch đầu tư mở rộng các TT logistics phục vụ cho hệ thống cảng biển, cũng như đầu tư trang bị các công nghệ, thiết bị chuyên dùng tiên tiến của thế giới; áp dụng khoa học kỹ thuật, công nghệ thông tin, điện tử tự động trong các khâu dịch vụ logistics.

Chính phủ xác định rõ dịch vụ logistics là ngành được ưu tiên phát triển, ưu tiên đầu tư, hỗ trợ với mục tiêu phát triển ngành logistics thành ngành lợi thế cạnh tranh quốc tế trọng điểm của Việt Nam. Mục tiêu việc phát triển mạng lưới TT logistics là bảo đảm đáp ứng tốt nhu cầu của sản xuất và lưu thông hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu. Khai thác có hiệu quả thị trường dịch vụ logistics của Việt Nam, trong đó tập trung vào các dịch vụ logistics thuê ngoài, tích hợp trọn gói và đồng bộ, tổ chức và hoạt động theo mô hình logistics bên thứ 3 (3PL) nhằm thúc đẩy sản xuất, kinh doanh phát triển thông qua việc tối thiểu hóa chi phí và bổ sung giá trị gia tăng cho hàng hóa và dịch vụ của các doanh nghiệp. Từng bước triển khai mô hình logistics bên thứ 4 (4PL) và logistics bên thứ 5 (5PL) trên cơ sở phát triển thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiện đại, hiệu quả, chuyên nghiệp.

Trên cơ sở nghiên cứu và tham vấn từ các nhà hoạch định và nhiều tổ chức liên quan, dự án hỗ trợ phát triển quy hoạch logistics RETA 6450 về tăng cường tạo thuận lợi thương mại và giao thông GMS-Phát triển các kế hoạch logistics quốc gia do Ngân hàng châu Á ADB và Bộ Công thương phối hợp thực hiện đã đề ra khung chiến lược phát triển ngành logistics Việt Nam [13]. Tuy nhiên, để có thể thực hiện thành công chiến lược phát triển ngành logistics Việt Nam rất cần có sự chỉ đạo nhất quán quyết liệt, sự hỗ trợ từ phía Chính phủ cũng như quyết tâm, kiên trì, hợp tác hiệu quả giữa các bộ, ban,

ngành, các chính quyền địa phương liên quan và của các doanh nghiệp trong ngành, đồng thời tham khảo mô hình phát triển của các nước đi trước để có thể phát triển ngành logistics theo đúng xu hướng phát triển chung của thế giới, học hỏi được các kinh nghiệm hay và tránh hạn chế mắc phải những sai lầm mà các nước khác đã gặp phải.

3.1.1.1 Tính cấp thiết phát triển hệ thống trung tâm logistics Việt Nam

Nâng cao năng lực cạnh tranh thương mại: hệ thống trung tâm logistics đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong việc hợp lý hoá, tối ưu hoá các hoạt động phân phối, các hoạt động của hệ thống logistics thương mại, cơ chế vận hành các chuỗi cung ứng,... Hệ thống trung tâm logistics Việt Nam khi được xây dựng hoàn chỉnh, hoạt động và vận hành hiệu quả sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc giảm chi phí logistics tới mức hợp lý, hàng hóa sẽ được XK ra nước ngoài với chi phí logistics thấp, do đó giá hàng hóa trên thị trường thế giới sẽ cạnh tranh hơn. Ngược lại, hàng hóa NK từ nước ngoài về thị trường Việt Nam cũng như hàng hóa vận tải nội địa trong sẽ được đưa đến tiếp cận người tiêu dùng trong nước với chi phí và thời gian ngắn hơn. Người tiêu dùng Việt Nam sẽ được quyền lựa chọn hàng hóa có giá cả thấp hơn, phân phối trong thời gian ngắn hơn. Các doanh nghiệp thương mại Việt Nam sẽ bán được hàng hóa trên thị trường với giá cả cạnh tranh hơn và quá trình cung cấp hàng sẽ nhanh chóng, thuận tiện và mềm dẻo hơn, hoạt động kinh doanh sẽ hiệu quả hơn do quá trình cung ứng hàng hóa hiệu quả, nhanh chóng, tin cậy với chi phí thấp cho hệ thống các kênh logistics bán hàng. Hoạt động sản xuất của các doanh nghiệp sản xuất trong nước cũng hiệu quả hơn do quá trình cung ứng nguyên nhiên vật liệu đầu vào được nhanh chóng, đa dạng, ổn định, đáng tin cậy, giá cả thấp với chi phí dịch vụ logistics thấp. Khi sử dụng hiệu quả các dịch vụ của các trung tâm logistics, các doanh nghiệp Việt Nam và doanh nghiệp nước ngoài kinh doanh trong ngành dịch vụ logistics và

ngành dịch vụ chuỗi cung ứng sẽ cung cấp được các dịch vụ logistics chất lượng cao đa dạng, giá dịch vụ cạnh tranh,...

Theo các chuyên gia để nâng cao năng lực cạnh tranh cho hàng hoá Việt Nam cũng như mang lại lợi ích nhiều hơn cho người tiêu dùng Việt Nam chúng ta cần hướng tới mục tiêu giảm chi phí logistics xuống mức 10-15% vào năm 2020. Để đạt được mục tiêu này cần phải có sự nỗ lực và hợp tác của nhiều ngành và bên liên quan đến hoạt động logistics Việt Nam. Tuy nhiên một trong các biện pháp hiệu quả nhất đó là chúng ta cần phát triển một hệ thống trung tâm logistics sẽ đóng vai trò quan trọng điều hoà các hoạt động logistics, giảm đáng kể chi phí logistics cho các hoạt động của ngành logistics Việt Nam.

Thu hút đầu tư nước ngoài: Hệ thống trung tâm logistics Việt Nam phát triển sẽ thu hút mạnh mẽ các doanh nghiệp logistics nước ngoài tham gia thị trường nội địa cũng như thu hút đầu tư của các doanh nghiệp thương mại và doanh nghiệp sản xuất của nước ngoài đến đầu tư. Hệ thống trung tâm logistics được coi là một trong thành tố cơ sở hạ tầng cơ bản của hệ thống logistics quốc gia. Khi Việt Nam xây dựng và phát triển hệ thống trung tâm logistics với các dịch vụ đa dạng phong phú cạnh tranh sẽ thu hút mạnh mẽ các doanh nghiệp logistics nước ngoài đến kinh doanh, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp logistics nước ngoài nâng cao hiệu quả kinh doanh với giá cả thấp, dịch vụ logistics đa dạng với chất lượng cao. Các doanh nghiệp thương mại và doanh nghiệp sản xuất lắp ráp nước ngoài khi đến đầu tư tại Việt Nam sẽ được cung cấp các dịch vụ logistics thương mại và dịch vụ cung ứng hiệu quả, đa dạng, nhanh chóng, tin cậy với chi phí thấp. Sản phẩm và hàng hoá do các doanh nghiệp đầu tư nước ngoài sản xuất ra tại Việt Nam sẽ được XK ra thị trường nước ngoài cũng như tiêu thụ trên thị trường nội địa nhanh chóng hơn với chi phí thấp hơn, giá cả cạnh tranh hơn trên thị trường.

Thu hút sự tham gia của các doanh nghiệp vừa và nhỏ: Các trung tâm logistics thường sẽ là đầu mối logistics nguyên nhiên vật liệu, hàng hóa quy mô lớn, nơi tích hợp nhiều dịch vụ logistics đa dạng, cũng như là đầu mối tập trung các hoạt động hỗ trợ cho thương mại và sản xuất....Trong trung tâm logistics cũng như các vùng hấp dẫn xung quanh hệ thống các trung tâm logistics sẽ kích cầu về các dịch vụ hỗ trợ cho các hoạt động của các trung tâm này, do đó sẽ thu hút nhiều loại hình doanh nghiệp vừa và nhỏ Việt Nam tham gia vào phân khúc thị trường này với nhiều ngành nghề đa dạng khác nhau. Nhóm doanh nghiệp tham gia kinh doanh hiệu quả nhất các loại hình hoạt động này chính là các doanh nghiệp vừa và nhỏ liên quan đến các dịch vụ trung tâm logistics cũng như các dịch vụ hỗ trợ cho các doanh nghiệp lớn lựa chọn xây dựng cơ sở sản xuất và thương mại trong vùng hấp dẫn của các trung tâm logistics Việt Nam.

Phát triển kinh tế vùng và thành phố: khi hệ thống trung tâm logistics Việt Nam được xây dựng, hoàn thiện và hoạt động hiệu quả chắc chắn sẽ thu hút một lượng lớn các doanh nghiệp cả trong nước và nước ngoài đến đầu tư kinh doanh các dịch vụ, các hoạt động của trung tâm logistics, tận dụng lợi thế cạnh tranh mà trung tâm logistics tạo ra, do đó sẽ tạo ra động lực mạnh mẽ phát triển sản xuất thương mại của cả khu vực trung tâm logistics cũng như các vùng hấp dẫn lân cận. Đây sẽ là cơ hội để phát triển bứt phá về kinh tế-thương mại cho vùng trung tâm logistics, cho cả một vùng kinh tế rộng lớn của Việt Nam. Bên cạnh đó, kinh nghiệm cho thấy mô hình phần lớn các trung tâm logistics thành công trên thế giới đều là sự kết hợp chặt chẽ giữa chính quyền địa phương và các doanh nghiệp tư nhân, trong đó phía chính quyền địa phương chủ yếu tham gia góp vốn dưới dạng đất và cơ sở hạ tầng còn phần kinh doanh và quản lý khai thác sẽ do phía tư nhân tham gia. Mô

hình này sẽ mang lại thu nhập kinh tế cao và ổn định cho các chính quyền địa phương Việt Nam.

Tạo công ăn việc làm cho người lao động: Các trung tâm logistics Việt Nam hình thành và đưa vào hoạt động kinh doanh sẽ mang tạo ra nhiều việc làm cho người lao động trong các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ tại trung tâm logistics cũng như các hoạt động hỗ trợ cho trung tâm logistics. Bên cạnh đó, các trung tâm logistics Việt Nam sẽ thu hút mạnh mẽ nhiều doanh nghiệp trong nước và nước ngoài đến tham gia và đầu tư tại các vùng trung tâm logistics, do đó tạo ra cơ hội cho người lao động được học tập, huấn luyện, rèn luyện tay nghề, được chuyển giao kiến thức “know-how”, công nghệ-kỹ thuật....góp phần quan trọng trong việc tạo thu nhập kinh tế, tạo ra giá trị gia tăng cho người lao động, góp phần tạo ổn định xã hội và an ninh, chính trị...

3.1.1.2 Vị trí và cấu trúc hệ thống trung tâm logistics Việt Nam

Vị trí: Các trung tâm logistics cần đáp ứng đồng thời các tiêu chí về vị trí như: Chọn khu vực được định hướng phát triển mạnh các hoạt động logistics và cơ sở hạ tầng logistics, khu tập trung nhiều hoạt động logistics, có cơ sở hạ tầng logistics phát triển. Đặc biệt, các trung tâm phải có quỹ đất rộng để có thể phát triển bền vững lâu dài, quá trình phát triển phải có tầm nhìn đến năm 2050-2100 mà không bị hạn chế do phát triển kinh tế-xã hội của Việt Nam và địa phương, không bị giới hạn do phát triển của hệ thống giao thông vận tải trong vùng và đặc biệt phải đảm bảo nguyên tắc phục vụ hiệu quả phát triển kinh tế thương mại cho vùng KTTĐ cũng như thúc đẩy và thuận lợi giao thương giữa Việt Nam với các nước trong khu vực.

Cấu trúc: Cấu trúc của các trung tâm logistics quốc gia cần được định hướng phát triển thành các cụm trung tâm logistics. Trong đó sẽ có một trung tâm logistics lõi và chòm nhiều trung tâm logistics vệ tinh. Các trung tâm logistics vệ tinh sẽ được xác định trên cơ sở hệ thống ICD hiện tại [13].

Quá trình phát triển cấu trúc hệ thống trung tâm logistics quốc gia cần phát triển theo ba giai đoạn: Giai đoạn đầu: Tập trung phát triển cho 3 trung tâm logistics lõi và một số trung tâm logistics vệ tinh cấp 1 quan trọng nhất. Giai đoạn phát triển: Tập trung phát triển các trung tâm logistics lõi và phát triển các trung tâm logistics vệ tinh cấp 1, cấp 2, cấp 3,... Giai đoạn hoàn thiện: Hoàn thiện và hiện đại hoá toàn bộ hệ thống trung tâm logistics về cơ sở hạ tầng và trang thiết bị đảm bảo các hệ thống trung tâm logistics hoạt động hiệu quả, tương hỗ liên kết chặt chẽ.

Quy mô, thiết bị: quy mô diện tích khoảng 200-300 ha, cũng như có khu đất dự trữ từ 100-200 ha phục vụ cho chiến lược phát triển lâu dài. Trung tâm phải có hệ thống kho bãi hiện đại và trang thiết bị chuyên dụng để phục vụ tốt nhất cho khách hàng. Hệ thống giao thông nội bộ của trung tâm phải được quy hoạch cho phù hợp với hoạt động và kết nối thuận tiện với hệ thống giao thông bên ngoài. Trung tâm cần có kho hàng riêng theo tiêu chuẩn quốc tế phục vụ các nhóm hàng chuyên biệt như hàng đông lạnh, hàng điện tử, hàng quý hiếm, hàng lỏng, hoá chất,... Đặc biệt trung tâm cần phải được trang bị cơ sở hạ tầng và các trang thiết bị CNTT hiện đại phục vụ hiệu quả công tác quản lý khai thác trung tâm cũng như phục vụ khách hàng với chất lượng dịch vụ trung tâm logistics tốt nhất.

Bên cạnh đó, các trung tâm logistics lõi cung cấp đầy đủ, chất lượng cao các chức năng của một trung tâm logistics quốc gia như: lưu kho bãi, xếp dỡ hàng, gom hàng, chia nhỏ hàng, phối hợp phân chia hàng, dịch vụ giá trị gia tăng logistics VAL, lưu giữ hàng hóa tối ưu, logistics ngược, chuyên tải, các dịch vụ hỗ trợ,..., cần có các dịch vụ hỗ trợ cho hoạt động của trung tâm như: cơ quan hải quan, kiểm dịch, ngân hàng, dịch vụ tư vấn, dịch vụ bảo dưỡng sửa chữa, dịch vụ bao bì, bao gói, dán nhãn,... Bên cạnh trung tâm logistics lõi, các trung tâm logistics vệ tinh các cấp cũng được thiết lập xung

quanh trung tâm logistics lõi nhằm hỗ trợ cho trung tâm logistics lõi vừa đóng vai trò giảm tải vừa đóng vai trò nâng cao hiệu quả cho cả hệ thống cụm logistics.

Các trung tâm logistics vệ tinh về cơ bản cũng có kết cấu, trang thiết bị và các chức năng cơ bản như trung tâm logistics lõi nhưng có quy mô nhỏ hơn, cũng như có những cơ sở hạ tầng, trang thiết bị và chức năng riêng đặc trưng cho vùng kinh tế thương mại mà trung tâm đó phục vụ. Các trung tâm logistics vệ tinh cấp 1 nên có diện tích quy mô từ 200-300 ha, các trung tâm logistics vệ tinh cấp 2 nên có diện tích quy mô từ 50-100 ha, cấp 3 nên có diện tích quy mô từ 20-30 ha. Các trung tâm logistics vệ tinh cũng cần phải được quy hoạch có quỹ đất dự trữ để phát triển quy mô khi khối lượng hàng thông qua tăng lên cũng như lượng khách hàng sử dụng dịch vụ của trung tâm phát triển.

3.1.2 Định hướng phát triển logistics tại Hải Phòng

Theo quyết định về việc phê duyệt đề án: Quy hoạch phát triển các ngành dịch vụ thành phố hải phòng đến năm 2020 của UBND TP Hải Phòng, định hướng qui hoạch phát triển các ngành dịch vụ chủ lực trong đó có phát triển ngành logistics như sau:

Phát triển đa dạng các loại hình logistics: logistics đầu vào, logistics trong kho hàng, logistics đầu ra, logistics thu hồi theo hướng tích hợp nhiều dịch vụ với công nghệ hiện đại, chuyên nghiệp;

Xây dựng thêm các trung tâm phân phối nhằm phục vụ thị trường bán lẻ, hình thành các đầu mối vận tải, xây dựng trung tâm logistics cấp quốc gia tại Lạch Huyện và các trung tâm logistics gần các cảng, hệ thống giao thông, các khu kinh tế, khu công nghiệp; Xây dựng và hiện đại hoá hạ tầng giao thông, cầu cảng, bến bãi, trước mắt tập trung vào các dự án lớn: cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện, đường cao tốc Hà Nội Hải Phòng, cầu Đình Vũ Cát Hải,

đường cao tốc ven biển,... và triển khai các công việc chuẩn bị đầu tư dự án xây dựng sân bay quốc tế tại Tiên Lãng;

Ứng dụng công nghệ thông tin kỹ thuật số trong các dịch vụ logistics theo hướng đồng bộ, hiện đại tiến tới phát triển thương mại điện tử và logistics điện tử (e-logistics);

Phát triển kỹ năng quản trị logistics trong tất cả các cấp quản lý và các ngành, các doanh nghiệp trên địa bàn;

Đào tạo nguồn nhân lực và các chuyên gia chuyên ngành logistics có kỹ năng ứng dụng và triển khai thực hành quản trị logistics và chuỗi cung ứng nhằm đáp ứng nhanh nhu cầu phát triển của ngành trên địa bàn thành phố tiến tới theo kịp các nước công nghiệp phát triển trong khu vực và trên thế giới.

Hải Phòng là thành phố cửa ngõ của khu vực cảng biển phía Bắc có đầy đủ các phương thức vận tải kết nối với các khu vực khác trong nước và quốc tế, với hệ thống đường bộ, cảng biển, đường sắt, hàng không, đường thủy nội địa và là nơi có lưu lượng hàng hóa thông qua lớn nhất miền Bắc và đứng thứ 2 toàn quốc. Cảng biển cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, khu bến Lạch Huyện có tầm quan trọng bậc nhất trên cả nước, tiếp cận với tuyến hàng hải quốc tế, liên thông với các khu bến hiện tại tạo thành một hệ thống cảng liên hoàn, điều này sẽ làm gia tăng nhanh chóng lượng hàng hóa thông qua và đẩy mạnh nhu cầu với dịch vụ logistics trong thời gian tới... Với các lợi thế trên, Hải Phòng hoàn toàn hội đủ điều kiện để trở thành một trung tâm logistics lớn nhất khu vực phía Bắc. Tuy nhiên, Hải Phòng hiện chỉ tập trung phát triển hệ thống cảng biển, các dịch vụ logistics chỉ tự phát, ở trình độ thấp, quy mô nhỏ, manh mún, kém khả năng cạnh tranh... Do đó, quy hoạch nhằm phát huy tối đa các tiềm năng, lợi thế và hướng tới phát triển các loại hình dịch vụ logistics có giá trị, có tính cạnh tranh cao.

Quy hoạch phát triển hệ thống dịch vụ logistics hướng tới mục tiêu xây dựng Hải Phòng trở thành trung tâm dịch vụ logistics của khu vực, giữ vai trò nòng cốt trong lưu thông, phân phối hàng hóa, thúc đẩy phát triển KT-XH của thành phố và khu vực Bắc bộ.

Quy hoạch hướng tới việc xây dựng 4 khu logistics: Khu trung tâm (nằm trong khu công nghiệp Nam Đình Vũ với quy mô 369 ha phục vụ chủ yếu hoạt động đưa, rút hàng của khu bến Lạch Huyện), khu phía Bắc, phía Tây và phía Nam thành phố với quy mô hơn 150 ha giai đoạn 2020-2025 và lên 300 ha vào năm 2030.

Các loại hình dịch vụ gồm: logistics vận tải; kho bãi và lưu giữ hàng hóa; bốc xếp hàng hóa và các dịch vụ hỗ trợ khác. Dự báo nguồn nhân lực logistics thành phố đến năm 2020 cần khoảng 270.000 người, trong đó 160.000 lao động có trình độ và đã qua các khóa đào tạo nghiệp vụ về logistics...

3.2 TÍNH CẤP THIẾT PHẢI XÂY DỰNG TRUNG TÂM LOGISTICS PHỤC VỤ CẢNG CỬA NGÕ QUỐC TẾ HẢI PHÒNG TẠI LẠCH HUYỆN

Nhằm góp phần triển khai thực hiện tốt Quyết định 2190/2009/QĐ-TTg ngày 24/12/2009 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt quy hoạch cảng biển Việt Nam đến 2020 và định hướng đến 2030; nhằm góp phần phát triển hiện đại hóa hệ thống cảng biển tại thành phố Hải Phòng và các vùng lân cận; xây dựng thành phố Hải Phòng trở thành thương cảng lớn, hiện đại ở Đông Nam Á, là thành phố công nghiệp hiện đại, là trung tâm phát triển về khoa học công nghệ cảng biển, kinh tế vận tải biển, dịch vụ hàng hóa xuất nhập khẩu, nâng cao năng lực cạnh tranh trong điều kiện hội nhập quốc tế; góp phần cho thành phố Hải Phòng khắc phục những hạn chế tồn tại như: phát triển manh mún, tràn lan, thiếu kinh nghiệm, thiếu tính chuyên nghiệp, thiếu

tính chuyên môn hóa trong việc vận tải hàng hóa, vận tải container, trong việc xếp dỡ hàng hóa, phục vụ khách hàng, chưa kết hợp tốt giữa nhà vận chuyển, công ty giao nhận, công ty bảo hiểm, giá thành sản phẩm xuất nhập khẩu cao thiếu tính cạnh tranh, việc triển khai khảo sát, quy hoạch đầu tư xây dựng TT logistics phục vụ cảng biển tại thành phố Hải Phòng là một tất yếu khách quan, trong đó dịch vụ logistics cảng biển là một trong những dịch vụ chất lượng cao, mũi nhọn của cảng Hải Phòng.

3.2.1 Dự báo khối lượng hàng hóa thông qua các cảng tại Hải Phòng

Hải Phòng là thành phố cảng cửa ngõ quốc tế của vùng KTTĐ Bắc Bộ nên khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng sẽ quyết định tới khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics của thành phố (bên cạnh lượng hàng hóa tiêu dùng nội địa,...). Dự báo khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng đã được nghiên cứu trong rất nhiều các quy hoạch có liên quan như điều chỉnh quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (phê duyệt tại quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014); Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển phía Bắc (nhóm 1) giai đoạn đến năm 2020 định hướng đến năm 2030 (phê duyệt tại quyết định số 2367/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016); thiết kế chi tiết hệ thống cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (cảng Lạch Huyện),...

Trong quy hoạch này, tư vấn tham khảo kết quả dự báo khối lượng hàng hóa thông qua nhóm cảng biển phía Bắc của báo cáo Rà soát, cập nhật điều chỉnh quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển phía Bắc được phê duyệt tại Quyết định số 2367/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016 trong đó đã cập nhật các số liệu mới về tình hình phát triển KT-XH, hiện trạng phát triển kết cấu hạ tầng và vận tải,... sát với thực tế.

Xuất phát từ quy hoạch phát triển kinh tế xã hội khu vực cũng như quy hoạch phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng, quy hoạch phát triển cảng đã được phê duyệt, năm 2016 TDSI tính toán và dự báo khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics qua hệ thống cảng khu vực Hải Phòng theo bảng 3.2. Thông tin quy hoạch và dự báo khẳng định sự cần thiết và tính khả thi cho phương án thành lập TT logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện.

Bảng 3.1 Dự báo khối lượng hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng

Đơn vị: triệu tấn/năm

Loại hàng	Năm 2020		Năm 2025	
	Nhóm cảng biển phía Bắc	Hải Phòng	Nhóm cảng biển phía Bắc	Hải Phòng
Tổng lượng hàng	177÷192	109÷114	235÷264,7	139,5÷154,7
Nhóm hàng container	72÷81	68÷72	100÷114	94÷102,4
Nhóm hàng chuyên dùng	48÷48,5	8÷8,5	58÷62,9	7,7÷8,7
Nhóm hàng tổng hợp	51÷55,5	28	67,7÷78,1	29,5÷3,5
Hàng trung chuyển	6÷7	5÷5,5	8,5÷9,5	7,1÷7,6

(Nguồn: Rà soát, cập nhật điều chỉnh quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển phía Bắc (Nhóm 1) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030)

Bảng 3.2 Dự báo khối lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ logistics của thành phố Hải Phòng

Năm	Tổng hợp	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Nội địa
2018	98,2÷110,3	19,8÷23,2	39,7÷45,7	38,7÷41,4
Container (Triệu tấn)	62,3÷72,4	13,3÷17,5	23,3÷27,1	25,7÷27,8
Container (Triệu TEUs)	5,76÷6,20	1,31÷1,49	2,16÷2,32	2,28÷2,38

2020	122,4÷131,2	24,9÷27,3	47,7÷50,5	49,8÷53,4
Container (Triệu tấn)	79,1÷86,0	18,5÷20,6	28,4÷30,5	32,2÷34,9
Container (Triệu TEUs)	6,77÷7,36	1,58÷1,76	2,43÷2,61	2,75÷2,99
2025	159,6÷176,0	32,5÷36,2	61,5÷67,8	65,6÷72,0
Container (Triệu tấn)	109,7÷120,0	25,2÷28,5	39,4÷42,6	45,1÷48,9
Container (Triệu TEUs)	9,40÷10,28	2,16÷2,44	3,37÷3,65	3,86÷4,19

(Nguồn: TDSI tính toán, 2016)

3.2.2 Dự báo lượng hàng qua trung tâm logistics Lạch Huyện

Trung tâm logistics được tính toán xây dựng hướng tới mục tiêu phục vụ cho cảng Lạch Huyện tương lai, tuy nhiên trung tâm cũng sẵn sàng phục vụ hàng hóa các khu cảng khác tại thành phố Hải Phòng khi có yêu cầu. Theo ước tính lượng hàng hóa thông qua cảng trong tương lai sẽ chủ yếu là container và hàng tổng hợp. Hàng rời chiếm trọng lượng nhỏ nên được tính chung với hàng bách hóa.

Mục tiêu của TT logistics là phục vụ được khoảng 30% lượng hàng hóa qua cảng Lạch Huyện trong tương lai, tập trung chủ yếu phục vụ hàng container và cung cấp dịch vụ giá trị gia tăng cho các loại hàng nói chung. Chi tiết lượng hàng container dự kiến phục vụ được trình bày tại Bảng 3.3.

Căn cứ vào thực tế hiện tại của các TT logistics đang hoạt động tại Hải Phòng cùng các quy hoạch tương lai của cảng Lạch Huyện, có thể thấy, lượng hàng dự kiến qua cảng Lạch Huyện trong tương lai là rất lớn. Các TT logistics hiện tại mới chỉ tập trung phục vụ hàng hóa cho khu cảng Đình Vũ, còn chưa có bất kỳ TT logistics nào được quy hoạch xây dựng phục vụ cho lượng hàng hóa qua khu cảng có tiềm năng rất lớn là khu Lạch Huyện này.

Đối với khu vực Lạch Huyện là khu cảng container và tổng hợp theo Quy hoạch cảng biển của Việt Nam, với chiến lược phát triển thành khu cảng cửa ngõ quốc gia, việc nghiên cứu xây dựng một TT logistics đủ tầm cỡ phục

vụ và xử lý hàng hóa cho khu cảng Lạch Huyện là cần thiết và có ý nghĩa thực tiễn cao.

Bảng 3.3 Dự kiến hàng container, hàng tổng hợp qua trung tâm

Hạng mục	2020	2025	2030
I. Tổng lượng hàng qua cảng Lạch Huyện (1.000 tấn)	30.000	58.500	95.000
1. Hàng container (1.000 tấn)	27.000	53.900	88.500
Tương đương (1.000 TEU)	2.330	4.652	7.630
2. Hàng bách hóa & rời (1.000 tấn)	3.000	4.600	6.500
II. Dự kiến tỷ lệ hàng container qua trung tâm logistics so với tổng container qua cảng Lạch Huyện	30%	30%	30%
III. Lượng hàng container qua trung tâm logistics	699	1.396	2.289

(Nguồn: Report on reviewing detail planning of Lach Huyen port to 2020, orientation to 2030)

Căn cứ vào việc phân tích thực trạng các TT logistics hiện có trên địa bàn thành phố Hải Phòng trong khoảng thời gian 2005-2017, số lượng các trung tâm rất hạn chế, chủ yếu được xây dựng nhằm mục tiêu phục vụ cho khu cảng Đình Vũ. Bên cạnh đó, các chức năng - nhiệm vụ của các trung tâm này chỉ tương tự như chức năng- nhiệm vụ của một kho hàng hiện đại, chưa xứng tầm với sự linh hoạt và công năng cao cần có của một TT logistics.

Chính vì vậy, việc nghiên cứu, xây dựng một TT logistics mang tầm cỡ quốc gia, phục vụ khu cảng Lạch Huyện là khu cảng cửa ngõ quốc tế tại Hải Phòng cần được nghiên cứu và nhanh chóng đề xuất giải pháp.

3.2.3 Những thuận lợi, khó khăn, cơ hội, thách thức cho việc đầu tư trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện

	Đối phó với những thách thức	Nắm bắt các cơ hội
Khai thác điểm mạnh	- Tập trung mọi nguồn lực hoàn thiện hạ tầng giao thông kết nối cảng biển. - Tận dụng triệt để tiềm năng lợi thế, phát triển cảng biển và các dịch vụ hỗ trợ cảng biển phát triển. - Tiếp tục đào tạo đội ngũ cán bộ quản lý và khai thác cảng có trình độ, năng lực, đảm bảo các yêu cầu về quản lý khai thác cảng hiện đại, tương đương các mô hình quản lý của các nước trong khu vực.	- Triển khai liên doanh, liên kết với các hãng tàu nước ngoài, các cảng biển trong khu vực để khai thác nguồn vốn và kinh nghiệm quản lý. - Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển bằng các hình thức PPP, BOT, BT.... Tăng cường xúc tiến đầu tư, khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho mọi thành phần kinh tế trong và ngoài nước tham gia đầu tư phát triển trung tâm logistics cảng biển bằng các hình thức theo quy định.
Khắc phục điểm yếu	- Huy động sức mạnh tổng hợp của nhà nước và tư nhân cho đầu tư phát triển trung tâm logistics cảng biển. - Tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước trong GPMB, xây dựng trung tâm, giao thông kết nối với cảng, cung cấp điện nước, phát triển dịch vụ logistics, bảo đảm sự đầu tư đồng bộ. - Tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính trong quản lý đầu tư và hoạt động khai thác trung	- Tính toán phân kỳ đầu tư phù hợp với nguồn lực và lượng hàng hóa dự báo thông qua. - Đề nghị Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan, đơn vị liên quan sớm cho áp dụng thí điểm mô hình chính quyền cảng tại cảng Lạch Huyện-Hải Phòng. - UBND thành phố Hải Phòng phối hợp với Bộ GTVT, Bộ Tài nguyên và Môi trường quản lý chặt chẽ

	tâm theo hướng đơn giản hóa và hội nhập quốc tế.	quỹ đất nhằm đáp ứng yêu cầu xây dựng, phát triển trung tâm logistics cảng biển Hải Phòng theo đúng quy hoạch được duyệt. - Các đơn vị trực tiếp quản lý, khai thác cảng đầu tư trang thiết bị và công nghệ hiện đại, đặc biệt là thiết bị bốc xếp tương xứng với quy mô và vai trò của trung tâm logistics nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh.
--	--	---

3.3 ĐỀ XUẤT MÔ HÌNH TRUNG TÂM LOGISTICS TẠI LẠCH HUYỆN

3.3.1 Mô hình trung tâm logistics tại Lạch Huyện

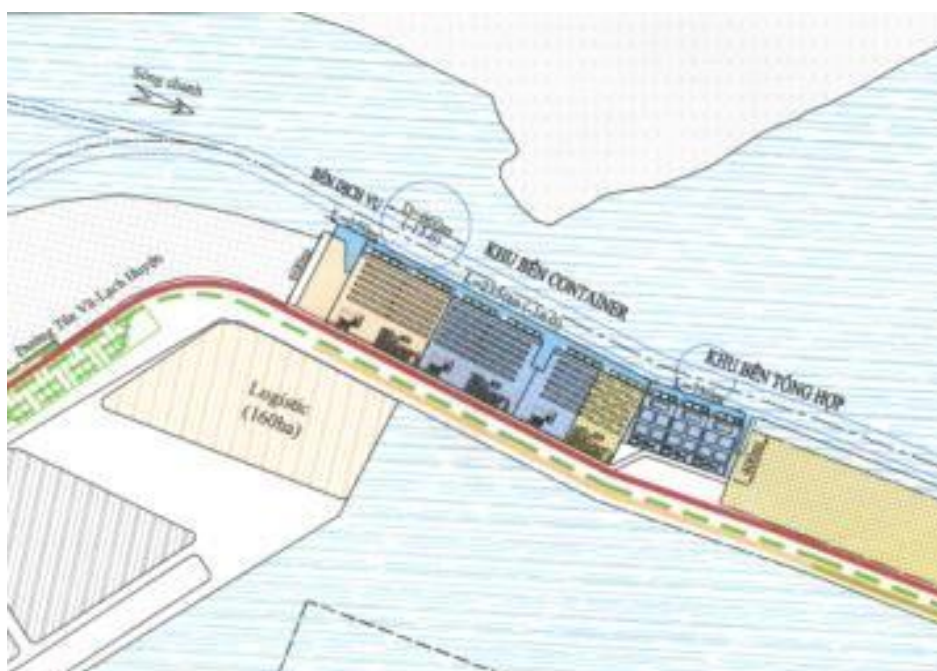
3.3.1.1 Vị trí, quy mô

Vị trí của TT logistics tại Lạch Huyện đã được Cục Hàng hải nhất trí trong bản quy hoạch sơ bộ cảng Lạch Huyện [1]. Vị trí của trung tâm nằm ngay sau cảng, kết nối với đường ô tô Tân Vũ – Lạch Huyện, được mô tả ở Hình 3.1. Đây là vị trí rất phù hợp vì nằm trong đường giao thông huyết mạch kết nối cảng với các khu vực kinh tế công nghiệp khác như Đình Vũ, sau đó kết nối với Quốc lộ 5 và hòa vào mạng lưới giao thông chính của cả nước.

Theo định hướng của ban quản lý dự án, sau ba năm thi công xây dựng, tuyến đường ô tô Tân Vũ – Lạch Huyện đã được đưa vào hoạt động tuyến từ km2+810 đến km15+630 ngày 2 tháng 9 năm 2017, đồng thời dự án Cảng Lạch Huyện sẽ được triển khai rút ngắn tiến độ và hoàn thành trong năm 2018. Như vậy, khi cả hai dự án được khai thác đồng bộ thì việc xây dựng và đưa TT logistics vào hoạt động là cần thiết, góp phần kết nối các dịch vụ,

nâng cao năng lực cạnh tranh, thu hút đầu tư nước ngoài vào cảng Lạch Huyện nói riêng và Hải Phòng nói chung.

Diện tích khu đất xây dựng TT logistics được đề xuất là khoảng 160 ha, đây là một diện tích đủ để phát triển một TT logistics lớn cỡ vùng/khu vực. Cơ cấu đất quy hoạch cho các hạng mục tương đối hợp lý, đặc biệt diện tích đất dành cho cây xanh là khá lớn, phù hợp với xu thế phát triển logistics hiện đại là logistics xanh và phù hợp với định hướng phát triển Hải Phòng trở thành thành phố môi trường.



Hình 3.1 Vị trí trung tâm logistics tại cảng Lạch Huyện
(Nguồn: Cục Hàng Hải Việt Nam)

Tuy nhiên, còn tồn tại một bất lợi về mặt vị trí đó là bên cạnh khu đất đang tồn tại một Kho xăng dầu. Về nguyên tắc, TT logistics là nơi có nhiều hoạt động và phương tiện ra vào, vì vậy đặt ở cạnh Kho xăng dầu là không phù hợp. Phương pháp giải quyết hoặc là sử dụng diện tích vành đai lớn, hoặc là di chuyển Kho xăng dầu sang vị trí khác.

3.3.1.2 Chức năng hoạt động

Trung tâm Logistics tại Lạch Huyện sẽ thực hiện các chức năng cơ bản như sau:

Thứ nhất là chức năng logistics: phục vụ nhu cầu giao nhận, xếp dỡ, chia nhỏ hàng, gom và phân loại hàng, và lưu kho hàng hóa phục vụ cho các tỉnh lân cận; là nơi lưu trữ hàng hóa, phân phối phục vụ hoạt động thương mại sản xuất và tiêu dùng cho thành phố và các vùng kinh tế trọng điểm lân cận.

Thứ hai, chức năng chuyển giao hàng: Trung tâm là đầu mối giao thông và giao nhận vận tải đa phương thức quan trọng của thành phố, nâng cao hiệu quả hoạt động lưu kho, phân phối hàng tồn kho, hàng dự trữ với mức chi phí tối thiểu.

- *Thứ ba là chức năng cung cấp dịch vụ tạo giá trị gia tăng cho hàng hóa:* Các dịch vụ tạo giá trị gia tăng cao như trộn hàng hay pha lỏng hàng, hun khử trùng, lắp ráp cuối, hướng dẫn/đào tạo/sửa chữa.; Dịch vụ tạo giá trị gia tăng thấp như dán nhãn, đánh dấu sản phẩm của một số quốc gia hoặc khách hàng đặc biệt, thêm các linh kiện hay các thao tác phụ, sắp xếp lại hàng hóa hay chia nhỏ hàng; Các hoạt động phục vụ tạo giá trị gia tăng cho thiết bị; Các hoạt động quản trị chất lượng, thử nghiệm sản phẩm.

Cuối cùng là chức năng cung cấp các dịch vụ hỗ trợ các chức năng chính kể trên, bao gồm: các dịch vụ hải quan, cấp giấy phép, dịch vụ ăn uống, nghỉ ngơi cho thủy thủ, nhân viên; cung cấp nhiên liệu và thực phẩm cho tàu; vui chơi giải trí, thương mại; dịch vụ y tế, giáo dục đào tạo.... Đây có thể xem là điểm khác biệt so với các trung tâm logistics ở một số nơi khác.

3.3.1.3 Hình thức đầu tư: theo hình thức PPP (đối tác công tư). Nhà nước đền bù, giải phóng mặt bằng, kết cấu hạ tầng (giao thông, cấp điện, cấp nước, thông tin... (như hạ tầng KKT, KCN), doanh nghiệp đầu các công trình dịch vụ thứ cấp (Kho bãi, nhà xưởng...)

Mô hình hợp tác công tư với thời gian đầu tư lâu dài tạo môi trường thu hút đầu tư lành mạnh và hấp dẫn với các nhà đầu tư tiềm năng. Mô hình phát triển kết hợp logistics với dịch vụ cảng biển là mô hình đơn giản và thuận lợi nhất, tuy nhiên quy mô quỹ đất đầu tư và hạ tầng kết nối cần tương đối lớn và hoàn thiện.

3.3.2 Quy hoạch các phân khu chức năng

Căn cứ vào chức năng, TT logistics tại Lạch Huyện cần tính toán diện tích các phân khu chức năng bao gồm: Khu bãi chứa hàng container: bãi hàng container khô, bãi container lạnh, bãi container rỗng; Kho CFS kết hợp Khu vực Cross-Docking; Khu tạo giá trị gia tăng (VAL); Các phân khu chức năng khác như khu vực hải quan, công, khu quản lý điều hành, khu nhà ở, ăn uống, đường giao thông nội khu, bãi đậu xe, công viên, cây xanh, hệ thống điện, nước...

3.3.2.1 Diện tích xây dựng bãi chứa hàng container

Phần tính diện tích cần thiết để xây dựng bãi chứa container hàng khô, container rỗng và container hàng lạnh được thể hiện như sau:

- Cỡ tàu lớn nhất cập cảng Lạch Huyện (100.000DWT) : 8000TEU
- Lượng hàng container qua TT logistics (Ct) : Bảng 3.3
- Số ngày làm việc trong 1 năm (Dy) : 365 ngày
- Thời gian lưu bãi của container tính trung bình cho các loại (hàng khô, hàng lạnh, rỗng, xuất khẩu, nhập khẩu...) (Dw) : 6 ngày
- Tỷ lệ từng loại hàng container qua TT logistics so với tổng hàng container qua TT logistics như sau:
 - + Tỷ lệ container hàng khô chiếm: 65%
 - + Tỷ lệ container hàng lạnh chiếm: 10%
 - + Tỷ lệ container hàng rỗng chiếm: 25%
- Lượng hàng thông qua bãi chứa container (My) : = tỷ lệ% x Ct

- Chiều cao xếp container cho từng loại hàng như sau (L):
 - + Container hàng khô : 4 tầng
 - + Container hàng lạnh : 2 tầng
 - + Container rỗng (không hàng): 3 tầng
- Hệ số không đều (cao điểm) (p) : 1,3
- Hệ số sử dụng DT phụ thuộc công nghệ (n) : 0,7
- Diện tích để xây dựng bãi chứa container (hàng khô, hàng lạnh và container rỗng) được xác định theo công thức (3.1) sau:

$$S = \frac{(M_y/D_y \times D_w) \times p}{L} \times \frac{A}{n}$$

Trong đó:

- S : Diện tích bãi chứa container (m²) Dw: Thời gian lưu bãi (ngày)
- My: Số container qua bãi hàng năm (TEU) p : Hệ số không đều (cao điểm)
- Dy : Số ngày làm việc trong năm (ngày) L : Số lớp xếp container
- A : Diện tích một container chiếm chỗ (6,06m x 2,44m)
- n : Hệ số sử dụng diện tích phụ thuộc vào sơ đồ công nghệ

Như vậy, sau khi tính toán, tổng diện tích xây dựng bãi chứa container được thể hiện trong bảng 3.4 bên dưới, bảng tính toán cho từng hạng mục bãi được thể hiện trong phụ lục 1.

Bảng 3.4 Tổng hợp diện tích xây dựng bãi chứa container

TT	Hạng mục	Đơn vị	2020	2025	2030
1	Bãi container hàng khô	m ²	51.270	102.370	167.910
2	Bãi container hàng lạnh	m ²	15.780	31.500	51.660
3	Bãi container hàng rỗng	m ²	26.290	52.500	86.110
4	Tổng diện tích để xây dựng bãi chứa container	m²	93.340	186.370	305.680

(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp, tính toán)

3.3.2.2 Diện tích để xây dựng kho CFS kèm Cross-Docking

Khu vực kho CFS kèm Cross-Docking tổng hợp hàng container dự kiến được thiết kế xây dựng là bao gồm các kho với chức năng: gom hàng, chia nhỏ hàng và cross-docking. Dự kiến phương án thiết kế 1 kho CFS kèm Cross-docking tổng hợp gồm 32 cửa, các cửa được bố trí dọc hai bên chiều dài kho CFS, trong đó mỗi bên chiều dài kho CFS gồm 16 cửa.

Một số thông số quy ước để tính toán diện tích kho CFS tổng hợp hàng container như sau:

- Lượng hàng container qua TT logistics (C_t) : Bảng 3.3
- Thời gian làm việc 1 ngày đêm ($T_{ngđ}$) : 18 giờ
- Số ngày làm việc trong 1 năm (D_y) : 365 ngày
- Thời gian lưu kho CFS của container (D_w) : 3 ngày
- Tỷ lệ container hàng qua kho CFS : 60%
- Lượng hàng thông qua kho CFS (M_y) : = tỷ lệ% x C_t
- Hệ số không đều (cao điểm) (p) : 1,3
- Hệ số sử dụng DT phụ thuộc công nghệ (n) : 0,7
- Số cửa trong một kho CFS (C_k) : 32 cửa
- Thời gian để đóng xong 1 container hàng (T_{ct}) : 2,5 giờ
- Tổng diện tích cần thiết để xây dựng các kho CFS tổng hợp, số lượng kho CFS tổng hợp và diện tích bình quân 1 kho CFS tổng hợp được xác định theo công thức sau:

$$S = M_{ngđ} \times D_w \times (A/n) \quad (3.2)$$

$$K_{cfs} = C_{ngđ}/C_k \quad (3.3)$$

$$S_k = S/K_{cfs} \quad (3.4)$$

Biết:

$$\begin{aligned} M_{ngđ} &= M_y/D_y \times p \\ C_{ngđ} &= M_{ngđ}/P_{ngđ} \\ P_{ngđ} &= T_{ngđ}/T_{ct} \end{aligned} \quad (3.5)$$

Trong đó:

S : Diện tích cần thiết để xây dựng các kho CFS tổng hợp (m^2)

K_{cfs} : Số kho CFS cần thiết để xây dựng (kho)

S_k : Diện tích bình quân 1 kho CFS (m^2/kho)

$C_{ngđ}$: Số cửa kho cần xây dựng để phục vụ hết số container hàng (cửa)

$M_{ngđ}$: Lượng hàng qua kho CFS ngày cao điểm nhất (TEU/ngày)

$P_{ngđ}$: Năng suất của 1 cửa đóng hàng container hàng 1 ngày đêm (TEU/ngày/cửa)

M_y : Số container qua kho CFS hàng năm (TEU)

$T_{ngđ}$: Thời gian làm việc trong 1 ngày (giờ/ngày)

D_y : Số ngày làm việc trong năm (ngày)

D_w : Thời gian lưu kho CFS (ngày)

T_{ct} : Thời gian đóng hoàn thành 1 container hàng (giờ/TEU)

p : Hệ số không đều (cao điểm)

A : Diện tích một container chiếm chỗ (6,06m x 2,44m)

n : Hệ số sử dụng diện tích phụ thuộc vào sơ đồ công nghệ

C_k : Số cửa trong 1 kho CFS (cửa/kho)

Bảng 3.5 Diện tích kho CFS tổng hợp hàng container

TT	Hạng mục	Đơn vị	2020	2025	2030
1	Lượng hàng qua TT Logistics C_t	TEU	699.000	1.395.600	2.289.000
2	Tỷ lệ hàng container qua kho CFS	%	60	60	60
3	Lượng hàng qua kho CFS M_y $= \%C_t$	TEU	419.400	837.360	1.373.400
4	Số ngày làm việc trong năm D_y	ngày	365	365	365
5	Thời gian lưu kho CFS D_w	ngày	3	3	3
6	Hệ số không đều (cao điểm) p		1,3	1,3	1,3
7	Diện tích một container chiếm chỗ	m ²	14,79	14,79	14,79
8	Hệ số sử dụng diện tích phụ thuộc công nghệ n		0,7	0,7	0,7
9	Lượng hàng thông qua kho CFS 1 ngày đêm cảng nhất $M_{ngđ}$	TEU/ng đ	1.494	2.982	4.892
10	Tổng diện tích để xây dựng các kho CFS tổng hợp S	m²	94.660	188.990	309.980

(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp, tính toán)

Theo phương án thiết kế trên, kết quả tính toán số lượng và diện tích bình quân 1 kho CFS tổng hợp thể hiện chi tiết trong phụ lục 2.

Bên cạnh đó, kho CFS tổng hợp được thiết kế khoảng cách giữa 2 container liền kề được sắp xếp bằng gấp (Kr) lần chiều rộng container; khoảng cách giữa 2 cửa đối diện bằng gấp 4 lần chiều dài container chiếm chỗ bao gồm khoảng trống giữa 2 container liền kề; chiều dài của 16 cửa một mặt bên container bằng gấp 16 lần chiều rộng của container chiếm chỗ bao gồm khoảng trống giữa 2 container liền kề. Có thể diện tích trống nằm giữa các cửa kho CFS sẽ được sử dụng tập kết hàng, sắp xếp đóng hàng lên container và sử dụng làm đường đi của các xe nâng, vận chuyển hàng hoặc sử dụng băng chuyền vận chuyển hàng lên container. Do đó, việc tính toán diện tích để

xây dựng các kho CFS tổng hợp, diện tích bình quân 1 kho CFS tổng hợp hàng container có thể được xác định như dưới đây :

- Chiều dài của 1 container (d_c) : 6,06 m
- Chiều rộng của 1 container (r_c) : 2,44 m
- Khoảng cách giữa 2 container liền kề được sắp xếp bằng gấp (K_r) lần chiều rộng container : 2,0
- Chiều dài 1 container chiếm chỗ bao gồm khoảng cách trống giữa 2 container liền kề (d) : $= d_c + K_r \times r_c$
- Chiều rộng 1 container chiếm chỗ bao gồm khoảng cách trống giữa 2 container liền kề (r) : $= r_c + K_r \times r_c$
- Chiều dài của 16 cửa 1 mặt bên kho CFS (D) : $= 16 \times d$
- Khoảng cách giữa 2 cửa đối diện của kho CFS (R) : $= 4 \times d$
- Diện tích bình quân cần thiết để xây dựng 1 kho CFS tổng hợp, tổng diện tích để xây dựng các kho CFS tổng hợp được xác định như sau:

$$S_1 = D \times R \times D_w \quad ; \quad S = K_{cfs} \times S_1 \quad (3.6)$$

Trong đó:

S_1 : Diện tích bình quân xây dựng 1 kho CFS (m^2)

S : Tổng diện tích cần thiết để xây dựng các kho CFS (m^2)

d_c : Chiều dài của container (m), r_c : Chiều rộng của container (m)

D_w : Thời gian lưu kho CFS của container (ngày)

K_r : Số lần chiều rộng container khoảng cách giữa 2 container liền kề

d : Chiều dài 1 container chiếm chỗ bao gồm khoảng cách trống giữa container liền kề (m)

r : Chiều rộng 1 container chiếm chỗ bao gồm khoảng cách trống giữa 2 container liền kề (m)

D : Chiều dài của 16 cửa một mặt bên kho CFS (m)

R : Khoảng cách giữa 2 cửa đối diện của kho CFS (m)

K_{cfs} : Số lượng kho CFS cần thiết để xây dựng (kho)

Bảng 3.6 Tổng diện tích cần thiết để xây dựng kho CFS

TT	Hạng mục	Đơn vị	2020	2025	2030
1	Thời gian lưu kho (D_w)	ngày	3	3	3
2	Số cửa trong 1 kho CFS (C_k)	cửa	32	32	32
3	Chiều dài container (d_c)	m	6,06	6,06	6,06
4	Chiều rộng container (r_c)	m	2,44	2,44	2,44
5	Số lần chiều rộng container khoảng cách giữa 2 container liền kề (K_r)		2	2	2
6	Chiều dài container chiếm chỗ bao gồm khoảng trống giữa 2 container liền kề (d)	m	10,94	10,94	10,94
7	Chiều rộng container chiếm chỗ bao gồm khoảng trống giữa 2 container liền kề (r)	m	7,32	7,32	7,32
8	Chiều dài 16 cửa một mặt bên kho CFS (D)	m	117,12	117,12	117,12
9	Khoảng cách giữa 2 cửa đối diện của kho CFS (R)	m	43,76	43,76	43,76
10	Diện tích bình quân để xây dựng 1 kho CFS (S_1)	m²	15.380	15.380	15.380
11	Số lượng kho CFS cần thiết (K_{cfs})	kho	6,48	12,94	21,23
12	Tổng diện tích cần thiết để xây dựng các kho CFS tổng hợp (S)	m²	99.710	199.080	326.500

(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp, tính toán)

3.3.2.3 Diện tích để xây dựng các khu chức năng khác

Diện tích xây dựng khu tạo giá trị gia tăng

Khu tạo giá trị gia tăng logistics bao gồm các chức năng: dán nhãn, đánh dấu sản phẩm, sắp xếp hàng, chia nhỏ hàng, thu gom hàng, trộn hàng, lắp ráp cuối, duy tu bảo dưỡng thiết bị, các hoạt động logistics ngược... Ước diện tích cần thiết để xây dựng các khu chức năng này bằng 10% diện tích xây dựng bãi chứa container và kho CFS tổng hợp.

Diện tích xây dựng khu văn phòng quản lý điều hành

Khu văn phòng quản lý điều hành TT logistics bao gồm các khu: văn phòng làm việc, khu điều hành hệ thống thông tin, nhà ăn, nhà nghỉ ngơi, trạm điện, trạm nước... Ước diện tích cần thiết để xây dựng khu chức năng này bằng 10% diện tích xây dựng bãi chứa container và kho CFS tổng hợp.

Diện tích xây dựng bãi đậu xe chờ giao nhận hàng

Các xe vận chuyển container đến giao nhận hàng tại các khu chức năng của TT logistics đôi khi sẽ phải đậu lại để chờ sắp xếp giao nhận hàng. Vì vậy, TT logistics phải có bãi đậu xe chờ. Ước diện tích cần thiết để xây dựng bãi đậu xe chờ giao nhận hàng (khoảng 200 – 300 xe container) bằng 10% diện tích xây dựng bãi chứa container và kho CFS tổng hợp.

Diện tích xây dựng một số khu chức năng còn lại khác

Một số khu chức năng khác bao gồm: khu làm thủ tục hải quan, kiểm tra hàng, duy tu sửa chữa phương tiện vận tải và một số dịch vụ hỗ trợ khách hàng khác... Ước diện tích cần thiết để xây dựng các khu chức năng khác bằng 10% diện tích xây dựng bãi chứa container và kho CFS tổng hợp.

3.3.2.4 Diện tích để xây dựng hạ tầng kỹ thuật, công trình công cộng

Diện tích cần thiết để xây dựng các tuyến đường chính, đường nội bộ, thoát nước, vỉa hè, cây xanh... trong TT logistics ước chiếm khoảng 55% tổng diện tích xây dựng các khu chức năng của trung tâm.

3.3.2.5 Diện tích đất dự phòng

Bảng 3.7 Tổng diện tích xây dựng trung tâm logistics tại Lạch Huyện

TT	Hạng mục	Đơn vị	2020	2025	2030
I	DIỆN TÍCH KHO, BÃI	M2	188.000	375.360	615.660
1	Diện tích bãi chứa container	m2	93.340	186.370	305.680
1.1	Diện tích bãi container hàng khô	m2	51.270	102.370	167.910
1.2	Diện tích bãi container hàng lạnh	m2	15.780	31.500	51.660
1.3	Diện tích bãi container rỗng	m2	26.290	52.500	86.110
2	Diện tích kho CFS tổng hợp	m2	94.660	188.990	309.980
II	DIỆN TÍCH CÁC KHU CHỨC NĂNG KHÁC		75.200	150.144	246.264
1	Diện tích khu tạo giá trị gia tăng	m2	18.800	37.536	61.566
2	Diện tích khu quản lý điều hành trung tâm	2	18.800	37.536	61.566
3	Diện tích bãi đậu xe chờ giao nhận hàng	2	18.800	37.536	61.566
4	Diện tích các khu chức năng còn lại khác	2	18.800	37.536	61.566
III	DIỆN TÍCH HẠ TẦNG KỸ THUẬT, CÔNG TRÌNH CÔNG CỘNG	M2	144.760	289.030	474.060
IV	DIỆN TÍCH DỰ PHÒNG	M2	81.592	162.907	267.197
TỔNG DIỆN TÍCH CẦN THIẾT ĐỂ XÂY DỰNG TRUNG TÂM LOGISTICS (I+II+III+IV)		M2	489.552	977.441	1.603.181
TỔNG DIỆN TÍCH CẦN THIẾT ĐỂ XÂY DỰNG TRUNG TÂM LOGISTICS (được làm tròn)		M2	489.600	977.400	1.603.200

(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp, tính toán)

Diện tích cần thiết để dành dự phòng cho tương lai trong TT logistics ước chiếm khoảng 20% tổng diện tích xây dựng các khu chức năng, hạ tầng kỹ thuật, công trình công cộng của trung tâm.

Như vậy, tổng diện tích cần thiết để đầu tư xây dựng TT logistics tại Lạch Huyện, thành phố Hải Phòng bao gồm: các bãi chứa container, các kho CFS kèm Cross-Docking, các khu tạo giá trị gia tăng, các khu chức năng khác, văn phòng quản lý điều hành, bãi đậu xe, hạ tầng kỹ thuật, công trình công cộng... bắt đầu từ năm 2016 đến năm 2030 cần khoảng **160,32 ha** (bao gồm diện tích đất dự phòng chiếm khoảng 20%) được nêu cụ thể ở Bảng 3.6.

3.3.3 Phân kỳ giai đoạn đầu tư xây dựng trung tâm

Diện tích khu đất cần thiết để đầu tư xây dựng TT logistics từ năm 2016 đến năm 2030 cần khoảng **160,32 ha**, dự kiến được chia làm 3 giai đoạn phân kỳ đầu tư (như trong bảng 3.7 và bảng 3.8), cụ thể như sau:

+ Giai đoạn 1 (từ năm 2016 – 2020)

Diện tích đất cần thiết để đầu tư xây dựng TT logistics trong giai đoạn 1 này khoảng **48,96 ha** (bao gồm diện tích đất dự phòng chiếm khoảng 20%). Như vậy, tổng diện tích chiếm đất của TT logistics đến năm 2020 đạt được khoảng **48,96 ha** (bản vẽ quy hoạch tổng thể thể hiện trong phụ lục 8).

+ Giai đoạn 2 (từ năm 2021 – 2025)

Diện tích đất cần thiết bổ sung để đầu tư xây dựng mở rộng TT logistics trong giai đoạn 2 này khoảng **48,79 ha** (bao gồm diện tích đất dự phòng chiếm khoảng 20%). Như vậy, tổng diện tích chiếm đất của TT logistics đến năm 2025 đạt được khoảng **97,74 ha** (bản vẽ quy hoạch tổng thể thể hiện trong phụ lục 8).

+ *Giai đoạn 3 (từ năm 2026 – 2030)*

Diện tích đất cần thiết bổ sung để đầu tư xây dựng mở rộng TT logistics trong giai đoạn 3 này khoảng **62,58 ha** (bao gồm diện tích đất dự phòng chiếm khoảng 20%). Như vậy, tổng diện tích chiếm đất của TT logistics đến năm 2030 đạt được khoảng **160,32 ha** (bản vẽ quy hoạch tổng thể thể hiện trong phụ lục 8).

Bảng 3.8 Phân kỳ giai đoạn ĐTXD trung tâm logistics tại Lạch Huyện

TT	Hạng mục	Đơn vị	Phân kỳ giai đoạn		
			2016-2020	2021-2025	2026-2030
1	Diện tích bãi chứa container	m2	112.010	223.640	366.820
	<i>Diện tích tăng thêm</i>	<i>m2</i>	<i>112.010</i>	<i>111.630</i>	<i>143.180</i>
2	Diện tích kho CFS tổng hợp	m2	113.590	226.790	371.980
	<i>Diện tích tăng thêm</i>	<i>m2</i>	<i>113.590</i>	<i>113.200</i>	<i>145.190</i>
3	Diện tích khu quản lý điều hành	m2	22.560	45.040	73.880
	<i>Diện tích tăng thêm</i>	<i>m2</i>	<i>22.560</i>	<i>22.480</i>	<i>28.840</i>
4	Diện tích bãi đậu xe chờ giao nhận	m2	22.560	45.040	73.880
	<i>Diện tích tăng thêm</i>	<i>m2</i>	<i>22.560</i>	<i>22.480</i>	<i>28.840</i>
5	Diện tích các khu tạo giá trị gia tăng	m2	45.120	90.090	147.760
	<i>Diện tích tăng thêm</i>	<i>m2</i>	<i>45.120</i>	<i>44.970</i>	<i>57.670</i>
6	Diện tích hạ tầng kỹ thuật	m2	173.710	346.840	568.870
	<i>Diện tích tăng thêm</i>	<i>m2</i>	<i>173.710</i>	<i>173.130</i>	<i>222.030</i>
	Tổng DT để xây dựng trung tâm logistics (làm tròn số)	m2	489.600	977.400	1.603.200
	- Từ năm 2016 – 2020	m2	489.600		
	- Từ năm 2021 – 2025 tăng thêm	m2		487.900	
	- Từ năm 2026 – 2030 tăng thêm	m2			625.800

(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp, tính toán)

Bảng 3.9 Cơ cấu sử dụng đất trung tâm logistics tại Lạch Huyện

STT	HẠNG MỤC	NĂM 2020		NĂM 2025		NĂM 2030	
		DIỆN TÍCH (m ²)	TỶ (%)	DIỆN TÍCH (m ²)	TỶ (%)	DIỆN TÍCH (m ²)	TỶ (%)
I	ĐẤT KHO, BÃI	261.500,5	16,3	526.304,2	32,8	740.313,1	46,2
1	- Kho bãi chứa container	137.061,5	8,5	277.426,2	17,3	366.996,1	22,9
2	- Kho CFS tổng hợp	124.439,0	7,8	248.878,0	15,5	373.317,0	23,3
II	ĐẤT CHỨC NĂNG KHÁC	110.347,3	6,9	187.491,9	11,7	291.522,2	18,2
1	- Khu tạo giá trị gia tăng (VA)	51.761,2	3,2	90.955,6	5,7	143.632,1	9,0
2	- Khu quản lý điều hành trung tâm	30.234,5	1,9	51.017,4	3,2	74.489,6	4,6
3	- Bãi đậu xe chờ giao nhận hàng	28.351,6	1,8	45.518,9	2,8	73.400,5	4,6
III	ĐẤT CÂY XANH, HẠ TẦNG KT	18.122,2	1,1	31.932,4	2,0	45.133,3	2,8
1	- Đất cây xanh	3.629,3	0,2	7.129,3	0,4	10.489,3	0,7
2	- Đất hạ tầng kỹ thuật	14.492,9	0,9	24.803,1	1,5	34.644,0	2,2
IV	ĐẤT GIAO THÔNG	278.469,2	17,4	417.412,7	26,0	526.538,4	32,8
V	ĐẤT CHƯA KHAI THÁC	935.067,8	58,3	440.365,8	27,5	0,0	0,0
	TỔNG CỘNG	1.603.507	100	1.603.507	100	1.603.507	100

(Nguồn: Tác giả dự kiến thiết kế quy hoạch)

3.4 ĐỀ XUẤT CÁC GIẢI PHÁP ĐẦU TƯ XÂY DỰNG TRUNG TÂM LOGISTICS LẠCH HUYỆN - HẢI PHÒNG

3.4.1 Giải pháp huy động các nguồn vốn đầu tư xây dựng

Đầu tư xây dựng TT logistics đòi hỏi nguồn vốn phải lớn, do đó cần huy động tối đa mọi nguồn lực trong nước và ngoài nước để phát triển hệ thống, kêu gọi các doanh nghiệp logistics lớn trong nước và quốc tế góp vốn xây dựng hạ tầng kỹ thuật của TT logistics tại Lạch Huyện với cam kết dành cho các doanh nghiệp logistics này nhiều cơ chế ưu đãi đặc biệt trong quá trình khai thác sử dụng dịch vụ. Bên cạnh đó, các chủ đầu tư xây dựng trung tâm cần được huy động vốn với thời gian cho vay dài, lãi suất ưu đãi, thậm chí là không tính lãi như trường hợp nhiều dự án đầu tư xây dựng Trung tâm Logistics của Nhật Bản [22].

Tiếp theo là huy động vốn của các nhà đầu tư trong nước bằng nhiều cách tham gia giao dịch trên thị trường chứng khoán. Trong trường hợp này các TT logistics của Việt Nam có thể tham khảo mô hình và kinh nghiệm của TT logistics Slaskie Logistics Centre của Ba Lan.

Quá trình huy động vốn đầu tư xây dựng cho TT logistics nên chia thành nhiều giai đoạn để phù hợp với quy mô vốn, năng lực tài chính của các bên góp vốn cũng như phải phù hợp với quy hoạch, khảo sát quy mô thị trường mục tiêu tiềm năng và chiến lược kinh doanh của trung tâm. Các hạng mục đầu tư phải phù hợp với chiến lược đầu tư dài hạn tránh trường hợp sau này khi phát triển phải phá bỏ hay không dùng lại được tiếp những hạng mục đã đầu tư xây dựng và trang thiết bị đã đầu tư trang bị trước đó.

Dựa trên nghiên cứu quy hoạch tổng thể, tương ứng với phân kỳ giai đoạn đầu tư xây dựng đã được đề cập, từng giai đoạn triển khai huy động vốn được đề xuất như sau: Giai đoạn 1 thực hiện thu hút đầu tư từ các doanh nghiệp trong và ngoài nước có đủ năng lực, kinh nghiệm cùng đầu tư TT

logistics. Đối với khu chức năng có thể xây dựng phù hợp theo yêu cầu kỹ thuật của khách hàng. Giai đoạn 2 và 3 triển khai hợp tác với các đối tác có thể mạnh mẽ dịch vụ logistic để cùng xây dựng và giao đối tác thực hiện khai thác hoặc cho thuê lại 1 phần/khu chức năng của TT logistics.

Theo đó, nguồn vốn đầu tư xây dựng dự án TT logistics được chủ đầu tư dự kiến góp khoảng 1.904.000.000.000 VNĐ tương ứng với 30% vốn đầu tư. Phần còn lại là nguồn vốn vay từ các tổ chức tín dụng, trong đó lãi vay dự kiến 10%. Thời gian vay vốn 07 năm, trong đó có 1 năm ân hạn nợ gốc.

3.4.2 Giải pháp tổ chức quản lý hoạt động, đào tạo và phát triển nguồn nhân lực

3.4.2.1. Tổ chức quản lý

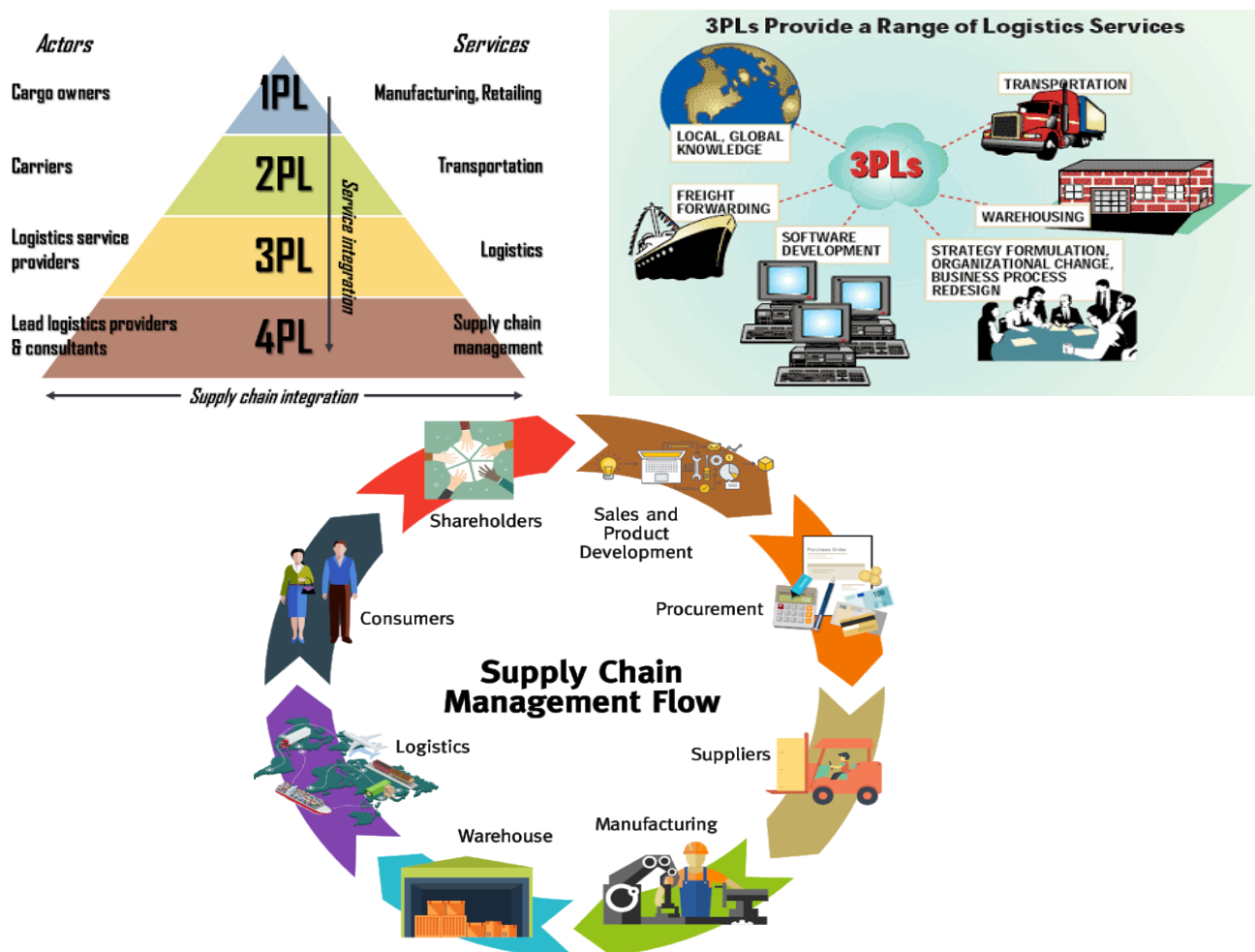
Giữa 5 mô hình đầu tư trên thế giới, đề xuất áp dụng mô hình huy động vốn mà các TT logistics trên thế giới đã áp dụng thành công như TT logistics của Nhật Bản và của Đức: đầu tư theo hình thức đối tác công – tư [22], trong đó có sự tham gia đóng góp vốn từ phía chính quyền chủ yếu góp vốn dưới dạng đất và tư nhân góp phần còn lại. Cơ cấu tổ chức quản lý sẽ có sự tham gia của các bên góp vốn, doanh thu sẽ phân chia theo tỷ lệ góp vốn.

Trung tâm logistics cảng biển tại Lạch Huyện- Hải Phòng cần được quản lý bởi một tổ chức kinh tế phù hợp (doanh nghiệp) đó là doanh nghiệp cổ phần hoạt động theo Luật doanh nghiệp. Theo đó, tùy theo mức góp vốn mà các cổ đông (các công ty góp vốn) đóng góp, các nhà đầu tư sẽ được chia cổ tức tương ứng theo quyết định thường niên của Hội đồng quản trị Công ty.

3.4.2.2 Mô hình hoạt động

Thời gian đầu, khai thác hiệu quả thị trường dịch vụ logistics hiện có, trong đó tập trung vào các dịch vụ logistics thuê ngoài, tích hợp trọn gói và đồng bộ, tổ chức và hoạt động theo mô hình logistics bên thứ 3 (3PL) nhằm giảm yêu cầu đầu tư vốn, thúc đẩy sản xuất, kinh doanh phát triển thông qua

việc tối thiểu hóa chi phí và bổ sung giá trị gia tăng cho hàng hóa và dịch vụ của các doanh nghiệp. Theo đó, việc đảm bảo rằng các dịch vụ mà khách hàng yêu cầu phải được giải quyết hiệu quả. Từng bước triển khai mô hình logistics bên thứ 4 (4PL) và logistics bên thứ 5 (5PL) trên cơ sở phát triển thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiện đại, hiệu quả, chuyên nghiệp [26].



Hình 3.2 Mô hình tổ chức hoạt động

Do khách hàng sử dụng dịch vụ TT logistics tương đối đặc thù, thông thường là các doanh nghiệp lớn trong nước, trong khu vực và cả tầm cỡ quốc tế, TT logistics cần nghiên cứu kỹ thị trường, nghiên cứu kỹ khách hàng

truyền thông cũng như khách hàng mục tiêu tiềm năng, thực hiện các chương trình marketing và chăm sóc khách hàng đặc biệt phù hợp, có ưu đãi đặc biệt về dịch vụ và giá cả hướng tới nhóm khách hàng này qua nhiều kênh đặc thù để phát triển nguồn hàng cũng như giữ khách hàng lâu dài cho trung tâm. Các sản phẩm dịch vụ TT logistics phải không ngừng được hoàn thiện, đa dạng, giảm giá dịch vụ nhưng chất lượng dịch vụ vẫn đảm bảo để nâng cao năng lực cạnh tranh.

3.4.2.3 Đào tạo và phát triển nguồn nhân lực

Trong mọi Doanh nghiệp, công tác nguồn nhân lực luôn hết sức quan trọng, thiếu nguồn nhân lực chất lượng cao từ đội ngũ quản lý các cấp cho đến đội ngũ nhân viên kỹ thuật trong một loại hình kinh doanh rất chuyên biệt là TT logistics sẽ là cản trở sự phát triển bền vững cũng như năng lực cạnh tranh cho các TT logistics tại Việt Nam nói chung và Hải Phòng nói riêng.

Vì vậy, việc phát triển nguồn nhân lực cho logistics phải theo hướng chính quy, chuyên nghiệp với tầm nhìn đồng bộ cả trong ngắn hạn và dài hạn, chú trọng hệ thống đào tạo, huấn luyện hiệu quả, bồi dưỡng phát triển nguồn nhân lực làm công tác quản lý, xây dựng, vận hành, khai thác các TT logistics.

Thực hiện liên kết với các doanh nghiệp có kinh nghiệm để hợp tác đào tạo, huấn luyện nguồn nhân lực, vừa trao đổi kiến thức, kỹ thuật, kinh nghiệm vừa tiết kiệm chi phí; đồng thời nâng cao năng lực và cạnh tranh của mỗi bên; Tham gia các khóa đào tạo chuyên ngành về logistics nhằm trang bị kiến thức chuyên môn phục vụ công việc, tiếp cận các xu hướng phát triển trong lĩnh vực này;

Thu hút và có chế độ đãi ngộ nguồn nhân lực trong nước và nước ngoài có trình độ cao, chuyên môn sâu về logistics; Có thể thực hiện thuê chuyên gia có chuyên môn cao phụ trách các bộ phận then chốt nước ngoài nhằm hỗ

trợ lẫn nhau, vừa liên kết phát triển, vừa học hỏi kinh nghiệm quản lý của nước ngoài, kèm theo điều kiện chuyển giao kỹ thuật và chuyên môn cho đội ngũ nhân viên trong nước;

Cần chú trọng tổ chức đào tạo nội bộ để mang lại hiệu quả cao, phù hợp với yêu cầu từng vị trí công việc tại trung tâm; Tạo điều kiện cho cấp quản lý, đội ngũ nhân viên kỹ thuật được đi tham quan, học hỏi, nâng cao tay nghề tại các nước có ngành logistics phát triển [10]. Từ đó, định hướng phát triển nghề nghiệp cho nhân viên, phát triển nguồn nhân lực đa dạng, chuyên nghiệp theo các tiêu chuẩn quốc tế để đảm bảo cho sự phát triển lâu dài và nâng cao năng lực cạnh tranh.

3.4.3 Giải pháp công nghệ

Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin và công nghệ quản lý hiện đại vào tổ chức và hoạt động của TT logistics, kết hợp với tăng cường đầu tư phương tiện, thiết bị kỹ thuật tiên tiến nhằm bảo đảm TT logistics thực hiện chức năng và công năng một cách lâu dài với hiệu quả cao, cạnh tranh và hội nhập được với các TT logistics trong khu vực và cả nước.

3.4.3.1 Công nghệ quản lý

Tận dụng CNTT, thương mại điện tử để nâng cao hiệu quả hoạt động của TT logistics thông qua việc kết nối mạng lưới thông tin điện tử giữa chính quyền, các TT logistics và các nhà vận chuyển.

Bên cạnh đó, để nâng cao hiệu quả hoạt động, TT logistics sẽ ứng dụng phần mềm quản lý tiên tiến có khả năng tìm kiếm, truy xuất chính xác, đáp ứng những đòi hỏi khắt khe và chuẩn mực nhất của khách hàng, có khả năng tích hợp với hệ thống mã vạch, cho phép quản lý các quy trình hoạt động của doanh nghiệp như các chu trình liên quan đến mua bán, giao nhận hàng hóa,...

3.4.1.1 Phương tiện thiết bị kỹ thuật

Trung tâm logistics phải được đầu tư đầy đủ các hạng mục cơ bản quy mô phù hợp với thị trường tiềm năng, đặc biệt phải có hệ thống kho bãi hiện đại theo tiêu chuẩn quốc tế, có kho bãi chuyên dụng và trang thiết bị chuyên dụng phục vụ cho các loại hàng bách hoá cũng như nhóm hàng mục tiêu mà trung tâm hướng tới.

Dự kiến các thiết bị chính cần thiết trang bị để phục vụ cho hoạt động của TT logistics bao gồm: Xe nâng phục vụ bãi container (nâng trước FL, Reach Stacker và nâng ôm Straddle Carrier); Xe nâng phục vụ kho hàng và Cross docking (nâng cân bằng Balance, nâng trước FL 4 loại 1 tấn, 2 tấn, 3 tấn và 5 tấn); Xe tải chuyên chở hàng (gom hàng và rải hàng) và xe container chạy trong trung tâm; Băng chuyền phục vụ kho hàng (pick and pack hàng); Cổng scanner cho container ra vào.

Do đặc thù lượng hàng hóa cần nâng, hạ tại trung tâm, đặc biệt là giai đoạn đầu mới hình thành, việc đầu tư phương tiện thiết bị cũng cần được tính toán đủ để phục vụ năng suất hàng qua từng giai đoạn. Để việc đầu tư TT logistics có hiệu quả hơn, giảm vốn đầu tư, đối với thiết bị kỹ thuật sử dụng trong kho CFS, có thể giao cho khách hàng/ đối tác thuê kho lắp đặt phù hợp với yêu cầu phục vụ.

3.4.4 Giải pháp bảo vệ môi trường

Sự hình thành và phát triển của TT logistics tạo điều kiện cho quá trình phân phối hàng hóa tại cảng được thực hiện một cách nhanh chóng, hợp lý và hiệu quả. TT logistics là một trong số các loại hình hạ tầng thương mại tập trung qui mô lớn, trong quá trình hoạt động luôn có những ảnh hưởng nhất định đến môi trường. Vì vậy, phát triển TT logistics cần phải có các giải pháp bảo vệ môi trường kết hợp công nghệ xanh cho TT logistics [104].

Quá trình xây dựng phải phù hợp với quá trình thực hiện qui hoạch tổng thể phát triển thương mại cả nước, qui hoạch các hệ thống kết cấu hạ tầng khác, nhất là qui hoạch ngành giao thông, qui hoạch đô thị, qui hoạch dân cư,...

Nghiên cứu xây dựng hệ thống kỹ thuật giảm lượng khí thải và tiết kiệm năng lượng; đồng bộ thiết bị, phương tiện, công cụ chữa cháy thuận tiện cho việc phòng chống cháy nổ; áp dụng công nghệ thu gom và xử lý chất thải; hệ thống cửa và đường thoát hiểm theo đúng qui chuẩn;

Nâng cao trách nhiệm xã hội, bảo vệ môi trường, phòng ngừa tác động xấu đến môi trường, xây dựng hài hòa bố trí cảnh quan, diện tích cây xanh hợp lý;

Xây dựng bộ quy chuẩn bảo vệ môi trường trong doanh nghiệp, kết hợp tăng cường công tác kiểm tra, đánh giá tác động đến môi trường trong quá trình hoạt động của TT logistics.

3.4.4.1 Về kỹ thuật

Xây dựng phải bảo đảm an toàn về phòng chống cháy nổ, thuận tiện cho việc chữa cháy, đề phòng nguy cơ cháy rừng và nguy cơ ô nhiễm nguồn nước; không gần trường học, bệnh viện, các cơ sở thuộc an ninh quốc phòng và các công trình khác có nhu cầu cách ly tiếng ồn. Bên cạnh đó, phương án thiết kế cũng phải đảm bảo giảm thiểu tác động môi trường như tăng diện tích cây xanh, hồ nước, tăng diện tích đường giao thông trong khu vực dự án, xây dựng khu vực thu gom, xử lý chất thải tại chỗ, bãi đỗ xe,...

Phải xây dựng, lắp đặt kiên cố và đầy đủ, đồng bộ theo các tiêu chuẩn – qui chuẩn hiện hành đối với các công trình như: khu vực vệ sinh, bể và hệ thống dẫn nước chữa cháy, hệ thống cấp thoát nước, hệ thống thu gom và xử lý chất thải rắn (rác thải) và chất thải lỏng (nước thải) kèm theo qui trình, chế độ, công nghệ thu gom và xử lý chất thải phù hợp. Đặc biệt chú trọng đến hệ

thống thu gom và xử lý chất thải từ các khu vực chế biến thực phẩm và dịch vụ ăn uống, khu bảo quản các mặt hàng hóa chất,... Đối với các công trình có vị trí tương đối biệt lập cần có hệ thống xử lý chất thải tại chỗ, việc này đòi hỏi phải tăng cường năng lực quản lý chất thải rắn, nhất là công tác phân loại chất thải rắn từ nguồn. Chú ý xây dựng phương án và đầu tư năng lực ứng cứu sự cố môi trường. Lắp đặt đầy đủ, đồng bộ thiết bị, phương tiện, công cụ chữa cháy. Thiết kế hệ thống cửa và đường thoát hiểm, cửa và đường cứu chữa khi xảy ra thảm họa theo đúng tiêu chuẩn – qui chuẩn hiện hành.

Phát triển logistics xanh: Theo xu thế phát triển dịch vụ logistics trên thế giới, hiện nay TT logistics không chỉ là nơi cung cấp dịch vụ cho cảng mà còn là khu vực đóng góp vào lá phổi xanh của thành phố thông qua việc ứng dụng các quy định chặt chẽ về môi trường trong quá trình thu gom và tái sử dụng rác thải sản xuất, xây dựng các hàng rào cây xanh trong khu vực làm việc, đảm bảo không gian làm việc xanh cho nhân viên và kiểm soát triệt để các nguồn gây ô nhiễm.

3.4.4.2 Về quản lý

Đào tạo, bồi dưỡng nhằm nâng cao năng lực đánh giá, thẩm định các báo cáo về tác động môi trường và giải pháp bảo vệ môi trường của các dự án đầu tư xây dựng TT logistics trước khi các cơ quan có thẩm quyền cấp phép đầu tư và chứng nhận đầu tư;

Tổ chức và chỉ đạo hoạt động của cơ quan chuyên trách công tác quản lý Nhà nước về bảo vệ môi trường, trong đó trọng tâm là đánh giá tác động môi trường, thực hiện các giải pháp bảo vệ môi trường và tình hình hoạt động bảo vệ môi trường của hệ thống TT logistics;

Tăng cường vai trò của hệ thống tổ chức bảo vệ môi trường ở cấp cơ sở. Ban hành và thực thi quy chế bảo vệ môi trường đối với các khu công nghiệp, khu kinh tế,... nhằm tăng cường hiệu lực quản lý và bảo vệ môi trường;

Ban Quản lý các TT logistics, cần phân công lãnh đạo phụ trách, thành lập tổ chuyên trách về các hoạt động bảo vệ môi trường của TT logistics. Đồng thời xây dựng kế hoạch hàng năm về các hoạt động bảo vệ môi trường; và thường xuyên kiểm tra, giám sát các hoạt động bảo vệ môi trường;

Đặc biệt là chủ động lập kế hoạch, phương án, giải pháp và chuẩn bị cơ sở vật chất, thiết bị kỹ thuật, nhân lực và các điều kiện hậu cần để ứng phó với sự cố môi trường (nếu xảy ra) và khắc phục hậu quả do sự cố môi trường gây ra, thực hiện thường xuyên và sát sao công tác quản lý môi trường ở các cơ sở sản xuất kinh doanh dịch vụ;

Tập huấn, đào tạo đội ngũ cán bộ có kỹ năng quản lý qui hoạch và xây dựng gắn với phong trào phòng chống giảm nhẹ thiên tai, đồng thời có khả năng xử lý tình huống linh hoạt, ứng biến kịp thời khi có sự cố thiên tai.

3.4.5 Dự tính hiệu quả của trung tâm logistics

3.4.5.1 Dự tính hiệu quả tài chính

a) Cơ sở tính toán

Tổng mức đầu tư Dự án xây dựng TT logistics được lập dựa vào các căn cứ:

- Khối lượng các hạng mục theo quy hoạch mặt bằng và thiết kế cơ sở;
- Thông tư 06/2016/TT-BXD ngày 10/03/2016 của Bộ Xây dựng hướng dẫn xác định và quản lý chi phí đầu tư xây dựng;
- Thông tư 01/TT-BXD của Bộ Xây dựng ngày 20/3/2015 hướng dẫn xác định đơn giá nhân công trong quản lý chi phí đầu tư xây dựng;
- Nghị định số 47/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất;
- Thông tư số 219/2013/TT-BTC ngày 31/12/2013 của Bộ Tài chính hướng dẫn thi hành Luật thuế giá trị gia tăng và Nghị định số 209/2013/NĐ-CP ngày 18/12/2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật thuế giá trị gia tăng;

- Thông tư 75/2014/TT-BTC ngày 12/6/2014 của Bộ Tài Chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí thẩm tra thiết kế công trình xây dựng;
- Thông tư 150/2014/TT-BTC ngày 10/10/2014 của Bộ Tài Chính quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí thẩm duyệt thiết kế về phòng cháy và chữa cháy;
- Đơn giá xây dựng số 178/QĐ-UBND ngày 14/01/2014 của Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng.

b) Tổng mức đầu tư

Chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng

Các chi phí liên quan đến bồi thường giải phóng mặt bằng cho dự án, các khoản hỗ trợ khi nhà nước thu hồi đất, chi phí sử dụng đất trong thời gian xây dựng được lấy theo Quyết định số 2680/2014/QĐ-UBND ngày 30/12/2014 của Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng về việc chi tiết một số nội dung bồi thường, hỗ trợ và tái định cư.

- Dự kiến đơn giá đất đền bù (bao gồm các công trình xây dựng trên đất, các chi phí hỗ trợ bồi thường và tái định cư...) khoảng 0,4 triệu đồng/m².
- Khu đất cần thiết để xây dựng TT logistics sẽ được bồi thường giải phóng mặt bằng trước khi đầu tư xây dựng các hạng mục công trình.

Chi phí xây dựng

Chi phí xây dựng được tính theo khối lượng và đơn giá quy định hiện hành (bảng 3.9) cho từng giai đoạn đầu tư phù hợp với quy hoạch phân khu của TT logistics.

Bảng 3.10 Đơn giá các hạng mục xây dựng

Hạng mục	Đơn giá (ngđ)	Ghi chú
San lấp mặt bằng/m ³	170	Chiều cao bình quân là 3m
Bãi chứa cont	1.000	Mặt bằng đảm bảo độ cứng, số lớp xếp khoảng 4 lớp và bố trí đường đi của các xe nâng, xe cầu chuyên dùng để sắp xếp, bốc dỡ container.
Kho CFS tổng hợp	3.500	
Khu giá trị gia tăng	4.000	
Khu quản lý điều hành	5.000	
Bãi đậu xe	1.000	
Hạ tầng KT, công cộng	1.000	Xây dựng các tuyến đường chính, đường nội bộ, hệ thống thoát nước, hệ thống cấp nước, hệ thống xử lý nước thải, vỉa hè, công viên, cây xanh...

Chi phí đầu tư lắp đặt thiết bị

Chi phí thiết bị được tính toán theo số lượng thiết bị đủ để phục vụ công suất khai thác tại TT với đơn giá tham khảo từ các nhà cung cấp thiết bị (chi tiết trong phụ lục 3.1).

Chi phí tư vấn đầu tư xây dựng công trình

Được tính theo thực tế và Quyết định số 957/QĐ-BXD ngày 29/09/2009 của Bộ Xây dựng về việc công bố định mức chi phí quản lý dự án và chi phí tư vấn đầu tư xây dựng công trình (bao gồm các chi phí quy định tại thông tư 04/2010/TT-BXD ngày 26/5/2010 về hướng dẫn lập và quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình). Tỷ lệ chi phí quản lý dự án dự kiến chiếm khoảng 2,5% giá trị đầu tư xây dựng và mua sắm lắp đặt thiết bị.

Chi phí quản lý dự án

Được tính theo Quyết định số 957/QĐ-BXD ngày 29/09/2009 của Bộ Xây dựng về việc công bố định mức chi phí quản lý dự án và chi phí tư vấn

đầu tư xây dựng công trình, Tỷ lệ chi phí quản lý dự án dự kiến chiếm khoảng 0,7% giá trị đầu tư xây dựng và mua sắm lắp đặt thiết bị.

Chi phí khác

Chi phí khác là những chi phí không thuộc chi phí xây dựng, thiết bị, quản lý dự án, tư vấn đầu tư xây dựng cần thiết để thực hiện dự án đầu tư xây dựng công trình (Bao gồm các chi phí quy định tại thông tư 04/2010/TT-BXD ngày 26/5/2010 về hướng dẫn lập và quản lý chi phí đầu tư xây dựng công trình). Chi phí khác dự kiến bằng 1% giá trị đầu tư xây dựng và mua sắm lắp đặt thiết bị.

Chi phí dự phòng

Chi phí dự phòng dự kiến bằng 5% tổng chi phí đầu tư, bao gồm chi phí dự phòng cho yếu tố khối lượng công việc phát sinh chưa lường trước được khi lập dự án, chi phí dự phòng cho yếu tố trượt giá.

Tổng mức đầu tư dự án

Bảng 3.11 Tổng mức đầu tư dự án

STT	Hạng mục	Đơn giá (ngđ)	Tổng	
			Diện tích/m ²	Giá trị (ngđ)
1	Giải phóng MB	500	1.604.600	802.300.000
2	Chi phí xây dựng		3.209.227	4.093.037.243
	San lấp mặt bằng/m ³	170	1.604.600	818.346.000
	Bãi chứa cont	1.000	367.156	367.155.545
	Kho CFS tổng hợp	3.500	372.321	1.303.122.529
	Khu giá trị gia tăng	4.000	147.852	591.409.848
	Khu quản lý điều hành	5.000	73.926	369.631.155
	Bãi đậu xe	1.000	73.926	73.926.231
	Hạ tầng KT, công cộng	1.000	569.446	569.445.936

3	Thiết bị	PL 1.1	-	974.055.316
4	Các chi phí liên quan		-	212.817.887
	Tư vấn XD	2,50%	-	126.427.314
	Quản lý DA	0,70%	-	35.399.648
	Chi phí khác	1%	-	50.570.926
5	Dự phòng	5%	-	263.995.522
	TỔNG ĐẦU TƯ			6.346.205.969
	Vốn vay	70%		4.442.344.178
	Vốn tự có	30%		1.903.861.791

c) Hiệu quả tài chính

Doanh thu của cảng: Cơ sở tính toán được dựa vào:

- Lượng hàng hóa thông qua cảng
- Công nghệ bốc xếp
- Cước phí tham khảo các quyết định: Các cảng khu vực Hải Phòng, giá cước chủ đầu tư cung cấp.

Khi dự án đi vào khai thác, TT logistics Lạch Huyện dự kiến có các nguồn doanh thu từ (chi tiết thể hiện trong phụ lục 6):

- Cho thuê bãi container: Dự kiến đơn giá cho thuê hàng tháng là 1USD/m², cứ 5 năm đơn giá tăng 20%.
- Cho thuê kho CFS: Dự kiến đơn giá cho thuê hàng tháng là 2USD/m², cứ 5 năm đơn giá tăng 20%.
- Dịch vụ bốc xếp dỡ hàng hóa, phí lưu bãi: Theo công suất khai thác và đơn giá tham khảo thực hiện dịch vụ tại ICD.
- Dịch vụ tạo giá trị gia tăng cho hàng hóa được tính bằng 5% nguồn thu từ dịch vụ bốc xếp hàng hóa.
- Dịch vụ khác được tính bằng 5% tổng nguồn doanh thu trong năm.

Chi phí khai thác cảng

Chi phí lương điều hành, quản lý, chi phí bảo dưỡng và sửa chữa thường xuyên, chi phí nhiên liệu, điện, nước, chi phí bảo hiểm thiết bị, chi phí khác liên quan... được tính toán theo công suất khai thác tại TT logistics và tăng theo tỷ lệ qua các năm trên cơ sở yêu cầu về kỹ thuật công nghệ khai thác, các định mức, qui định của nhà nước, ngoài ra còn tham khảo quá trình sản xuất kinh doanh của một số cảng lớn của Việt Nam như cảng Hải Phòng, Cảng Cái Mép, Đà Nẵng, các chi phí cụ thể như sau:

- Chi phí tiền lương được tính toán dựa trên tổng số lao động phục vụ trong năm, tham khảo tại ICD Tân Cảng Hải Phòng theo tính toán công nghệ với mức lương bình quân 15 triệu đồng/người/tháng đối với cấp quản lý, 8 triệu đồng/người/tháng đối với lao động trực tiếp.

- Chi phí điện được tính toán dựa trên hao phí điện năng dùng cho các thiết bị bốc xếp, thiết bị văn phòng, điện chiếu sáng với đơn giá điện trung bình theo Quyết định số 2256/QĐ-BCT ngày 12/03/2015 của Bộ Công Thương.

- Chi phí nhiên liệu được tính toán trên cơ sở số ca thực tế hoạt động của các thiết bị và mức hao phí/ca của từng loại với đơn giá nhiên liệu do Tập đoàn xăng dầu Việt Nam công bố thời điểm hiện tại.

- Chi phí nước được tính toán dựa trên công suất tiêu thụ nước hàng năm tại dự án TT logistic Tân Cảng Đình Vũ với đơn giá nước do Công ty TNHH Một thành viên cấp nước Hải Phòng công bố.

- Chi phí sửa chữa tài sản cố định được tính bằng 2% chi phí xây dựng và 2,5% chi phí thiết bị (Số liệu so sánh từ các dự án hiện đang khai thác tương đương).

- Chi phí bảo hiểm thiết bị được tính bằng 0,18% giá trị còn lại của thiết bị đầu tư mới và thiết bị tái đầu tư sau khấu hao.

- Chi phí duy trì hoạt động công nghệ thông tin hàng năm: theo thông tin tham khảo của các kho và công ty cung cấp phần mềm, ước tính khoảng 1,6 tỷ đồng/năm.

- Các chi phí mua ngoài, các chi phí bằng tiền khác ngoài các chi phí trên được tính toán dựa vào một số cảng container của chủ đầu tư hiện đang khai thác và ước tính 7USD/Teu lượng hàng thông qua.

- Các chi phí bằng tiền khác dự kiến tính bằng 10% tổng các chi phí phát sinh trong kỳ.

Chi phí khấu hao và lãi vay

- Khấu hao tài sản cố định được tính toán dựa trên nguyên giá của từng loại tài sản và thời gian khấu hao cho từng loại theo quyết định 45/2013/QĐ-BTC ngày 25/04/2013 về Ban hành chế độ quản lý, sử dụng và trích khấu hao tài sản cố định của Bộ Tài chính (chi tiết thể hiện trong phụ lục 4).

- Chi phí lãi vay được tính toán trên cơ sở tổng số vốn vay, phương án trả nợ và mức lãi suất vay. Lãi vay trong thời gian đầu tư được đưa vào tổng mức đầu tư, lãi vay trong thời gian khai thác được đưa vào chi phí khai thác hàng năm (chi tiết trong phụ lục 5).

Các chỉ tiêu hiệu quả tài chính: Các tính các chỉ tiêu được thể hiện chi tiết trong Phụ lục 6, Phụ lục 7.

Từ các chỉ tiêu hiệu quả đã tính toán, ta thấy rằng:

- $ROI = 24.09\% > r = 11.5\%$: Dự án khả thi để đầu tư.
- $IRR = 19\% > r = 11.5\%$, $NPV > 0$, thời gian hoàn vốn $T = 9.39 < \text{đời dự án}$: điều này chứng tỏ dự án có hiệu quả tài chính.
- $ROA = 24.19\%$: cứ 100 đồng tài sản thì đem lại 24 đồng lợi nhuận cho thấy hiệu quả quản lý và khai thác tài sản khá tốt.

- Lợi nhuận âm năm đầu trong thời gian khai thác (âm khoảng 86 tỷ do chi phí khấu hao và chi phí lãi vay cao), cho thấy dự án có khả năng đem lại hiệu quả cho suốt vòng đời dự án.

- Dòng tiền âm 07 năm (hai năm đầu tư và 5 năm khai thác giai đoạn 1) nguyên nhân là do trong 5 năm đầu khai thác, khoản đầu tư khá lớn, chi trả nợ vay nhiều, nguồn thu không đủ bù đắp nguồn chi. Vì vậy, vốn chủ đầu tư bù đắp dòng tiền trong thời gian này khoảng 1,704 tỷ đồng.

Như vậy, với các chỉ số hiệu quả trên, dự án khả thi để đầu tư và thực hiện, đem lại hiệu quả cho chủ đầu tư. Chi tiết các chỉ số tài chính được thể hiện trong Bảng 3.11.

Tuy nhiên, để đảm bảo hiệu quả tài chính của dự án càng cao, trong quá trình thực hiện, Chủ đầu tư cần:

- Thực hiện đúng quy chế quản lý đầu tư và xây dựng, quy chế đấu thầu, tham gia bảo hiểm xây dựng, lắp đặt và linh hoạt trong quản lý để đẩy nhanh tiến độ, tiết kiệm vốn đầu tư.
- Lập chi tiết phương án xây dựng và khai thác cho từng giai đoạn để tối ưu đầu tư, đồng thời kiểm soát tốt chi phí để giảm áp lực tài chính, giảm tỷ suất đầu tư.
- Trong quá trình vận hành cần có biện pháp tổ chức quản lý khai thác hợp lý, nâng cao chất lượng dịch vụ, tiết kiệm chi phí khai thác, có chiến lược marketing hợp lý nhằm tăng sức cạnh tranh thu hút khách hàng để phát huy tối đa công suất của các hạng mục công trình.

Bảng 3.12 Tổng hợp các chỉ tiêu tài chính

STT	Chỉ tiêu	Ký hiệu	Kết quả
1	Lượng hàng bình quân thông qua (Teus/năm)	L	1.991.321
2	Tổng diện tích (m2)	S	1.604.600
3	Tổng mức đầu tư dự án (ngđ)	Ivo	6.346.205.969
4	Suất đầu tư bình quân (ngđ/m2)		3.955
5	Tỷ suất sinh lợi đầu tư (%)	ROI	24,09%
6	Tỷ suất sinh lợi bình quân trên tài sản (%)	ROA	24,18%
7	Tỷ suất chiết khấu (%)	r	11,50%
8	Tỷ suất sinh lợi nội tại (%)	IRR	18,95%
9	Giá trị hiện tại thuần (ngđ)	NPV	5.125.328.714
10	Thời gian hoàn vốn đầu tư (Năm)	T1	9,41
11	Lợi nhuận âm	năm	1
12	Giá trị Lợi nhuận âm (ngđ)		-86.009.146
13	Dòng tiền âm (bao gồm năm đầu tư)	năm	7
14	Vốn tự có (ngđ)		-1.703.535.676
	<i>Thời gian đầu tư</i>		<i>-951.473.696</i>
	<i>Thời gian khai thác</i>		<i>-804.827.059</i>

3.4.5.2 Dự tính hiệu quả khai thác

Bảng 3.13 Các chỉ tiêu hiệu quả khai thác

TT	Nhóm	Chỉ tiêu	Giải thích chỉ tiêu	TT logistics Lạch Huyện
Các chỉ tiêu mức hệ thống				
1.	Các chỉ tiêu tài chính	•Hệ số khai thác = C/L	C: Tổng chi phí khai thác B: Tổng lợi nhuận	80,4%
		•Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu = Bs/D •Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản = Bs/A	Bs: Lợi nhuận sau thuế D: Tổng doanh thu A: Tổng tài sản	42,2 % 24,1 %
		•Hệ số quay vòng tồn trữ (ngày)	Thời gian bình quân hàng trong kho	2
2.	Các chỉ tiêu phi tài chính	•Mức sử dụng hệ thống (%) = Ts/T	Ts: thời gian hệ thống sẵn sàng làm việc	75%
		•Mức hỏng hàng (%) = Ds/Ns	Ds: Tổng số hàng bị hỏng Ns: Tổng số hàng được chuyển	0,01%
		•Mức thỏa mãn cầu (%) = Of/Nf	Of: Tổng số đơn hàng thực hiện Nf: Tổng số đơn hàng nhận được	100%
		•Chỉ tiêu an toàn theo thời gian = Tij/Nn.T	Tij: Tổng thời gian lãng phí do tai nạn Nn: Tổng số người	0
		•Chỉ tiêu an toàn theo nhân lực = Nni/Nn.T	Nni: Tổng số người bị thương trong ngày	0
Các chỉ tiêu mức chức năng				
1.	Chỉ tiêu lựa chọn vendor	•Mức cung hàng thành công = (Dh – Ds)/Dh	Dh: Tổng số hàng cung ứng	95%
		•Tỉ trọng giao hàng nguyên lô = No /Nt	No: Số lô hàng giao nguyên lô Nt: Tổng số lô hàng trong kỳ	20%

TT	Nhóm	Chỉ tiêu	Giải thích chỉ tiêu	TT logistics Lạch Huyện
2.	Chỉ tiêu vận tải	Thời gian vận chuyển lô hàng bình quân $T_{vt} = T_t + W_t + T_{rt} + H_t$	Wt: Thời gian chờ đợi tại bến bãi Trt: Thời gian chuyển phương tiện Ht: Thời gian xếp dỡ tại đầu-cuối	10 (giờ)
		Chi phí vận tải đơn vị đến bãi cảng = C_v/N_h	C _v : Tổng chi phí vận tải N _h : Tổng số cont vận tải	1.000.000 đ/cont
		Tỷ lệ lô hàng hoàn hảo = N_p/N_t	N _p : Tổng lô hàng được giao đúng hạn, không hư hỏng, đúng thủ tục	95%
		Hệ số sử dụng thiết bị = T_l/T_{tt}	T _l : Tổng thời gian xếp/kéo hàng T _{tt} : Tổng thời gian	35%
		Hệ số đi/đến đúng giờ = N_d/TN_t	N _d : Số lần đi/đến đúng giờ của phương tiện TN _t : Tổng số lần đi/đến	75%
3.	Các chỉ tiêu về kho hàng	Thời gian trung bình nhật hàng cho đơn hàng $= T_o + T_{t1} + T_{it} + T_{t2} + T_p + T_{iw}$	T _{t1} : Thg dịch chuyển đến điểm nhật hàng đầu tiên; T _{it} : Thg trong khu nhật hàng; T _{t2} : Thg dịch chuyển từ điểm nhật hàng cuối cùng; T _p : Thg nhật hàng; T _{iw} : Thg chờ đợi	2 giờ/container 40 phút/đơn hàng trong kho
		Năng lực thông qua của kho = $G.Nol/hour$	G: Khối lượng hàng mỗi lần xếp N _{ol} : Số lần xếp hàng vào kho	20 tấn/giờ
4	Duy tu bảo dưỡng	Thời gian chậm logistics (giờ/khách hàng)	Tổng thời gian chờ đợi phát sinh từ sự không sẵn có của nguồn lực	10 phút/khách hàng
		Thời gian sửa chữa trung bình trên tháng	(giờ)	24 giờ/tháng
		Thời gian bình quân giữa các lần sửa chữa	(ngày)	90 ngày
		Chi phí duy tu bảo dưỡng trung bình	(đồng/ha/tháng)	2 triệu/ha/tháng

3.4.5.3 Hiệu quả kinh tế xã hội

Chủ trương đầu tư TT logistics sẽ thu hút nhiều doanh nghiệp trong và ngoài nước tham gia, liên doanh liên kết với nước ngoài, thu hút được vốn trong và nước ngoài vào đầu tư xây dựng TT thông qua cơ chế xã hội hóa các dịch vụ logistics;

Sự có mặt của các loại hình dịch vụ trong TT logistics liên kết các hoạt động trong chuỗi giá trị của toàn bộ hệ thống cảng biển bao gồm: cung cấp, dịch vụ, lưu thông phân phối, mở rộng thị trường cho các hoạt động kinh tế của cảng; Tăng cường hoạt động của nhiều cơ quan kinh doanh và dịch khác như các cơ quan đại lý môi giới, cung ứng, giám định, du lịch và các dịch vụ khác, tạo nguồn thu nhập lớn đóng góp cho Ngân sách, mang lại nguồn ngoại tệ, góp phần tăng GDP cho quốc gia...

Đầu tư TT logistics sẽ góp phần kết nối cảng biển với hệ thống vận tải quốc gia chặt chẽ hơn và hiệu quả hơn; hiện đại hóa, nâng cao chất lượng trong hệ thống vận tải hàng hải cảng biển, cải tiến cơ cấu kinh tế tại thành phố Hải Phòng, thúc đẩy sự phát triển công nghiệp, nông nghiệp, xuất nhập khẩu hàng hóa, tạo thành các hoạt động quản trị chuỗi cung ứng hiệu quả hơn;

Thông qua TT logistics góp phần đẩy mạnh buôn bán và giao dịch với các quốc gia khác tại thành phố Hải Phòng; Góp phần tăng lượng hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng, đẩy mạnh lưu thông hàng hóa, mở rộng thị phần, thị trường; làm giảm thiểu chi phí liên quan đến quá trình xuất nhập khẩu, vận tải hàng hóa, giảm giá thành sản phẩm, nâng cao năng lực cạnh tranh, đảm bảo tính công bằng trong nước, cũng như trên thị trường quốc tế;

Góp phần xây dựng thành phố Hải Phòng là thành phố có nền công nghiệp hiện đại, trở thành trung tâm mạnh về công nghệ cảng biển và từng bước trở thành trung tâm công nghệ, dịch vụ hàng hải và vận tải biển bậc nhất

của Việt Nam, áp dụng các thành tựu khoa học kỹ thuật, công nghệ tiên tiến, liên kết mạng kết hợp công nghệ thông tin trong công tác quản lý cảng biển, các dịch vụ logistics;

Góp phần mang lại nhiều loại hình dịch vụ cho thành phố Hải Phòng, tạo thêm công ăn việc làm, góp phần thúc đẩy sự ra đời và phát triển của các những trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ và du lịch. Hỗ trợ phát triển kinh tế cấp vùng, cấp quốc gia và cấp khu vực thông qua đáp ứng hiệu quả dịch vụ logistics phục vụ sản xuất kinh doanh hàng hóa và dịch vụ.

Kết luận chương

Phát triển TT logistics là xu thế chung trong phát triển dịch vụ logistics và tiến tới là chuỗi cung ứng logistics ở Việt Nam, trong đó các TT logistics sẽ giúp các doanh nghiệp Việt Nam có được lợi thế cạnh tranh thông qua việc giảm chi phí, rút ngắn thời gian giao hàng và nâng cao chất lượng dịch vụ.

Việc đầu tư TT logistics phục vụ cảng cửa ngõ Hải Phòng tại Lạch Huyện vừa đảm bảo tính khả thi, vừa đảm bảo hoà nhập vào xu hướng phát triển chung của thế giới, nhằm góp phần xây dựng thành phố Hải Phòng trở thành thành phố công nghiệp, văn minh, có thương cảng lớn, hiện đại ở Đông Nam Á, phù hợp tiềm năng lợi thế của địa phương, cũng như góp phần phát triển kinh tế của đất nước về hệ thống hiện đại hóa cảng biển, vận tải biển; Thu hút được nguồn vốn lớn từ nước ngoài, góp phần tăng GDP cho quốc gia, góp phần giải quyết việc làm cho người lao động, tạo nếp sống văn minh đô thị; Góp phần đẩy mạnh phát triển kinh tế cảng biển, vận tải biển, đẩy mạnh hàng hóa xuất nhập khẩu, lưu thông phân phối hàng hóa theo cơ chế thị trường định hướng XHCN.

KẾT LUẬN

Dựa trên mục đích nghiên cứu, luận án đã giải quyết được những nội dung sau: Hệ thống hóa và phát triển cơ sở lý luận về cảng biển, logistics và mô hình TT logistics cảng biển, từ đó đưa ra các tiêu chí đánh giá hiệu quả của TT logistics; Tổng hợp, phân tích thực trạng và đánh giá hoạt động của các TT logistics tại Hải Phòng, đưa ra những tồn tại, nguyên nhân và hạn chế. Trên cơ sở đó, đề xuất mô hình và giải pháp đầu tư xây dựng TT logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện.

Qua quá trình nghiên cứu, phân tích, luận án đã thể hiện các điểm mới như: Nghiên cứu một cách hệ thống những cơ sở lý luận chung TT logistics cảng biển, góp phần quan trọng trong xây dựng và hoàn thiện cơ sở lý luận chung về TT logistics cảng biển; Nghiên cứu một cách chi tiết mô hình TT logistics cảng biển trên thế giới và bài học kinh nghiệm cho Hải Phòng; Phân tích sự cần thiết phải đầu tư xây dựng TT logistics cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện; Đưa ra các tiêu chí để đánh giá hiệu quả hoạt động của TT logistics theo quan điểm của nghiên cứu sinh; Đề xuất mô hình và giải pháp có tính khả thi phù hợp với thực tiễn để đầu tư xây dựng TT logistics cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện trong thời gian tới. Từ đó, đánh giá sơ bộ hiệu quả tài chính, hiệu quả khai thác và hiệu quả kinh tế xã hội khi đưa TT vào hoạt động.

Theo NCS mỗi loại hình đầu tư đều đã phân tích rõ ràng vấn đề hiệu quả, theo đó hiệu quả đầu tư xây dựng trung tâm được phân tích dựa trên hiệu quả khai thác thì nhà đầu tư và khách hàng hưởng lợi, hiệu quả đầu tư thì nhà đầu tư và thành phố hưởng lợi và hiệu quả kinh tế xã hội thì thành phố và người dân hưởng lợi.

Nội dung cần tiếp tục được nghiên cứu chi tiết trong thời gian tới:

Do thời gian và nguồn lực có hạn nên một số nội dung trong luận án chưa thật hoàn thiện. Luận án chưa làm rõ các giải pháp đề xuất đáp ứng được đến mức độ nào theo yêu cầu của cảng quốc tế Lạch Huyện đối với trung tâm logistics. Việc xây dựng bộ tiêu chí đánh giá hiệu quả xây dựng và hiệu quả của các giải pháp được đề xuất cũng chưa được thực hiện. Vì vậy, đây là nội dung cần được phát triển và làm rõ hơn sau này.

KIẾN NGHỊ

Việc đầu tư xây dựng trung tâm logistics tại Lạch Huyện, thành phố Hải Phòng là tất yếu khách quan và để đảm bảo sớm đi vào hiện thực thì Chính phủ, các cơ quan chức năng, chính quyền địa phương thành phố Hải Phòng sớm chính thức thông qua quy hoạch khu đất để đầu tư xây dựng TT logistics.

Việc đầu tư xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông của thành phố cần tập trung ưu tiên những hệ thống công trình có liên quan, cần thiết cho sự phát triển kinh tế nói chung cũng như thuận lợi cho phát triển logistics.

❖ Đối với Chính Phủ

Quy hoạch phát triển cảng Hải Phòng một cách hợp lý, không phát triển thêm các cảng dọc bờ sông Cấm; Quy hoạch các cảng cần đảm bảo đủ lớn về cả chiều dài cầu tàu và diện tích sử dụng để cảng đủ điều kiện đầu tư phát triển nâng cao năng lực cạnh tranh;

Hoàn thiện khung khuôn khổ pháp lý đối với dịch vụ logistics cảng theo hướng xây dựng hệ thống pháp luật chuyên biệt cho lĩnh vực này: giảm thuế nhập khẩu, hỗ trợ tài chính cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, cho phép nhập khẩu các phương tiện vận tải, bốc dỡ, bảo quản, lưu kho hàng hóa chuyên dùng để các doanh nghiệp có thể đầu tư bổ sung, nâng cấp, hiện đại hóa trang thiết bị, tăng cường năng lực dịch vụ logistics cảng và khả năng cạnh tranh trên thị trường, ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý cảng và sớm tiêu chuẩn hoá dịch vụ logistics cảng biển;

Chính phủ cần hiệu chỉnh, hoàn chỉnh các chính sách hỗ trợ nhà đầu tư cho phù hợp, đảm bảo tính dễ hiểu, minh bạch, rõ ràng, đảm bảo tính bình đẳng, công bằng nhằm thu hút vốn của các doanh nghiệp trong và

ngoài nước trong việc tham gia đầu tư như: giảm thuế xuất nhập khẩu, hỗ trợ tài chính, cho phép ưu tiên nhập khẩu các thiết bị đặt thù chuyên dùng đối với các phương tiện vận tải, thiết bị bốc dỡ, bảo quản, lưu kho... để phục vụ cảng biển, dịch vụ logistics, cũng như áp dụng công nghệ thông tin trong quản lý cảng biển;

❖ Đối với UBND Thành phố

Cần xúc tiến thành lập hiệp hội dịch vụ logistics của cảng Hải Phòng nằm trong hiệp hội dịch vụ logistics của thành phố; Thành lập một bộ phận QLNN về dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, có thể là thuộc Sở Kế hoạch và Đầu tư để liên kết với các tổ chức trong và ngoài nước;

Cần quan tâm đến tính đồng bộ giữa qui hoạch của cảng và hệ thống giao thông, hệ thống cấp điện, nước, hệ thống dịch vụ hậu cần, dịch vụ kho bãi, dịch vụ logistics, đặc biệt cần có chính sách thu hút các doanh nghiệp mạnh có năng lực hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng để đầu tư phát triển loại hình dịch vụ này tại Hải Phòng;

Đổi mới QLNN, tăng cường năng lực và nâng cao vai trò QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, hướng tới hình thành mô hình dịch vụ logistics điện tử (E-logistics);

Tăng cường liên kết mạng giữa cảng Hải Phòng với các cảng trong khu vực phía Bắc và hệ thống cảng biển trên cả nước, đồng thời liên kết với các doanh nghiệp, các trung tâm kinh tế như Hà Nội, Quảng Ninh, Lào Cai và các tỉnh trong vùng đồng bằng Sông Hồng phát triển cảng Hải Phòng trở thành TT logistics cảng biển.

Chính quyền thành phố và các cơ quan chức năng cần tăng cường quan tâm, hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi để các trường đại học, cao đẳng trên địa bàn mở khoa hoặc bộ môn đào tạo về logistics theo đủ mọi cấp độ từ cơ bản đến chuyên sâu. Song song với việc đào tạo thì cũng cần có chính

sách ưu đãi nhằm thu hút nguồn nhân lực logistics có trình độ cao từ nơi khác về. Việc phát triển nguồn nhân lực ngành logistics cần phải được bổ sung, gắn kết vào trong quy hoạch phát triển nguồn nhân lực và quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội thành phố, như vậy thì mới có được nguồn vốn ưu tiên dành ra để thực hiện.

Sau khi thực hiện công tác bồi thường giải phóng mặt bằng, thành phố Hải Phòng cần triển khai đấu thầu chọn nhà đầu tư thực hiện giao thuê đất để đầu tư TT logistics, hoặc phối hợp cùng nhà đầu tư triển khai công tác giải phóng mặt bằng và sau đó nhà đầu tư tiếp tục triển khai đầu tư TT logistics. Tùy theo, mục tiêu dự án đầu tư mà có thể đầu tư theo hình thức công tư PPP, BOT, góp vốn liên doanh liên kết của các doanh nghiệp trong và ngoài nước, hoặc hoàn toàn vốn kinh doanh của nhà đầu tư...

Các cơ quan, đơn vị trong tỉnh và UBND phối hợp tạo điều kiện thuận lợi nhất cho đơn vị khảo sát, lập quy hoạch; các cơ quan tham mưu phải chủ động tham mưu, phối hợp triển khai thực hiện các nhiệm vụ thuộc trách nhiệm của ngành mình quản lý theo đúng nội dung và thời gian đề ra.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CÔNG BỐ KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU CỦA ĐỀ TÀI

1. ThS. Lê Đăng Phúc, TS. Nguyễn Thanh Thủy (2010), *“Hoạt động của một trung tâm dịch vụ logistics cảng biển”*, Tạp chí Hàng Hải, số 7-2010, trang 11-12, ISSN 0868-314X.
2. Lê Đăng Phúc, Phó Chủ nhiệm Đề tài khoa học cấp Thành phố (2013): *Nghiên cứu đề xuất phương hướng và giải pháp xây dựng - phát triển hệ thống dịch vụ hậu cần (logistics) cảng biển phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng.*
Kết quả báo cáo: Đạt loại Khá
3. Lê Đăng Phúc (2016), *Tác động của quản lý chất lượng đến hiệu quả của các doanh nghiệp ngành vận tải hàng hải*, Tạp chí Kinh tế Châu Á Thái Bình Dương, số 480, tr 67-69.
4. Lê Đăng Phúc (2017), *“Đề xuất một số giải pháp xây dựng và phát triển Trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện”*, Tạp chí Giao thông vận tải, số 11 – 2017.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu tiếng Việt

- [1] Các Quyết định, văn bản hướng dẫn của Thủ tướng chính phủ, Bộ GTVT về xây dựng cảng Lạch Huyện
- [2] Bộ Công thương - Viện Nghiên cứu Thương mại (2006), *Nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế về dịch vụ hậu cần (logistics) và bài học kinh nghiệm rút ra cho Việt Nam*, đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ 2.
- [3] Lê Bách Chấn (2009), *Bản chất kinh tế của logistic*”, Tạp chí Vietnam Logistics Review.
- [4] Chính phủ (2007), Nghị định số 140/2007/NĐ-CP về mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistic và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.
- [5] PGS.TS Nguyễn Văn Chương (2007), *Phát triển dịch vụ logistics khi Việt Nam hội nhập WTO*, Tạp chí Hàng hải online.
- [6] PGS.TS Nguyễn Văn Chương (2009), *Nghiên cứu nhiệm vụ quản lý Nhà nước và giải pháp khuyến khích doanh nghiệp phát triển logistics trong ngành giao thông vận tải*, đề tài NCKH Bộ Giao thông vận tải, mã số DT084020.
- [7] PGS.TS Nguyễn Văn Chương (2010), *Nghiên cứu phát triển các đầu mối vận tải, các trung tâm logistics phục vụ hoạt động cảng biển khu vực phía Bắc đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế biển*, đề tài NCKH Bộ Giao thông vận tải - Mã số DT093009.
- [8] Công ty Supply Chain Management Việt Nam (2008), *Báo cáo khảo sát nhu cầu thuê ngoài dịch vụ logistics ở Việt Nam*. Tải xuống từ http://www.scmvietnam.com/home/webfm_send/7
- [9] Dự án Hỗ trợ Thương mại đa biên EU - Việt Nam MUTRAP III (2011), Các tham luận trong *Diễn đàn logistics và dịch vụ cảng biển Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế*, Vũng Tàu 3/2011.
- [10] Ngô Đức Du (2017), *Đề xuất giải pháp phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng*, Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam.
- [11] Đảng Cộng sản Việt Nam (2001), Văn kiện Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI, NXB Chính trị quốc gia, Hà Nội.

- [12] GS.TS Đặng Đình Đào (2011), *Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế*, đề tài NCKH Cấp Nhà nước - Mã số ĐTĐL-2010T/33.
- [13] GS.TS Đặng Đình Đào, Vũ Thị Minh Loan, Nguyễn Minh Ngọc, Đặng Thu Hương và Phạm Thị Minh Thảo (2011), *Logistics: Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam* (sách chuyên khảo), Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế quốc dân, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế quốc dân.
- [14] GS.TS Đặng Đình Đào (2010,2011), *Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Đề tài NCKH độc lập cấp Nhà nước, Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế quốc dân.
- [15] GS.TS Đặng Đình Đào, Nguyễn Minh Sơn (2012), *Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế quốc dân, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia.
- [16] Đỗ Thị Ngọc Diệp (2012) *Logistics và cơ hội phát triển ở Việt Nam*, Đại học Giao thông vận tải Hà Nội.
- [17] Đinh Lê Hải Hà (2010), *Thực trạng và các giải pháp phát triển các dịch vụ logistics chủ yếu ở nước ta trong hội nhập kinh tế quốc tế*, Chuyên đề số 15, thuộc Đề tài Nghiên cứu khoa học cấp nhà nước: “Phát triển dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế”, Mã số ĐTĐL 2010T/33, Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Đại học Kinh tế quốc dân Hà Nội.
- [18] Đan Đức Hiệp (2010), *Báo cáo tình hình thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội thành phố Hải Phòng 5 năm 2006 – 2010*. Tải xuống từ <http://haiphong.gov.vn/Portal/Detail.aspx?Organization=UBNDTP&MenuID=4506&ContentID=14448>
- [19] Quách Thị Hà (2016), Kinh nghiệm phát triển dịch vụ cảng biển của một số nước trên thế giới, Tạp chí Khoa học ĐHQGHN: Kinh tế và Kinh doanh, Tập 32, Số 1 (2016) 73-79.
- [20] TS.Trịnh Thị Thu Hương (2010), *Phát triển hệ thống logistics trên hành lang kinh tế Đông-Tây*, đề tài NCKH Bộ Giáo dục và Đào tạo - Mã số B2009-08-58.
- [21] TS. Trần Sĩ Lâm (2011), *Đề xuất phương hướng xây dựng hệ thống trung tâm logistics tại Việt Nam*, đề tài NCKH cấp Bộ, Bộ Giáo dục và Đào tạo.

- [22] Trần Sĩ Lâm và nhóm nghiên cứu (2011), *Kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics tại một số nước trên thế giới và bài học cho Việt Nam*, Đề tài Mã số B2010 - 08 - 68, Trường Đại học Ngoại thương Hà Nội.
- [23] Bùi Bá Khiêm, “Nghiên cứu giải pháp về vốn đầu tư khai thác cảng biển Việt Nam”, Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Giao thông Vận tải, 2013.
- [24] Đỗ Xuân Quang (2008), *Thực trạng và định hướng phát triển nguồn nhân lực ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam*, tải xuống từ www.viffas.org.vn
- [25] Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2005), “*Luật Thương mại*”, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia.
- [26] Quy hoạch hệ thống cảng biển Việt nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
- [27] Lê Nguyễn Cao Tài (2012), *Phát triển dịch vụ cảng biển tại Thành phố Đà Nẵng*, Đại học Đà Nẵng, Luận văn Thạc sĩ, chuyên ngành Kinh tế phát triển.
- [28] Tạp chí Quản trị Chuỗi cung ứng Việt Nam (Vietnam Supply Chain Insight) (2011), Các tham luận tại Hội thảo Giải pháp Quản trị chuỗi cung ứng và Logistics Việt Nam - LogSo 2011.
- [29] Nguyễn Thông Thái, An Thị Thanh Nhân (2011), *Giáo trình Quản trị logistics kinh doanh*, Trường Đại học Thương mại, Nhà xuất bản Thống kê.
- [30] Thủ tướng Chính phủ (2009), Quyết định 2190/2009/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030
- [31] Thủ tướng Chính phủ (2011), Quyết định 175/2011/QĐ-TTg phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển lĩnh vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020
- [32] TS.Nguyễn Thanh Thủy (2009), *Khái niệm và mô hình logistics cảng biển*, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 17 – 4/2009.
- [33] TS. Nguyễn Thanh Thủy (2009), *Khái niệm và mô hình Logistics cảng biển*, Tạp chí Khoa học – Công nghệ Hàng Hải, Số 17 –tháng 4/2009, trang 65-69, ISSN: 1859-316X.
- [34] Nguyễn Như Tiến (2004), *Logistics và khả năng áp dụng, phát triển logistics trong các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận ở Việt Nam*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ của Bộ Thương mại, Đại học Ngoại thương, Hà Nội.

- [35] Đỗ Hoàng Toàn, Mai Văn Bưu, *Giáo trình quản lý nhà nước về kinh tế*, Nhà xuất bản trường đại học Kinh tế quốc dân – 2008
- [36] Trung tâm Thông tin - Tư liệu, Viện nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương (2005), *Phát triển kết cấu hạ tầng để đảm bảo và thúc đẩy phát triển bền vững*.
- [37] NCS.Nguyễn Quốc Tuấn (2015), *Quản lý Nhà nước đối với dịch vụ Logistics ở cảng Hải Phòng*, Luận án Tiến sĩ Kinh tế, Viện nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương.
- [38] Phạm Thành Tý (2007), *Logistics - Tiềm năng chưa khai thác*, Doanh nhân Sài Gòn Cuối tuần số 196, ra ngày 4/5/2007.
- [39] Đoàn Thị Hồng Vân (2003), *Logistics - Những vấn đề cơ bản*, Nhà xuất bản Lao động - Xã hội, Hà Nội.
- [40] Đoàn Thị Hồng Vân (2006), *Quản trị Logistics*, Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội.
- [41] Đoàn Thị Hồng Vân (2010), *Logistics những vấn đề cơ bản*, NXB Lao động-Xã hội, Hà Nội
- [42] Viện Nghiên cứu Hàng Hải Hàn Quốc (2006)
- [43] Đặng Công Xưởng (2011), *Đề xuất xây dựng trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển tại khu vực cảng biển Hải Phòng*, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 28 – 11/2011.

Tài liệu tiếng Anh

- [44] Alan Rushton, Phil Croucher, Peter Baker (2006), *The handbook of logistics and distribution management 3rd ED*, Great Britain ISSN 0-7494-4669-2, pp. 6.
- [45] Amos Paul (2007), *Responding to global logistics trends with a national logistics strategy*, World Bank, Washington DC.
- [46] Asian Development Bank, ADB (2007), *Development Study on the North - South Economic Corridor*, Regional Technical Assistance No. 6310. Download at <http://www.adb.org/projects/39084-012/details>
- [47] Australia Bureau of Transport Economics (2001), *Logistics in Australia, a preliminary analysis*, Working Paper No.49.
- [48] Backer Peter (2008), *The role, design and operation of distribution centres in agile supply chains*, PhD Thesis, School of Management, Cranfield University.

- [49] Charles V. Trappey, Gilbert Y.P. Lin, Amy J.C. Trappey, C.S. Liu, W.T. Lee (2011), Xây dựng các mô hình tham chiếu trung tâm hậu cần công nghiệp cho các nền kinh tế sản xuất, *Expert Systems with Applications* 38.
- [50] Banomyong, R. (2007), *Logistics development study of the Greater Mekong Subregion North South economic corridor*, Centre for Logistics Research, Thammasat University, Thailand.
- [51] Banomyong, R., P. Cook and P. Kent (2008), *Formulating regional logistics development policy: the case of ASEAN*, *International Journal of Logistics*, 11, (5).
- [52] Banomyong, R. (2010a), *Logistics Performance Measurement in Thailand*, Centre for Logistics Research, Thammasat University, Thailand.
- [53] Banomyong, R. (2010b), *Development of a Greater Mekong Subregion logistics development framework*, Centre for Logistics Research, Thammasat University, Thailand.
- [54] Business Monitor International (2011), *Vietnam Freight Transport Report 2011, include 5 - year forecast to 2015*, United Kingdom. Download from
<http://businesstimes.com.vn/wpcontent/uploads/downloads/2013/05/Vietnam-freight-transport-report-2Q11.pdf>
- [55] Burkhard E. Horn and Nemoto Toshinory (2005), *Intermodel logistics policies in the EU, the US and Japan*, *Journal of Japanese Development*.
- [56] Cohen, S. and Joseph Roussel (2005), *Strategic Supply Chain Management - the 5 disciplines for top performance*, The Mc-Graw Hill.
- [57] Christopher, M. (1998), *Logistics and Supply Chain Management*, McGraw - Hill, New York.
- [58] Dimitrov, P. (2002), *National Logistics Systems*, International Institute for Applied Systems Analysis, Austria.
- [59] Donal J.Browsersox, David J.Closs (1996), *Logistics management*, McGraw-hill Company Publisher;
- [60] Economic and Social Commission for Asia and the Pacific - ESCAP (2011), *Transport Logistics, Notes by the Secretariat*, download at <http://www.unescap.org/>

- [61] Erasmus University; Swedish Environmental Research Institute – IVL; Institute of Shipping Economics and Logistics – ISL và Association of Danish Transport and Centres – FDT 2007, pp. 179 – 183;
- [62] Ernst F. Bolten (1997), *Managing time and space in the modern warehousing*, Amacom, p.19;
- [63] ESCAP, (2002), *Commercial development of regional ports as logistics centres*, New York, United Nation;
- [64] Ieva Meidute (2005), *Comparative analysis of the definitions of logistics centres*, Transport Journal, Vol. XX, No 3;
- [65] Jaržemskis, A. (2007), Research on logistics centre as a tool for cooperation, Transport Journal, Vol.12, No.1, pp. 50-54;
- [66] Gattorna, J. (1983), *Handbook of Physical Distribution Management*, 3th edition, Gower Publishing Company, England.
- [67] German Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development (2010), *Freight Transport and Logistics Action Plan - Logistics Initiative for Germany*, Germany.
- [68] Germany Trade and Invest (2010), *Germany: Europe's Logistics Hub*.
- [69] Ghiani, G., G. Laporte and Musmanno (2004), *Introducing Logistics Systems*, John Wiley and Sons, Ltd.
- [70] Hum Sin Hoon (2008), *Building a Logistics/Supply Chain Hub: The Singapore Experience*, Singapore.
- [71] International Enterprise Singapore (2002), *Developing Singapore into a Global Integrated Logistics Hub*, Report on the Working Group on Logistics, Singapore.
- [72] Lampert, D. M., James R. Stock and Lisa M. Ellram (1998), *Fundamentals of Logistics Management*, Mc Graw - Hill, New York.
- [73] Langerin, D.Riopel (2005), *Logistics System: Design and Optimization*, Springer;
- [74] Newlands D. and Derek Steeple (2000), *Logistics and supply chain development: Lessons from Japan: Automotive and Electronic Industries*, Coventry University, England.
- [75] Networking logistics center for Baltic Sea Region (2004), *Service concept report for logistics center*, 55p;

- [76] Nomura Research Institute (2002), *Vietnam logistics development, trade facilitation and the impact on poverty reduction*, Japan.
- [77] Paul M. Swamidass (2000), *Encyclopedia of production and manufacturing management*, Kluwer Academic Publisher;
- [78] Prof. Ma Shuo – Bài giảng môn học *Logistics and Supply Chain Management* tại trường World Maritime University
- [79] Swedish Environmental Research Institute (2007), Transport and Logistics Centres, The consolidated WP 3 Final Report;
- [80] Sullivan, F. (2006), *Vietnam transportation and logistics: opportunities and challenges*, APL Logistics.
- [81] The Bremen Business Development WFB;
- [82] UNCTAD (2005), *Negotiations on transport and logistics services: issues to consider*. Download at:
<http://unctad.org/SearchCenter/Pages/Results.aspx?k=Negotiations%20on%20transport%20and%20logistics%20services%3A%20issues%20to%20consider>

Các website

- [83] <http://www.cangvuhaiphong.gov.vn/>
- [84] <http://www.domi.org.vn/tin-tuc-su-kien/tin-nghien-cuu/quan-ly-la-gi-suthong-nhat-hoan-hao-giua-li-luan-va-thuc-tien.2816.html>
- [85] <http://www.container-transportation.com/logistics-la-gi.html>
- [86] <http://edocs.vn/thuc-trang-logistics-tai-viet-nam-va-giai-phap/>
- [87] <http://haiphong.gov.vn/Portal/Default.aspx>
- [88] <http://www.huongnghiepvietnam.vn/vn/cam-nang/-cam-nang-nghe/tongquan-ve-dich-vu-logistics/153/1>
- [89] <http://marketingchienluoc.com/marketing/th%E1%BB%8Btr%C6%B0%E1%BB%9Dng-t%E1%BB%95-ch%E1%BB%A9c/3901-vitnam-hoa-ngun-li-logistics>
- [90] <http://tinnhanhchungkhoan.vn/GL/N/DAAHBD/logistics-viet-nam:-ngoailan-at-noi.html>
- [91] <http://unionlogistics.vn/?vi-vn/logistics-la-gi/27-khai-niem-ve-logistics.html>

- [92] <http://www.visaba.org.vn/index.php?/vietnamese/Tin-tuc-va-Sukien/Logistics-la-gi>
- [93] www.worldbank.org
- [94] <http://app.mti.gov.sg/default.asp?id=1>
- [95] <http://www.singaporepsa.com/keppeldistripark.php>
- [96] <http://tuoitre.vn/nguoi-tien-phong-xanh-hoa-trung-tam-logistics-tai-viet-nam-1313136.htm>
- [97] <http://wikimapia.org/15206201/Yokohama-Port-International-Cargo-Center-Y-CC>
- [98] <http://businessdictionary.com>
- [99] <http://supplychaininsight.vn>
- [100] <https://www.supplychaindive.com/news/lehigh-valley-how-to-become-logistics-hub-4-steps/510153/>
- [101] <http://app.mti.gov.sg/default.asp?id=1>
- [102] <http://www.singaporepsa.com/keppeldistripark.php>
- [103] <http://www.singaporepsa.com/keppeldistripark.php>
- [104] <http://wikimapia.org/15206201/Yokohama-Port-International-Cargo-Center-Y-CC>
- [105] www.RidgePortLogisticsCenter.com
- [106] <http://www.baoquangninh.com.vn>
- [107] www.unctad.org
- [108] <http://vbqppl.mt.gov.vn/default.aspx>
- [109] <http://www.vla.info.vn/>
- [110] <http://www.vlr.vn/vn/>
- [111] <http://wikipedia.com>