

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM



NCS. LÊ ĐĂNG PHÚC

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

Tóm tắt luận án tiến sĩ

Ngành: Tổ chức quản lý vận tải Mã số: 9.84.01.03

Chuyên ngành: Tổ chức quản lý vận tải

HẢI PHÒNG - 2018

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của Đề tài

Với vai trò là một cảng cửa ngõ quốc tế của khu vực phía Bắc Việt Nam, Hải Phòng có nhiều tiềm năng trở thành một trung tâm thương mại dịch vụ mang tầm cỡ quốc gia và khu vực trong tương lai. Để phát triển đồng bộ, hiện đại hệ thống cảng biển, ngành Giao thông vận tải và thành phố Hải Phòng đã và đang đầu tư nhiều công trình kết cấu hạ tầng giao thông kết nối với hệ thống cảng biển. 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 trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm 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, trung tâm logistics và nghiên cứu mô hình phát triển trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện.

3. Tình hình nghiên cứu

Các nghiên cứu ngoài nước

- 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

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- TS.Trần Sĩ Lâm (năm 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.

- 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.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu: cơ sở lý luận chung 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; nghiên cứu mô hình và giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm logistics tại Lạch Huyện – Hải Phòng.

Phạm vi nghiên cứu

Phạm vi không gian: nghiên cứu kinh nghiệm phát triển các trung tâm 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 trung tâm 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 đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng phát triển hệ thống trung tâm 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; Phương pháp thống kê, phân tích tổng hợp, so sánh, đối chứng và logic; Phương pháp phân tích ma trận SWOT; Phương pháp phân tích các chỉ số; Phương pháp mô hình hóa; Các phương pháp khác như phương pháp tổng kết và phân tích kinh nghiệm.

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, trung tâm logistics cảng biển, tổng hợp và xây dựng bộ chỉ tiêu tính toán phân khu trong trung tâm logistics cảng biển theo các khu vực chức năng; tổng hợp và xây dựng bộ chỉ tiêu tính toán hiệu quả khai thác trung tâm logistics cảng biển theo các tiêu chí hiệu quả khai thác trung tâm và hiệu quả kinh tế xã hội.

Về mặt thực tiễn: Nghiên cứu xu hướng và mô hình phát triển một số trung tâm logistics trên thế giới, phân tích thực trạng hoạt động trung tâm logistics, đề xuất mô hình và giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm 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 đưa ra các tiêu chí để đánh giá hiệu quả hoạt động của trung tâm logistics với phương án đầu tư đề xuất theo quan điểm của nghiên cứu sinh. Trên cơ sở đó đề xuất mô hình và giải pháp đầu tư có tính khả thi phù hợp với thực tiễn để xây dựng và phát triển trung tâm logistics cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (tại Lạch Huyện).

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 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 CỦA 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

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”.

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

- Đảm bảo thông qua khối lượng hàng hoá theo dự báo, phục vụ yêu cầu phát triển kinh tế xã hội theo hướng đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá, phục vụ đắc lực sự nghiệp phát triển kinh tế biển của đất nước. 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.

- 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.

- Tạo nguồn thu, đóng góp cho ngân sách nhà nước: Với các hoạt động dịch vụ cho tàu và hàng hoá đi và đến (hoa tiêu, lai dắt, bảo dưỡng sửa chữa và tàu, cung ứng cho tàu, trung chuyển hàng hoá quốc tế) cảng có các 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.

- Thúc đẩy thương mại hoá quốc tế: Sự phát triển cơ sở vật chất kỹ thuật của cảng 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, thúc đẩy kinh tế phát triển, đẩy nhanh quá trình hội nhập kinh tế quốc tế, tăng cường vị thế quốc gia trên trường quốc tế.

1.2. HỆ THỐNG LOGISTICS CẢNG BIỂN

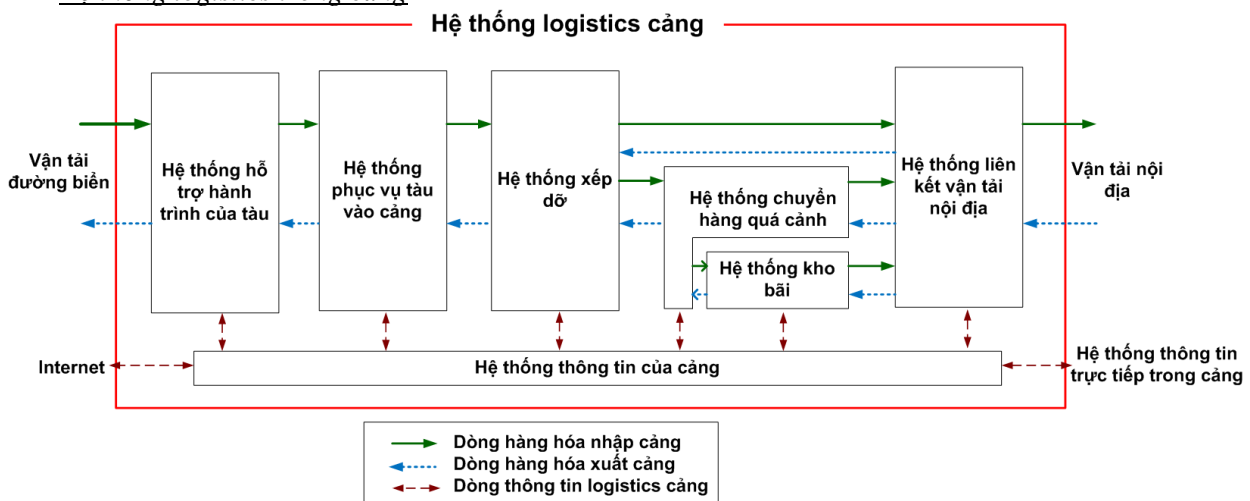
1.2.1. Tổng quan về logistics

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.

Nếu logistics được phân loại theo hình thức tổ chức logistics thì bao gồm: logistics bên thứ nhất (1PL- First Party Logistics), logistics bên thứ hai (2PL-Second Party Logistics), logistics bên thứ ba (3PL- Third Party Logistics), logistics bên thứ tư (4PL-Fourth Party Logistics), logistics bên thứ năm (5PL- Fifth Party Logistics). Có thể phân loại logistics theo quá trình, bao gồm logistics đầu vào (inbound logistics), logistics đầu ra (outbound logistics), logistics ngược hay còn gọi là logistics thu hồi (reverse logistics);

1.2.2 Hệ thống logistics cảng biển

Hệ thống logistics trong cảng



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

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

Về bản chất, cần có một trung tâm logistics trong/ khu vực cảng hoặc gần (tiếp giáp) với khu vực cảng. Trung tâm logistics sẽ tập hợp, thu gom, thu hút hàng hoá về cảng và phân phối hàng hoá 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. Đây là nguyên nhân dẫn đến việc các cảng

đều cân nhắc các điều kiện để xây dựng trung tâm 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 trung tâm logistics quốc tế của Châu Á, ngành công nghiệp logistics là một khu vực kinh tế chiến lược. Hà Lan cũng dựa vào công nghiệp này để phát triển kinh tế. Vì vậy, trung tâm logistics phục vụ cảng là một phát triển tất yếu.

1.3 TRUNG TÂM LOGISTICS CẢNG BIỂN

1.3.1 Khái niệm trung tâm logistics cảng biển

Tính đến thời điểm nghiên cứu của tác giả, các trung tâm logistics cảng trên thế giới đã trải qua 3 thời kỳ phát triển nếu phân loại theo phạm vi hoạt động. Chức năng chủ yếu của các trung tâm logistics cảng gói gọn lại trong cụm từ là “*tạo giá trị logistics gia tăng cho khách hàng*” (Value-added logistics) và đây cũng là khuynh hướng chung khi phát triển các trung tâm logistics cảng biển trên thế giới. Các lĩnh vực hoạt động của các trung tâm logistics cảng biển có thể không giống nhau mà phụ thuộc vào mục tiêu và chiến lược phát triển của cảng đó.

Hầu như tất cả các cảng biển lớn trên thế giới đều phát triển trung tâm 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.

1.3.2 Đặc điểm của trung tâm logistics cảng biển

Vị trí và quy mô: xây dựng trên một khu vực xác định liền kề với cảng với diện tích 100-150 hecta, tùy nhiên tùy theo hoạt động, diện tích có thể lên tới 400-500 hecta;

Cơ sở hạ tầng: Quan trọng nhất là nhà kho và bãi dành cho các phương tiện vận tải, đồng thời trung tâm logistics được liên kết với đường thủy nội bộ hoặc các tuyến đường biển ngắn.

Các hoạt động dịch vụ phụ trợ: các dịch vụ cần thiết để đáp ứng và thỏa mãn các nhu cầu đang gia tăng trong hoạt động của trung tâm 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: 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. Bên cạnh đó, trung tâm 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.

Tính năng: Tính đa phương thức; Tính mở; Tính đa chức năng; Tính đa dạng dịch vụ hàng hóa; Tính kết nối và thông tin điện tử; Tính chia sẻ chi phí.

Các hình thức đầu tư xây dựng trung tâm logistics: 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.

1.3.3 Vai trò của trung tâm logistics cảng biển

Vai trò đối với cảng

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

Thiết lập trung tâm logistics cảng biển đối với cảng: 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;

Cả doanh nghiệp logistics và các hãng tàu đều thống nhất rằng các dịch vụ giá trị gia tăng trong trung tâm 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 trung tâm logistics phía sau khu vực cảng biển.

Vai trò đối với hệ thống vận tải quốc gia: Nhờ sự có mặt của các loại hình dịch vụ trong trung tâm logistics mà cảng biển được kết nối với hệ thống vận tải quốc gia chặt chẽ hơn và hiệu quả hơn.

Vai trò đối với nền kinh tế quốc dân: Xuất phát từ việc trung tâm logistics là một mắt xích trong dây chuyền hệ thống vận tải quốc gia và quốc tế, do đó có nghĩa kinh tế rất quan trọng: 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; 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.

1.3.4 Chức năng của trung tâm logistics cảng biển

Chức năng công nghiệp: Các hoạt động cơ bản trong chức năng công nghiệp của một trung tâm logistics bao gồm: lưu kho bãi, xếp dỡ hàng, gom hàng, chia nhỏ hàng, cross-docking, lưu giữ hàng tối ưu, chuyển giao hàng, tạo giá trị gia tăng cho hàng và một số chức năng khác như thủ tục hải quan, thông quan, kiểm tra hàng hóa, dịch vụ 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,...

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 trung tâm 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 trung tâm logistics thể hiện qua các hoạt động xúc tiến thương mại và ký kết các hợp đồng xuất nhập khẩu.

Chức năng vận tải – phân phối: trung tâm 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 và chức năng phân phối hàng thể hiện trong các hoạt động chia hàng, cross-docking và chức năng giữ hàng đến thời điểm cuối cùng trước khi giao hàng.

Chức năng xây dựng thành phố - địa phương: Tùy theo quy mô và phạm vi của trung tâm logistics, trung tâm 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

Căn cứ vào phạm vi quy mô và vai trò: Trung tâm logistics cấp toàn cầu, trung tâm logistics cấp khu vực, trung tâm logistics cấp địa phương, trung tâm logistics cấp doanh nghiệp; **Căn cứ vào vị trí địa lý:** Trung tâm logistics hàng hải, trung tâm logistics hàng không, trung tâm logistics cạn; **Căn cứ vào chức năng và mục đích hoạt động:** Trung tâm logistics cung cấp dịch vụ logistics, trung tâm logistics phục vụ cho một hay một số chủ thể kinh tế nhất định; trung tâm logistics phục vụ cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics; **Căn cứ vào loại hàng hóa phục vụ hoặc loại dịch vụ cung cấp:** Trung tâm logistics tổng hợp, trung tâm logistics nhóm ngành, nhóm dịch vụ; trung tâm logistics chuyên dụng; **Căn cứ theo tính chất sở hữu:** Trung tâm logistics Công, trung tâm logistics Tư, trung tâm logistics Công-Tư.

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 trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm logistics thể hiện chi tiết trong luận án trong bảng 1.1 và bảng 1.2 dưới đây.

Bảng 1.1 Các chỉ tiêu hiệu quả hoạt động logistics ngoài hệ thống

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	= $\text{Tổng nợ}/\text{Tổng tài sản}$

Bảng 1.2 Chỉ tiêu hiệu quả quản lý khai thác tại trung tâm logistics cảng biển

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	C: Tổng chi phí khai thác B: Tổng lợi nhuận
		• 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
		• Hệ số quay vòng tồn trữ (ngày)	Thời gian bình quân hàng trong kho
2.	Các chỉ tiêu phi tài chính	• Mức sử dụng hệ thống (%) = Ts/T	Ts: thời gian hệ thống sẵn sàng làm việc
		• Mức hỏng hàng (%) = Ds/Ns	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
<i>Các chỉ tiêu mức chức năng</i>			
1.	Chỉ tiêu lựa chọn vendor	• Mức cung hàng thành công = $(Dh - Ds)/Dh$	Dh: Tổng số hàng cung ứng
		• Ti 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 = $Nđ/TNt$	Nđ: 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

Trung tâm logistics cảng biển tại Singapore: Là một trung tâm phân phối hàng hóa hiện đại, cùng với hệ thống kho và văn phòng giao dịch, kết nối trực tiếp với Terminal và cho phép hàng từ trung tâm vận chuyển đến cảng trong vòng 5-10 phút. Bên cạnh đó, các trung tâm logistics cảng cũng rất gần các tuyến đường giao thông dày đặc của Singapore, cho phép hàng từ đây được vận chuyển đến thành phố, sân bay cũng như các khu trung tâm công nghiệp. Thông thường trung tâm dịch vụ logistics cảng biển nằm trong khu thương mại tự do FTZ, và do đó hoạt động kinh doanh ở đây hoàn toàn được miễn thuế hàng hóa và dịch vụ. Các trung tâm thường cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng cơ bản VAS như: dịch vụ transloading, central distribution center, co-loading for NVOCC, dịch vụ cho các hàng tàu container khai thác kinh doanh container.

Trung tâm logistics cảng biển tại Nhật bản: Trung tâm logistics phục vụ hàng cung cấp các dịch vụ logistics đa dạng như phân loại hàng, phân phối hàng, triển lãm hàng và mua bán hàng, vận vận, trong khi hàng hóa vẫn được hưởng cơ chế miễn thuế, các dịch vụ thông quan và thanh toán. Sử dụng mô hình hợp tác kinh doanh rất thành công giữa chính quyền thành phố và quận, mỗi bên đóng góp vốn đầu tư 50% sau đó cho thuê hợp đồng khai thác 50 năm.

1.4.2 Trung tâm logistics cảng biển tại Châu Âu

Trung tâm logistics tại Cảng Rotterdam, Hà Lan: Các trung tâm 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. Ngày nay, hầu hết các doanh nghiệp này đã đón nhận sự tập trung hóa của thị trường phân phối Châu Âu để nhận lấy rất nhiều lợi thế bao gồm giảm chi phí logistics, tăng giao dịch, tăng cường khả năng quản lý, tăng tính khả dụng của hàng hóa, tăng tốc độ phản ứng của thị trường cũng như tiết kiệm từ đầu tư cho nhân lực và cơ sở hạ tầng.

Bremen – Mô hình trung tâm logistics thành công của Đức: Trung tâm logistics GVZ Bremen là mô hình trung tâm logistics thành công nhất của Đức, cung cấp dịch vụ logistics phục vụ sản xuất và bán buôn cho ngành công nghiệp thực phẩm và đồ uống. 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. Bên cạnh đó GVZE còn có chức năng vai trò khác như 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, vận vận.

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

1.5.1 Về xác định vị trí và quy mô

Các nước phát triển thành công hệ thống trung tâm logistics đều lựa chọn vị trí trung tâm 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 trung tâm logistics của Hà Lan, trung tâm 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 trung tâm logistics đều được xây dựng với quỹ đất rộng để phục vụ lượng hàng hóa thông qua lớn và hướng đến vai trò là trung tâm 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.

1.5.2 Về cơ chế chính sách

Xây dựng và phát triển trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm logistics và các khách hàng đến khai thác kinh doanh tại các trung tâm logistics.

1.5.3 Về cơ cấu tổ chức

Mô hình được nhiều trung tâm 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 trung tâm logistics. Nhiều trường hợp chủ đầu tư các trung tâm 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 trung tâm logistics. Hoạt động kinh doanh khai thác trung tâm 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 trung tâm logistics GVZ Bremen rất hiệu quả.

1.5.4 Về mô hình kinh doanh

Mô hình kinh doanh chủ yếu mà các trung tâm 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 trung tâm logistics đều chú trọng xây dựng hệ thống kho bãi rộng rãi tiêu chuẩn quốc tế với các trang thiết bị hiện đại chuyên dụng có thể phục vụ nhiều loại hàng hóa khác nhau theo yêu cầu của khách hàng.

Các trung tâm 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 trung tâm logistics này đều duy trì được các khách hàng lớn với những hợp đồng sử dụng dịch vụ trung tâm logistics dài hạn và luôn không ngừng phát triển thị phần và số lượng khách hàng, hoạt động kinh doanh của các trung tâm 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 trung tâm logistics này. Thành công nổi bật có thể kể đến trung tâm 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 trung tâm 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.

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 trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm logistics cảng biển. Các quốc gia này đều coi phát triển trung tâm 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 trung tâm 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

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. Do đó, cần phải khắc phục vấn đề này bằng cách đầu tư nạo vét luồng lạch. 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, được đầu tư bổ sung nhiều thiết bị xếp dỡ chuyên dùng hiện đại, năng 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, các 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.

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 chuyên 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 tại Hải Phòng

Hệ thống hạ tầng vận tải tại Hải Phòng

Hệ thống 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.

Hệ thống đường thủy nội địa: 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 mớn nước thấp gây nguy hiểm, và chỉ chuyên chở các mặt hàng thường giá trị thấp như gạo, phân bón, than, quặng...

Hệ thống đường hàng không: Từ Hải Phòng chủ yếu khai thác 2 đường bay nội địa là Hải Phòng – Đà Nẵng và Hải Phòng – Tp. Hồ Chí Minh. Các tuyến này phục vụ hành khách, chưa có tuyến vận tải hàng hóa và vận tải quốc tế nào.

Hệ thống đường sắt: Đường sắt không đáp ứng được nhu cầu giải toả hàng hoá từ cảng, chủ yếu để phục vụ hành khách tuy nhiên 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 đường biển: 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. 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.

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, 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.

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

Các loại hình và mạng lưới dịch vụ logistics

Loại hình logistics vận tải: 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,...) 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

Từ năm 2010, Hải Phòng đã cấp phép cho các nhà đầu tư xây dựng trung tâm logistics trên địa bàn thành phố, tuy nhiên cho đến nay mới có 3 trung tâm logistics đi vào hoạt động là:

- Trung tâm logistics Green (GLC- Green Logistics Center) thuộc Công ty cổ phần Container Việt Nam (Viconship) đã được hoàn thành và đi vào hoạt động tại Khu công nghiệp Đình Vũ từ năm 2013;
- Trung tâm Tiếp vận Yusen Logistics Hải Phòng của Công ty TNHH Yusen Logistics Việt Nam thuộc Tập đoàn Yusem Logistics (Nhật Bản) đi vào hoạt động ngày 12/11/2014;
- Trung tâm Kho vận Damco tại Cụm công nghiệp Hải Thành, quận Dương Kinh, thành phố Hải Phòng được khánh thành ngày 08/05/ 2014.

Ngoài ra, một số dự án trung tâm 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...

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

2.2.1. Thực trạng các doanh nghiệp logistics tại Hải Phòng

Hoạt động của các doanh nghiệp logistics Hải Phòng chủ yếu tập trung tại công tác vận chuyển, đưa rút hàng khỏi cảng, 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. 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.

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

Trung tâm logistics Green (GLC- Green Logistics Center): Trung tâm logistics Green 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. 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 trung tâm logistics.

Trung tâm Tiếp vận Yusen Logistics Hải Phòng: Trung tâm do công ty TNHH giải pháp và vận tải Yusen Việt Nam đầu tư 100% vốn thành lập. Đây là dự án có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào các khu công nghiệp, khu kinh tế Hải Phòng với tổng số vốn đầu tư là 21,1 triệu USD.

Trung tâm kho vận Damco: Trung tâm kho vận Damco thuộc công ty Damco- 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.

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

Quy mô và phạm vi dịch vụ: Quy mô và phạm vi dịch vụ của các trung tâm logistics trên địa bàn Hải Phòng nhìn chung còn nhỏ và chủ yếu phục vụ một số doanh nghiệp trong khu vực khu công nghiệp hoặc một tỉnh, thành, chưa vươn đến quy mô phục vụ một ngành hoặc một vùng kinh tế. Chẳng hạn như trung tâm 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...

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 trung tâm 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.

Cơ sở hạ tầng và trang thiết bị: Với nguồn vốn đầu tư lớn, hầu hết các dự án trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm logistics khác nói chung là hoàn toàn không có, do đó khó có thể tạo ra một chuỗi dịch vụ logistics hoàn chỉnh được.

Chính sách ưu đãi dành cho các trung tâm logistics: Ngoài những ưu đãi dành cho doanh nghiệp đầu tư vào Khu công nghiệp Đình Vũ như ưu đãi về đất hay thuê thu nhập doanh nghiệp thì trung tâm không được hưởng bất kỳ chính sách ưu đãi nào khác dành cho các trung tâm logistics từ phía các cấp chính quyền.

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 trung tâm logistics tại Hải Phòng.

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

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, 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 đạt mức 30%-40% còn lại phải thuê ngoài để phục vụ khách hàng.

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

Có 5 loại mô hình đầu tư xây dựng trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm 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 LẠCH HUYỆN - HẢI PHÒNG

3.1 ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN NGÀNH LOGISTICS

3.1.1 Định hướng chiến lược phát triển ngành logistics Việt Nam

Chính phủ đặt mục tiêu phát triển khu vực cảng biển nước ta trở thành trung tâm 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. Trước mắt, phải đầu tư nâng cấp, hoàn thiện hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hệ thống giao thông. Đồng thời, tiến hành lập quy hoạch kế hoạch đầu tư phát triển vùng cảng biển, quy hoạch đầu tư mở rộng các trung tâm 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.

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 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.

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.

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.

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.

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.

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

Vị trí đề xuất: 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, khu vực đó phải có quỹ đất rộng để có thể phát triển bền vững lâu dài 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 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.

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. Bên cạnh đó, trung tâm cũng cần có các khu vực phụ trợ khác như: bãi đậu xe, hải quan, kiểm dịch, bảo dưỡng sửa chữa, khu ăn uống nghỉ ngơi, ...

3.1.2 Định hướng phát triển logistics tại Hải Phòng

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, bao gồm 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

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

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

Đơn vị: Nghìn 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: 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 tại 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)

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 trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện.

3.2.2 Dự báo lượng hàng qua trung tâm logistics

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 trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm logistics hiện tại mới chỉ tập trung phục vụ hàng hóa cho khu cảng Đình Vũ, còn chưa có bất kỳ trung tâm

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.

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 Lạch Huyện (1.000 TEU)	699	1.396	2.289

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

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 trung tâm 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. Căn cứ vào việc phân tích thực trạng các trung tâm 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 trung tâm logistics. Chính vì vậy, việc nghiên cứu, xây dựng một trung tâm 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.

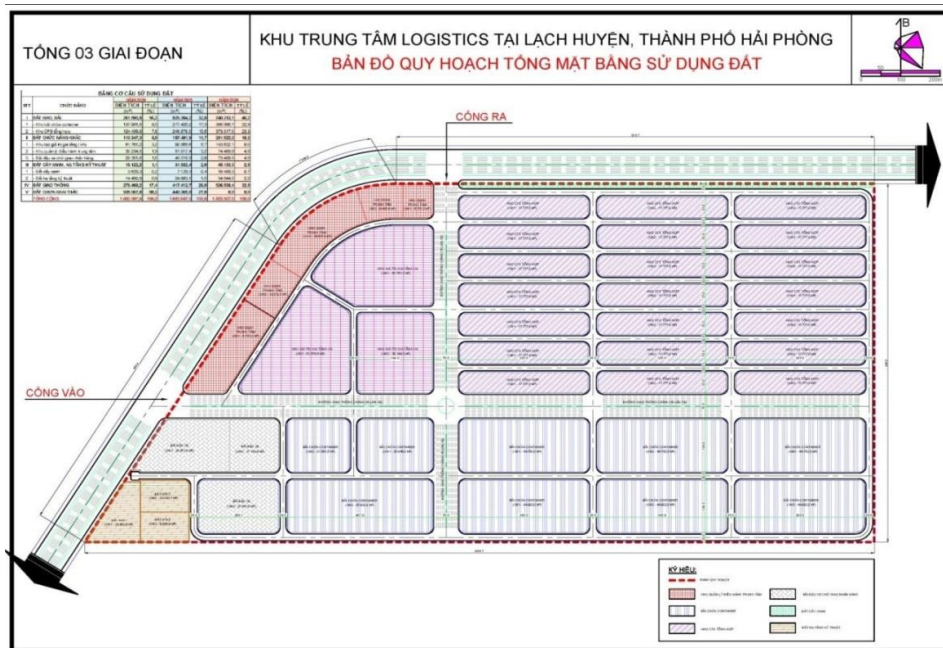
3.2.3 Những thuận lợi, khó khăn, cơ hội, thách thức cho việc đầu tư trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện

	Đối phó với những thách thức	Nắm bắt các cơ hội
Khai thác điểm mạnh	<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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 tâm theo hướng đơn giản hóa và hội nhập quốc tế. 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 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 Vị trí và quy mô: Vị trí của trung tâm logistics tại Lạch Huyện đã được Cục Hàng hải nhất trí trong bản quy hoạch sơ bộ cảng Lạch Huyện. Vị trí của trung tâm nằm ngay sau cảng, kết nối với đường ô tô Tân Vũ – Lạch Huyện, 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.

Diện tích khu đất xây dựng trung tâm logistics tại Lạch Huyện sau khi được tính toán, đề xuất là khoảng 160 ha, đây là một diện tích đủ để phát triển một trung tâm 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, thành phố môi trường.



Hình 3.1. Bản vẽ quy hoạch tổng thể trung tâm logistics
(Nguồn: Tác giả dự kiến thiết kế quy hoạch)



Hình 3.2. Phối cảnh trung tâm logistics tại Lạch Huyện
(Nguồn: Tác giả dự kiến thiết kế quy hoạch)

Dự kiến chia làm ba giai đoạn phân kỳ đầu tư, cụ thể như sau:

- ❖ *Giai đoạn 1 (từ năm 2018 – 2021):* Diện tích đất cần thiết để đầu tư xây dựng trung tâm logistics giai đoạn này khoảng **48,96 ha**.
- ❖ *Giai đoạn 2 (từ năm 2022 – 2025):* Diện tích đất cần thiết bổ sung để đầu tư xây dựng mở rộng trong giai đoạn này khoảng **48,79 ha**. Như vậy, tổng diện tích chiếm đất đến năm 2025 đạt được khoảng **97,74 ha**.
- ❖ *Giai đoạn 3 (từ năm 2026 – 2030):* Diện tích đất cần thiết bổ sung để đầu tư xây dựng mở rộng trong giai đoạn 3 này khoảng **62,58 ha**. Như vậy, tổng diện tích chiếm đất của Trung tâm đến năm 2030 đạt được khoảng **160,32 ha**.

3.3.2 Chức năng: 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, tạo giá trị gia tăng cho 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 chuyên 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 thực hiện hoạt động sản xuất và các dịch vụ hỗ trợ các chức năng chính kể trên, bao gồm: bao bì, giá đỡ, kệ hàng hóa; gia công sản phẩm trong kho theo yêu cầu chủ hàng... và các dịch vụ hỗ trợ như hải quan, cấp giấy phép, vệ sinh dịch tễ, giao nhận, chuyển phát, triển lãm hàng hóa, đào tạo lao động.

Cuối cùng là chức năng tạo ra khối lượng lớn công ăn việc làm cho người lao động của thành phố cảng. Có thể xây dựng trong khu đất quy hoạch nhà ở, các công trình công cộng, vui chơi giải trí, thương mại, dịch vụ y tế, giáo dục đào tạo... tạo môi trường sống thuận tiện cho người lao động và gia đình của họ. Đây có thể xem là điểm khác biệt so với các Trung tâm logistics ở một số nơi khác.

3.3.3 Hình thức đầu tư: Đề khai thác đầy đủ các chức năng, trung tâm logistics áp dụng hình thức đầu tư 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.

3.3.4 Phân khu chức năng: Trung tâm logistics dự kiến xây dựng bao gồm 05 phân khu chức năng chính như sau:

Khu bãi chứa hàng container: Cách tính diện tích khu bãi chứa hàng container như sau:

- Cỡ tàu lớn nhất cập cảng Lạch Huyện (100.000DWT) : 8000TEU
- Lượng hàng container qua trung tâm logistics (C_t) : Bảng 3.3
- Số ngày làm việc trong 1 năm (D_y) : 365 ngày
- Thời gian lưu bãi của container tính trung bình cho các loại (hàng khô, hàng lạnh, rỗng, xuất khẩu, nhập khẩu...) (D_w) : 6 ngày
- Tỷ lệ từng loại hàng container so với tổng hàng container qua trung tâm logistics:
 - + 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 (M_y) = tỷ lệ% x C_t
- 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:

$$S = \frac{(M_y/D_y \times D_w) \times p}{L \cdot 16} \times \frac{A}{n}$$

Trong đó:

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

Sau khi tính toán, tổng diện tích xây dựng bãi chứa container được thể hiện trong bảng 3.4 bên dưới.

Kho CFS kết hợp Khu vực Cross-Docking: Một số thông số quy ước để phục vụ tính toán như sau:

- Lượng hàng container qua trung tâm logistics (Ct): 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 Ct
- 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:

$$S = M_{ngđ} \times D_w \times (A/n) \quad (3.2) \quad K_{cfs} = C_{ngđ}/C_k \quad (3.3) \quad S_k = S/K_{cfs} \quad (3.4)$$

Biết:

$$M_{ngđ} = M_y/D_y \times p$$

$$C_{ngđ} = M_{ngđ}/P_{ngđ}$$

$$P_{ngđ} = T_{ngđ}/T_{ct}$$

Trong đó:

- S : Diện tích cần thiết để xây dựng các kho CFS tổng hợp (m²)
K_{cfs} : Số kho CFS cần thiết để xây dựng (kho)
S_k : Diện tích bình quân 1 kho CFS (m²/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)

Theo phương án thiết kế trên, kết quả tính toán được diện tích cần thiết để xây dựng các kho CFS tổng hợp hàng container, số lượng diện tích bình quân 1 kho CFS tổng hợp như sau:

- 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 gập (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 x r_c
- Chiều rộng 1 container chiếm chỗ bao gồm khoảng cách trống giữa 2 container liền kề (r): = r_c + K_r x r_c
- Chiều dài của 16 cửa 1 mặt bên kho CFS (D) : = 16 x r
- Khoảng cách giữa 2 cửa đối diện của kho CFS (R) : = 4 x 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:

$$S_1 = D \times R \times D_w \quad ; \quad S = K_{cfs} \times S_1 \quad (3.5)$$

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)

Như vậy, tổng diện tích cần thiết để xây dựng kho CFS được tính toán như trong bảng 3.4.

Khu tạo giá trị gia tăng (VAL): 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 khu này bằng 10% diện tích xây dựng bãi chứa container và kho CFS tổng hợp.

Khu 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 trung tâm logistics ước chiếm khoảng 55% tổng diện tích xây dựng các khu chức năng của trung tâm.

Các phân khu chức năng khác như khu vực hải quan, cổng, 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... 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.

Như vậy, diện tích các khu chức năng theo từng giai đoạn được tính toán chi tiết theo bảng dưới đây:

Bảng 3.4: Tổng diện tích xây dựng trung tâm logistics tại Lạch Huyện

TT	Hạng mục	Đơn vị	2020	2025	2030
I	DIỆN TÍCH KHO, BÃI	m^2	188	375.36	615.66
1	Diện tích bãi chứa container	m^2	93.34	186.37	305.68
1.1	Diện tích bãi container hàng khô	m^2	51.27	102.37	167.91
1.2	Diện tích bãi container hàng lạnh	m^2	15.78	31.5	51.66
1.3	Diện tích bãi container rỗng	m^2	26.29	52.5	86.11
2	Diện tích kho CFS tổng hợp	m^2	94.66	188.99	309.98
II	DIỆN TÍCH CÁC KHU CHỨC NĂNG KHÁC		75.2	150.144	246.264
1	Diện tích khu tạo giá trị gia tăng	m^2	18.8	37.536	61.566
2	Diện tích khu quản lý điều hành trung tâm	m^2	18.8	37.536	61.566
3	Diện tích bãi đậu xe chờ giao nhận hàng	m^2	18.8	37.536	61.566
4	Diện tích các khu chức năng còn lại khác	m^2	18.8	37.536	61.566
III	DIỆN TÍCH HẠ TẦNG KỸ THUẬT, CÔNG TRÌNH CÔNG CỘNG	m^2	144.76	289.03	474.06
IV	DIỆN TÍCH DỰ PHÒNG	m^2	81.592	162.907	267.197
TỔNG DIỆN TÍCH CẦN THIẾT ĐỂ XÂY DỰNG TRUNG TÂM LOGISTICS (I+II+III+IV)		m^2	489.552	977.441	1.603.181
TỔNG DIỆN TÍCH CẦN THIẾT ĐỂ XÂY DỰNG TRUNG TÂM LOGISTICS (làm tròn)		m^2	489.600	977.400	1.603.200

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

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

Thứ nhất, giải pháp huy động các nguồn vốn đầu tư xây dựng: Đầu tư xây dựng trung tâm 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 trung tâm 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.

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 trung tâm logistics của Việt Nam có thể tham khảo mô hình và kinh nghiệm của trung tâm logistics Slaskie Logistics Centre của Ba Lan.

Quá trình huy động vốn đầu tư xây dựng cho trung tâm 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.

Dựa trên nghiên cứu phân khu, 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 trung tâm 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 một phần hay khu chức năng của trung tâm logistics.

Theo đó, nguồn vốn đầu tư xây dựng dự án trung tâm 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 một năm ân hạn nợ gốc.

Thứ hai, giải pháp tổ chức quản lý hoạt động, đào tạo, phát triển nguồn nhân lực: Trung tâm logistics 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, trong đó có sự tham gia đóng góp vốn từ phía chính quyền dưới dạng đất và cơ sở hạ tầng, còn bên góp vốn còn lại sẽ đầu tư xây dựng và là nhà khai thác trung tâm logistics, nhiều trường hợp thành viên tham gia các trung tâm logistics lại chính là các khách hàng chính của trung tâm. Cơ cấu tổ chức quản lý gọn nhẹ, linh hoạt, và có sự tham gia của các bên góp vốn; doanh thu và lợi nhuận sẽ phân chia theo tỷ lệ góp vốn.

Thời gian đầu, đẩy mạnh khai thác 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. Từng bước triển khai mô hình Logistics bên thứ 4 (4PL) và logistics bên thứ 5 (5PL) thông qua việc phát triển thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiện đại, hiệu quả, và chuyên nghiệp [3].

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

Trong mọi doanh nghiệp, công tác nguồn nhân lực luôn hết sức quan trọng, thiếu nguồn nhân lực chất lượng cao cho loại hình kinh doanh rất chuyên biệt là trung tâm dịch vụ Logistics sẽ là cản trở sự phát triển bền vững cũng như năng lực cạnh tranh cho các trung tâm logistics tại Việt Nam nói chung và Hải Phòng nói riêng. Vì vậy, phát triển nguồn nhân lực cho logistics phải theo hướng chính quy, chuyên nghiệp; 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; 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 [4].

Thứ ba, giải pháp công nghệ: Ngày nay, công nghệ là một phần không thể tách rời của chuỗi cung ứng. Do đó, đầu tư vào giải pháp công nghệ và công nghệ thông tin phải luôn là tiên tiến nhất và đặc biệt phải làm chủ nó. Theo đó, cần phải đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin và công nghệ quản lý hiện đại vào tổ chức và hoạt động của trung tâm logistics, kết hợp với tăng cường đầu tư phương tiện, thiết bị kỹ

thuật tiên tiến nhằm bảo đảm trung tâm logistics thực hiện chức năng và công năng một cách lâu dài với hiệu quả cao, cạnh tranh và hội nhập được với các trung tâm logistics trong khu vực và cả nước.

Trung tâm logistics sẽ áp dụng công nghệ thông tin và thương mại điện tử để nâng cao hiệu quả hoạt động; 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, nâng cao hiệu quả hoạt động; Đầu tư đầy đủ các phương tiện thiết bị kỹ thuật chuyên dụng hiện đại, đặc biệt phải có hệ thống kho bãi theo tiêu chuẩn quốc tế, và trang thiết bị chuyên dụng đủ để phục vụ năng suất hàng hóa thông qua cảng qua từng giai đoạn.

Thứ tư, giải pháp bảo vệ môi trường: Trung tâm 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 trung tâm logistics cần phải phải có các giải pháp bảo vệ môi trường kết hợp ứng dụng công nghệ xanh [5]: 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; xây dựng hài hòa bố trí cảnh quan, diện tích cây xanh hợp lý, 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. Tăng cường công tác kiểm tra, đánh giá tác động đến môi trường trong quá trình hoạt động của trung tâm logistics và xây dựng bộ quy chuẩn bảo vệ môi trường trong doanh nghiệp.

Cuối cùng, dự tính hiệu quả của trung tâm logistics: phân tích rõ ràng vấn đề hiệu quả của trung tâm. Theo đó hiệu quả đầu tư xây dựng trung tâm đã được phân tích dựa trên hiệu quả khai thác (nhà đầu tư và khách hàng hưởng lợi), hiệu quả đầu tư (nhà đầu tư và thành phố hưởng lợi) và hiệu quả kinh tế xã hội (thành phố và người dân hưởng lợi).

Bảng 3.5 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 (m ²)	S	1,604,600
3	Tổng mức đầu tư dự án (ngđ)	Ivo	6,346,205,969
4	Suất đầu tư bình quân (ngđ/m ²)		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>

Bảng 3.6 Các chỉ tiêu hiệu quả khai thác

TT	Nhóm	Chỉ tiêu	Giải thích chỉ tiêu	Trung tâm logistics Lạch Huyện
<i>Các chỉ tiêu mức hệ thống</i>				
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
<i>Các chỉ tiêu mức chức năng</i>				
1.	Chỉ tiêu lựa chọn vendor	• Mức cung hàng thành công = $(Dh - Ds)/Dh$	Dh: Tổng số hàng cung ứng	95%
		• Tỷ trọng giao hàng nguyên lô = No /Nt	No: Số lô hàng giao nguyên lô Nt: Tổng số lô hàng trong kỳ	20%
2.	Chỉ tiêu vận tải	• Thời gian vận chuyển lô hàng bình quân $T_{vt} = T_t + W_t + Tr_t + H_t$	Wt: Thời gian chờ đợi tại bến bãi Trt: Thời gian chuyên phương tiện Ht: Thời gian xếp dỡ tại đầu-cuối	10 (giờ)
		• Chi phí vận tải đơn vị đến bãi cảng = Cv/Nh	Cv: Tổng chi phí vận tải Nh: Tổng số cont vận tải	1.000.000 đ/cont
		• Tỷ lệ lô hàng hoàn hảo = Np/Nt	Np: Tổng lô hàng được giao đúng hạn, không hư hỏng, đúng thủ tục	95%
		• Hệ số sử dụng thiết bị = Tl/Ttt	Tl: Tổng thời gian xếp/kéo hàng Ttt: Tổng thời gian	35%
		• Hệ số đi/đến đúng giờ = $Nđ/TNt$	Nđ: Số lần đi/đến đúng giờ của phương tiện TNt: Tổng số lần đi/đến	75%

3.	Các chỉ tiêu về kho hàng	<ul style="list-style-type: none"> • Thời gian trung bình nhật hàng cho đơn hàng = $T_0 + T_{t1} + T_{it} + T_{t2} + T_p + T_{iw}$ 	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	2 giờ/container 40 phút/đơn hàng trong kho
		<ul style="list-style-type: none"> • Năng lực thông qua của kho = $G \cdot N_{ol} / \text{hour}$ 	G: Khối lượng hàng mỗi lần xếp Nol: Số lần xếp hàng vào kho	20 tấn/giờ
4.	Duy tu bảo dưỡng	<ul style="list-style-type: none"> • 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
		<ul style="list-style-type: none"> • Thời gian sửa chữa trung bình trên tháng 	(giờ)	24 giờ/tháng
		<ul style="list-style-type: none"> • Thời gian bình quân giữa các lần sửa chữa 	(ngày)	90 ngày
		<ul style="list-style-type: none"> • Chi phí duy tu bảo dưỡng trung bình 	(đồng/ha/tháng)	2 triệu/ha/tháng

Kết luận chương

Phát triển trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm logistics cảng biển, từ đó đưa ra các tiêu chí đánh giá hiệu quả của trung tâm logistics; Tổng hợp, phân tích thực trạng và đánh giá hoạt động của các trung tâm 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 trung tâm 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 trung tâm logistics cảng biển, góp phần quan trọng trong xây dựng và hoàn thiện cơ sở lý luận chung về trung tâm logistics cảng biển; Nghiên cứu một cách chi tiết mô hình trung tâm logistics cảng biển trên thế giới và bài học kinh nghiệm cho Hải Phòng; Phân tích sự cần thiết phải đầu tư xây dựng trung tâm logistics cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện; Đưa ra các tiêu chí để đánh giá hiệu quả hoạt động của trung tâm 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 trung tâm logistics 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 trung tâm 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

❖ Đối với Chính Phủ

Đẩy mạnh các chính sách quản lý nhà nước tác động đến hiệu quả hoạt động dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng; 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;

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;

Hoàn thiện sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến cơ chế, chính sách khuyến khích dịch vụ logistics tại Hải Phòng phát triển thông qua quy định an toàn giao thông, kiểm soát tải trọng phương tiện, xử lý hàng hóa, an toàn kho bãi, an ninh quốc gia, bảo vệ môi trường, lao động, điều kiện kinh doanh cấp giấy phép/chứng chỉ, định giá, công bố thông tin và công tác thống kê;

Xây dựng, thực hiện các chính sách, quy trình nhằm nâng cao năng lực sản xuất, năng lực cạnh tranh thương mại; hiệu chỉnh, hoàn chỉnh các chính sách hỗ trợ nhà đầu tư cho phù hợp 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;

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 trung tâm dịch vụ logistics cảng biển.

❖ **Đối với Ủy ban nhân dân 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 quản lý nhà nước 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;

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

Cần hình thành hệ thống tiêu chí thống kê dịch vụ logistics cảng; Hoàn chỉnh nội dung, danh mục cụ thể của các hoạt động thuộc lĩnh vực dịch vụ logistics cảng phù hợp với yêu cầu thực tế và khả năng quản lý nhà nước của các cấp làm căn cứ quản lý, kiểm tra, giám sát;

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 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 trung tâm 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 trung tâm logistics. Tùy theo, mục tiêu dự án đầu tư mà có thể đầu tư theo hình thức công tư PPP, góp vốn liên doanh liên kết của các doanh nghiệp trong và ngoài nước, hoặc hoàn toàn vốn kinh doanh của nhà đầu tư...

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*”.
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, tr 144-146.