

GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG CHỨC NĂNG LOGISTICS CHO HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM

Ths. Nguyễn Thị Thu Hà, PGS.TS. Từ Quang Phương

Đại học Kinh tế Quốc dân

Email: nguyenthithuha68@gmail.com

Việt Nam là quốc gia có lợi thế về biển, nên phải chớp lấy cơ hội đầu tư để phát huy hết tiềm năng và lợi thế cảng biển. Nhưng phát triển mạnh về cảng biển không có nghĩa là phải có nhiều cảng, mà điều quan trọng là những cảng đó phải được đầu tư bài bản, kết nối thông suốt và áp dụng được logistics, bởi trên thế giới đã từ lâu logistics là một trong ba chức năng quan trọng của cảng biển. Logistics là một lĩnh vực rất cần thiết không thể tách rời khỏi cảng biển, nhưng những năm qua, hoạt động đầu tư phát triển cảng biển ở Việt Nam hầu như không quan tâm đến logistics. Chính vì chức năng logistics không được coi trọng và phát triển đã làm giảm sức hấp dẫn của cảng biển Việt Nam. Theo các nhà hoạch định cảng thì “cảng biển không bao giờ tách khỏi hoạt động logistics, vì chính logistics làm giảm chi phí phân phối của các nhà sản xuất. Như vậy thì ở bất cứ đâu, khi sản xuất công nghiệp phát triển, cảng biển hình thành thì hoạt động logistics phải có”.

Từ khoá: cảng biển, logistics

1. Sự cần thiết phải tăng cường chức năng logistics cho hệ thống cảng biển Việt Nam

Trước đây, vai trò truyền thống của cảng là nơi xếp dỡ hàng hoá xuất nhập khẩu, là một mắt xích trong dây chuyền vận tải, với 5 chức năng cơ bản: vận tải, thương mại, công nghiệp, xây dựng thành phố và địa phương, du lịch. Trong vài thập kỷ gần đây, để phù hợp với sự phát triển hết sức nhanh chóng và mạnh mẽ mang tính tất yếu của ngành vận tải biển trên thế giới, chức năng của cảng biển đã được mở rộng thêm 2 chức năng mới là: trung chuyển và logistics.

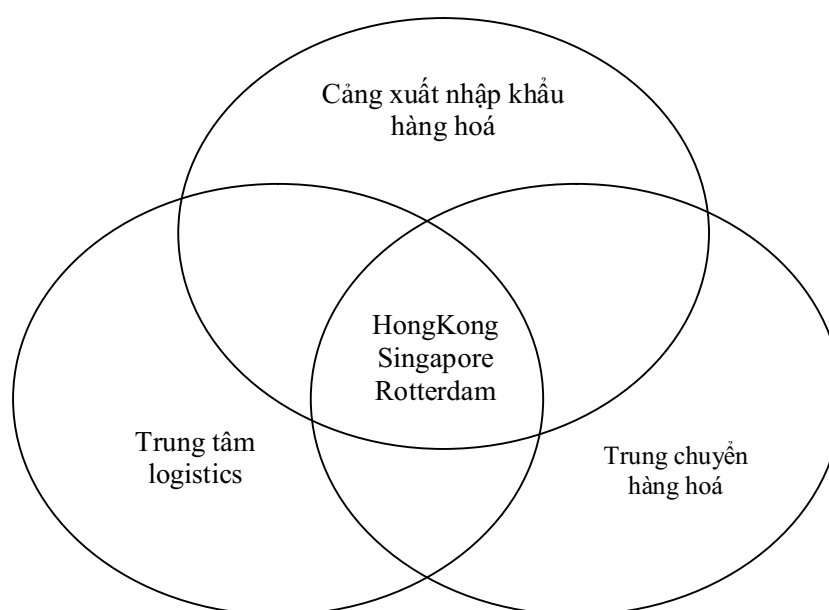
- Chức năng trung chuyển: về cơ bản, có 2 loại hàng hoá quan trọng: hàng hoá xuất nhập khẩu và hàng hoá trung chuyển. Trung chuyển hàng hoá thường được xác định là vận chuyển hàng hoá qua cảng trung gian từ cảng xuất phát đến cảng nhận. Nếu việc thực hiện chức năng bốc xếp hàng xuất nhập khẩu qua cảng chủ yếu phục vụ phát triển kinh tế đất nước, thì việc trung chuyển hàng hoá là sự tối ưu cho sự phát triển kinh tế đất nước, đem lại thu nhập tăng

thêm và tạo cơ hội phát triển ngành logistics.

- Chức năng hỗ trợ dịch vụ logistics: Theo Luật Thương mại của Việt Nam năm 2005 quy định: “Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan và các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan tới hàng hoá theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao”. Ngành dịch vụ logistics này được phát triển trên nền tảng kết cấu hạ tầng giao thông vận tải vững chắc và ngành giao nhận vận tải, vận tải đa phương thức phải đạt đến một trình độ nhất định. Trong đó vận tải đường biển và cảng biển đóng vai trò vô cùng quan trọng bởi chi phí làm hàng ở cảng và vận tải biển thường chiếm từ 40- 60% chi phí logistics của các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics.

Như vậy, trong 3 chức năng của cảng biển thì chức năng logistics ngày càng được coi trọng. Tuy

Hình 1: Mô hình phát triển mở rộng chức năng cảng biển



nhien cho đến nay, trên thế giới cũng chỉ có 1 số cảng có đủ cả 3 chức năng: phục vụ bốc dỡ hàng xuất nhập khẩu, trung chuyển và logistics như Hong Kong, Singapore và các cảng ở châu Âu... Ở Việt Nam các cảng mới chỉ đảm bảo được một chức năng truyền thống là phục vụ hàng xuất nhập khẩu.

Hệ thống cảng biển Việt Nam hiện đang mở rộng và phát triển mạnh mẽ nhằm đáp ứng nhu cầu tăng nhanh chóng của lượng hàng hoá xuất nhập khẩu thông qua cảng biển. Tuy nhiên, nếu xét theo yêu cầu của hội nhập kinh tế thì hệ thống cảng biển Việt Nam vẫn còn nhiều bất cập như đầu tư thiếu đồng bộ giữa năng lực cầu bến với luồng vào cảng, giao thông nối cảng và thiết bị bốc xếp tại cảng, trình độ nguồn nhân lực thiếu tính chuyên nghiệp và đặc biệt thiếu các trung tâm dịch vụ logistics để đảm đương trọng trách là trung tâm dịch vụ hậu cần cho cảng. Chính vì vậy mà hệ thống cảng biển Việt Nam đang ở trong tình trạng thừa cảng nhỏ và rất thiếu các cảng đạt tiêu chuẩn quốc tế có thể đón tàu container vận hành trên tuyến biển xa. Để hệ thống cảng biển Việt Nam phát huy tiềm năng thì một trong những giải pháp cần thực thi ngay là phát triển chức năng logistics cho cảng. Hơn nữa, trên thế giới đã từ lâu logistics đem lại nguồn lợi lớn cho quốc gia có biển. Rất nhiều quốc gia như Đức, Hà Lan, Pháp, Bỉ và chính quyền tự trị Hồng Kông (Trung Quốc) tập trung phát triển logistics và xem đây như một thế mạnh trọng tâm để đầu tư trong thời gian tới. Tại các quốc gia này, các nhà cung cấp dịch vụ cảng

cũng chính là các nhà cung cấp dịch vụ logistics. Đặc biệt là ở các nước Châu Âu, các Chính quyền cảng đã thành lập nên những Trung tâm chuyên về dịch vụ logistics để thu hút khách hàng đưa hàng về cảng. Ở Việt Nam, dịch vụ “hái ra tiền” này lại do các công ty logistics nước ngoài nắm giữ. Doanh nghiệp trong nước chỉ làm vệ tinh, giải quyết vài khâu đơn giản trong quy trình logistics hoàn chỉnh mà thôi. Vấn đề này nhất thiết phải thay đổi trong thời gian tới để tránh thất thu một nguồn lợi lớn của nền kinh tế Việt Nam.

Hoạt động logistics tại các cảng biển Việt Nam chỉ có thể phát triển trong bối cảnh chung là ngành logistics Việt Nam phát triển. Vì thế việc nghiên cứu thực trạng phát triển của ngành logistics Việt Nam thời gian qua và đề xuất giải pháp phát triển ngành logistics Việt Nam là điều cần thiết để làm cơ sở đề xuất giải pháp tăng cường chức năng logistics tại các cảng biển Việt Nam.

2. Sự phát triển của ngành dịch vụ logistics Việt Nam và dịch vụ logistics cảng biển thời gian qua

Tại Việt Nam, thị trường logistics là một mảng thị trường khá mới mẻ (trên 10 năm), nhưng phát triển nhanh chóng về số lượng. Từ một vài doanh nghiệp giao nhận quốc doanh ở đầu thập niên 1990 thì đến năm 2011, cả nước đã có khoảng 1200 doanh nghiệp giao nhận, dịch vụ vận tải, kho bãi, dịch vụ logistics... (trong đó 10% là hội viên VIFFAS - Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam), bao gồm cả doanh nghiệp Việt Nam và doanh nghiệp nước ngoài. Số

lượng các doanh nghiệp logistics bùng nổ nhưng phát triển dịch vụ logistics theo đúng chuẩn thì chưa đạt tại Việt Nam.

Doanh nghiệp Việt Nam có số lượng hùng hậu nhưng phần lớn là các công ty dân doanh vừa và nhỏ, với số vốn bình quân thấp (khoảng 1- 1,5 tỷ đồng), tay nghề hạn chế, thiếu kinh nghiệm và tính chuyên nghiệp. Vì thế, các doanh nghiệp này chỉ dừng lại ở vai trò là vệ tinh cung cấp cho các hãng nước ngoài một số phần việc trong chuỗi hoạt động logistics như làm thủ tục hải quan, bốc dỡ hàng hoá, cho thuê phương tiện vận tải, kho bãi, cung cấp điện nước, nhiên liệu cho tàu biển... Ngay cả các công ty nhà nước (chiếm khoảng 20%) cũng thường thiếu bí quyết kinh doanh, công nghệ và kế hoạch kinh doanh nên một số công ty nhà nước dù có tới 30 năm kinh nghiệm, lượng vốn khổng lồ, trang thiết bị đầy đủ, kho chứa hàng rộng nhưng cũng chưa đủ sức tổ chức điều hành toàn bộ quy trình hoạt động logistics. Chính vì vậy mà doanh nghiệp logistics của Việt Nam mới chỉ đáp ứng được 25% nhu cầu thị trường nội địa, còn 75% thị phần logistics của Việt Nam rơi vào tay các doanh nghiệp logistics nước ngoài, là các tập đoàn hàng hải lớn trên thế giới như APL, Mitsui OSK, Maerk Logistics, NYK Logistics... Nhập siêu dịch vụ logistics và vận tải biển của Việt Nam (80% thị phần vận tải biển trong tay các hãng tàu nước ngoài) dẫn đến hậu quả là không chỉ số tiền Việt Nam mất đi mỗi năm, không chủ động được trong vấn đề định giá cước phí vận tải biển, dịch vụ cảng biển và các loại dịch vụ khác, mà quan trọng hơn là làm giảm năng lực cạnh tranh quốc gia. Những yếu kém của ngành dịch vụ logistics Việt Nam là do các nguyên nhân sau:

Thứ nhất: Kết cấu hạ tầng logistics còn yếu, nghèo nàn, thiếu đồng bộ từ cảng biển, đường bộ, đường sắt, hàng không đến kho tàng, bến bãi... Ví dụ như kho ngoại quan để đưa hàng xuất nhập khẩu vào dự trữ trong nước quá thiếu và yếu, không đáp ứng được những lúc cao điểm doanh nghiệp có nguồn hàng lớn. Trong nhiều trường hợp, hàng hoá của doanh nghiệp phải tập kết ở kho ngoại quan của Singapore.

Thứ hai: Khung hành lang pháp lý cho hoạt động dịch vụ logistics chưa đầy đủ, không đồng bộ. Thủ tục hành chính rườm rà, phức tạp. Do logistics là loại hình dịch vụ tổng hợp nên quá trình hoạt động có liên quan đến sự quản lý của nhiều Bộ, ngành nhưng sự phối hợp chưa tốt của các cơ quan này đã

gây trở ngại không nhỏ cho các doanh nghiệp. Ví dụ: Cục Hàng hải Việt Nam quản lý vận tải biển, Cục Hàng không Dân dụng quản lý vận tải đường hàng không, Bộ Công thương quản lý giao nhận và kho vận. Sự phân cấp trên tạo ra sự chuyên biệt trong kinh doanh giao nhận và vận tải như là 2 lĩnh vực kinh doanh riêng.

Thứ ba: Nguồn nhân lực thiếu và hạn chế. Logistics là lĩnh vực đòi hỏi những chuyên gia không chỉ thông suốt hệ thống pháp luật, thông lệ của nước sở tại mà còn phải am hiểu luật pháp quốc tế và có mối quan hệ rộng khắp trên thế giới. Nhưng các doanh nghiệp logistics Việt Nam rất thiếu đội ngũ nhân viên có tính chuyên nghiệp. Có tới 80,26% lao động trong các doanh nghiệp logistics chỉ được đào tạo qua công việc.

Thứ tư: Trình độ công nghệ trong logistics ở Việt Nam so với thế giới vẫn còn yếu kém. Ví dụ, việc liên lạc giữa công ty giao nhận, logistics với khách hàng, hải quan phần nhiều vẫn là thủ công, giấy tờ. Trong khi các nước Singapore, Thái Lan, Malaixia... đã áp dụng thương mại điện tử (EDI) cho phép các bên liên quan liên lạc với nhau bằng kỹ thuật mạng tin học tiên tiến, thông quan bằng các thiết bị điện tử. Thủ tục hải quan chưa ứng dụng điện tử hoá một cách rộng rãi, mới chỉ áp dụng thí điểm ở một số cảng như Tân cảng - Cát Lái; các chi phí kinh doanh không chính thức cao cũng là một thách thức tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics.

Thứ năm: Tính liên kết yếu. Hiện các doanh nghiệp logistics Việt Nam hoạt động còn độc lập, thiếu hẳn sự liên kết cần thiết. Thậm chí phương thức cạnh tranh giữa các doanh nghiệp logistics Việt Nam rất không lành mạnh, chủ yếu là hạ giá để giành khách hàng, tự thôn tính lẫn nhau nên thị phần của các doanh nghiệp trong nước ngày càng nhỏ lại. Thiếu sự phối hợp giữa các nhà cung cấp dịch vụ logistics với các nhà điều hành cảng biển nên chưa tạo được các chỉ số hiệu quả đáng kể cho chuỗi cung ứng hàng hoá, nguyên liệu cho khách hàng (ví dụ: hàng còn tồn đọng ở kho cảng quá lâu, hoặc nằm lâu ở kho trung chuyển, kho sản xuất... chờ thủ tục, thu gom đủ hàng...) đã làm tăng chu kỳ đơn hàng (lead time), tăng chi phí dự trữ, làm tăng thời gian chuỗi cung ứng.

Những hạn chế trên đã làm phát sinh nhiều phụ phí vô lý, khiến giá dịch vụ logistics khá cao. Chi phí logistics Việt Nam hiện chiếm tới 25% GDP, con số này là quá lớn so với các nước: Trung Quốc

22,3%, Nhật Bản 11%, Mỹ 10,5%, EU 7,15%... Đồng thời, chi phí logistics Việt Nam cũng chiếm khoảng 30 - 40% giá thành sản phẩm (đối với hàng hoá mua bán trên thị trường quốc tế) thay vì chỉ có 15% như các quốc gia khác. Chính điều này đã làm giảm năng lực cạnh tranh của hàng hoá Việt Nam. Việt Nam hiện đứng ở vị trí 53/155 quốc gia về năng lực logistics (logistics performance Index - LPI) khi xét theo 6 tiêu chí: độ hiệu quả của quy trình thông quan, chất lượng cơ sở hạ tầng, khả năng chuyển hàng đi với giá cạnh tranh, chất lượng dịch vụ logistics, khả năng theo dõi tình trạng hàng hoá sau khi gửi, thời gian thông quan và dịch vụ.

Riêng trong lĩnh vực cảng biển, hiện nay cảng thì nhiều mà hầu hết không áp dụng được logistics, ngoại trừ Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn (SNP) và một số cảng của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines). Các cảng ở miền Trung thì hầu như chưa có hệ thống dịch vụ sau cảng. Với các cảng ở miền Bắc và miền Nam, do nhiều cảng nằm trong đô thị nên diện tích đất đai chật hẹp, rất khó để xây dựng và mở rộng các khu hậu cần sau cảng. Dịch vụ logistics tại các cảng biển hiện nay chỉ mới dừng ở việc giao nhận hàng, cho thuê kho bãi, làm đại lý hải quan và đại lý tàu biển... mà chưa có khả năng vươn tới dịch vụ khép kín phục vụ khách hàng. Tại các cảng, các kho chứa hàng chưa đúng chuẩn logistics. Hầu hết các cảng mới chỉ có kho làm lạnh, còn kho giữ ẩm, kho đặc chủng cho các dịch vụ bảo quản thực phẩm, thuốc men... gần như chưa có. Hệ thống thông tin tại cảng còn thiếu và chưa hiệu quả. Việc sử dụng phần mềm trong logistics như WMS, TMS, ERP... và EDI chưa được phổ biến rộng rãi. Hệ thống thông tin tại cảng chưa đáp ứng được nhu cầu của chủ hàng là mong muốn được cung cấp thông tin nhanh trên mạng về vị trí lô hàng của họ vào từng thời điểm. Tại các cảng Việt Nam cũng chưa áp dụng phương thức “Just- in- time” (giao hàng vừa kịp thời đúng lúc) để giảm thiểu chi phí lưu kho bãi, bởi tại cảng vẫn còn hiện tượng ùn ứ container, vẫn còn tình trạng gián đoạn chờ đợi để làm hàng của trang thiết bị cảng mà chưa tận dụng hết công suất thiết kế của thiết bị bốc xếp, gây lãng phí nguồn lực. Tại các cảng tình trạng khách hàng phải chờ đợi để giao và nhận hàng vẫn còn phổ biến. Đôi lúc vẫn có hiện tượng giao trả nhầm lẫn container, hoặc mất trộm hàng (container bị rút ruột).

Về thủ tục hành chính và thủ tục hải quan, các hãng tàu nước ngoài sẽ chỉ dừng ở cảng biển nào có thủ tục nhanh và tiện ích được hưởng nhiều. Tuy

nhiên, thủ tục hành chính và thủ tục hải quan ở các cảng biển Việt Nam được đánh giá là thủ tục quan liêu (theo nghiên cứu của UK's Transport Intelligence “Việt Nam logistics 2009”) vì việc kiểm tra, giám sát hàng hóa xuất nhập khẩu thực hiện thủ công tại nhiều công đoạn; phần lớn tại các cảng việc khai hải quan, nộp thuế chưa được điện tử hóa,... thời gian thông quan còn kéo dài, tỷ lệ hàng hóa thuộc diện kiểm tra thực tế cao gấp hai lần các nước trong khu vực, gấp ba lần các nước tiên tiến. Để cải thiện tình hình này, gần đây ngành Hải quan đã xây dựng quy trình về quản lý, giám sát hải quan cảng biển quốc tế... đầu tư phương tiện hiện đại giám sát kiểm tra hải quan thí điểm tại một số cảng biển. Ví dụ đưa máy soi container vào cảng Cát Lái, cảng Hải Phòng; đầu tư hệ thống giám sát hải quan như: camera, cân hàng hóa điện tử, máy soi hàng hóa,... ở một số cảng quan trọng. Hoạt động vận tải sau thông quan tại các cảng biển cũng chưa tốt. Hàng hóa qua cảng được vận chuyển chủ yếu bằng đường bộ, vận chuyển đường sông không nhiều và vận chuyển bằng đường sắt rất ít khiến thường xuyên xảy ra tình trạng ùn tắc giao thông tại các cảng lớn. Chậm trễ trong giải phóng tàu khiến các chủ hàng phải gánh thêm chi phí thuê tàu, là một trong những nguyên nhân dẫn đến các cảng biển Việt Nam chưa thu hút được hàng trung chuyển quốc tế.

Trong số các doanh nghiệp cảng biển của Việt Nam, Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn (SNP) được coi là một trong những doanh nghiệp hàng đầu và yếu tố thành công của SNP là do phát triển cảng gắn kết với hệ thống logistics nội địa. SNP xây dựng hệ thống cảng cạn (ICD) tại các vị trí trung tâm, các khu công nghiệp lớn như: ICD Tân cảng- Sóng thần tại Bình Dương; ICD Tân cảng- Long Bình và Depot Tân cảng- Nhơn Trạch tại Đồng Nai; ICD Tân cảng- Cái Mép tại Bà Rịa Vũng Tàu... SNP thành lập thêm các công ty hoạt động trong lĩnh vực logistics như công ty Cổ phần Đại lý giao dịch vận tải và xếp dỡ Tân cảng... Do hệ thống giao thông đường bộ tại khu vực phía Nam đang giai đoạn hoàn thiện nâng cấp nên không thuận lợi khi lưu thông, SNP đã chủ động đầu tư đội sà lan 15 chiếc, tổng sức chở 750 TEU để kết nối các cảng của SNP (cảng Tân Cảng, cảng Cát Lái,...) với hệ thống cảng cạn của tổng công ty, tạo thành hệ thống logistics hoàn chỉnh sẵn sàng phục vụ cho việc giao nhận hàng hóa khu vực thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai và Bình Dương. SNP cũng chú trọng đầu tư vào hệ thống thông tin quản lý. SNP đã mua phần mềm quản lý

khai thác cảng TOP X của RBS (Australia) cùng những thiết bị phần cứng đồng bộ kết nối với hệ thống wireless trên bãi xếp dỡ hàng, đảm bảo quản lý container và các phương tiện xếp dỡ tại cảng. Hệ thống này cho phép khách hàng, hãng tàu và cảng.

3. Một số giải pháp tăng cường chức năng logistics cho cảng biển Việt Nam

3.1. Đối với ngành dịch vụ logistics Việt Nam

Xuất phát từ tầm quan trọng của ngành dịch vụ logistics, đặc biệt từ thực trạng của logistics hiện nay ở Việt Nam, để phát triển ngành dịch vụ này cần có những giải pháp sau:

- Phát triển đồng bộ cơ sở hạ tầng cho logistics bao gồm hệ thống vận tải biển, hàng không, đường bộ, vận tải thủy, vận tải container đường sắt, đầu tư xây dựng cảng nước sâu trung chuyển trong khu vực. Lập các trung tâm logistics (phân phối) tại các vùng trọng điểm kinh tế để tập trung hàng xuất và phân phối hàng nhập khẩu, đồng thời với lập các hệ thống kho gom hàng.

Hình thành khung pháp lý đồng bộ cho hoạt động dịch vụ logistics. Chuẩn hoá các quy trình dịch vụ logistics nhằm đảm bảo sự kết nối đồng bộ các hoạt động logistics (kho bãi, cảng, vận tải, bốc dỡ, giao nhận, hệ thống thông tin...) trong dây chuyền cung ứng. Thay đổi thói quen bán FOB mua CIF làm suy yếu các công ty vận tải Việt Nam. Công nhận về mặt pháp lý các chứng từ điện tử. Tin học hoá thủ tục hải quan.

- Đẩy mạnh việc áp dụng công nghệ thông tin vào hoạt động logistics, trước hết là tăng cường sử dụng EDI (Electronic Data Interchange) để nâng cao năng lực cung cấp dịch vụ logistics.

- Tập trung đào tạo nguồn nhân lực cho ngành logistics đáp ứng yêu cầu phát triển, tiến tới đẩy mạnh công tác đào tạo nhân lực cho chuyên ngành logistics tại các trường đại học, cao đẳng.

- Tăng cường sự liên kết, hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics Việt Nam với nhau để có được những doanh nghiệp có đủ quy mô, đủ điều kiện cạnh tranh với các doanh nghiệp cùng loại trong khu vực và trên thế giới. Đồng thời, các doanh nghiệp logistics Việt Nam cần phải làm ăn theo đúng quy tắc thị trường, phải phối hợp hoạt động, thiết lập mối quan hệ kinh tế cùng có lợi. Mỗi doanh nghiệp cần tập trung thế mạnh của mình và sẽ thuê ngoài những dịch vụ không phải là thế mạnh.

- Các doanh nghiệp logistics Việt Nam cần tích cực tham gia vào các liên minh logistics toàn cầu,

triển khai việc mở văn phòng đại diện, xây dựng các liên doanh hoạt động trong lĩnh vực logistics tại nước ngoài.

Tăng cường năng lực logistics của quốc gia sẽ thúc đẩy thương mại tăng trưởng, là một trong những đầu tư chiến lược để đóng góp vào phát triển kinh tế đất nước. Cần nhớ rằng nếu chúng ta giảm được 1% chi phí logistics có thể dẫn đến việc tiết kiệm nguồn lực tương đương 0,15 - 0,2% GDP.

3.2. Đối với lĩnh vực cảng biển

Logistics cảng biển kém phát triển là một trong những nguyên nhân khiến cảng biển Việt Nam không thu hút được hàng, cước phí tại cảng thấp khiến nhiều cảng thua lỗ. Để tăng cường chức năng logistics cho hệ thống cảng biển Việt Nam, cần áp dụng những giải pháp sau:

- Đầu tư phát triển các cảng tổng hợp quốc gia (hoặc những cảng có khu bến container quy mô lớn) nhất thiết phải đồng bộ với việc xây dựng trung tâm logistics. Trung tâm này có vị trí liền kề phía sau khu đất cảng. Tùy thuộc vào chức năng, phạm vi hoạt động sản xuất kinh doanh, quy mô diện tích khu đất dành cho đầu mối logistics thường bằng 1 - 2 lần diện tích khu đất cảng. Các trung tâm này sẽ đảm nhiệm các hoạt động: là nơi tập kết, gia công, lưu kho, đóng gói, phân phối hàng hoá, phối hợp với tất cả các phương thức vận tải khác như đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa; gắn kết sự tiếp cận cảng của các phương thức đó với các bến trong cảng. Để làm được điều này, rất cần sự phối hợp của Bộ Giao thông Vận tải với Ủy ban nhân dân các địa phương, nghiên cứu bổ sung quỹ đất cho việc xây dựng cảng đi kèm với xây dựng trung tâm logistics.

Trường hợp quỹ đất không cho phép xây dựng đầu mối logistics liền kề với cảng, có thể tích cực xây dựng các cảng nội địa (ICD). Xu hướng phát triển thế giới hiện nay, các cảng nội địa không còn chỉ đơn thuần có chức năng là đầu mối về vận tải, giao nhận và lưu kho bãi hàng hoá container như trước đây nữa, mà đã và đang phát triển trở thành các trung tâm logistics. Các cảng nội địa này có vị trí nằm trong vùng hấp dẫn của cảng, có mạng lưới giao thông vận tải thông suốt với một hoặc một số cảng biển, cung cấp các dịch vụ logistics và những phương tiện cần thiết đáp ứng nhu cầu đại lý vận tải và giao nhận ở cảng. Cảng nội địa sẽ là nơi tập trung gom hàng vận tải đường biển qua cảng, đưa cảng biển lại gần hơn với khách hàng. Cảng nội địa còn có vai trò phân phối hàng từ cảng cho các tuyến

luồng vận tải khác, góp phần giải quyết vấn đề ách tắc tại cảng biển. Tuy nhiên để đảm bảo hiệu quả kinh tế, chỉ hình thành các cảng nội địa khi đáp ứng một số tiêu chí sau:

- + Xây dựng cảng nội địa nhằm phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế của vùng có khối lượng lớn hàng hoá xuất nhập khẩu bằng container, với số lượng ước tính trên 50 nghìn TEU (TEU là đơn vị chỉ container 20 feet).

- + Xây dựng cảng nội địa tại khu vực cửa khẩu quốc tế, tại các khu vực thường bị ùn tắc giao thông, với số lượng ước tính trên 30 nghìn TEU.

- + Cảng nội địa phải gắn với hành lang vận tải chính (trục giao thông quốc gia, quốc tế) tới cảng biển phục vụ phát triển kinh tế vùng.

Trong trường hợp không xây dựng trung tâm logistics liền kề với cảng và không có cảng nội địa tại khu vực thì cần tăng cường sự hợp tác giữa các nhà cung cấp dịch vụ logistics với các nhà điều hành cảng bằng nhiều hình thức như: liên kết, hợp tác, hợp đồng ngắn hạn, dài hạn, liên minh.

- Để tăng cường chức năng logistics cho cảng biển, song song với việc xây dựng các trung tâm logistics trong vùng hấp dẫn cảng, các doanh nghiệp cảng cần quan tâm đến việc nâng cao năng lực cho đội ngũ quản lý và nguồn nhân lực chuyên sâu về lĩnh vực logistics. Các doanh nghiệp cảng cũng cần chú trọng khả năng tương tác và liên thông giữa chính quyền- các cơ quan chức năng- doanh nghiệp- khách hàng một cách liền mạch, giảm thiểu những thủ tục phiền hà trong việc kiểm soát hàng hoá. Cần đảm bảo thông tin liên quan từ nơi hình thành hàng hoá đến điểm tiêu thụ cuối cùng một cách thông suốt thông qua việc tăng cường áp dụng các công cụ theo dõi đơn hàng, lịch tàu, e-booking, theo dõi

chứng từ... Các cảng cũng cần ứng dụng phương thức “Just- in- time” bằng việc thiết lập các kênh thông tin (Internet, EDI) với các hãng tàu hoặc nhà vận tải nhằm nhận được chính xác các thông tin về lô hàng cần xếp dỡ tại cảng (thời gian lô hàng đến cảng, khối lượng, chủng loại, cảng đến, cảng đích, vị trí lô hàng cần dỡ). Thông qua các thông tin này, cảng chủ động lên kế hoạch sử dụng lao động và trang thiết bị sẵn sàng phục vụ khi lô hàng đến cảng, nhằm tổ chức phương án tối ưu phục vụ lô hàng, giảm tối đa thời gian bốc dỡ hàng tại cảng, nhờ đó chủ hàng giảm được thời gian thuê tàu. Các cảng cũng nên thiết lập hệ thống hẹn giờ “Appointment System” nhằm lên kế hoạch cụ thể giao trả hàng, khắc phục hiện tượng các phương tiện chuyên chở hàng đến cảng chờ bốc dỡ hoặc chờ ăn hàng phải đợi rất lâu tại cảng, gây ách tắc giao thông đã xảy ra ở các cảng lớn ở Việt Nam. Việc ứng dụng hệ thống hẹn giờ khách hàng tại cảng có ý nghĩa rất lớn không chỉ cho chính bản thân cảng trong việc nâng cao hiệu quả nguồn lực khai thác cảng, mà còn nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng tại cảng.

Tăng cường chức năng logistics cho hệ thống cảng biển sẽ tăng tính hấp dẫn của cảng biển Việt Nam - nhờ thủ tục làm hàng nhanh gọn hơn, tạo ra được nhiều tiện ích hơn cho khách hàng, tiết giảm chi phí và đảm bảo vận hành trơn tru quy trình sản xuất kinh doanh... Nếu như cảng biển phát triển được coi là tiền đề cho sự phát triển của ngành dịch vụ logistics thì ngược lại, ngành dịch vụ logistics Việt Nam phát triển sẽ tạo nguồn hàng cho cảng biển (đặc biệt là hàng trung chuyển quốc tế), hạn chế được tình trạng bị ép giá cước phí cảng biển và nhờ đó góp phần sử dụng có hiệu quả cao, khai thác tối đa tiềm năng của hệ thống cảng biển Việt Nam. □

Tài liệu tham khảo:

1. Đỗ Thị Ngọc Diệp (2012), “Logistics cơ hội phát triển ở Việt Nam”, *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số tháng 1 + 2 + 3/2012.
2. Nguyễn Thị Phương (2012), “Ứng dụng “Just - in - time” trong dịch vụ vận tải của dây chuyền logistics”, *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số tháng 4/2012.
3. Nguyễn Văn Chương (2009), “Tăng cường quản lý và phát triển logistics”, *Tạp chí Giao thông Vận tải* (số 1+2/2009).
4. Phúc Minh - Thành Huy (2011), “Logistics - cần những giải pháp đồng bộ”, *Báo Bà Rịa - Vũng Tàu*, số tháng 2/2011.
5. Minh Hà (2012), “Bà Rịa - Vũng Tàu khai thác lợi thế tiềm năng để phát triển logistics”, *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số tháng 7/2012.
6. Nguyễn Thị Phương, “Ứng dụng Just- in- time trong dịch vụ vận tải của dây chuyền logistics”, *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số tháng 4 và 5/2012.