

LỜI NÓI ĐẦU

Trong vòng 20 năm qua, toàn cầu hoá kinh tế đã làm thay đổi thế giới trên nhiều phương diện, mở mang thêm các lĩnh vực hợp tác quốc tế từ mậu dịch hàng hoá đến mậu dịch vô hình, tác động mạnh mẽ tới hệ thống “cung – cầu”, làm biến đổi nhanh về số lượng và chất lượng của nó. Trước đây, vai trò của “cung” luôn được đặt lên hàng đầu, nhưng ngày nay, tình hình đã thay đổi: trong dây chuyền phân phối hàng hoá, vai trò quan trọng hàng đầu đã được chuyển từ “cung” sang “cầu”. Trong bất kỳ lĩnh vực sản xuất kinh doanh nào, người sản xuất luôn phải quan tâm, đặt ra và giải đáp câu hỏi: Khách hàng và người tiêu thụ sản phẩm của mình là ai? Ai là đối thủ cạnh tranh của mình? Mình cần phải sản xuất cái gì và tổ chức sản xuất ra sao?

Trong lĩnh vực giao thông vận tải, người kinh doanh dịch vụ vận tải không chỉ đơn thuần là người vận chuyển nữa, mà thực tế họ đã tham gia cũng với người sản xuất để đảm nhiệm thêm các khâu liên quan đến quá trình sản xuất hàng hoá như : gia công, chế biến, lắp ráp, đóng gói, gom hàng, xếp hàng, lưu kho và giao nhận. Hoạt động vận tải thuần túy đã dần chuyển sang hoạt động tổ chức toàn bộ dây chuyền phân phối vật chất và trở thành một bộ phận khăng khít của chuỗi mắt xích “cung – cầu”. Xu hướng đó không những đòi hỏi phải phối hợp liên hoàn tất cả các phương thức vận tải, mà còn đòi hỏi phải kiểm soát được các luồng thông tin, luồng hàng hoá và luồng tài chính. Chỉ khi tối ưu được toàn bộ quá trình này thì mới giải quyết được vấn đề đặt ra là: vừa làm tăng lợi nhuận cho các DN sản xuất hàng hoá, vừa làm tăng lợi nhuận cho các hãng vận tải, thương mại, đảm bảo được lợi ích chung. Từ đó đã hình thành nên vấn đề quản lý logistics nhằm đạt được mục tiêu trên.

Hiện nay Việt Nam đang trong quá trình chuyển mình để hội nhập vào nền kinh tế thế giới. Các DN Việt Nam cần phải tăng khả năng cạnh tranh, cung cấp cho thị trường các loại hàng hoá phù hợp. Điều này đòi hỏi người vận chuyển phải đảm bảo chi phí vận tải hợp lý, đúng thời điểm, chính xác và an toàn. Muốn như vậy, không có cách nào khác là các DN giao nhận, vận tải của ta phải làm quen và áp dụng logistics trong hoạt động của mình nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ cung

cấp, đặc biệt là trong hoạt động vận tải biển vì khối lượng hàng hoá chuyên chở bằng đường biển luôn chiếm tỷ trọng rất lớn trong toàn bộ khối lượng hàng hoá XNK được chuyên chở.

Với mong muốn góp một phần sức lực nhỏ bé của mình trong việc phát triển ngành dịch vụ hàng hải Việt Nam ngày càng lớn mạnh và tiên tiến, phối hợp cùng những ngành khác trong nền kinh tế nhằm nâng cao vị thế của đất nước trong lĩnh vực kinh tế nói riêng và trong mọi lĩnh vực nói chung, em đã quyết định chọn đề tài: ***“Logistics và phát triển logistics trong vận tải biển Việt Nam”*** cho luận văn tốt nghiệp của mình với mong muốn giới thiệu những ưu việt mà hoạt động logistics có thể đem lại cho ngành dịch vụ giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam và đề ra một số giải pháp nhằm phát triển ngành dịch vụ này. Khoá luận này có sử dụng phương pháp nghiên cứu mới là phương pháp điều tra, phỏng vấn nhằm đưa ra một cái nhìn khách quan về tình hình ứng dụng logistics trong giao nhận, vận tải biển Việt Nam.

Kết cấu của luận văn này gồm 3 chương:

- Chương 1: Lý luận chung về logistics
- Chương 2: Hoạt động logistics trong các DN giao nhận, vận tải biển Việt Nam những năm gần đây
- Chương 3: Một số giải pháp nhằm phát triển logistics trong vận tải biển tại Việt Nam

Em xin trân trọng gửi lời cảm ơn sâu sắc tới PGS. TS. Nguyễn Như Tiến, người thầy đã trực tiếp tận tình hướng dẫn em trong quá trình hoàn thành khoá luận này. Em còn xin cảm ơn các thầy cô trong khoa Kinh tế ngoại thương – Trường Đại học Ngoại Thương đã truyền đạt cho em những kiến thức cần thiết giúp Ých rất nhiều cho em trong quá trình làm bài. Em xin chân thành cảm ơn các cô chú, anh chị ở Cục Hàng hải Việt Nam, các công ty Vinalines, Vinafreight, Maersk Logistics, APL, Viettrans, Vietfracht, Falcon, Dragon Logistics, ITS, Châu Giang... đã góp ý kiến cho em trong quá trình viết luận văn này. Sự hỗ trợ về vật chất cũng như tinh thần của gia đình và bạn bè cũng góp phần rất lớn vào việc hoàn thành khoá luận tốt nghiệp này của em.

Hà Nội, tháng 12/2003

CHƯƠNG I

LÝ LUẬN CHUNG VỀ LOGISTICS

I. KHÁI QUÁT VỀ LOGISTICS

1. Khái niệm và tầm quan trọng của logistics

1.1. Khái niệm về logistics

1.1.1. Lịch sử hình thành logistics

Mặc dù trước đây, logistics/phân phối vật chất bị lãng quên, nhưng những năm gần đây, nó ngày càng thu hút nhiều sự chú ý và nguyên nhân của hiện tượng này gắn chặt với lịch sử phát triển kinh doanh của nước Mỹ. Vào đầu thế kỷ 18, khi cuộc cách mạng công nghiệp bắt đầu thì mục tiêu kinh doanh lúc đó là hướng vào sản xuất. Mỗi doanh nghiệp đều tập trung khả năng vào việc giảm chi phí sản xuất trên mỗi đơn vị sản phẩm. Đến đầu thế kỷ 19, sản xuất bắt đầu bắt kịp với nhu cầu và các doanh nghiệp nhận thức được rằng việc bán hàng có tầm quan trọng vô cùng to lớn. Nhưng logistics/phân phối vật chất vẫn bị giới kinh doanh lãng quên cho đến tận sau này.

Thuật ngữ logistics đầu tiên được sử dụng trong quân đội và mang nghĩa là "hậu cần" hoặc "tiếp vận". Tướng Chauncey B. Baker đã viết rằng: "Một nhánh trong nghệ thuật chiến đấu có liên quan tới việc di chuyển và cung cấp lương thực, trang thiết bị cho quân đội được gọi là logistics" ^[4]. Trong suốt Chiến tranh Thế giới II, các lực lượng quân đội đã sử dụng các phương thức logistics và các dạng phân tích hệ thống một cách hiệu quả để đảm bảo rằng quân nhu được đáp ứng đúng nơi đúng lúc. Thuật ngữ này hiện nay vẫn tiếp tục được sử dụng rộng rãi trong quân đội và các ứng dụng dạng quân đội. Trong thời kỳ Ethiopia được cứu trợ thoát khỏi nạn đói vào những năm 80 thì thuật ngữ này được dùng để chỉ các hoạt động cung cấp lương thực.

Rất nhiều kỹ năng về logistics được biết đến trong Chiến tranh Thế giới II đã tạm thời bị lãng quên trong hoạt động kinh tế thời hậu chiến. Các giám đốc Marketing bắt đầu hướng sự chú ý vào việc đáp ứng nhu cầu về hàng hoá thời hậu chiến. Cuộc khủng hoảng năm 1958 và việc thu hẹp lợi nhuận đã tạo ra một môi trường khiến các nhà kinh doanh phải tìm kiếm các hệ thống kiểm soát chi phí hiệu quả hơn. Hầu như cùng một lúc, nhiều doanh nghiệp nhận thức rằng phân phối vật chất và logistics là những vấn đề mà chi phí cho nó chưa được nghiên cứu kỹ và chưa thực sự kết hợp với nhau. Một loạt các xu hướng khác cũng đã được nhận thức rõ và điều này đã đặt ra yêu cầu cấp thiết phải tập trung chú ý vào phân phối sản xuất. Đó là các xu hướng sau ^[1]:

Thứ nhất, chi phí vận tải tăng nhanh một cách chóng mặt. Các phương thức phân phối truyền thống đã trở nên đắt đỏ hơn và các nhà quản trị đã nhận thức được nhu cầu phải kiểm soát các chi phí này tốt hơn. Vào những năm 70, các chi phí này càng trở nên quan trọng khi giá nhiên liệu tăng lên và sự khan hiếm về địa điểm. Vận tải không còn được coi là một nhân tố ổn định trong các phương trình của các nhà hoạch định kinh doanh. Việc quản trị cấp cao đã bao gồm các khía cạnh logistics có liên quan đến vận tải, cả trong hoạt động và các cấp độ chính sách, do có rất nhiều quyết định mới được đưa ra nhằm thích ứng với sự thay đổi chóng mặt trong tất cả các lĩnh vực của vận tải.

Thứ hai, hiệu quả sản xuất đã đạt tới đỉnh điểm. Việc tạo nên sự tiết kiệm chi phí thêm nữa trở nên hết sức khó khăn bởi vì sự "màu mỡ" đã bị vắt kiệt trong sản xuất. Mặt khác, phân phối vật chất và logistics vẫn là lĩnh vực hầu như chưa được khai phá.

Thứ ba, có sự thay đổi đáng kể trong triết lý về hàng tồn kho. Vào thời điểm đó, các nhà bán lẻ nắm giữ xấp xỉ một nửa số lượng hàng thành phẩm trong kho còn các nhà bán buôn và các nhà sản xuất nắm giữ phần còn lại. Trong những năm 50, các kỹ thuật phức tạp hơn nhằm kiểm soát hàng hoá trong kho, đặc biệt là trong lĩnh vực kinh doanh hàng tạp hoá, đã làm giảm tổng số lượng

hàng hoá trong kho và làm thay đổi tỷ lệ nắm giữ hàng hoá của các nhà bán lẻ xuống còn 10% còn các nhà phân phối và sản xuất nắm giữ 90%.

Thứ tư, các dây chuyền sản xuất gia tăng nhanh chóng, đây là hệ quả trực tiếp của triết lý Marketing cung cấp cho mỗi khách hàng loại sản phẩm cụ thể mà họ yêu cầu. Ví dụ, cho đến giữa những năm 50, các sản phẩm nh máy đánh chữ, bóng đèn điện, giấy vệ sinh có chức năng là chính công dụng của nó. Nhưng gần đây, sự khác biệt của sản phẩm không còn bị giới hạn bởi sự khác biệt về cấu trúc thực tế. Một nhà buôn máy đánh chữ có thể sẽ không còn trữ loại máy đánh chữ điện tiêu chuẩn hai màu đen trắng. Ông ta có thể mua máy đánh chữ màu có mặt bàn phím phù hợp với yêu cầu của người mua.

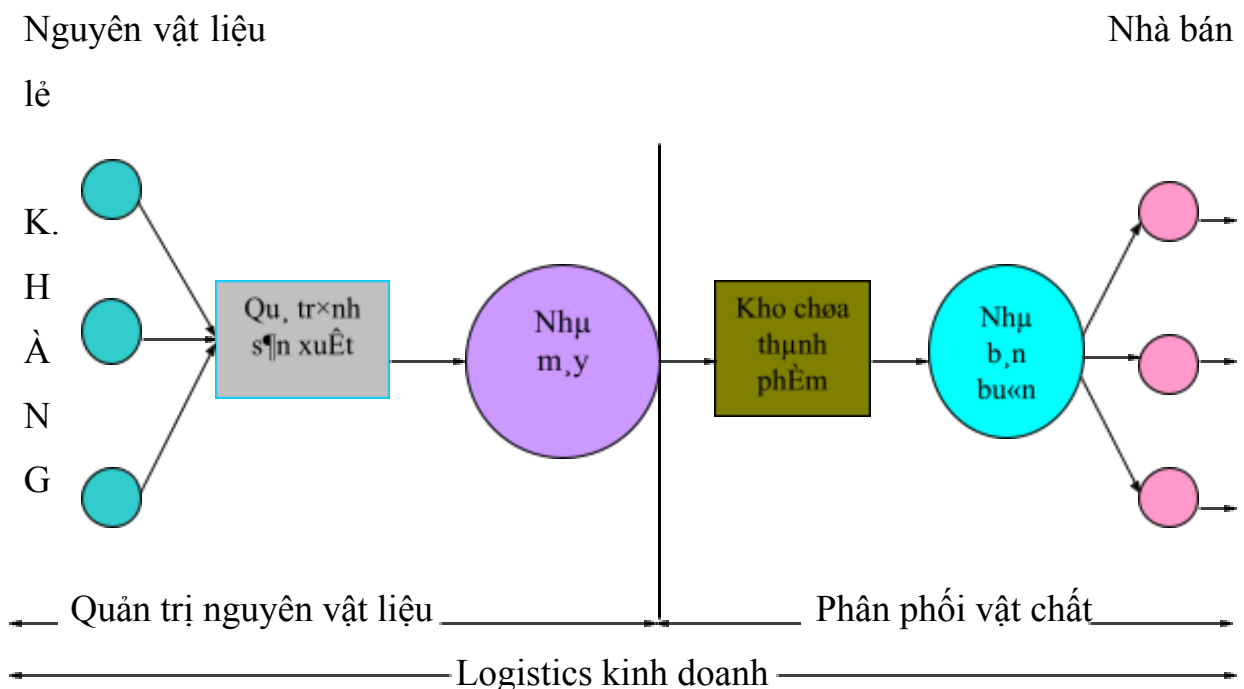
Thứ năm, công nghệ tin học đã tạo nên sự thay đổi lớn. Quản trị việc tiếp cận logistics bao gồm một số lượng lớn chi tiết và dữ liệu. May mắn thay, các khái niệm về phân phối vật chất và logistics đang được phát triển, cùng với đó là sự xuất hiện của máy vi tính cho phép các khái niệm được đưa vào thực tiễn. Nếu không có sự phát triển và sử dụng máy vi tính trong thời gian này, các khái niệm về logistics và phân phối vật chất sẽ vẫn chỉ là các học thuyết Yt có khả năng áp dụng vào thực tế.

Thứ sáu, việc sử dụng máy vi tính ngày càng nhiều cũng là một nhân tố, bởi vì ngay cả khi một doanh nghiệp cụ thể nào đó không sử dụng máy vi tính thì nhà cung cấp và khách hàng của doanh nghiệp này cũng vẫn sử dụng. Điều này đã tạo điều kiện cho các doanh nghiệp biết được một cách có hệ thống chất lượng dịch vụ mà họ nhận được từ nhà cung cấp của mình. Dựa trên loại phân tích này, rất nhiều doanh nghiệp đã có khả năng nhận ra được nhà cung cấp nào đã cung cấp dịch vụ dưới mức tiêu chuẩn cho mình. Rất nhiều doanh nghiệp đã được thức tỉnh để nhận ra được nhu cầu cần thiết phải nâng cấp hệ thống phân phối của mình. Và khi các doanh nghiệp sản xuất chuyển sang áp dụng hệ thống JIT (*Xem phụ lục 3*) thì họ cũng đặt ra cho các nhà cung cấp một yêu cầu rất chính xác về vận chuyển nguyên vật liệu.

1.1.2. Một số khái niệm về logistics

Bất cứ khi nào có sự thay đổi lớn trong một lĩnh vực thì các thuật ngữ và định nghĩa cũng thay đổi theo. Logistics cũng không nằm ngoài quy luật đó. Các thuật ngữ như : *logistics kinh doanh, phân phối vật chất, quản lý nguyên vật liệu, kỹ thuật phân phối, quản trị logistics...* đều là các thuật ngữ được sử dụng để diễn đạt cùng một chủ đề, đó là cái mà chúng ta gọi là logistics. Logistics diễn tả toàn bộ quá trình nguyên vật liệu và sản phẩm đi vào, qua và đi ra khỏi doanh nghiệp.

Hình 1: Kiểm soát dòng vận động bên trong và bên ngoài doanh nghiệp^[1]



Giáo sư Bowersox, khi bàn về sự phát triển của phân phối vật chất và logistics đã nói rằng các hoạt động phân phối vật chất sơ khai là sự kết hợp giữa vận tải, lưu kho, chính sách trữ hàng và thực hiện đơn hàng để cung cấp một dịch vụ khách hàng đúng thời gian với chi phí hợp lý^[5]. Vậy ngày nay thuật ngữ logistics được hiểu như thế nào? Logistics là việc đem sự vật đến đúng nơi mà nó cần phải đến.

✓ Vì vậy logistics được định nghĩa là " quá trình lên kế hoạch, thực hiện và kiểm soát hiệu quả và tiết kiệm chi phí của dòng lưu chuyển và việc lưu trữ nguyên liệu thô, hàng trong kho đang sử dụng, hàng thành phẩm và các

thông tin liên quan từ nơi xuất xứ cho tới nơi tiêu thụ nhằm mục đích thoả mãn yêu cầu của người tiêu dùng". (Theo Hội đồng Quản trị logistics Mỹ - 1988)

✓ *Logistics tích hợp (intergrated logistics) là một nguyên lý đơn lẻ nhằm hướng dẫn quá trình lên kế hoạch, định vị và kiểm soát các nguồn nhân lực và tài lực có liên quan tới hoạt động phân phối vật chất, hỗ trợ sản xuất và hoạt động mua hàng. (Donald J.Bowersox - CLM Proceeding - 1987)*

✓ *Logistics là việc quản lý sự vận động và lưu trữ của nguyên vật liệu vào trong doanh nghiệp, của hàng hoá trong lúc sản xuất tại doanh nghiệp và hàng thành phẩm đi ra khỏi doanh nghiệp* ^[3].

Từ các phân tích trên, có thể rút ra một định nghĩa ngắn gọn về logistics. Đó là **quá trình có được đúng số lượng hàng hoá cần thiết đúng nơi, đúng lúc.**

1.2. Tầm quan trọng của logistics

Môi trường kinh doanh ở mỗi nơi trên thế giới là khác nhau, và văn hoá cũng nh vậy. Điều này đã ảnh hưởng đến việc tiến hành kinh doanh và hoạt động logistics. Chính vì vậy, các nước khác nhau có quan điểm rất khác nhau về logistics. Theo quan điểm của người Pháp, không có sự khác biệt nhiều giữa quản trị các hoạt động của doanh nghiệp với quản trị logistics. Nước Nga vẫn chưa phát triển nhiều trong lĩnh vực logistics nhưng các công ty Nga cũng đang tiến hành các hoạt động logistics. Tại Nhật Bản, logistics được coi là một nhân tố quan trọng trong sự phát triển kinh tế của nước này. Theo một nghiên cứu vào năm 1996, 2,89 nghìn tỷ USD đã được chi cho hoạt động logistics. Tại Mỹ, trong mỗi đồng Đô la bán hàng thì 7,5% được dùng để trang trải cho chi phí logistics và tổng chi phí cho logistics tại Mỹ là 600 tỷ USD, gấp 2 lần chi phí dành cho quốc phòng. Tuy nhiên, chi phí cho logistics có xu hướng giảm xuống, Theo nghiên cứu của Bang Michigan, chi phí logistics trong các năm 1992 -

1996 đã giảm 3,6%. Nhưng điều này không có nghĩa là logistics đã kém phần quan trọng mà là do hoạt động logistics tại các doanh nghiệp đã hiệu quả hơn^[1].

Có thể khẳng định rằng logistics là chìa khoá giúp cho các công ty, nhất là các công ty phải vận chuyển nhiều nguyên vật liệu, tồn tại và kinh doanh có lãi. Theo một nghiên cứu thì dịch vụ logistics có tác động trực tiếp tới 33% quyết định mua hàng của khách hàng và cả trực tiếp lẫn gián tiếp có ảnh hưởng tới hơn 50% quyết định đó. Hiện nay ngày càng có nhiều công ty hoạt động trên phạm vi quốc tế thì chức năng của logistics lại càng quan trọng. Peter Drucker đã gọi logistics là "lực địa đen của nền kinh tế" và cho rằng logistics là lĩnh vực kinh doanh bị bỏ quên nhiều nhất nhưng cũng lại hứa hẹn nhiều thành công nhất^[6].

Mục tiêu của logistics là đạt được mức độ đặt ra về dịch vụ khách hàng với chi phí thấp nhất có thể. Nếu nh trước đây, logistics được coi là một nhân tố quyết định sự thắng lợi của một cuộc chiến thì ngày nay logistics đã trở thành một phần quan trọng đem đến sự thành công trong kinh doanh. Logistics đã trở thành trung tâm của hầu hết các quyết định kế hoạch và các bộ phận logistics trong doanh nghiệp sẽ tác động qua lại với các phòng ban chức năng chính khác của doanh nghiệp. Hoạt động logistics có thể được thể hiện dưới các dạng sau:

- ✓ Thu gom và lưu trữ nguyên liệu cho sản xuất,
- ✓ Lưu trữ và phân phối vật chất hàng thành phẩm,
- ✓ Thu gom, quản lý và kiểm soát hàng hoá trong kho để hỗ trợ cho thiết bị sản xuất hoặc hàng thành phẩm,
- ✓ Thiết lập các kênh logistics,
- ✓ Phát triển các khoá đào tạo để hỗ trợ cho thiết bị sản xuất hoặc nh mét dịch vụ khách hàng,

- ✓ Chuẩn bị các tài liệu cần thiết để hỗ trợ cho hoạt động và bảo dưỡng sản phẩm.

Có mét số tiêu chí để đánh giá một nước có khả năng hoạt động trong lĩnh vực logistics hay không. Điều này rất quan trọng vì một số khu vực trên thế giới có các tài sản logistics rất quý, nó góp phần tạo nên sự phồn thịnh của khu vực đó. Ngược lại, có những nơi lại rất thiếu điều kiện phát triển logistics và nơi đó chịu sự thiệt thòi về mặt kinh tế và cả các khía cạnh khác nữa. Các điều kiện để phát triển logistics của một khu vực hay một quốc gia bao gồm:

Điều kiện địa lý: Điều kiện địa lý thuận lợi là một trong những yếu tố để phát triển logistics. Các cảng tự nhiên, ví dụ như vịnh, là một trong những đặc điểm về địa lý có giá trị nhất mà bất kỳ quốc gia nào cũng mong muốn có được. Việc phát triển đường bộ cũng tạo điều kiện thuận lợi cho logistics. Đất đai bằng phẳng là điều kiện lý tưởng nhất để phát triển giao thông đường bộ, còn địa hình núi hay đầm lầy đều gây khó khăn cho giao thông đường bộ.

Cơ sở hạ tầng: Việc có được điều kiện địa lý tốt cũng chưa hẳn đã có tác dụng nếu không có cơ sở hạ tầng như đường xá, cảng biển, sân bay... Muốn xây dựng cơ sở hạ tầng thì cần phải mất nhiều năm, thậm chí nhiều thập kỷ. Tuy nhiên, cơ sở hạ tầng cũng tồn tại lâu dài và khó bị hư hại hoặc bị phá hủy.

Môi trường pháp lý: Các doanh nghiệp hiện đại đòi hỏi phải có một hệ thống pháp luật với các quy định về thương mại và buôn bán, về hải quan, và về cưỡng chế thi hành luật pháp của các hợp đồng kinh doanh. Hoạt động kinh doanh và logistics đòi hỏi các doanh nghiệp và Chính phủ đề ra các quy định này. Nếu không có các quy định này thì việc kinh doanh chưa chắc đã có lãi bất chấp thực tế là cơ sở hạ tầng hay điều kiện địa lý có tốt như thế nào đi nữa. Chính vì vậy, những lĩnh vực phát triển về mặt kinh tế mạnh nhất là những lĩnh vực có hệ thống pháp luật hoàn hảo và các dịch vụ logistics đầy đủ.

Ông Bowersox và ông Closs đã đưa ra 6 mục tiêu hoạt động của một hệ thống logistics như sau ^[7]:

- Phản ứng nhanh - một công ty cần có sự phản ứng nhanh nhạy với những thay đổi hay phát triển mới. Khả năng có thể cung cấp cho khách hàng cái mà họ muốn thường là nhân tố giúp cho doanh nghiệp thành công.
- Tối thiểu hoá biến động - điều này có liên quan trực tiếp tới mức độ tin cậy, khả năng sản xuất cùng một thành phẩm một cách tương đối và Ýt biến động nhất có thể. Trong trường hợp sản xuất hàng loạt hay các tình huống tương tự, việc hàng hoá được sản xuất ra phù hợp với những tiêu chuẩn cụ thể là vô cùng quan trọng.
- Tối thiểu hoá lưu kho - việc lưu hàng hoá trong kho sẽ gây tốn kém, vì vậy cần phải tối thiểu hóa lưu kho.
- Kết hợp vận chuyển - các chi phí vận tải có thể được giảm bớt bằng cách kết hợp nhiều chuyến hàng nhỏ thành một chuyến hàng to.
- Chất lượng - không chỉ có các sản phẩm mới cần phải có chất lượng tốt mà dịch vụ logistics cũng cần phải thoả mãn các tiêu chuẩn chất lượng.
- Hỗ trợ vòng đời sản phẩm - điều này không chỉ liên quan đến nhu cầu giao hàng hoá đi mà còn cả vấn đề giải quyết hàng hoá bị trả lại nh thế nào cho hợp lý. Hàng hoá đó có thể là hàng hoá bị khuyết tật cần phải tái chế bao bì hay tái chế chính bản thân hàng hoá.

Dựa trên các phân tích trên, có thể thấy logistics là một nhân tố quan trọng trong doanh nghiệp bởi vì nó có liên quan trực tiếp tới nguyên liệu thô, quá trình chuyển đổi thành thành phẩm và việc phân phối thành phẩm. Logistics còn cung cấp sự hỗ trợ trên các điểm chuyển giao quyền sở hữu. Ngày nay các doanh nghiệp phải tồn tại trong một môi trường chật hẹp, trong môi trường này doanh nghiệp vừa phải tìm kiếm các nguồn lực để sản xuất và đồng thời tìm kiếm khách hàng tiêu thụ các sản phẩm đã sản xuất ra. Phương tiện liên kết doanh nghiệp với môi trường hoạt động đó chính là kênh logistics. Các kênh logistics cung cấp nguyên liệu thô để tạo điều kiện phát triển vận tải và cung cấp thành phẩm cho hệ thống phân phối vật chất.

Nhận thức được tầm quan trọng của logistics nên các nước trên thế giới, đặc biệt là các nước phát triển đã chi rất nhiều cho dịch vụ này. Nước Mỹ đã tiêu tốn 10,5% GDP cho dịch vụ logistics; Anh là 10,6%; Pháp 11,1%; Italia và Hà Lan đều chi khoảng 11,3%. Các nước chi cho dịch vụ này nhiều nhất là Đức (13%), Tây Ban Nha (11,5%), Mêxico (14,9%), và Nhật Bản (11,4%)¹⁸.

2. Một số cách tiếp cận về logistics

Logistics, hiểu theo nghĩa rộng nhất, có thể được coi là tổng hợp các hoạt động trong 3 khía cạnh chính là : *logistics sinh tồn*, *logistics hoạt động* và *logistics hệ thống*.

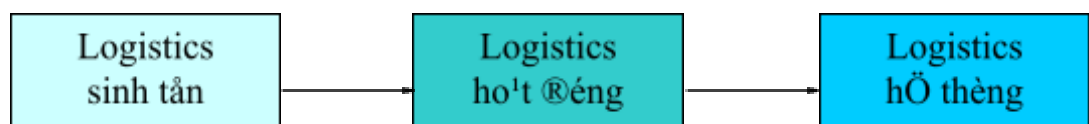
Logistics sinh tồn có liên quan tới các nhu cầu cơ bản trong cuộc sống như lương thực, thực phẩm, quần áo, nơi cư trú. Tại bất kỳ thời điểm nào, trong bất kỳ môi trường nào, *logistics sinh tồn* tương đối ổn định và có thể dự đoán được. Con người có nhận thức rất hữu hạn về nhu cầu: cần gì, cần bao nhiêu, khi nào cần và cần ở đâu. *Logistics sinh tồn* là hoạt động cơ bản của các xã hội sơ khai và là thành phần thiết yếu trong một xã hội công nghiệp hoá. Nó cung cấp nền tảng cho *logistics hoạt động*.

Logistics hoạt động mở rộng các nhu cầu cơ bản bằng cách liên kết các hệ thống sản xuất các sản phẩm xa xỉ, đẹp đẽ cho cuộc sống. Theo định nghĩa, *logistics hoạt động* liên kết các nguyên liệu thô doanh nghiệp cần trong quá trình sản xuất, các dụng cụ sử dụng nguyên liệu đó trong quá trình sản xuất và phân phối thành phẩm có được từ sản xuất. Khía cạnh này của logistics cũng tương đối ổn định và có thể dự đoán được. Tất cả các doanh nghiệp, từ các nhà sản xuất xe hơi cho đến các chuỗi cửa hàng phục vụ đồ ăn nhanh đều có thể xác định được số lượng nguyên liệu và nguồn lực cần cho sản xuất với độ chính xác cao. Tuy nhiên, *logistics hoạt động* không thể xác định được khi nào thì một bộ phận máy móc nào đó có sự cố, và để sửa chữa thì cần cái gì, hoặc thời gian cần để sửa chữa. *Logistics hoạt động* chỉ có liên quan tới sự vận động và lưu kho của

nguyên liệu vào trong, qua và đi ra khỏi nhà máy, nên nó sẽ là nền tảng cho *logistics hệ thống*.

Logistics hệ thống liên kết các nguồn lực cần có trong việc giữ cho hệ thống hoạt động. Những nguồn lực này, hay nói cách khác là các yếu tố logistics bao gồm thiết bị, phụ tùng thay thế, nhân sự và đào tạo, các tài liệu kỹ thuật, các thiết bị kiểm tra và hỗ trợ và nhà xưởng. Sự hội nhập được tổ chức tốt của các yếu tố logistics là rất quan trọng, ví dụ như khi hướng dẫn sửa chữa mô tả một cách thức để sửa chữa nhưng dụng cụ thì lại được dùng cho mục đích khác, do vậy, việc sửa chữa có thể sẽ không thực hiện được. Văn phòng hỗ trợ logistics tích hợp đã đưa ra định nghĩa về hỗ trợ logistics tích hợp như sau: Hỗ trợ logistics tích hợp là sự kết hợp của tất cả các phương án hỗ trợ cần thiết để đảm bảo hỗ trợ hiệu quả và kinh tế trong một hệ thống trong suốt quá trình tồn tại của nó. Nó là một phần trọn vẹn của tất cả các khía cạnh trong hệ thống và hoạt động của hệ thống. Hỗ trợ logistics tích hợp nổi trội hơn so với tất cả các yếu tố logistics là nhờ sự liên kết và sự rõ ràng^[3].

2.1. Tiếp cận logistics theo trục ngang



Hình 2: Logistics tiếp cận theo trục ngang

Hình 2 miêu tả các khái niệm được nói đến ở trên khi logistics được tiếp cận theo trục ngang. Nhân tố thứ nhất là *logistics sinh tồn*, tại đó toàn bộ thời gian được sử dụng cho một cuộc đấu tranh sinh tồn không có điểm kết. Trong

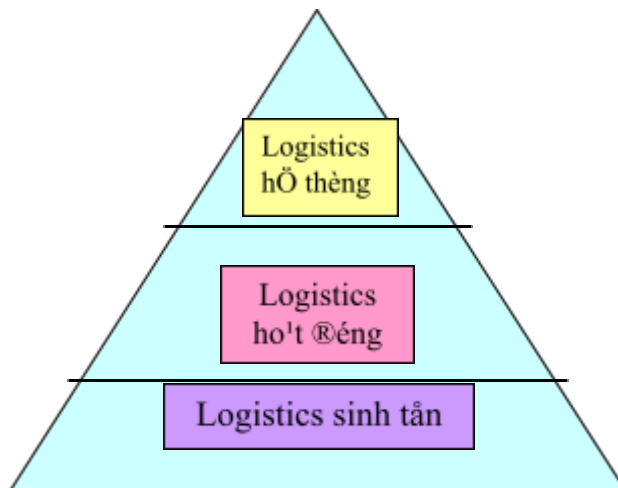
điều kiện này các cá nhân không sở hữu cả công cụ lẫn nhu cầu sản xuất ra thành phẩm để trao đổi cho nhau. Như thế hầu như tất cả các nỗ lực được sử dụng để nhằm bảo toàn sự tồn tại của các cá nhân. Logistics trong điều kiện đó chỉ là sự tập trung của các nguyên liệu của cuộc sống như lương thực thực phẩm, quần áo, nơi cư trú để cung cấp cho sự tiếp diễn của cuộc sống. *Logistics sinh tồn* tồn tại như là một hoạt động độc lập, tuy nhiên điều này chỉ là tạm thời. Bởi vì khi các điều kiện phát triển thì dễ nhận thấy có một bước tiến hướng tới sự chuyên môn hoá. Ví dụ như một cá nhân có khả năng đóng ghế sẽ bắt đầu sử dụng sức lực của mình để chuyên tâm vào việc đó. Sản xuất ra có thể vượt quá nhu cầu, và các sản phẩm thừa đó sẽ được coi là thành phẩm dùng để trao đổi cho người khác. Người đóng ghế đó có thể cần các nguyên vật liệu thô khác để sản xuất. Ghế có thể được coi là nguyên liệu đang trong quá trình chờ để được chuyển thành các dạng lắp ghép khác như là hàng bán thành phẩm hoặc cũng có thể là hàng thành phẩm chờ giao cho khách hàng. Các yếu tố của *logistics hoạt động* (sự di chuyển của nguyên liệu vào trong, qua và đi ra khỏi doanh nghiệp) đã được hình thành. Tuy nhiên, *logistics hoạt động* không thể tồn tại độc lập, nó phải dựa vào nền tảng là *logistics sinh tồn*.

Trong một xã hội như vậy, sẽ không cần logistics phải mở rộng tới điểm chuyển giao quyền sở hữu. Chiếc ghế đã được sản xuất nếu bị gãy sẽ được người chủ mới sửa chữa. Tuy nhiên thời kỳ của chuyên môn hoá đã tất yếu dẫn tới cuộc cách mạng công nghiệp với sự gia tăng cùng một lúc về số lượng, sự đa dạng, hàm lượng kỹ thuật của sản phẩm. Người bán hàng sẽ không còn có thể sửa chữa được sản phẩm do mình sản xuất ra. Việc sửa chữa bây giờ đòi hỏi người sửa chữa phải được đào tạo, phải có công cụ đặc biệt và thiết bị kiểm tra, phải có sẵn các thiết bị thay thế, và thậm chí phải có nhà xưởng. Sự hỗ trợ hệ quả của việc chuyển giao quyền sở hữu đã trở thành một vấn đề quan trọng. Do đó chúng ta bước vào kỷ nguyên của *logistics hệ thống*.

Logistics hệ thống chỉ có thể tồn tại trên cơ sở *logistics sinh tồn* và *logistics hoạt động*. Điều này đã dẫn tới một quan điểm về logistics khác thích hợp hơn.

2.2. Tiếp cận logistics theo hình tháp

Ba khía cạnh của logistics bây giờ đã được thể hiện theo hình tháp, trong đó mỗi khía cạnh của logistics được các khía cạnh khác ở cấp độ thấp hơn hỗ trợ. Sự thể hiện này đã cho thấy rằng *logistics hoạt động* liên kết và mở rộng từ *logistics sinh tồn* và đến lượt mình, *logistics hệ thống* lại liên kết và mở rộng từ *logistics hoạt động*. Cách tiếp cận này gần như đã đi đúng hướng với thực tế. Tuy nhiên, điều này không ngầm ám chỉ rằng các doanh nghiệp phải liên kết tất cả các yếu tố logistics hay các nguồn lực với nhau.



Hình 3: Logistics tiếp cận theo hình tháp

Lấy ví dụ, một nhà máy thép đòi hỏi nguyên liệu thô (quặng sắt) phải được đưa vào trong nhà máy, thép sẽ tồn tại trong nhà máy trong nhiều giai đoạn cho đến khi thành sản phẩm cuối cùng, thành phẩm này (thép) sẽ được lưu kho trước khi được phân phối cho khách hàng. Nhà máy thép này sẽ không cần thiết lắm phải phát triển chương trình logistics nhằm cung cấp sự hỗ trợ cho phân phối sản phẩm. Như vậy, nhà máy thép trong ví dụ này đã liên kết các yếu tố của logistics hoạt động với sự hiểu biết rất hạn chế về logistics hệ thống.

3. Đặc điểm của logistics

3.1. Logistics là một dịch vụ

Logistics có chức năng là một dịch vụ. Nó tồn tại để cung cấp dịch vụ cho doanh nghiệp hoặc cho khách hàng của doanh nghiệp. Dịch vụ, đối với cả doanh nghiệp hay khách hàng, đều được cung cấp thông qua việc tập trung các yếu tố khác nhau, mà các yếu tố này lại được tập hợp dưới "tán ô" của logistics. Dịch vụ logistics trong doanh nghiệp chú trọng đến các yếu tố về quản trị nguyên vật liệu, lưu kho trong nhà máy và phân phối vật chất. Tuy nhiên, nó không chỉ bị hạn chế trong các dịch vụ hữu hạn này. Ngược lại, bản chất của các chức năng cơ bản này chỉ ra các mức độ khác nhau của việc nhấn mạnh vào các yếu tố khác của logistics. Ví dụ:

❖ Mét trong ba chức năng cơ bản - quản trị nguyên vật liệu, chuyển giao lưu kho nội bộ và phân phối vật chất - đều trực tiếp dẫn tới yêu cầu phải lưu kho. Nguyên vật liệu cho sản xuất bao giờ cũng được cung ứng nhiều hơn mức cần, và sự dư thừa này cần phải được kiểm soát và tính tới. Quá trình sản xuất, bất kể là trong mét doanh nghiệp hay trong các doanh nghiệp phân tán trong một vùng địa lý cũng cần phải được kiểm soát, tính toán và được tiến hành thông qua kỹ thuật chuyển giao lưu kho nội bộ. Các sản phẩm, trừ trong trường hợp doanh nghiệp sản xuất theo đơn đặt hàng, được sản xuất ra đều vượt quá cần và phần thừa đó được lưu trong kho. Việc lưu kho cũng đòi hỏi phải dự trữ sẵn và kiểm soát các phụ tùng thay thế nhằm duy trì hoạt động sản xuất.

❖ Sự xuất hiện của vấn đề lưu kho đã làm nảy sinh nhu cầu phải xây dựng nhà xưởng. Nhà kho và phòng chứa cần phải được cung cấp để lưu trữ và kiểm soát nguyên liệu phục vụ sản xuất, sản phẩm và các thiết bị cần lưu kho khác mà doanh nghiệp cần đến.

❖ Thiết bị sản xuất tất yếu sẽ bị háng hóc, vì vậy chúng cần được đem đến cho dịch vụ sửa chữa trong thời gian sớm nhất có thể. Điều này đã tạo nên nhu cầu phải thiết lập khả năng bảo dưỡng, sửa chữa và nhà xưởng cần thiết phục vụ cho việc bảo dưỡng.

❖ Lực lượng lao động tham gia vào sản xuất phải được đào tạo vận hành các thiết bị sản xuất. Nhân viên bảo dưỡng cũng phải được đào tạo để phát triển khả năng sửa chữa đối với cùng một loại máy móc thiết bị. Ngược lại, trách nhiệm vận hành và bảo dưỡng đòi hỏi phải sử dụng các tài liệu kỹ thuật, dụng cụ, thiết bị hỗ trợ và kiểm tra.

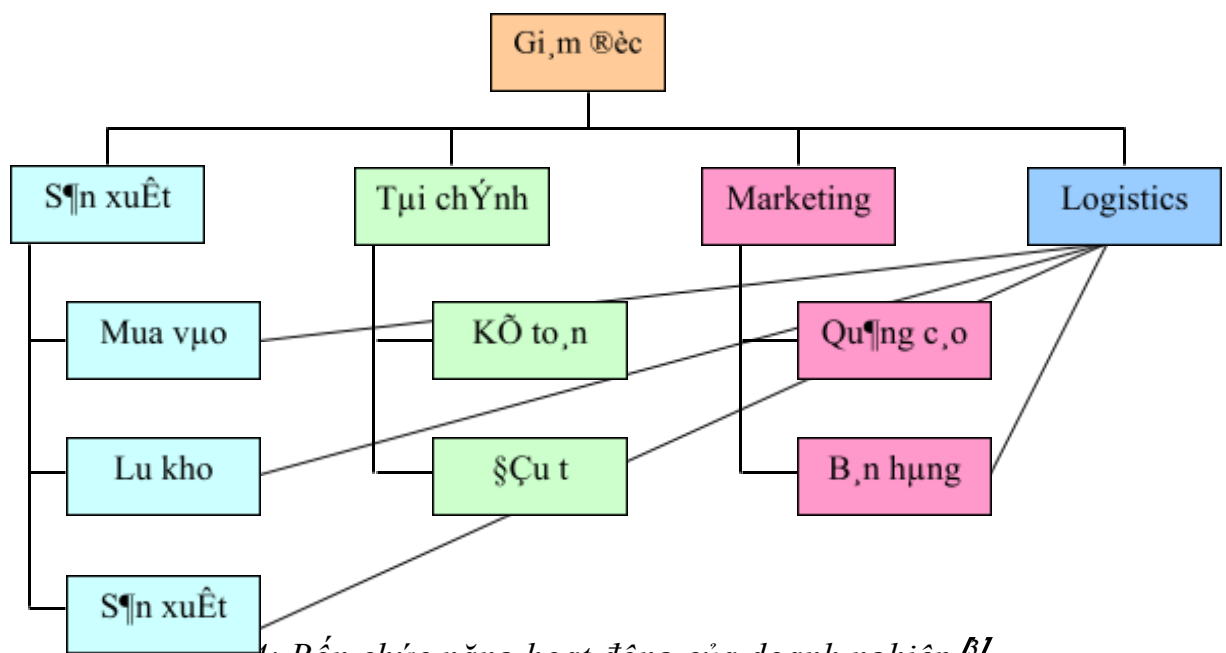
Từ những diễn giải trên, ta thấy một doanh nghiệp trong điều kiện hoạt động bình thường sẽ đòi hỏi sự hỗ trợ từ các yếu tố logistics. Một yếu tố logistics cụ thể - ví dụ như việc bảo dưỡng và sửa chữa thiết bị sản xuất - sẽ được cung cấp từ một nhà chuyên nghiệp chứ không phải từ trong doanh nghiệp. Tuy nhiên điều này cũng không thể làm mất đi nhu cầu cho dịch vụ này, mà chỉ đơn giản là nó được cung cấp từ một nguồn bên ngoài doanh nghiệp. Nhưng trách nhiệm đối với chất lượng của sự hỗ trợ này lại là trách nhiệm của logistics trong doanh nghiệp.

3.2. Logistics có chức năng hỗ trợ

Logistics có chức năng hỗ trợ, thể hiện ở điểm nó tồn tại chỉ để cung cấp sự hỗ trợ cho các bộ phận khác của doanh nghiệp. Logistics hỗ trợ quá trình sản xuất (là logistics hoạt động), nó còn hỗ trợ cho sản phẩm sau khi được chuyển quyền sở hữu từ người sản xuất sang người tiêu dùng (là logistics hệ thống). Điều này không có nghĩa là quá trình sản xuất không bao gồm các yếu tố của logistics hệ thống hay là hoạt động hỗ trợ sau khi chuyển giao quyền sở hữu không bao gồm các yếu tố của logistics hoạt động. Trên thực tế, các khía cạnh logistics được liên kết với nhau và được sắp xếp tuần tự với nhau.

Xem xét một ví dụ là người ta ngày càng sử dụng nhiều rôbot trong quá trình sản xuất. Những máy móc tinh vi này đòi hỏi công nhân phải được đào tạo để phát triển các kỹ năng cần thiết để vận hành và sửa chữa các rôbot. Công việc sửa chữa lại đòi hỏi phải có tài liệu kỹ thuật đặc biệt, dụng cụ đặc biệt và thiết bị kiểm tra, thậm chí là cả một nhà máy sửa chữa. Tất cả những cái này đều là các yếu tố của hệ thống logistics. Xem xét ở khía cạnh khác, coi như nhà máy sửa

chứa được dùng để cung cấp sự hỗ trợ tiếp sau việc chuyển giao quyền sở hữu. Để sửa chữa có hiệu quả thì nhà máy đó phải duy trì một kho chứa phụ tùng thay thế, và kho này phải được nhập hàng thường xuyên khi các phụ tùng thay thế được sử dụng trong quá trình sửa chữa. Sự di chuyển của phụ tùng thay thế vào trong nhà máy và hệ quả của nó là việc lưu trữ hàng hoá cho đến khi cần dùng để sửa chữa đã tạo nên các yếu tố của logistics hoạt động. Sự liên kết tự nhiên của logistics đã cho thấy những lý luận cho rằng logistics hoạt động đối lập với logistics hệ thống là không đúng. Do vậy, chỉ có một loại logistics với các yếu tố vận tải (việc di chuyển nguyên vật liệu, hàng hoá), kho bãi, phụ tùng thay thế, nhân sự và đào tạo nhân sự, tài liệu, thiết bị kiểm tra và hỗ trợ, nhà xưởng. Một doanh nghiệp có thể kết hợp bất kỳ yếu tố logistics nào với nhau hay tất cả các yếu tố logistics tùy theo cấp độ yêu cầu của doanh nghiệp mình.



Hình 4: Bốn chức năng hoạt động của doanh nghiệp ^{BJ}

Theo hình 4, logistics hỗ trợ cho các chức năng khác của doanh nghiệp. Sản xuất được logistics hỗ trợ thông qua quản lý sự di chuyển và lưu trữ nguyên vật liệu đi vào trong doanh nghiệp và bán thành phẩm di chuyển trong doanh nghiệp. Marketing được logistics hỗ trợ thông qua quản lý việc di chuyển và lưu trữ hàng thành phẩm. Logistics hỗ trợ sản xuất và marketing có thể sẽ dẫn đến yêu cầu phải đào tạo nhân lực, dự trữ phụ tùng thay thế hay bất kỳ một yếu tố

nào khác nữa của logistics. Ví dụ, việc sản xuất có thể làm phát sinh nhu cầu phải đào tạo người lao động để vận hành và sửa chữa máy móc trong quá trình sản xuất. Mặt khác, marketing lại đòi hỏi phải đào tạo khách hàng để họ biết cách sử dụng sản phẩm của doanh nghiệp. Logistics cũng có thể đóng vai trò liên kết với chức năng tài chính để giải quyết bất kỳ xung đột nào phát sinh giữa các chức năng của doanh nghiệp do doanh nghiệp có quá nhiều mục tiêu phải hoàn thành cùng một lúc.

4. Các yếu tố tạo nên chuỗi logistics

Các yếu tố logistics bao gồm các hoạt động hay các nguồn lực đại diện cho đầu vào của hệ thống logistics. Như đã phân tích ở trên, các yếu tố logistics, khi được liên kết trong một thể thống nhất và hài hoà thì sẽ hỗ trợ cho các mục tiêu của doanh nghiệp. Doanh nghiệp không thể tồn tại bằng cách tự cung tự cấp. Mô hình doanh nghiệp được định hình và điều tiết bởi luật lệ và quy định do hệ thống chính trị xây dựng nên. Còn sản phẩm, giá sản phẩm và thị trường bán hàng của doanh nghiệp lại chịu ảnh hưởng của hệ thống công nghiệp đặc thù nơi doanh nghiệp hoạt động. Việc cung cấp nguyên vật liệu và phân phối thành phẩm chịu sự kiểm soát của hệ thống vận tải. Việc xây dựng nhà xưởng mới và tăng vốn chịu tác động của hệ thống tài chính. Nhà quản trị logistics phải nhận thức được những mối quan hệ này và hành động sao cho những tác động thực tế cộng nh tiềm năng của mỗi yếu tố logistics không bị phủ nhận lẫn nhau. Ở phần trên, chúng ta đã được biết đến các yếu tố logistics như vận tải, kho bãi, phụ tùng thay thế, nhân lực và đào tạo nhân lực, tài liệu, thiết bị kiểm tra và hỗ trợ, nhà xưởng và trong phần này, chúng ta sẽ tập trung đi sâu nghiên cứu các yếu tố chủ yếu của logistics.

4.1. Yếu tố vận tải

Yêu cầu cần phải có yếu tố logistics này xuất phát từ xu hướng chuyên môn hoá. Khi mét doanh nghiệp thu hẹp phạm vi hoạt động của mình vào một hay một nhóm các sản phẩm có liên quan thì doanh nghiệp đó ngày càng phụ thuộc vào môi trường bên ngoài. Mỗi thành viên của hệ thống công nghiệp, từ doanh nghiệp nhỏ nhất cho đến tập đoàn hùng mạnh nhất, đều phải dựa vào các doanh nghiệp khác cung cấp nguyên vật liệu cần thiết cho hoạt động của mình. Vận tải cung cấp các phương tiện nhằm di chuyển các nguyên vật liệu đó từ nơi có nguồn hàng tới doanh nghiệp, tại đó nguyên vật liệu được sử dụng để chuyển đổi thành sản phẩm và giao thông vận tải, một lần nữa lại làm công việc cung cấp hệ thống phân phối vật chất cho sản phẩm. Như vậy, giao thông vận tải, sự di chuyển của nguyên vật liệu vào trong doanh nghiệp và việc phân phối thành phẩm từ doanh nghiệp ra thị trường đã tạo một vòng tuần hoàn trong hoạt động của doanh nghiệp.

Tầm quan trọng của vận tải, trên cơ sở là một yếu tố của logistics, được biết đến vào những năm 70, khi thế giới rơi vào cuộc khủng hoảng nhiên liệu trầm trọng. Cuộc khủng hoảng này đã khiến cho người tiêu dùng phải mua nhiên liệu với giá cao hơn rất nhiều và điều này đã làm cho chi phí kinh doanh cũng tăng lên đáng kể. Chi phí tăng cao đe dọa nghiêm trọng tới các doanh nghiệp hoạt động trong ngành vận tải vì chi phí tăng lên sẽ dẫn tới phí vận tải tăng theo và điều này hiển nhiên sẽ làm cho giá hàng hoá trên thị trường tăng lên.

Mét doanh nghiệp hiếm khi thoả mãn nhu cầu về vận tải của mình bằng nội lực. Thay vào đó, kênh logistics này sẽ bao gồm nhiều công ty độc lập hoạt động nhằm mục đích chuyển nguyên vật liệu vào doanh nghiệp hay thành phẩm ra khỏi doanh nghiệp. Các công ty độc lập thu lợi nhuận từ việc di chuyển nguyên vật liệu và thành phẩm được gọi là các nhà trung gian chuyên nghiệp. Một kênh logistics có thể được tạo bởi một số nhà trung gian chuyên nghiệp, và sự thành bại của mỗi thành viên được quyết định bởi sự thành bại của toàn bộ kênh.

Vận tải cũng có thể ảnh hưởng đáng kể đến vị trí của doanh nghiệp. Ví dụ, khả năng sẵn sàng vận chuyển bằng đường sắt hoặc đường bộ có thể cho phép doanh nghiệp lựa chọn xây dựng nhà máy ở nơi xa nguồn nguyên liệu. Hệ thống phân phối sản phẩm cũng có tác động tới việc lựa chọn vị trí của doanh nghiệp. Nếu doanh nghiệp có một kênh phân phối với chi phí được tối thiểu và các kênh logistics hiệu quả thì lựa chọn vị trí của doanh nghiệp sẽ không bị ảnh hưởng nhiều bởi thị trường mà doanh nghiệp phục vụ.

Tóm lại, yếu tố logistics vận tải bao gồm cả doanh nghiệp, nhà cung cấp của doanh nghiệp, thị trường mà doanh nghiệp hướng tới, nhu cầu của doanh nghiệp và khả năng vận tải của các kênh logistics để có thể hội nhập vận tải với các yếu tố logistics khác.

4.2. Yếu tố kho bãi

Kho bãi và các hoạt động liên quan tới nó đại diện cho một yếu tố logistics quan trọng và là sự nối kết cơ bản trong kênh logistics. Trong toàn bộ quá trình sản xuất, từ nguyên vật liệu nhập vào cho tới hàng thành phẩm đều cần phải có kho bãi.

Không chỉ vấn đề di chuyển nguyên vật liệu và phân phối sản phẩm làm nảy sinh nhu cầu phải dự trữ. Các yêu cầu này có liên quan cơ bản tới nhu cầu ở bên trong doanh nghiệp mà đó là hệ quả của việc nhận thức được trách nhiệm của doanh nghiệp phải mở rộng ra khỏi điểm chuyển giao quyền sở hữu.

Doanh nghiệp thực hiện nhu cầu lưu trữ nội bộ khi bán thành phẩm được dịch chuyển trong quá trình sản xuất để thành thành phẩm. Điều kiện này có thể thay đổi tùy vào mục tiêu ưu tiên của doanh nghiệp, ngày giao hàng bị hoãn lại, nguyên vật liệu bị thiếu hay một nguyên nhân nào đó. Yêu cầu phải tăng dự trữ bắt nguồn từ nhu cầu thiết lập các nhà kho để chứa phụ tùng thay thế phục vụ cho máy móc thiết bị trong quá trình sản xuất.

Yêu cầu về dự trữ cũng có thể tăng lên khi sản phẩm bị hỏng cần phải sửa chữa. Doanh nghiệp hay có thể là nhà trung gian chuyên nghiệp phải dự trữ một kho bộ phận thay thế và sửa chữa nhằm đảm bảo khả năng cung cấp của mình.

Việc xây dựng kho chứa là một yếu tố quan trọng ở mỗi bước của quá trình lưu kho và nó sẽ giúp đưa ra quyết định (1) lưu trữ cái gì, (2) lưu trữ bao nhiêu, (3) và khi nào thì cần tới các sản phẩm lưu trữ này. Do đó, yêu cầu về lưu trữ là một nhân tố quan trọng khi quyết định loại và quy mô của các kho chứa.

4.3. Yếu tố phụ tùng thay thế và sửa chữa

Phụ tùng thay thế và sửa chữa là một khoản đầu tư bằng tiền mặt nhằm bảo hiểm cho nhu cầu có thể phát sinh trong tương lai. Ví dụ, một nơi làm việc được thắp sáng bằng một bóng đèn đơn duy nhất. Tuy nhiên, chiếc bóng đèn này có thể bị hỏng bất cứ lúc nào và không có cách nào để biết chắc được khi nào thì nó hỏng. Giả dụ chi phí thay một cái bóng đèn là hết 20 nghìn đồng và phải đi mua bóng đèn ở một cửa hàng cách đó vài km. Thời gian tối thiểu dự tính để thay một cái bóng đèn là 2 giờ, trong đó có cả thời gian đi và về tới cửa hàng bán bóng đèn. Như vậy một cái bóng đèn hỏng sẽ làm mất ít nhất là 2 giờ không làm việc được nếu không có bóng đèn dự trữ. Cho nên nếu ngày hôm nay ta bỏ thêm ra 20 nghìn đồng để mua thêm một cái bóng đèn thì ta sẽ giảm được thời gian bị mất do một sự cố gây nên, khi đó thời gian mất đi chỉ tính bằng phút chứ không phải bằng giờ. Ví dụ này đã cho thấy hiệu quả về mặt chi phí cùng nh công việc khi chi tiêu vào ngày hôm nay để bảo đảm tránh được sự cố có thể xảy ra trong tương lai.

Phụ tùng thay thế và sửa chữa, với sự trợ giúp của kho bãi, là một yếu tố quan trọng của hỗ trợ logistics tích hợp. Phụ tùng thay thế và sửa chữa thường được sử dụng nhằm hỗ trợ cho hoạt động phân phối sản phẩm như là một dịch vụ sau bán, ngoài ra nó còn có vai trò to lớn trong việc hỗ trợ các trang thiết bị của doanh nghiệp trong quá trình sản xuất.

4.4. Nhân lực và đào tạo nhân lực

Đào tạo nhân lực có thể được coi là yếu tố đòi hỏi chi phí lớn nhất trong hỗ trợ logistics tích hợp. Doanh nghiệp sản xuất các sản phẩm phức tạp, có hàm lượng khoa học kỹ thuật cao hay các sản phẩm mang tính nghệ thuật đều đòi hỏi

lực lượng lao động của mình phải được đào tạo kỹ lưỡng để có kiến thức chuyên môn và có tay nghề cao.

Chương trình đào tạo phải được thiết kế đặc biệt và phát triển phù hợp với sản phẩm được sản xuất ra, với các tài liệu kỹ thuật được áp dụng trong quá trình sản xuất, với các hướng dẫn bảo dưỡng và các thiết bị hỗ trợ và kiểm tra. Việc đào tạo phải được lên kế hoạch sao cho có đủ số lượng nhân viên vận hành cũng như nhân viên kỹ thuật để hỗ trợ cho sản phẩm (nhằm đảm bảo có đủ số lượng, đúng chủng loại, đúng nơi, đúng lúc). Việc tuyển chọn nhân lực kỹ càng, cùng với chương trình đào tạo hiệu quả được thiết kế đặc biệt và liên kết với tổng thể các hoạt động logistics phục vụ cho mục tiêu của doanh nghiệp sẽ giúp giảm thiểu chi phí cho yếu tố logistics này.

4.5. Tài liệu kỹ thuật

Tài liệu kỹ thuật rất cần thiết trong việc hỗ trợ cho sản phẩm có hiệu quả. Tài liệu kỹ thuật phải được biên tập sao cho phù hợp với khách hàng mà doanh nghiệp hướng tới. Ví dụ như một tài liệu kỹ thuật (cũng như văn phong sử dụng trong tài liệu kỹ thuật đó) sẽ khác khi nó được thiết kế để hỗ trợ cho một thiết bị phục vụ cho phòng Nghiên cứu và phát triển của một trường Đại học so với khi nó được sử dụng để hỗ trợ cho việc lắp đặt tại hộ gia đình.

Tài liệu kỹ thuật phải cung cấp các thông tin cần thiết để lắp đặt, các hướng dẫn lắp đặt và hướng dẫn vận hành. Ngoài ra còn có những tài liệu kỹ thuật khác cung cấp thông tin về bảo dưỡng, danh sách các bộ phận tháo rời và thay thế, cách sử dụng thiết bị hỗ trợ và kiểm tra. Tài liệu kỹ thuật phải tương thích (liên kết với các yếu tố logistics khác) và phải được so sánh với sản phẩm thực tế để đảm bảo độ chính xác và đầy đủ của tài liệu.

4.6. Thiết bị kiểm tra và hỗ trợ

Máy móc và thiết bị, bất kể là một phần của quá trình sản xuất hay là một sản phẩm được doanh nghiệp phân phối, đều đòi hỏi phải được sửa chữa, bảo dưỡng và chỉnh sửa định kỳ. Những hoạt động này sẽ dễ dàng hơn nhiều nếu như sử dụng các loại thiết bị hỗ trợ và kiểm tra. Thiết bị hỗ trợ và kiểm tra cần phải

được lựa chọn hoặc thiết kế đặc biệt để có thể đáp ứng được bất kỳ yêu cầu cụ thể nào đó, để phù hợp với môi trường hoạt động của sản phẩm và khả năng con người có thể vận hành và bảo dưỡng. Các thiết bị hỗ trợ và kiểm tra bị tách rời nhau có thể phức tạp hơn các thiết bị đồng bộ, do đó, nó cần có sự hỗ trợ thêm của logistics.

Logistics trong các thiết bị hỗ trợ và kiểm tra được thể hiện thông qua quyết định: cần cái gì, số lượng bao nhiêu và khi nào cần tới.

4.7. Yếu tố nhà xưởng

Các nguồn lực logistics trọn gói sẽ vẫn chưa trọn vẹn nếu như không có yếu tố nhà xưởng hỗ trợ cho các yếu tố logistics khác. Một nhà xưởng phục vụ cho hoạt động logistics đòi hỏi phải được xây dựng mới hoặc phải thay đổi kết cấu xây dựng hiện tại để đáp ứng các yêu cầu cụ thể của logistics. Nhà xưởng để hoạt động logistics bao gồm:

- ✓ Một nhà xưởng tại nơi nhà cung cấp để lưu kho nguyên vật liệu trước khi chúng được chuyển tới doanh nghiệp,
- ✓ Một nhà xưởng tại doanh nghiệp để lưu kho nguyên vật liệu nhập vào cho đến khi cần để sản xuất,
- ✓ Một nhà xưởng để lưu kho hàng thành phẩm trước khi đem ra phân phối trên thị trường,
- ✓ Một nhà xưởng làm công tác bảo dưỡng và sửa chữa máy móc thiết bị sử dụng trong quá trình sản xuất,
- ✓ Một nhà xưởng để bảo dưỡng và sửa chữa sản phẩm sau khi được chuyển giao quyền sở hữu.

Yêu cầu đối với nhà xưởng là do doanh nghiệp hoặc nhà trung gian chuyên nghiệp đưa ra. Các hoạt động logistics gồm việc quyết định quy mô của nhà xưởng, lựa chọn vị trí thuận lợi và liên kết nhà xưởng với các yếu tố logistics khác.

Các yếu tố logistics kể trên không thể phản ánh hết được hoạt động tổng thể trong lĩnh vực logistics, vì khi áp dụng một yếu tố logistics cụ thể thì còn cần phải thực hiện thêm nhiều công việc khác. Tùy vào mục tiêu cụ thể của doanh nghiệp trong từng thời kỳ mà có thể áp dụng các yếu tố logistics khác nhau với mức độ liên kết của các yếu tố đó cũng khác nhau.

5. Vận hành logistics

Vận hành logistics bao gồm tất cả các hoạt động có liên quan đến việc hoàn thành một hoạt động logistics. Đến lượt mình, hoạt động logistics lại đòi hỏi phải có hỗ trợ logistics và dịch vụ logistics. Dịch vụ logistics có thể liên quan tới nguyên vật liệu thô, hàng thành phẩm, đào tạo nhân lực, hoạt động sửa chữa hay bất kỳ hoạt động logistics nào. Vận hành logistics kết thúc bằng việc đáp ứng yêu cầu đối với dịch vụ. Do đó, có thể đưa ra kết luận rằng vận hành logistics liên kết chu kỳ hoạt động của doanh nghiệp, bắt đầu bằng việc xác định nhu cầu logistics và kết thúc bằng việc tìm ra giải pháp giải quyết nhu cầu đó.

5.1. Chu kỳ hoạt động của logistics

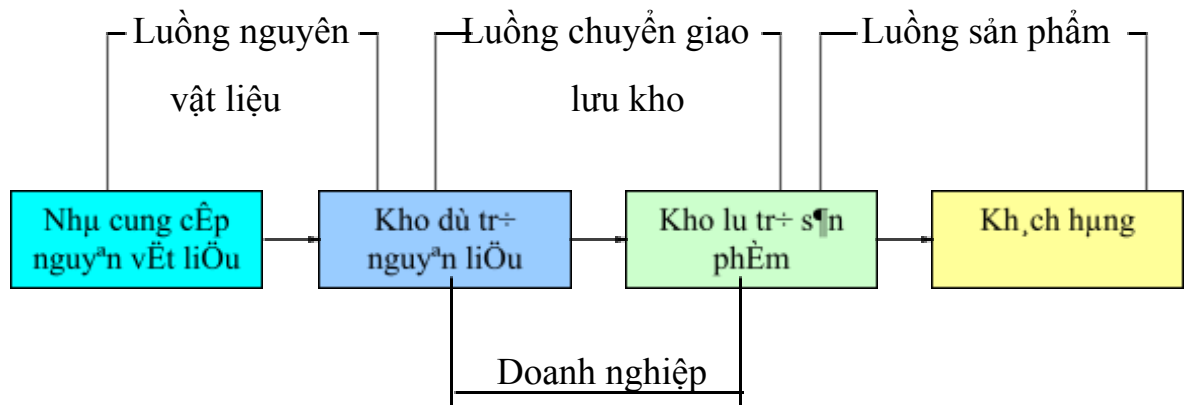
Logistics liên kết các chức năng khác nhau của doanh nghiệp, liên kết nhà cung cấp với doanh nghiệp và khách hàng với doanh nghiệp. Mỗi liên hệ này bao gồm cả hoạt động vận tải và thông tin liên lạc nhằm thúc đẩy nhu cầu đối với việc vận hành logistics và liên kết chu kỳ vận động của nguyên vật liệu, chu kỳ chuyển giao lưu kho cũng như chu kỳ của sản phẩm vào chu kỳ hoạt động tổng thể của logistics.

Chu kỳ hoạt động của logistics được bắt đầu từ việc nhận thức được nhu cầu về dịch vụ logistics. Việc nhận thức được nhu cầu này sẽ dẫn tới yêu cầu về

dịch vụ. Các yêu cầu này có thể đến từ khách hàng hay người tiêu dùng (thể hiện qua chu kỳ của sản phẩm), nó cũng có thể xuất phát từ phía doanh nghiệp (thể hiện qua chu kỳ vận động của nguyên vật liệu hay chu kỳ chuyển giao lưu kho nội bộ). Chính các yêu cầu này lại định hướng cho các hoạt động logistics cần thiết cho sự di chuyển của nguyên vật liệu vào trong nhà máy, bán thành phẩm trong quá trình sản xuất và thành phẩm ra khỏi nhà máy.

Hình 5 cho thấy việc lưu kho nguyên vật liệu được liên kết với các nhà kho chứa hàng để trở thành một phần của doanh nghiệp. Một số sản phẩm được sản xuất theo đơn đặt hàng, do đó nó đặc định được số lượng nguyên vật liệu cần phải lưu kho để đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp trong quá trình sản xuất. Điều này kéo theo hệ quả là doanh nghiệp cũng chỉ lưu kho một số lượng thành phẩm hữu hạn để đáp ứng nhu cầu trong tương lai.

Hình 5: Chu kỳ hoạt động của logistics



Chu kỳ hoạt động của logistics được đo thông qua hiệu quả và năng suất. Hiệu quả được thể hiện ở chỗ mục tiêu đề ra được hoàn thành tốt như thế nào, còn năng suất thể hiện ở việc chi ra các nguồn lực để đạt được mục tiêu đó. Lấy ví dụ về việc cung cấp mức độ dịch vụ tốt nhất có thể đối với sản phẩm máy rửa bát chén. Mức độ tối ưu của dịch vụ có thể được thể hiện ở điểm: với mỗi máy rửa bát chén có một nhân viên kỹ thuật sẵn sàng sửa chữa khi cần. Xét về khía cạnh đạt được mục tiêu đề ra là cung cấp dịch vụ tốt nhất có thể thì điều này

hoàn toàn hiệu quả, nhưng xét ở khía cạnh các nguồn lực phải bỏ ra thì điều này không năng suất.

Vì vậy có thể thấy rõ rằng khách hàng chính là người kiểm soát chu kỳ hoạt động của logistics. Yêu cầu của khách hàng về một sản phẩm sẽ tạo nên chu kỳ của sản phẩm và điều này kéo theo hệ quả là việc mua hàng sẽ làm giảm số lượng hàng lưu trữ trong kho. Hàng hoá giảm đi trong kho sẽ kích thích quá trình sản xuất, như vậy nguyên vật liệu lại được đưa vào doanh nghiệp để chuyển thành thành phẩm. Quá trình sản xuất tiêu thụ nguyên vật liệu và tạo ra nhu cầu đối với nguyên vật liệu mới cho doanh nghiệp. Và sự kiểm soát của khách hàng ở dạng này được thể hiện qua một triết lý gọi là *hoạt động Marketing*.

5.2. Hoạt động Marketing

Việc chuyển hướng sang nền kinh tế thị trường, nơi khách hàng là "thượng đế" là một cuộc cách mạng lớn. Trước những năm 50, người ta áp dụng triết lý hướng về sản xuất, tức là tập trung chủ yếu vào khả năng sản xuất và bán sản phẩm của doanh nghiệp, còn khách hàng chỉ được coi là nơi chứa hàng hoá.

Việc ngày càng có nhiều hàng hoá và cạnh tranh gay gắt giữa những loại hàng hoá có thể thay thế cho nhau đã dẫn tới sự hình thành định hướng tới thị trường vào những năm 50. Việc chuyển sang tư duy về Marketing là một triết lý mới trong kinh doanh, nó đòi hỏi doanh nghiệp phải điều tra về dung lượng thị trường để đưa ra quyết định thị trường cần cái gì và sản xuất các sản phẩm đáp ứng được nhu cầu đó của thị trường. "***Bán cho khách hàng cái mà họ cần***" đã trở thành phương châm kinh doanh mới.

Phương thức kinh doanh hướng tới thị trường đã tạo nên một số thử thách mới đối với các nhà quản trị. Nó đòi hỏi các nhà quản trị phải biết được đâu là thị trường của doanh nghiệp, nó đưa ra tư duy về dịch vụ khách hàng hiệu quả

và hỗ trợ sản phẩm, nó giúp đưa đúng sản phẩm tới đúng nơi cần vào thời điểm thích hợp với mức giá phải chăng, nó thiết lập nhu cầu phải có kênh phân phối để tối đa hoá lượng hàng bán ra với mức giá hợp lý và nó đòi hỏi phải có sự hỗ trợ đối với sản phẩm sau khi chuyển giao quyền sở hữu. Từ đây ta có thể thấy mối liên hệ khăng khít giữa tư duy về Marketing với tư duy về hỗ trợ logistics tích hợp.

Cho dù doanh nghiệp hay khách hàng quyết định về sản phẩm thì chính bản thân sản phẩm sẽ quyết định loại kênh phân phối và việc sử dụng các nguồn lực trong doanh nghiệp. Thông qua việc chuyển đổi các nguồn lực này, quá trình sản xuất sẽ tạo ra thành phẩm và thành phẩm lại được chuyển tới khách hàng. Sản phẩm có được sản xuất lâu dài hay không chỉ có thể được quyết định thông qua hoạt động bán hàng. Doanh nghiệp sẽ không thể tiếp tục hoạt động nếu nh sản phẩm sản xuất ra không bán được.

Doanh nghiệp định hướng vào thị trường sẽ sử dụng các nghiên cứu về thị trường để đảm bảo sản phẩm nào có tiềm năng được khách hàng ưa thích. Và logistics, là một chức năng cơ bản trong doanh nghiệp, có vai trò quan trọng trong quá trình khách hàng tiếp cận, chấp nhận và tin tưởng vào sản phẩm của doanh nghiệp. Vai trò này sẽ thay đổi tùy theo từng pha của vòng đời sản phẩm.

5.3. Vòng đời sản phẩm

Sản phẩm cũng như con người, đều có quá trình sinh ra, lớn lên, trưởng thành rồi già lão và mất đi. Vòng đời của sản phẩm có thể kéo dài trong vài tháng, cũng có thể trong vài thập kỷ và còn lâu hơn nữa. Một vòng đời sản phẩm có bốn pha, bao gồm pha giới thiệu sản phẩm, pha tăng trưởng, pha bão hoà và pha suy thoái ^[12].

Các sản phẩm mới sẽ được tung ra thị trường tại *pha giới thiệu sản phẩm* và chỉ nhận được sự chấp nhận hữu hạn của thị trường. Sản phẩm mới phải được khuyến khích mạnh mẽ cộng đồng tiêu dùng có thể nhận ra được sự xuất hiện, ưu điểm và các sử dụng sản phẩm đó. Trong pha giới thiệu này, logistics có

nhiệm vụ cơ bản là thiết lập nên kênh phân phối có hiệu quả cao. Chi phí về logistics trên mỗi đơn vị sản phẩm sẽ tương đối cao vì chi phí thiết lập nguồn lực logistics, yêu cầu cao về mức độ sẵn sàng của sản phẩm và sự cần thiết phải có phản hồi nhanh chóng đối với các đơn đặt hàng.

Khi sản phẩm đạt được sự chấp nhận của cộng đồng tiêu dùng thì sản phẩm bước vào *pha tăng trưởng*. Trong pha này, doanh thu và lợi nhuận tăng mạnh vì các sản phẩm cạnh tranh vẫn chưa gia nhập thị trường. Pha thứ hai này có thể kéo dài từ vài ngày cho tới vài năm. Hoạt động logistics trong *pha tăng trưởng* này sẽ chuyển từ việc chú trọng vào sự khuyến khích trương của doanh nghiệp sang mối quan tâm thực tế hơn là chi phí và dịch vụ. Cạnh tranh Yếu và nhu cầu cao đối với sản phẩm cho phép doanh nghiệp quản lý các kênh phân phối một cách thuận lợi nhằm tối thiểu hoá chi phí logistics trên mỗi đơn vị sản phẩm.

Khi sản phẩm được thị trường chấp nhận rộng rãi và có doanh thu ngày càng tăng thì sẽ có nhiều đối thủ cạnh tranh muốn nhảy vào thị trường của doanh nghiệp. Giai đoạn này được gọi là *pha bão hoà*, với đặc điểm là cạnh tranh gay gắt trên thị trường. Cạnh tranh khốc liệt đã dẫn tới việc giảm lợi nhuận và tăng nhu cầu sử dụng các nguồn lực logistics một cách hiệu quả. Chức năng của logistics trong giai đoạn này lại chuyển sang đáp ứng yêu cầu về sản phẩm và dịch vụ ở mức độ cao do doanh nghiệp cố gắng duy trì và tăng số lượng khách hàng lên. Chi phí logistics trung bình trên mỗi đơn vị sản phẩm tăng lên cùng với sự chú ý ngày càng tăng tới dịch vụ khách hàng.

Pha suy thoái được thể hiện ở điểm thị trường bị thu hẹp. Sản phẩm không còn được ưa chuộng. Hoạt động logistics phải tiếp tục hỗ trợ cho sản phẩm nhằm tránh những rủi ro không đáng có. Tối thiểu hoá rủi ro đã trở thành động lực cho hoạt động logistics trong giai đoạn này. Tuy nhiên, hỗ trợ logistics sẽ chưa kết thúc cùng với quyết định ngừng sản xuất. Doanh nghiệp có thể phải chịu trách nhiệm cung cấp sự hỗ trợ cho sản phẩm trong một thời gian nhất định sau khi sản xuất. Và trong trường hợp này, logistics phải đảm bảo rằng các bộ

phận thay thế và các phương tiện phục vụ dịch vụ khách hàng tiếp tục có khả năng đáp ứng cho khách hàng.

II. QUẢN TRỊ LOGISTICS

1. Vai trò của quản trị logistics

Quản trị logistics không chỉ đơn giản là việc thiết lập nên một hệ thống và làm cho hệ thống đó hoạt động, bởi vì con người không thể lường trước được có những nguy cơ gì có thể xảy ra và không phải nhà quản trị logistics có thể giải quyết được tất cả mọi vướng mắc phát sinh. Quản trị logistics là quá trình áp dụng và phát triển một phương pháp nhằm đảm bảo đạt được hiệu quả với chi phí tối thiểu khi thực hiện các mục tiêu logistics. Mục tiêu của logistics, nh đã đề cập ở phần trên, là khả năng đem đúng sản phẩm, đúng số lượng tới đúng nơi cần vào đúng lúc. Việc áp dụng các nguyên tắc của quản trị logistics thường xuyên là một sự thỏa hiệp giữa các lợi Ích đối nghịch nhau trong doanh nghiệp. Ví dụ nh vấn đề đảm bảo nguyên liệu cho sản xuất. Người mua nguyên vật liệu sẽ ngay lập tức nhận ra lý thuyết về lợi thế tăng theo quy mô và sẽ muốn mua với khối lượng lớn để giảm giá thành trên mỗi đơn vị nguyên liệu. Tuy nhiên, điều này có thể sẽ có mâu thuẫn với chính sách quản lý kho bãi của doanh nghiệp vì nếu dự trữ nhiều nguyên liệu nh vậy thì sẽ làm phát sinh chi phí lớn cho hoạt động lưu kho. Quản trị logistics có trách nhiệm phải giải quyết những mâu thuẫn nh vậy để doanh nghiệp vừa đạt được hiệu quả mà chỉ phải bỏ ra chi phí Ít nhất ^{1]}.

Quản trị logistics có vị trí rất quan trọng là vậy nhưng cũng lại rất khó khăn để thực hiện. Đó là vì mỗi một mắt xích thực hiện một khâu của toàn bộ hoạt động logistics có thể là những công ty khác nhau. Để liên kết các công ty độc lập với nhau vào thành một chuỗi không phải là chuyện dễ vì mỗi công ty hoạt động vì lợi Ích riêng của mình, mà lợi Ích chung tối thượng của toàn bộ hệ thống chưa chắc đã là lợi Ích tối thượng của một mắt xích cụ thể. Do vậy, nó

đòi hỏi nhà quản trị logistics phải biết kết hợp các yếu tố logistics lại với nhau để tạo ra hiệu quả cho toàn bộ các mắt xích của hệ thống.

2. Trách nhiệm của nhà quản trị logistics

Nhà quản trị logistics có vai trò và trách nhiệm rất lớn. Bởi vì người đó vừa phải có kiến thức chuyên môn lại vừa phải hiểu biết rộng. Ở khía cạnh thứ nhất, nhà quản trị logistics phải hiểu biết về các mức cước vận tải, phân tích lưu kho, tình hình kho bãi, vấn đề sản xuất, mua hàng và cả các quy định về vận tải. Ở khía cạnh thứ hai, nhà quản trị logistics phải hiểu biết về mối quan hệ giữa tất cả các chức năng của logistics. Thêm vào đó, anh ta phải liên kết được hoạt động logistics với các hoạt động khác trong doanh nghiệp cũng như với nhà cung cấp và khách hàng.

Điều quan trọng là nhà quản trị logistics phải biết nghĩ tới toàn bộ hệ thống kinh doanh của doanh nghiệp. Người đó không chỉ nghĩ tới luồng nguyên liệu trong doanh nghiệp mình mà suy nghĩ của người đó phải bao quát từ lúc lấy hàng của nhà cung cấp tới lúc giao hàng cho khách hàng. Tư duy đó phải bao gồm cả đối thủ cạnh tranh, thị trường tiềm năng... Nói ngắn gọn, ***nhà quản trị logistics phải có tư duy lớn***^[13].

George A. Gecowets, giám đốc điều hành Hiệp hội Quản trị Logistics đã phát biểu: "*Hầu hết các nhà quản trị logistics cấp cao đều có kiến thức tổng hợp tốt. Họ trước tiên là các nhà quản trị, và sau đó mới là các chuyên gia về phân phối. Họ có thể điều hành bất kỳ chức năng nào của doanh nghiệp chứ không chỉ có vận tải hay phân phối*"^[14]. Cho dù ở cấp độ quản trị nào thì một nhà quản trị logistics cũng phải quan tâm tới vấn đề lợi nhuận. Logistics có thể làm tăng lợi nhuận của doanh nghiệp bằng cách điều hành hoạt động của doanh nghiệp một cách hiệu quả, và việc này sẽ làm giảm chi phí. Thêm vào đó, bằng các dịch vụ cung cấp cho khách hàng, logistics còn có thể làm tăng doanh thu và điều này đồng nghĩa với tăng lợi nhuận. Và lợi nhuận có nguồn gốc từ hoạt động logistics thực sự là một khoản rất lớn. Theo Hiệp hội Quản trị Phân phối vật chất Hoa Kỳ, chi phí logistics chiếm khoảng 10% GNP của Hoa Kỳ trong năm 2000.

Những ngành nh công nghiệp thực phẩm, hoá chất, dược phẩm..., nơi mà sự di chuyển của nguyên liệu là rất quan trọng, thì chi phí cho hoạt động logistics chiếm khoảng 10% mỗi đồng đô la doanh thu bán ra. Lợi nhuận trước thuế của mỗi doanh nghiệp khác nhau, nhưng số phần trăm là tương tự nhau, vì vậy có một mối quan hệ hữu cơ là hoạt động logistics tăng lên 5, 10 hay 15% thì lợi nhuận trước thuế của doanh nghiệp cũng tăng tương ứng 5, 10 hoặc 15% và đây là mức tăng rất đáng kể^{1]}.

Từ phân tích trên, có thể thấy mỗi quyết định của nhà quản trị logistics có ảnh hưởng trực tiếp tới mọi hoạt động của doanh nghiệp, từ vấn đề chi phí tới lợi nhuận, từ nhà cung cấp tới khách hàng. Vì vậy, nhà quản trị logistics là tâm điểm của mọi hoạt động logistics và người đó phải nỗ lực để đạt được mục tiêu thiết lập nên các nguồn lực logistics trọn gói một cách hài hoà và thống nhất.

3. Hệ thống quản trị logistics

Động cơ thúc đẩy việc tiếp cận với hoạt động logistics, nh đã đề cập ở phần trước, là nhằm tìm kiếm các biện pháp cắt giảm chi phí. Để đạt được mục tiêu này, hệ thống quản trị logistics tập trung vào một số khía cạnh chính sau:

3.1. Phân tích tổng chi phí

Phân tích tổng chi phí lần đầu tiên được áp dụng trong kinh tế học logistics vào giữa những năm 50 với mục đích nhằm đánh giá chi phí của các vấn đề logistics. Tổng chi phí là tất cả các chi phí có liên quan đến một nhiệm vụ trong chuỗi logistics - từ những ý tưởng đầu tiên trong pha thâm nhập thị trường cho đến hết một vòng đời sản phẩm - và tổng chi phí còn được gọi với một cái tên khác là chi phí cho một vòng đời sản phẩm. Do đó, tư duy về tổng chi phí là nhằm thu tóm toàn bộ các vấn đề liên quan đến vòng đời một sản phẩm tới cùng một mẫu số chung là số tiền phải bỏ ra cho sản phẩm đó.

3.2. Tiếp cận doanh nghiệp.

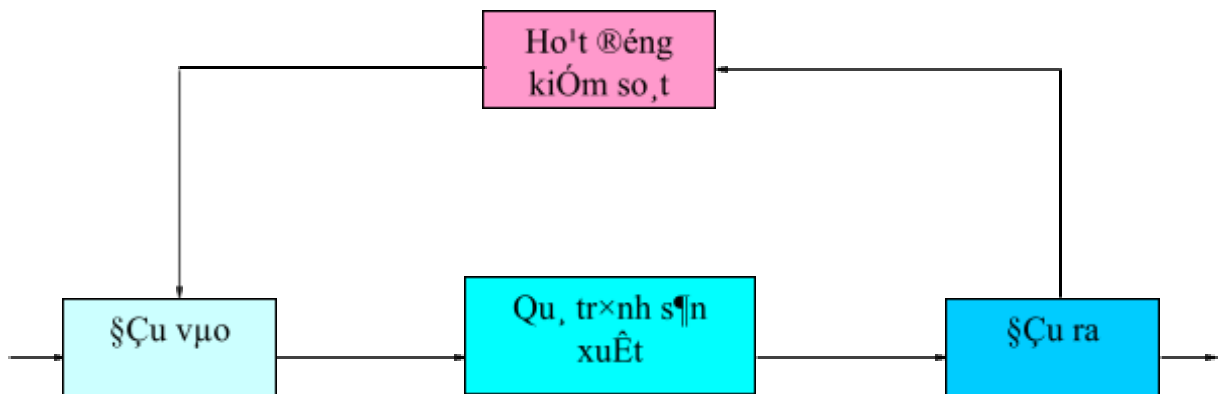
Nếu nhà quản trị coi doanh nghiệp là đầu mối liên kết tất cả các chức năng trong doanh nghiệp với nhau thì khi đó anh ta đã coi doanh nghiệp là một hệ thống. Các khía cạnh khác nhau trong doanh nghiệp được liên kết bởi các

nguồn lực và phụ thuộc vào nhau để tồn tại. Một khi đã coi doanh nghiệp là một hệ thống thì cần phải có nhận thức về môi trường doanh nghiệp hoạt động. Doanh nghiệp không chỉ lấy các nguồn lực (nguyên liệu) từ môi trường đó mà nó còn đóng góp vào môi trường đó thông qua việc phân phối các thành phẩm. Vì vậy định hướng về hệ thống là điểm căn bản trong việc tiếp cận doanh nghiệp.

Khi xem xét trong hoạt động logistics, từ "hệ thống" dùng để chỉ việc nhóm các yếu tố hay các hoạt động logistics có liên quan với nhau để đạt được mục đích nào đó. Việc coi các hoạt động logistics là một hệ thống sẽ giúp cho nhà quản trị logistics không bị mất phương hướng trong việc thấy được sự hài hoà và thống nhất giữa các yếu tố logistics.

Hình 6 minh hoạ cho ý tưởng doanh nghiệp là một hệ thống. Theo đó, đầu vào (nguyên liệu thô) sẽ trải qua quá trình sản xuất để sản xuất ra đầu ra (thành phẩm). Nhà quản trị logistics sẽ điều khiển hệ thống và hướng hoạt động của nó nhằm hoàn thành tốt quá trình sản xuất.

Hình 6: Doanh nghiệp là một hệ thống



3.3. Dịch vụ khách hàng

Tư duy về logistics tích hợp trong những năm 60 đã không chỉ nhấn mạnh về vấn đề chi phí mà còn nhấn mạnh tới các dịch vụ cung cấp cho khách hàng. Sự chuyển đổi này đã có tác động tới cách tiếp cận thực tiễn hơn về các hoạt

động logistics và mối liên hệ qua lại với hoạt động sản xuất và marketing. Các hệ thống logistics khác nhau nhằm đáp ứng các cấp độ hỗ trợ và cung ứng nguồn lực khác nhau bây giờ có thể được phát triển để hỗ trợ cho các kế hoạch sản xuất và marketing đa dạng. Quản trị logistics được giao trọng trách phát triển và triển khai một hệ thống logistics có khả năng đạt được mức độ dịch vụ khách hàng yêu cầu với chi phí thấp nhất có thể.

3.4. Các kênh phân phối

Nhận thức ngày càng tăng về logistics là một hoạt động liên kết kéo theo nhận thức ngày càng tăng về tầm quan trọng của các cách bố trí kênh phân phối trong hệ thống logistics. Những chi phí logistics không cần thiết hay dịch vụ khách hàng yếu kém có thể xảy ra khi một doanh nghiệp tham gia vào mạng lưới kênh phân phối.

Các phân tích trước đây về kênh phân phối đề cao vai trò của vị trí. Một doanh nghiệp nên ở gần nguồn nguyên liệu hoặc ở một nơi có đường giao thông xuyên suốt từ nơi có nguồn nguyên liệu tới doanh nghiệp. Ngược lại, khả năng sẵn sàng vận chuyển nguyên liệu tới doanh nghiệp cho phép doanh nghiệp có thể có sự lựa chọn thay thế là xây dựng nhà xưởng ở gần thị trường tiêu thụ. Việc quá nhấn mạnh vào tầm quan trọng của địa điểm này đã làm xao nhãng vấn đề thời gian trong hệ thống logistics.

Hoạt động phân tích về các kênh phân phối và hệ thống logistics ngày càng được chú ý hơn khi người ta nhận thấy các hoạt động logistics và trách nhiệm của doanh nghiệp vẫn tiếp diễn ngay cả khi đã vượt qua điểm chuyển giao quyền sở hữu. Vì vậy, thành tựu lớn nhất trong hoạt động nghiên cứu về kênh phân phối chính là sự liên kết giữa thời gian và địa điểm. Cách tiếp cận này đưa ra một cái nhìn tổng quan hơn về logistics bằng cách quan tâm tới sự liên kết giữa một lực lượng hữu hình với một lực lượng vô hình.

III. MỐI QUAN HỆ GIỮA VẬN TẢI BIỂN VÀ LOGISTICS

1. Tầm quan trọng của vận tải biển trong thương mại quốc tế hiện nay

Vận tải biển đóng vai trò quan trọng nhất trong vận chuyển hàng hoá ngoại thương. Khối lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường biển không ngừng tăng qua các năm và theo số liệu thống kê của UNTACD, tổng số lượng hàng hoá chuyên chở trong buôn bán quốc tế đạt hơn 7 tỷ tấn mỗi năm thì khối lượng hàng hoá chuyên chở thông qua vận tải biển luôn chiếm khoảng 80%.

1.1. Ưu điểm của vận tải biển

Vận tải đường biển đóng vai trò quan trọng nh vậy trong thương mại quốc tế vì nó có những ưu điểm nổi bật sau:

- ❖ Vận tải đường biển có năng lực chuyên chở lớn: Phương tiện vận tải trong vận tải đường biển là các tàu có sức chở lớn, lại có thể chạy được nhiều tàu trong cùng một tuyến đường, cùng một khoảng thời gian nên vòng quay phương tiện vận tải tăng giúp giảm chi phí. Thời gian tàu nằm chờ tại cảng giảm do sử dụng các phương tiện xếp dỡ hiện đại và container nên khả năng thông quan lớn, như cảng Rotterdam: 300 triệu tấn hàng hoá/năm; cảng New York: 150 triệu tấn/năm; cảng Kobe: 136 triệu tấn/năm....

- ❖ Vận tải đường biển thích hợp cho việc vận chuyển hầu hết các loại hàng hoá trong thương mại quốc tế. Đặc biệt thích hợp và hiệu quả là các loại hàng rời có khối lượng lớn nhưng giá trị thấp nh than, quặng, ngò cốc, phốt phát...

- ❖ Chi phí đầu tư xây dựng các tuyến đường hàng hải thấp: các tuyến đường hàng hải hầu hết là những tuyến đường giao thông tự nhiên nên không đòi hỏi nhiều vốn, nguyên vật liệu, sức lao động để xây dựng, duy trì, bảo quản trừ việc xây dựng các kênh đào và hải cảng.

- ❖ Giá thành vận tải biển rất thấp do trọng tải tàu biển lớn, cự ly vận chuyển trung bình lớn, biên chế Yt nên năng suất trong ngành vận tải biển cao. Nhiều tiến bộ khoa học - kỹ thuật trong vận tải và thông tin được áp

dụng nên giá thành vận tải biển có xu hướng ngày càng hạ. Hiện nay, giá thành vận tải biển chỉ khoảng 0,7USD/kg/km, bằng 1/6 so với giá thành vận tải đường hàng không, 1/2 so với đường sắt và bằng 1/4 so với vận chuyển bằng đường ô tô.

1.2. Phát triển vận tải hàng hoá bằng đường biển là động lực thúc đẩy phát triển thương mại quốc tế

Vận tải hàng hoá bằng đường biển có tác dụng rất lớn thúc đẩy buôn bán quốc tế. Trước đây, khi vận tải quốc tế chưa phát triển rộng khắp, sức chở của phương tiện vận tải biển nhỏ, công cụ vận tải thô sơ, các dịch vụ tại cảng kém an toàn đã hạn chế việc mở rộng việc buôn bán giữa các quốc gia. Ngày nay, hệ thống vận tải trên thế giới đã phát triển tạo điều kiện mở rộng các thị trường tiêu thụ nên hoạt động XNK được thông suốt. Các nước xuất khẩu có khả năng tiêu thụ sản phẩm của mình ở những nước cách xa và các nước nhập khẩu cũng có điều kiện lựa chọn thị trường cung cấp rộng rãi hơn.

Trong buôn bán quốc tế, chi phí vận tải là một bộ phận cấu thành lên giá cả hàng hoá, nó chiếm khoảng 10-15% giá FOB hoặc 8-9% giá CIF. So với các phương thức vận tải khác, vận tải hàng hoá bằng đường biển có chi phí thấp nhất chỉ sau vận tải bằng đường ống do vậy vận tải hàng hoá bằng đường biển sẽ góp phần giảm giá thành sản phẩm do đó làm tăng khả năng cạnh tranh của hàng hoá đó với hàng hoá cùng loại của các nước khác. Điều đó kích thích tiêu dùng của khách hàng, làm cho việc tiêu thụ hàng càng nhanh chóng, thuận lợi với số lượng hàng lớn, kích thích sản xuất và hoạt động mua bán phát triển. Như vậy vận tải hàng hoá bằng đường biển đã đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy xuất khẩu hàng hoá giữa các nước khi mà thị trường trong nước đã trở nên quá chật hẹp. Hoàn thiện hệ thống vận tải, giảm giá thành vận tải (cước phí), nâng cao chất lượng phục vụ của các dịch vụ vận tải sẽ tạo điều kiện mở rộng quan hệ buôn bán quốc tế. Ngược lại, khi buôn bán quốc tế phát triển, lượng hàng hoá trao đổi giữa các nước tăng lên, đòi hỏi chất lượng các dịch vụ vận tải càng cao thì dịch vụ vận tải hàng hoá bằng đường biển càng phát triển: phải tăng khả năng

chuyên chở của các đội tàu, tăng khả năng xếp dỡ của cảng. Điều này lại kéo theo chi phí cảng giảm và lại càng thúc đẩy buôn bán quốc tế phát triển hơn lên. Vận tải hàng hoá bằng đường biển cần lượng hàng lớn đến nhiều thị trường khác nhau, thương mại quốc tế cần chi phí vận chuyển thấp, vận chuyển an toàn, hiện đại, nhanh chóng. Đó chính là mối quan hệ qua lại, tác động chặt chẽ hữu cơ với nhau, cái này lôi kéo tạo đà cho cái kia phát triển theo để đáp ứng nhu cầu của nhau.

2. Logistics trong hoạt động giao nhận, vận tải biển

Do hoạt động thương mại quốc tế ngày càng mở rộng nên cạnh tranh giữa các công ty nhằm giành được lợi thế trên thị trường thế giới ngày càng trở nên khốc liệt. Để tạo được lợi thế cạnh tranh, chính sách giá là một vũ khí quan trọng của các DN. Do hoạt động sản xuất đã đạt đến đỉnh điểm trong khai thác năng suất lao động, nên việc giảm giá không còn dựa vào giảm giá thành sản xuất của sản phẩm nữa. Trong giá hàng xuất khẩu, chi phí cho vận tải hàng hoá chiếm tới 30%, và đây là một giải pháp cho vấn đề tăng năng lực cạnh tranh bằng giá vì hiệu quả trong hoạt động vận tải biển vẫn chưa đạt tới ngưỡng tối đa.

Trong thời gian gần đây, hoạt động logistics đã được áp dụng trong nhiều lĩnh vực và đã đem lại nhiều lợi ích rõ rệt. Trong hoạt động giao nhận, vận tải biển của thế giới, hoạt động logistics cũng đã được ứng dụng. Nhờ quản lý theo hệ thống logistics mà hoạt động giao nhận, vận tải biển đạt được hiệu quả hơn trước. Logistics giúp tạo nên một chuỗi liên mạch trong quá trình chuyên chở hàng hoá từ điểm đi tới điểm đến, giúp vận chuyển hàng hoá được thông suốt. Trước đây, khi chưa áp dụng quản lý theo logistics, hàng hoá có thể sẽ bị ách tắc tại cảng hay bị mắc kẹt ở trên tàu mà không được thông qua nhanh chóng. Điều này ảnh hưởng rất lớn tới hoạt động thương mại quốc tế. Nó gây ra nhiều phiền hà cho cả nhà xuất khẩu và nhà nhập khẩu. Nó còn làm tăng chi phí xuất nhập khẩu hàng hoá vì nhà XNK phải bỏ thêm chi phí lưu kho bãi hay chi phí do bị phạt vì chậm bốc dỡ, chậm giao hàng. Tất cả những điều này làm cho nhà XNK

không thể cạnh tranh tốt trong môi trường kinh doanh quốc tế. Nhưng việc áp dụng logistics trong giao nhận, vận tải biển đã giúp hàn gắn lại những lỗ hổng trong quá trình chuyên chở hàng hoá đó và tạo thành một đường thẳng trong hoạt động giao nhận, vận tải biển, giúp tối thiểu hoá chi phí cho hoạt động giao nhận, vận tải biển. Như vậy, vấn đề giảm chi phí cho hàng hoá XNK đã được giải quyết nhờ ứng dụng quản lý hoạt động giao nhận, vận tải biển theo logistics.

3. Các yếu tố tác động tới vận tải biển và logistics trong tương lai

Hoạt động logistics chứa đựng các yếu tố thường xuyên vận động, thay đổi theo thời gian. Tạp chí Distribution đã chỉ ra một số xu hướng phát triển chính tác động tới lĩnh vực logistics và vận tải biển trong thời gian tới như sau:

- **Thương mại quốc tế được đẩy mạnh.**

Giá trị giao dịch thương mại quốc tế hàng năm là khoảng 2 nghìn tỷ đô la và ngày càng có xu hướng tăng lên. Đó là vì các nước đều nhận thức rõ được lợi Ích của thương mại quốc tế. Quá trình chuyên môn hoá đã giúp cho một số nước có lợi thế trong việc sản xuất một số mặt hàng cụ thể. Nhưng muốn tận dụng được lợi thế này không có cách nào khác là dựa vào hoạt động buôn bán quốc tế. Chỉ có như vậy các nước mới có thể bán được các hàng hoá mà mình sản xuất hiệu quả sang cho các nước khác và mua về những mặt hàng mà mình không thể sản xuất hay sản xuất không có hiệu quả. Nhờ đó, các nguồn lực được sử dụng có hiệu quả hơn, đem lại lợi Ích kinh tế nhiều hơn.

Trên quan điểm của logistics quốc tế, xu hướng này sẽ đưa đến nhiều thách thức. Logistics quốc tế sẽ ngày càng phức tạp vì ngày càng có nhiều quốc gia tham gia vào hoạt động thương mại quốc tế, và mỗi quốc gia có thể là một mắt xích trong toàn bộ hệ thống logistics quốc tế đó.

- **Kinh tế dịch vụ ngày càng phát triển.**

Mét xu hướng sẽ vẫn tiếp diễn trong tương lai là sự chuyển đổi sang nền kinh tế dịch vụ. Điều này có nghĩa là ngày càng có nhiều hoạt động kinh tế cung cấp các dịch vụ thay vì hàng hoá hữu hình. Điều này có ý nghĩa rất lớn tới hoạt động logistics vì hoạt động logistics phát triển phần lớn là nhờ nhu cầu tổ chức và điều hành luồng hàng hoá. Các hàng hoá dịch vụ có đặc điểm là không thể dự trữ hay lưu kho được trong khi mét trong các yếu tố quan trọng của hoạt động logistics là vấn đề lưu kho. Vì vậy hoạt động logistics cần phải linh hoạt chuyển hướng hoạt động, không chỉ vận chuyển hàng hoá mà vận chuyển cả con người (những người cung cấp dịch vụ) và làm dịch vụ truyền các ý tưởng.

• **Sự bùng nổ của trao đổi dữ liệu điện tử (EDI - Electronic Data Interchange)**

Trước đây, vòng quay phân phối chỉ là sự di chuyển nguyên liệu. Nhưng ngày nay đã có thêm sự di chuyển của thông tin. Rõ ràng là trao đổi thông tin và các thông tin bậc cao đã và sẽ tiếp tục là một trong những thay đổi lớn trong cách thức chúng ta tiến hành hoạt động logistics.

Trao đổi dữ liệu điện tử là sự trao đổi trực tiếp từ máy vi tính tới máy vi tính trong các giao dịch liên công ty. Trao đổi dữ liệu điện tử rất quan trọng vì nó cho phép các công ty trao đổi nhanh hơn, giảm chi phí nhờ loại trừ việc sử dụng giấy tờ. Các công ty sẽ nhận thấy EDI là một phương pháp gửi hoá đơn, đơn đặt hàng, chứng từ hải quan, thông báo về tàu và các chứng từ kinh doanh vô cùng nhanh chóng và kinh tế. Tăng hiệu quả trao đổi chứng từ là nhằm đẩy nhanh tốc độ quá trình kinh doanh. Hơn thế nữa, các quá trình này lại được giám sát chặt chẽ, giúp công ty theo dõi, quản lý và kiểm toán việc thi hành nhiệm vụ.

Mặc dù hoạt động logistics đã ra đời từ lâu nhưng sự phát triển của hoạt động này sẽ không thể mạnh mẽ nh ngày nay nếu không có sự hỗ trợ của các phương tiện, công nghệ hiện đại nh máy vi tính, mạng Internet... Những công nghệ chủ yếu được sử dụng trong hoạt động logistics là:

Mạng Internet

Có rất nhiều khía cạnh đáng nói đến về mạng Internet. Đây là một công cụ mới có quyền năng lớn dựa trên các máy tính tương đối đơn giản. Sức mạnh của nó nằm ở điểm là chúng đều được liên kết với chi phí rất rẻ. Với mức phí chỉ vài đôla một tháng, một người hoàn toàn có thể tiếp cận với toàn bộ cộng đồng Internet.

Cộng đồng logistics đã tìm thấy một số ứng dụng giá trị của công nghệ Internet. Do nó tương đối rẻ và có thể tiếp cận được nên hầu hết các DN có thể tiếp cận được với Internet. Đây là sự khác biệt rất lớn với các công nghệ khác, những công nghệ chỉ một số DN mới có tiền mua để sử dụng. Do vậy, các DN nhỏ là có lợi hơn cả, và trong rất nhiều lĩnh vực họ có thể cạnh tranh với các DN lớn hơn. Công việc giao nhận cần phải chuyển rất nhiều dữ liệu, mà trước đây đòi hỏi phải có hệ thống đặc biệt. Ngày nay mạng Internet cho phép kể cả những người giao nhận nhỏ nhất cũng có thể chuyển thông tin thông qua mạng hầu như miễn phí.

EDI cho phép dữ liệu được truyền từ máy tính này đến máy tính khác. Đây là một trong những bước đầu tiên để tạo ra mạng Internet. Hệ thống EDI bao gồm các máy tính được trang bị để gửi và nhận các thông tin truyền đi và đường truyền, ví dụ như đường điện thoại. Cần phải có phần mềm đặc biệt và một máy tính trung gian do những máy tính khác nhau có những quy ước khác nhau nên cần phải làm cho chúng tương thích.

Công nghệ viễn thông

Công nghệ viễn thông là việc liên lạc bằng tiếng truyền thông, dữ liệu và truyền hình. Từ khi logistics liên quan tới các hoạt động liên kết nhau trải dài thì công nghệ viễn thông trở nên rất quan trọng. Vấn đề chi phí là một nhân tố quan trọng. Khi gọi điện thoại đường dài qua đường dây điện thoại truyền thống sẽ đắt. Người ta có thể lựa chọn thay thế nó bằng cách sử dụng Internet để gửi thư điện tử, và gần đây còn để gọi điện thoại.

Điện thoại không dây đã đóng góp một không gian mới cho hoạt động logistics và ngành vận tải. Trước đây, việc kiểm soát hoạt động giao hàng đồng

nghĩa với việc chỉ có thể liên lạc được với phương tiện vận tải khi nó dừng lại tại đâu đó. Khả năng có thể liên lạc với phương tiện vận tải vào bất kỳ lúc nào đã cơ bản thay đổi các phương thức vận hành và di chuyển. Nó tăng cường hiệu quả của hoạt động vận tải.

Hệ thống thông tin địa lý (GIS)

Một hệ thống thông tin địa lý là một hệ thống thông tin có thể sử dụng dữ liệu có trong không gian. Nếu giải thích đơn giản hơn thì đây là một cái bản đồ được vi tính hoá.

Bây giờ, khi hệ thống GIS đã phát triển thì chúng có thể được sử dụng để tìm tuyến đường tốt nhất cho chuyến hàng. Những con tàu sử dụng hệ thống GIS để tính toán các dòng hải lưu và thời tiết để tìm lịch trình thích hợp nhất giữa hai cảng.

Hệ thống vệ tinh

Vệ tinh được sử dụng cho rất nhiều ứng dụng thương mại và khoa học. Ở đây chúng ta sẽ đề cập tới hai ứng dụng được sử dụng trong logistics và vận tải. Thứ nhất là thông tin liên lạc. Ngoài EDI, mạng Internet và hệ thống viễn thông, một số công ty lớn thấy các liên lạc vệ tinh trực tiếp có hiệu quả về chi phí hơn. Đó là bởi vì hiện nay có các máy truyền tín hiệu nhỏ được gọi là "các trạm thu phát cực nhỏ" (VSATs) cho phép người sử dụng bắt đầu sử dụng vệ tinh với khoản đầu tư rất nhỏ. Liên lạc vệ tinh có vị trí rất quan trọng trong việc giúp các DN trên toàn cầu liên lạc với nhau.

Một ứng dụng khác của vệ tinh là hệ thống định vị (GPS). Đây là thiết bị của quân đội được sử dụng cho thương mại. Quân đội Mỹ phóng các vệ tinh trên toàn thế giới và chúng đều phát tín hiệu xuống Trái đất. Máy thu GPS, có kích cỡ bằng một tế bào điện thoại, nhận những tín hiệu này và tính toán xem nó định vị ở chỗ nào trên trái đất.

GPS vì phân sử dụng các trạm nổi đất để thay thế cho việc truyền bằng vệ tinh, do đó cho phép đọc chính xác giúp các máy bay hạ cánh và tàu thủy vào được các kênh đào hẹp. Hiện nay các máy bay sử dụng các tín hiệu radio phát từ

hai đầu của đường bay, do vậy đòi hỏi có sự tiếp cận dài và thẳng. Truyền thông tin qua GPS vi phân phát đi mọi phía nên máy bay có thể nhận được tín hiệu từ bất cứ nơi nào và sử dụng tàu vũ trụ có hiệu quả hơn. GPS vi phân cho phép máy bay xếp sát nhau hơn, có thể tăng thêm 20% máy bay đỗ mà không sợ làm tăng độ rủi ro về an toàn. Chi phí cho hệ thống này vào khoảng 6 trăm nghìn đôla cho vài đường băng trong khi chi phí cho hệ thống dựa vào radio là khoảng 2 triệu đôla cho mỗi đường băng.

Có thể nói những công nghệ mới đang ngày càng thúc đẩy sự phát triển của hoạt động logistics. Tuy nhiên trong thời đại thông tin liên lạc phát triển như vò bão thì chúng ta sẽ còn được chứng kiến hoạt động logistics hoàn thiện hơn nữa trong tương lai do những đòi hỏi tất yếu khách quan của các hoạt động kinh tế.

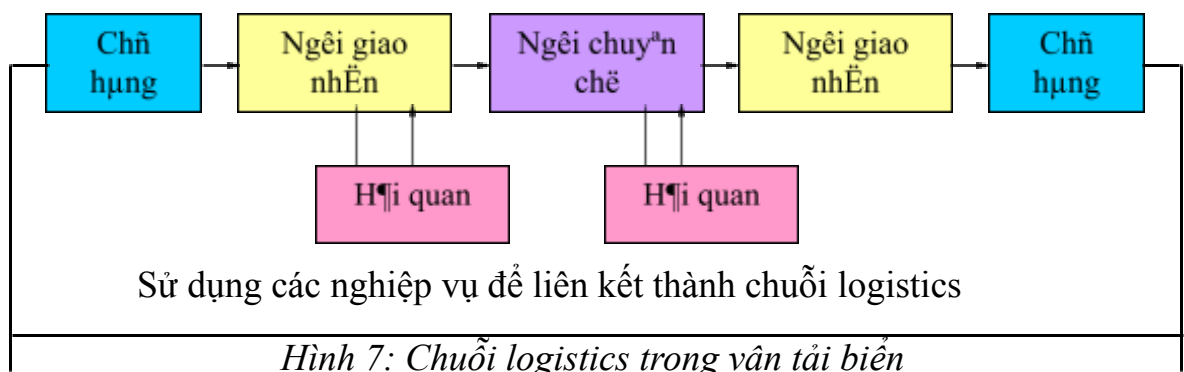
CHƯƠNG II

HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TRONG CÁC DOANH NGHIỆP GIAO NHẬN, VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM TRONG NHỮNG NĂM GẦN ĐÂY

I. LỢI ÍCH DO LOGISTICS ĐEM LẠI CHO CÁC DOANH NGHIỆP GIAO NHẬN, VẬN TẢI BIỂN

Do hoạt động logistics trong vận tải biển vẫn còn là một lĩnh vực tương đối mới mẻ nên để phục vụ cho việc hoàn thành khoá luận này, em đã sử dụng phương pháp điều tra phỏng vấn một số công ty giao nhận, vận tải biển tại hai địa bàn Hà Nội và Hải Phòng thuộc nhiều thành phần kinh tế khác nhau (DNNN, công ty nước ngoài, DN tư nhân) để có được cái nhìn khách quan về hoạt động logistics trong vận tải biển. Dưới đây là kết quả của cuộc điều tra, phỏng vấn đó (*Xin xem thêm phụ lục 1+2*).

Có thể tóm tắt chuỗi hoạt động logistics trong vận tải biển theo sơ đồ sau:



Như vậy, hoạt động logistics trong vận tải biển là hoạt động khép kín từ khâu nhận hàng từ người gửi hàng, tiến hành các nghiệp vụ cần thiết như đóng gói, bốc xếp, làm thủ tục hải quan, chuyên chở và giao cho người nhận hàng ở cảng đến. Đây là dịch vụ "từ cửa tới cửa" rất phức tạp, bao gồm cả dịch vụ, vận tải thực và vận tải môi giới. Do đó, người làm công tác logistics phải liên kết các hoạt động riêng lẻ này thành một chuỗi liên tiếp, liền mạch để tận dụng những lợi Ích của nó.

1. Giảm chi phí

Theo kết quả điều tra, có 56% sẽ DN được hỏi cho rằng ứng dụng hoạt động logistics trong vận tải biển sẽ làm giảm chi phí giao nhận, vận tải. Vì khi áp dụng logistics trong vận tải biển thì các DN phải có hệ thống kho vận toàn cầu. Khi làm công tác giao nhận, vận tải, các DN có thể gom các lô hàng lẻ lại và cho vào kho chệ cho đến khi có thể đóng thành một lô hàng lớn thì chuyển

xuống tàu gửi đi. Như vậy, chi phí gửi một lô hàng lớn sẽ rẻ hơn là gửi một lô hàng lẻ, nhỏ. Thêm vào đó, do hệ thống kho ở trong nước cũng như ở nước ngoài là của DN nên DN cũng không phải bỏ tiền ra thuê kho.

Mục tiêu của logistics là tối thiểu hoá thời gian chờ đợi tại các điểm nên người cung cấp dịch vụ logistics sẽ sắp xếp lịch trình phù hợp cho hàng hoá để hàng tới cảng là được bốc ngay lên phương tiện vận chuyển và khi tới cảng đích là được dỡ ngay xuống giao cho chủ hàng, nên giảm được thời gian hàng phải nằm chờ tại kho của cảng hay trên phương tiện vận tải, chủ hàng cũng như người vận tải sẽ không tốn chi phí lưu kho hay chi phí phạt chậm xếp dỡ hàng, những chi phí ảnh hưởng trực tiếp tới giá thành cung cấp dịch vụ giao nhận, vận tải. Việc áp dụng logistics sẽ giúp hàng hoá được luân chuyển theo JIT, việc vận chuyển hàng hoá sẽ được quản lý sao cho hàng hoá sẽ không bị ứ đọng ở bất kỳ khâu nào. Do đó sẽ giúp tăng nhanh thời gian chuyên chở hàng hoá, giảm thời gian hàng phải chờ tại các điểm chuyển tải. Đây chính là lý do tại sao áp dụng logistics trong giao nhận, vận tải biển lại giúp làm giảm chi phí.

2. Nâng cao mức độ linh hoạt trong hoạt động của các DN

Khi áp dụng logistics trong vận tải biển sẽ giúp các DN giao nhận, vận tải chủ động về mọi mặt. 100% các DN được hỏi đều thống nhất rằng logistics giúp nâng cao sự linh hoạt trong việc cung cấp các dịch vụ của DN mình. Thực tế, hoạt động logistics giúp các DN giao nhận, vận tải biển nắm rõ lịch trình của tàu, tình trạng hoạt động của các cầu cảng nên có thể bố trí tàu vào cảng kịp thời, có kế hoạch chủ động gom hàng để chuyển đi đúng tuyến... Trong hoạt động giao nhận hiện nay, vì các DN không có hệ thống kho bãi, không có tàu mẹ của riêng mình nên không chủ động được về giá cả, mức giá thông báo cho chủ hàng phải phụ thuộc vào mức giá của bên nước ngoài cung. Nếu áp dụng

logistics, các DN sẽ nắm bắt kịp thời sự biến động của giá cả và linh hoạt thay đổi cho phù hợp với thị trường chung.

Ngoài ra, việc áp dụng logistics còn giúp cho việc tiến hành các thủ tục thông quan hàng hoá thuận tiện hơn. Khi hàng hoá chưa về tới cảng thì các thông tin về tàu, về hàng đã được hải quan nước sở tại nhận được và làm sẵn thủ tục, khi hàng hoá về tới cảng sẽ mất ít thời gian hơn trong khâu làm thủ tục. Như vậy, hoạt động logistics giúp cho các DN có sự chuẩn bị sẵn sàng để tiến hành giao nhận dễ dàng hơn.

3. Tăng cường chất lượng dịch vụ

Mục đích của logistics là đưa đúng hàng tới đúng nơi, đúng lúc. Vì vậy, như đã phân tích ở trên, việc ứng dụng logistics trong vận tải biển giúp giảm chi phí, giảm thời gian "chết" tàu và hàng phải chờ đợi để được giải phóng. Nhờ vậy, chất lượng của dịch vụ giao nhận, vận tải được nâng lên. Các DN giao nhận, vận tải ứng dụng logistics trong hoạt động của mình sẽ có sức cạnh tranh tốt hơn so với các DN giao nhận, vận tải thông thường vì yếu tố giá cả và chất lượng của dịch vụ là hai yếu tố quan trọng nhất tác động tới chủ hàng quyết định thuê người giao nhận, vận tải nào cung cấp dịch vụ cho mình.

Một trong những yêu cầu cần thiết khi ứng dụng logistics là phải có hệ thống kho tiêu chuẩn và hệ thống quản lý trên mạng chuẩn. Khi sử dụng các dịch vụ tiêu chuẩn quốc tế như vậy thì đương nhiên chất lượng dịch vụ giao nhận, vận tải cũng tăng theo như một hệ quả tất yếu. Hiện tại, hoạt động giao nhận, vận tải biển Việt Nam vẫn còn được tiến hành một cách thủ công. Lấy ví dụ chủ hàng muốn biết lúc này tàu và hàng đang ở địa điểm nào để thông báo cho người nhận chủ động đến nhận hàng thì người giao nhận, vận tải không thể đưa ra được câu trả lời ngay lập tức. Anh ta phải gửi thư hoặc gọi điện thoại hay fax sang hãng tàu, có khi còn liên lạc với cảng tiếp để biết thông tin về chuyến tàu và hàng đó. Công việc liên lạc và chờ trả lời có khi phải mất đến nửa ngày. Khi ứng dụng dịch vụ logistics với hệ thống quản lý mạng trên toàn cầu, ta chỉ cần nhập số vận đơn và mã số tàu vào máy tính và chỉ sau 5 phút, người giao nhận

hoàn toàn có thể nắm bắt được các thông tin chi tiết về ngày giê, địa điểm cập cảng của tàu và thông báo lại cho chủ hàng. Rõ ràng, hoạt động logistics trong vận tải biển ưu việt hơn hoạt động giao nhận, vận tải thông thường.

4. Tăng doanh thu và lợi nhuận

Việc ứng dụng logistics trong vận tải biển đem lại nhiều lợi ích thiết thực cho DN kinh doanh giao nhận, vận tải như giảm chi phí, giảm thời gian làm hàng, nâng cao sức cạnh tranh trong việc cung cấp dịch vụ, tăng tính linh hoạt trong hoạt động của DN. Ngoài những lợi ích đó, nó còn giúp tăng doanh thu và lợi nhuận của DN kinh doanh giao nhận, vận tải. Theo số liệu thống kê từ các DN được hỏi thì 89% các DN đều có nhận xét trên. Khi cung ứng dịch vụ logistics, các DN này sẽ cung cấp toàn bộ các dịch vụ trong cả chuỗi lưu chuyển hàng hoá "từ kho tới kho". Hàng hoá của các chủ hàng sẽ được gửi trong hệ thống kho của DN, được chuyên chở trên tàu của DN..., vì vậy DN sẽ thu thêm được phí từ chủ hàng, dẫn tới doanh thu của DN cũng được nâng lên.

Ngoài ra, hiện nay dịch vụ này còn rất mới mẻ ở Việt Nam, nếu một DN nào đó đứng ra cung ứng dịch vụ này thì sẽ thu hút được rất nhiều người giao nhận khác tham gia, trở thành các chân rết thu gom hàng để chuyên chở nhằm hưởng lợi từ hệ thống kho vận và mạng thông tin toàn cầu. Học thuyết kinh tế "lợi thế tăng theo quy mô" áp dụng trong vận tải biển vẫn hoàn toàn đúng. Chi phí gửi một lô hàng to bao giê cũng rẻ hơn rất nhiều so với chi phí gửi nhiều lô hàng nhỏ lẻ. Các DN giao nhận, thu phí từ các chủ hàng lẻ nhưng lại gom vào thành một lô hàng lớn và gửi cho người chuyên chở thực sự với mức phí của một lô hàng lớn và thu lợi nhuận từ phần chênh lệch đó. Như vậy, thông qua việc cung ứng dịch vụ logistics này thì các DN giao nhận càng gom được nhiều lô hàng lẻ hơn và thu được nhiều lợi nhuận hơn.

Tóm lại, ứng dụng hoạt động logistics trong vận tải biển sẽ đem đến một cuộc cách mạng lớn trong lĩnh vực kinh doanh giao nhận, vận tải biển. Hiện nay, Việt Nam đang trong quá trình hội nhập vào nền kinh tế khu vực và thế giới, nên việc ứng dụng các kỹ thuật hiện đại là cần thiết để chúng ta không bị tụt hậu so

với bên ngoài, nhất là trong điều kiện hoạt động giao nhận, vận tải biển của chúng ta vẫn còn nhiều yếu kém.

II. HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TRONG CÁC DOANH NGHIỆP GIAO NHẬN, VẬN TẢI BIỂN TẠI VIỆT NAM

1. Thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp giao nhận, vận tải biển Việt Nam

Trước đây, khi Nhà nước ta thực hiện độc quyền ngoại thương thì hoạt động giao nhận tại các cảng biển Việt Nam là do các cảng tự đứng ra thực hiện, hoạt động trong thể độc quyền. Tuy nhiên, khi Việt Nam chuyển sang nền kinh tế thị trường thì hoạt động giao nhận tại các cảng biển đã có nhiều đổi khác. Sau năm 1990, do chính sách mở cửa kinh tế thị trường và tốc độ tăng trưởng cao của nền kinh tế quốc dân, nên lượng hàng thông qua các cảng biển của Việt Nam đã không ngừng được tăng lên. Số lượng tàu cập cảng để bốc dỡ hàng hoá cũng nhiều hơn. Vì vậy, nhu cầu phục vụ cho các tàu cũng tăng nhanh. Khi đó rất nhiều doanh nghiệp Nhà nước được thành lập, cùng kinh doanh các dịch vụ giống nhau và bắt đầu có sự cạnh tranh giữa các doanh nghiệp Nhà nước có chức năng kinh doanh nh nhau. Đặc biệt sau Luật Công ty, Luật Doanh nghiệp và Luật Đầu tư nước ngoài cho phép các thành phần kinh tế ngoài quốc doanh và các liên doanh tham gia hoạt động dịch vụ hàng hải thì hoạt động dịch vụ hàng hải có điều kiện phát triển mạnh mẽ, trở nên sôi động với nhiều doanh nghiệp thuộc đủ các thành phần kinh tế tham gia. Đây là thời kì ra đời hàng loạt doanh nghiệp của mọi thành phần tham gia hoạt động dịch vụ hàng hải. Các cảng chỉ thực hiện công đoạn bốc dỡ hàng hoá với tàu tại cảng còn các dịch vụ khác là do người XNK thoả thuận thêm. Cho nên các cảng biển Việt Nam phải tổ chức tốt công việc bốc xếp, giao nhận, bảo quản, vận chuyển hàng hoá XNK thì mới mong có được tín nhiệm của khách hàng để nhận được phần việc uỷ thác, tăng được doanh thu, tạo việc làm ổn định cho bộ phận nghiệp vụ giao nhận tại cảng. Điều này đã dẫn đến sự cạnh tranh lành mạnh trong hoạt động

giao nhận, do cảng bấy giờ không phải là người duy nhất cung cấp dịch vụ như trước đây và điều này dẫn tới một hệ quả tất yếu là các dịch vụ giao nhận ngày càng đa dạng, chất lượng cũng được nâng cao.

Thêm vào đó, nếu như trước đây hoạt động giao nhận hàng hoá XNK chỉ được thực hiện ở một số cảng chính trong cả nước như Hải Phòng, Quảng Ninh, Nghệ Tĩnh, Đà Nẵng, Sài Gòn thì nay đã được thực hiện ở nhiều cảng, cửa khẩu khác nhau, trong đó có nhiều cảng chuyên dụng, cảng mới dưới sự quản lý của các doanh nghiệp thuộc nhiều thành phần kinh tế khác nhau. Điều này đã giúp cho việc lưu thông hàng hoá XNK không còn bị ứ đọng và nhanh chóng hơn trước, tạo ra thị trường cạnh tranh trong lĩnh vực vận tải, giao nhận, bốc xếp, lưu cước đường biển, thu hút đón tàu cập cảng... Các cơ quan cảng biển cũng đã mạnh dạn cải tiến quản lý, tổ chức lại sản xuất kinh doanh giao nhận, chuyển sang tự hạch toán kinh tế, xoá bỏ bao cấp, thực hiện tự trang trải. Ngoài kinh doanh dịch vụ giao nhận thuần tuý, các cảng còn mở rộng các hình thức dịch vụ trợ giúp như bảo quản hàng hoá, tái chế, đóng gói lại, thu gom hàng xuất khẩu... Các cảng cũng đã tổ chức những bộ phận tiếp thị để chủ động tìm kiếm các chân hàng. Nhờ các biện pháp tích cực như vậy, các cảng đã dần tháo gỡ được khó khăn, mở rộng qui mô và phạm vi hoạt động, tăng hiệu quả kinh doanh và uy tín với khách hàng.

Có thể nói cơ sở vật chất kỹ thuật, công nghệ bốc xếp của cảng là một trong những yếu tố ảnh hưởng lớn tới tốc độ và chất lượng giao nhận hàng hoá XNK tại cảng biển. Trong những năm qua, do phải cạnh tranh mạnh mẽ trong cơ chế thị trường, phải tự hạch toán kinh doanh và phải đáp ứng các yêu cầu và đòi hỏi ngày càng cao của chủ hàng, của người vận tải, các cảng biển Việt Nam đã đầu tư đổi mới trang thiết bị, mở rộng cầu cảng, kho bãi, mua thêm các thiết bị chuyên dụng với vốn đầu tư không chỉ từ ngân sách Nhà nước, từ nguồn vay nước ngoài mà còn từ nguồn vốn bản thân các cảng tích lũy được. Ngoài các trang thiết bị bốc xếp hàng hoá thông thường như hàng rời, hàng bao gói, hiện nay khi phương thức vận tải container trở nên phổ biến ở nước ta, các cảng đã tự

trang bị những dây chuyền công nghệ hiện đại, bến bãi cầu tàu phục vụ cho giao nhận, bốc xếp container. Với nỗ lực lớn của các cơ quan cảng cũng như của Nhà Nước và ngành Hàng Hải, đến năm 2002 cả nước đã có tổng diện tích đất dành cho kho bãi và hoạt động của cảng lên đến trên 10 triệu m², tổng chiều dài cầu cảng cả nước đạt 24.000 m, năng suất bình quân đạt 3500T/m. Các cảng đã đón 54.062 lượt tàu, tương đương với 202.858.000 GT. Sản lượng hàng hoá thông qua năm 2002 đạt trên 102 triệu tấn, trong đó hàng container đạt 1,7 triệu TEU, hàng lỏng đạt 32,6 triệu tấn, hàng khô đạt 43,3 triệu tấn, hàng nội địa đạt 22,7 triệu tấn và hàng quá cảnh đạt 22,7 triệu tấn^[34]. Trang thiết bị phục vụ bốc xếp

tại cảng không ngừng được nâng cấp, cải tiến, thay thế, từng bước thích ứng với yêu cầu về công nghệ của thế giới. Một số bến container chuyên dụng với công nghệ bốc xếp hiện đại ngang tầm các nước trong khu vực cũng đã được xây dựng tại cảng Chùa Vẽ - Hải Phòng, Khánh Hội - thành phố Hồ Chí Minh. Việc đầu tư để cải tạo nâng cấp cơ sở hạ tầng, đổi mới và áp dụng những công nghệ bốc dỡ hiện đại tại các cảng biển đã thay đổi đáng kể chất lượng bốc xếp. Năng suất bốc dỡ tăng, khả năng cơ giới hoá cao đã giúp giảm tới 60% giá thành, chi phí giao nhận, vận chuyển. Nhờ vậy, các cảng biển thu hút thêm được nhiều chủ hàng đến với phương thức vận tải biển, thoả mãn nhu cầu vận chuyển, lưu chuyển hàng hoá của các ngành kinh tế quốc dân và của công tác xuất nhập khẩu. Ở cảng Sài Gòn, trong giai đoạn chuyển động mạnh nhất của mình (1997-2001), cảng đã đầu tư hơn 760 tỷ VND cho công tác xây dựng cơ sở hạ tầng, đổi mới công nghệ, hiện đại hoá 5 khu cảng trực thuộc, đảm bảo năng lực thông qua cảng mỗi năm có thể lên tới 16 triệu tấn hàng.

Một điều đáng chú ý nữa là ngoài việc tự đầu tư, các cảng còn thực hiện liên doanh với những công ty giao nhận chuyên nghiệp để được hỗ trợ về vốn, thiết bị kỹ thuật công nghệ dịch vụ liên quan. Nhờ đó mà cả hai bên đều tăng được hiệu quả làm việc, phối hợp với nhau đồng bộ, nhịp nhàng và thoả mãn yêu cầu của khách hàng. Ví dụ Công ty giao nhận Germantrans đã trang bị cho cảng Tân Thuận dây chuyền bốc xếp container có số thiết bị chiếm tới 60% tổng số thiết

bị của cảng; Công ty Viettrans liên doanh với hãng tàu biển đen Ucraina đã đầu tư xây dựng cầu cảng Bông Sen - Lotus dài 320m tại cảng Phú Mỹ cho phép tàu dưới 16.000 tấn vào làm hàng nhanh chóng, thuận tiện. Gần đây nhất là việc thành lập cảng VICT là liên doanh giữa Vietfracht - Công ty vận tải Miền Nam và Mito Orient Enterprise Co. xây dựng 2 bến với 305m cầu cảng tiếp nhận được tàu 20.000DWT với công suất 165.000 TEU ^[35].

Việc thay đổi cơ chế quản lý, đáp ứng yêu cầu thị trường một cách nhanh chóng đã mang lại kết quả khả quan cho ngành vận tải biển nói chung và các cảng biển nói riêng, được thể hiện qua lưu lượng hàng hoá qua các cảng biển tăng theo các năm. Cảng Hải Phòng năm 1990 lượng hàng hoá thông qua là 2516 nghìn tấn, năm 1995 là 4515 nghìn tấn và năm 2002 tăng lên 10.000 nghìn tấn. Cảng Sài Gòn năm 1990 có 4347 nghìn tấn hàng hoá thông qua, năm 1995 có 7212 nghìn tấn, và tới cuối năm 2002 đã đạt được con số 12 triệu tấn hàng hoá thông qua cảng ^[32, 33].

Đặc biệt trong thời gian gần đây, do nhận thức được những yếu kém trong công tác quản lý của mình, ngành Hàng hải đã thực hiện cải cách thủ tục hành chính thí điểm tại một số cảng ở khu vực thành phố Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Quảng Ninh, Vũng Tàu, Đà Nẵng và đã đem lại nhiều kết quả khả quan. Theo Quyết định số 178/2002/QĐ - Ttg của Thủ tướng Chính phủ ban hành ngày 13/12/2002, việc thí điểm được thực hiện theo hướng giảm thiểu đến mức tối đa các loại giấy tờ liên quan đến tàu, hàng hoá mà chủ tàu, chủ hàng phải nộp hoặc xuất trình cho các cơ quan chức năng khi làm thủ tục (chỉ bằng 1/2 so với yêu cầu hiện tại và có cơ quan giảm gần 2/3 các loại giấy tờ) ^[39, 40]. Ngoài việc loại bỏ các giấy tờ không cần thiết, đợt thí điểm này còn sử dụng các mẫu biểu thống nhất có tham khảo chuẩn mực quốc tế, nhằm tránh trùng lặp và mâu thuẫn về nội dung hoặc tùy tiện áp đặt các loại biểu mẫu khai báo gây phiền hà cho đối tượng quản lý. Về địa điểm làm thủ tục, ngoài các trường hợp cần thiết phải tiến hành khi tàu neo đậu ở ngoài phao số 0, còn địa điểm làm thủ tục chủ yếu tiến hành tại trụ sở các cảng nhằm khắc phục tình trạng phức tạp hoá quy trình giải quyết thủ

tục. Thời hạn làm thủ tục của chủ tàu, người khai hải quan và của công chức thuộc các cơ quan chức năng liên quan về cơ bản được rút ngắn đáng kể, tối đa không quá 60 phút. Nội dung thí điểm đợt này cũng cho phép sử dụng bản phô tô, fax, thư điện tử liên quan đến hồ sơ giấy tờ của tàu, hàng hoá do chủ tàu và người khai hải quan cung cấp. Điều này tạo cơ sở cho việc ứng dụng CNTT và thương mại điện tử trong hoạt động giao nhận, vận tải.

Về hoạt động của các công ty giao nhận, vận tải biển Việt Nam thì theo số liệu khảo sát tại một số công ty giao nhận, vận tải biển có trụ sở tại Hà Nội và Hải Phòng, hiện nay đại đa số các công ty giao nhận của Việt Nam đã cung cấp rất nhiều dịch vụ giao nhận, vận tải biển (*Phụ lục 6*). Tính đến cuối năm 2002, cả nước đã có 373 DN hoạt động kinh doanh dịch vụ hàng hải được thành lập; trong đó có 212 DN Nhà nước, 118 công ty TNHH, 32 công ty cổ phần, 6 công ty tư nhân và 6 công ty liên doanh^[34]. Các doanh nghiệp Nhà nước có bề dày và kinh nghiệm hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ hàng hải không nhiều, trong đó dịch vụ tại cảng có một số doanh nghiệp hoạt động lâu năm như Vosa làm dịch vụ cung ứng tàu biển, Viconship làm dịch vụ container, Vitalco làm nhiệm vụ kiểm đếm. Bên cạnh các công ty Nhà nước còn có các công ty cổ phần: Gemadept, Safi. Một số chủ hàng cũng mở cảng, làm đại lý cho tàu như Vinacoal, Petrolimex, các công ty của địa phương như Shipchanco của Hải Phòng, Danasco của Đà Nẵng. Các công ty do các cơ quan quản lý Nhà nước và lực lượng vũ trang quản lý như Masc. Các công ty tư nhân như Công ty Đông Á, Oceanway, Kiến Hưng, Sao Bắc Đẩu. Tuy Nhà nước chưa cho phép người nước ngoài hành nghề dịch vụ hàng hải ở Việt Nam, song bằng nhiều hình thức thông qua văn phòng đại diện ở Việt Nam hoặc các công ty của ta, họ đã tìm mọi cách để luồn lách hoạt động dưới các hình thức khác nhau. Nhìn chung có hai loại hình dịch vụ hàng hải nhiều doanh nghiệp tham gia hoạt động nhất là dịch vụ đại lý tàu biển với 70 doanh nghiệp, đại lý vận tải biển với gần 30 doanh nghiệp, còn các dịch vụ khác tại cảng biển với hơn 270 doanh nghiệp. Cùng với số lượng các doanh nghiệp tăng lên, qui mô các doanh nghiệp cũng được mở rộng.

Mỗi doanh nghiệp có thể đồng thời phục vụ nhiều hoạt động dịch vụ như VOSA Hải Phòng vừa làm công tác giao nhận vừa làm dịch vụ cung ứng. Hàng loạt các doanh nghiệp ra đời tạo ra một nguồn cung dịch vụ dồi dào, mạnh mẽ đáp ứng nhu cầu dịch vụ tại cảng đang tăng lên.

Nhờ vậy, các loại hình dịch vụ giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam trong thời gian gần đây phát triển hết sức đa dạng và phong phú. Bản thân các công ty giao nhận, vận tải biển cũng có thể tăng thêm doanh thu, lợi nhuận cũng như tăng sức cạnh tranh trong việc cung cấp các loại hình dịch vụ cho khách hàng khi liên kết làm ăn với các công ty nước ngoài. Tuy nhiên, theo đánh giá chủ quan của các công ty này kết hợp với việc thu thập thông tin từ một số DN XNK, hoạt động giao nhận, vận tải biển của Việt Nam vẫn còn một số tồn tại đáng tiếc.

Thứ nhất, dù dịch vụ giao nhận, vận tải biển của Việt Nam tương đối đa dạng về số lượng nhưng chất lượng của hoạt động giao nhận, vận tải biển vẫn chưa cao. Hiện nay, tại các cảng vẫn còn tồn tại tình trạng hàng hoá bị tắc nghẽn do các bộ chứng từ về hàng hoá có lỗi, do người giao nhận chưa sắp xếp khoa học lịch làm hàng, do phương tiện vận tải chưa đến kịp thời hay do công suất bốc xếp chưa đáp ứng được yêu cầu... Đơn cử vấn đề năng suất bốc dỡ tại các cảng biển nước ta, hiện nay, tại các cảng trọng điểm, được đầu tư trang thiết bị hiện đại thì năng suất bốc xếp trung bình là 3500 tấn/ m cầu tàu/năm, còn những cảng nhỏ khác thì năng suất chỉ đạt 2000 tấn/ m cầu tàu/ năm. Trong khi đó, năng suất trung bình tại các cảng khác trong khu vực như cảng Singapore, cảng Indonesia... đạt 5000 tấn/m cầu tàu/năm. Như vậy, năng lực bốc xếp của các cảng nước ta chỉ mới bằng 60% của các cảng khác trong khu vực. Hay vấn đề về tổng độ dài cầu tàu của các cảng biển Việt Nam cũng trong tình trạng tương tự. Trong những năm vừa qua, Ngành Hàng hải đã nỗ lực xây dựng thêm các cầu tàu và đạt 24.000 m, nhưng tổng chiều dài các cầu tàu cả nước ta mới chỉ bằng ba cảng lớn của Singapore. Tổng chiều dài của 8 cảng tổng hợp quốc gia là 8267 m, chỉ gần bằng chiều dài của cảng Tanjung Priok tại Indonesia là 8911 m, cảng

Khang của Malaysia là 8648 m hay cảng Manila ở Philippine là 7592 m. Ở các cảng trong khu vực, mỗi cảng có từ 40 đến 70 bến, trong khi đó, tại các cảng lớn của Việt Nam như cảng Hải Phòng chỉ có 11 bến với tổng chiều dài là 2360 m, còn cảng Tiên Sa (Đà Nẵng) chỉ có 4 bến với tổng chiều dài là 897 m^[36]. Như vậy, quy mô các cảng biển của Việt Nam vẫn còn quá nhỏ bé so với các cảng khác trong khu vực, vì vậy chúng ta gặp rất nhiều khó khăn trong việc cạnh tranh với các cảng trong khu vực. Chính vì vậy, tốc độ giải phóng hàng của các cảng nước ta vẫn còn chậm, chưa đáp ứng được yêu cầu ngày càng cao của các nhà XNK. Ngoài ra, thủ tục thủ tục để tàu ra vào cảng tại Việt Nam còn nhiều phiền hà, qua 6 lần cửa với sự quản lý của nhiều cơ quan chức năng thuộc các Bộ, Ngành khác nhau, và mỗi Bộ, Ngành lại ban hành nhiều văn bản hướng dẫn thi hành khác nhau, có khi còn đối lập nhau gây chồng chéo. Hiện nay, tàu thuyền ra vào cảng phải xuất trình giấy tờ tới 6 cơ quan thuộc 6 lĩnh vực khác nhau: hàng hải, biên phòng, hải quan, kiểm dịch y tế, kiểm dịch thực vật và kiểm dịch động vật. Theo số liệu thu thập được từ các bảng khảo sát, các DN giao nhận, vận tải phàn nàn nhiều nhất về quy trình làm thủ tục hải quan. Theo các DN này, chính khâu này là một trong các nguyên nhân chủ yếu làm mất đi khả năng cạnh tranh trong việc luân chuyển hàng hoá của các DN giao nhận, vận tải biển Việt Nam.

Chính những nguyên nhân trên đây đã dẫn đến sự ngất ngưởng trong toàn bộ chuỗi giao nhận, do đó thời gian chết trong khâu giao nhận, vận tải biển còn nhiều. Đây là một hạn chế rất lớn hiện nay của hoạt động giao nhận, vận tải biển. Hậu quả là nhà XNK gặp khó khăn trong việc giao hàng, nhận hàng, còn người giao nhận bị mất uy tín trong công việc. Điều này ảnh hưởng nghiêm trọng tới hiệu quả của hoạt động giao nhận, vận tải.

Một yếu kém khác trong hoạt động giao nhận, vận tải biển Việt Nam hiện nay là chi phí giao nhận, vận tải biển vẫn còn khá lớn so với các cảng biển khác trong khu vực. Nguyên nhân là trang thiết bị, cơ sở hạ tầng tuy đã được đầu tư mạnh trong những năm gần đây nhưng vẫn chưa theo kịp được các cảng biển

khác trong khu vực. Cảng VICT là một cảng mới được xây dựng và được đầu tư tương đối tốt để phục vụ vận tải container thì cũng mới chỉ có 2 dàn cầu Gantry. Tất cả các cảng biển trong cả nước mới có 6 thiết bị chuyên dùng cầu container đạt mức độ khá với giá trị đầu tư từ 4,5 đến 6,5 triệu đôla/ chiếc. Trong khi đó, một cảng Singapore đã có 100 cần cầu trị giá 8,5 đến 11 triệu đôla/ chiếc. Hoạt động giao nhận, vận tải biển của Việt Nam vẫn còn sử dụng nhiều nhân công. Tự động hoá chưa được sử dụng nhiều trong các khâu bốc xếp, làm hàng ... Các DN giao nhận, vận tải biển Việt Nam chưa có được hệ thống kho vận toàn cầu nên chi phí thuê kho bãi tại nước ngoài lớn kéo theo chi phí cho toàn bộ hoạt động giao nhận, vận tải của ta cũng cao. Việc ứng dụng tin học trong quản lý, khai thác các hoạt động trong cảng chưa nhiều, các công việc giấy tờ truyền thống vẫn được tiến hành bất chấp sự bùng nổ của công nghệ thông tin. Khi các nước khác trong khu vực và trên thế giới đã quá quen thuộc với vận đơn điện tử, hải quan điện tử thì đây vẫn là những khía cạnh còn mới mẻ trong công tác giao nhận, vận tải biển. Điều này đã khiến cho hoạt động giao nhận của chúng ta vốn đã đi sau các nước khác thì nay lại càng tụt hậu hơn. Công việc giấy tờ công kênh, thời gian lưu kho bãi kéo dài, hoạt động bốc xếp năng suất thấp ... chính là những nguyên nhân dẫn đến chi phí giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam vẫn còn tương đối cao. Một nguyên nhân khác nữa dẫn đến chi phí cho hoạt động giao nhận, vận tải biển Việt Nam vẫn còn cao là vấn đề về thể chế, chính sách. Hiện nay, Nhà nước ta chưa đề ra được những chính sách thu hút tàu và hàng hoá vào các cảng biển trong nước để trung chuyển. Ví dụ, tại cảng Singapore, hàng hoá trung chuyển sẽ không phải chịu chi phí kho bãi trong 3 ngày đầu, chính điều này đã giúp Singapore thu hút một lượng lớn hàng hoá vào các cảng Sing thực hiện chuyển tải, quá cảnh. Nhờ vậy, cảng thu được doanh thu từ các dịch vụ khác cung cấp cho tàu như bán nhiên liệu, thực phẩm, dịch vụ cọ rửa tàu... Doanh thu này sẽ được dùng một phần để tái đầu tư vào trang thiết bị và cơ sở hạ tầng tại cảng, ngoài ra cảng còn có thể giảm bớt chi phí bốc dỡ, san cào... cho các chủ hàng để cảng thu hút họ hơn. Đây là điều mà Việt Nam vẫn còn thiếu. Ngoài việc chúng ta không có các chính sách thu hút tàu và hàng như đã nói, chi phí

bốc xếp, san cào tại cảng Việt Nam lại cao do không sử dụng máy móc nên năng suất còn thấp như đã phân tích ở trên do đó các cảng biển Việt Nam ngày càng dễ mất thị phần vào tay các cảng khác trong khu vực mặc dù nước ta có rất nhiều điều kiện thuận lợi phát triển vận tải đường biển.

Đối với hoạt động giao nhận, vận tải biển thì đội tàu biển có vị trí vô cùng quan trọng, vì nó là phương tiện chuyên chở giúp lưu thông hàng hoá. Hoạt động giao nhận, vận tải biển của nước ta chưa đạt được kết quả nh mong muốn một phần cũng là do đội tàu của nước ta chưa đáp ứng được yêu cầu của nền kinh tế hiện nay. Mặc dù có những bước phát triển trong những năm gần đây, nhưng số lượng tàu và tổng trọng tải của đội tàu Việt Nam vẫn nhỏ hơn nhiều so với các nước trong khu vực. Cỡ tàu nhỏ, trọng tải bình quân của tàu viễn dương là 4.600 DWT. Tàu có trọng tải 5.000 tấn trở lên chỉ chiếm 15% trong toàn bộ đội tàu. Đội tàu container của Vinalines - lớn nhất Việt Nam - mới chỉ có 10 tàu với tổng trọng tải 108. 810 DWT. Tình trạng kỹ thuật đội tàu rất kém: tuổi bình quân tàu viễn dương là 18 và tàu ven biển là 16, trong khi đó, tuổi bình quân của đội tàu trên thế giới chỉ từ 13 - 14 tuổi. Bản thân các con tàu và trang thiết bị trên tàu hầu hết đã lạc hậu, tình trạng kỹ thuật kém, mức độ an toàn thấp, ... Nhìn chung năng suất đội tàu thấp, không có khả năng cạnh tranh quốc tế, dẫn đến hiệu quả kinh doanh thấp. Bên cạnh đó, cơ cấu đội tàu lại không cân đối, bất hợp lý: thừa tàu chở hàng bách hoá (chiếm 90% số tàu và 75% tổng trọng tải), thiếu tàu chuyên dụng, đặc biệt là tàu container, tàu dầu, tàu chở khí hoá lỏng, chở ga.

Bảng 1: Đội tàu biển Việt Nam đến hết tháng 6/2003.

LOẠI TÀU	SỐ LƯỢNG	DUNG TÍCH (GT)	TRỌNG TẢI (DWT)
Tàu container	19	146.579,00	185.682,26
Tàu hàng khô	565	736.639,71	1.149.631,24
Tàu dầu và dv	116	718.425,37	1.023.179,69
Tàu khác	177	52.370,52	5.598,81

Tổng sè	877	1.654.014,60	2.414.092,00
---------	-----	--------------	--------------

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

Việc các tàu của Việt Nam phải ra nước ngoài để chuyển tải cũng là một trong những nguyên nhân gây nên tình trạng kém hiệu quả trong hoạt động giao nhận, vận tải biển hiện nay. Vì Việt Nam chưa có cảng nước sâu nên không thể thu hút tàu to vào cảng được (hiện nay các cảng của Việt Nam chỉ có thể cho tàu dưới 1.200 TEU vào), nên các tàu của Việt Nam chỉ là tàu feeder đem hàng tới cảng trung chuyển tại Singapore, Hồng Kông, Thái Lan và chuyển hàng hoá sang tàu mẹ tại các cảng này để chuyên chở tới cảng đích. Do vậy, các tàu feeder của ta phải phụ thuộc vào lịch trình của tàu mẹ ở nước ngoài, còn bản thân các tàu của ta không thể chuyên chở hàng tới thẳng cảng đích nên phải nhường một phần lớn doanh thu cho tàu mẹ. Bên cạnh đó, vì không có cảng trung chuyển nên chúng ta không thể phát triển được các dịch vụ cảng cho tàu nước ngoài mà chỉ cung cấp các dịch vụ cảng cho hàng nhập và khối lượng hàng này thì không đáng kể. Cho nên chúng ta bị mất rất lớn doanh thu cho loại hình dịch vụ này.

Còn có một nguyên nhân khách quan là kiến thức về ngoại thương của người làm công tác XNK của Việt Nam chưa tốt. Hiện nay, các nhà XNK nước ta khi đàm phán ký kết hợp đồng đều theo thông lệ cũ là mua CIF, bán FOB. Điều này ảnh hưởng không nhỏ tới hoạt động vận tải của chúng ta vì các chủ hàng không được chủ động chỉ định người vận tải, nói cách khác, quyền vận tải thuộc về bên nước ngoài, cho nên các DN giao nhận, vận tải của Việt Nam không có cơ hội cung cấp dịch vụ cho người XNK, trong khi đó các DN giao nhận, vận tải của nước ngoài lại đương nhiên khai thác thị trường này của Việt Nam.

2. Nhận thức của các DN giao nhận, vận tải biển về logistics

Đứng trước thực trạng yếu kém của hoạt động giao nhận, vận tải biển ở Việt Nam hiện nay, chúng ta thấy việc áp dụng các phương thức hoạt động mới, hiện đại là một nhu cầu cấp bách. Nhận thấy được lợi ích do hoạt động logistics

đem lại cho lĩnh vực giao nhận, vận tải biển là rất lớn nên trong thời gian gần đây, ở Việt Nam đã dần xuất hiện loại hình dịch vụ này.

Theo số liệu điều tra, có tới 89% sè DN giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam đã biết đến hoạt động logistics. Theo nhận thức của các DN này thì hoạt động logistics là dịch vụ hậu cần nhằm phục vụ cho vận tải biển. Đó là hoạt động nhằm đưa hàng hoá "từ cửa tới cửa", tức là từ lúc nhận hàng của chủ hàng, làm các thủ tục hải quan, giao nhận, vận chuyển... nhằm đáp ứng yêu cầu của khách hàng trong quá trình vận chuyển bằng đường biển cũng như sau vận chuyển đường biển. Tuy nhiên cũng có DN còn coi hoạt động logistics chỉ đơn giản là hoạt động kho vận, hay cũng có DN đưa ra định nghĩa về hoạt động logistics gần giống nh vận tải đa phương thức. Đây là những nhận thức tương đối sai lầm về hoạt động logistics trong vận tải biển, cũng đáng mừng là số này không nhiều, chỉ chiếm hơn 10% tổng số DN được hỏi.

Tuy vậy, các DN đều đánh giá cao vai trò của logistics trong hoạt động giao nhận, vận tải biển: có 78% sè DN cho rằng hoạt động này là rất quan trọng, số DN có ý kiến rằng hoạt động này Ít quan trọng chỉ chiếm 11% và không có DN nào bác bỏ về vị trí của hoạt động logistics trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh giao nhận, vận tải biển.

Tại sao việc ứng dụng logistics trong vận tải biển lại được đánh giá quan trọng nh vậy? Đó là vì những lợi Ích do hoạt động này đem lại cho các DN rất nhiều lợi Ích thiết thực và to lớn. Đại đa số các DN được hỏi đều thừa nhận vai trò, vị trí to lớn của logistics trong hoạt động của DN mình vì logistics ngày càng trở thành một mắt xích quan trọng trong hoạt động kho vận - giao nhận - vận tải. Logistics giúp xâu chuỗi các khâu trong hoạt động giao nhận, vận tải biển lại để tạo thành một quá trình liền mạch. Nó giúp nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh trong lĩnh vực vận tải biển, góp phần giảm đáng kể chi phí đầu vào, có tác động lớn tới thể mạnh và danh tiếng của DN. Bên cạnh đó, khi quá trình hội nhập của Việt Nam ngày càng diễn ra nhanh và mạnh thì hoạt động logistics càng cần được chú trọng vì nó là phần không thể thiếu trong thương mại quốc tế

và nó giúp giảm các rủi ro thương mại như chậm giao hàng, giao hàng nhầm... Ngoài ra, hiện nay một số nhà XNK đã biết đến dịch vụ này nên yêu cầu DN kinh doanh giao nhận, vận tải biển cung cấp dịch vụ này. Do vậy, các DN này phải thích ứng với yêu cầu của thị trường, đứng ra xây dựng và cung cấp dịch vụ logistics trong hoạt động giao nhận, vận tải biển.

3. Thực tiễn áp dụng logistics trong các DN giao nhận, vận tải biển Việt Nam

Trong thời gian gần đây, trên thị trường giao nhận, vận tải biển của Việt Nam đã xuất hiện dịch vụ logistics. Trong các DN được khảo sát, đã có 67% sè DN đã áp dụng việc cung cấp dịch vụ logistics, 22% sè DN cho biết đang triển khai để đưa vào ứng dụng dịch vụ này trong hoạt động giao nhận, vận tải biển trong DN mình.

Tuy nhiên, trên thực tế, các DN kinh doanh giao nhận, vận tải biển của Việt Nam vẫn chưa thực sự có được dịch vụ logistics của riêng mình mà cung cấp dịch vụ logistics thông qua một số DN nước ngoài bằng cách trở thành đại lý của họ. Các đại lý logistics này (ví dụ: Viettrans, Falcon...) áp dụng logistics theo kiểu là một tổ chức gom hàng lẻ từ kho tới kho. Nguyên nhân là bởi vì hiện nay các DN này phải phụ thuộc vào các điểm chuyển tải hàng hoá ở nước ngoài do Việt Nam chưa có cảng trung chuyển quốc tế nên hàng phải chuyển ra cảng trung chuyển quốc tế ở nước ngoài để chuyển đến cảng đích chứ không thể trực tiếp chuyển chở tới cảng đích. Bên cạnh đó, chúng ta phụ thuộc vào nước ngoài từ tàu đến kho bãi do chúng ta chưa thiết lập được hệ thống kho vận toàn cầu và cũng chưa có tàu to thực hiện chức năng làm tàu mẹ nên chi phí cho dịch vụ logistics ở Việt Nam vẫn chưa thực sự thấp như mong muốn. Muốn hoạt động logistics được phát triển đúng với vị trí của nó trong lĩnh vực giao nhận, vận tải biển thì các DN này cần phải có thời gian và vốn lớn để triển khai, vì hệ thống logistics không đơn giản chỉ là việc lắp ghép các công việc đơn lẻ trong hoạt

động giao nhận và vận tải lại mà đó là sự vận hành một chuỗi liên mạch nhằm tạo ra hiệu quả lớn nhất có thể.

Như sơ đồ tại phần I chương 2, hoạt động logistics trong vận tải biển không chỉ có giao nhận và vận tải mà còn gồm cả những khâu khác như đóng gói, gom hàng, làm thủ tục hải quan. Tuy nhiên, hiện nay hầu hết các nhà XNK đều tự mình đóng gói hàng hoá rồi đem ra cảng tự làm thủ tục hải quan rồi mới giao cho người kinh doanh giao nhận, vận tải để giảm chi phí. Cho nên các DN giao nhận, vận tải biển bị mất một phần việc trong chuỗi liên kết này, do đó chuỗi logistics trong giao nhận, vận tải ở Việt Nam vẫn chưa hoàn toàn đúng như lý thuyết. Nguyên nhân không phải là do các DN giao nhận, vận tải của chúng ta không có đủ năng lực để làm việc này, thực tế, họ có thể làm rất tốt dịch vụ đóng gói và làm thủ tục hải quan, nhưng do quan điểm sai lầm của các nhà XNK cho rằng tự làm thì sẽ giảm được chi phí. Nếu các DN giao nhận, vận tải của nước ta được các chủ hàng giao thêm cho phần việc này thì không những công việc được tiến hành đúng tiêu chuẩn mà còn nhanh chóng do đội ngũ lao động lành nghề, thêm vào đó, còn tạo điều kiện cho việc phát triển chuỗi logistics.

Hiện nay, các DN giao nhận, vận tải biển vẫn đảm nhiệm việc cung cấp dịch vụ kinh doanh kho bãi trong nội địa. Có rất ít các công ty XNK có kho bãi riêng của mình ở cảng để phục vụ cho công tác gom hàng mà hầu như các công ty này đều phụ thuộc vào người giao nhận trong việc cung cấp kho bãi cho họ để gom hàng chờ xuất khẩu, nhập khẩu. Hệ thống kho bãi của các cảng lớn như Sài Gòn, Đà Nẵng, Hải Phòng là phát triển nhất, còn các cảng khác, quy mô kho bãi không đáng kể.

Bảng 2: Quy mô kho bãi của một số cảng trong cả nước^{B6/}

Đơn vị: m²

CẢNG	Diện tích kho	Diện tích bãi
Cẩm Phả	0	22.600
Hòn Gai	0	6.600
Cái Lân	2.720	39.000

B12	70.000	-----
Hải Phòng	52.052	259.846
Bến Thủy - Nghệ Tĩnh	19.200	51.000
Xuân Hải - Hà Tĩnh	1.300	1.300
Đà Nẵng	137.809	90.000
Quy Nhơn	15.414	118.640
Sài Gòn	500.000	500.000
Bến Nghé	15.000	52.000
Tân Cảng	18.786	17.900
Cần Thơ	3.420	5.200

(Sẽ liệu do tác giả tự tổng hợp theo tài liệu số 36)

Đến nay, hoạt động logistics trong giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam vẫn chưa thực sự phát triển đúng với tầm của nó. Hiện nay, hoạt động này mới đang trong giai đoạn hình thành sơ khai và vẫn còn thiếu nhiều điều kiện để phát triển tại Việt Nam. Đây là một hệ thống công việc phức tạp, đòi hỏi phải có sự quản lý tốt. Nhưng ở nước ta, việc quản lý cả một hệ thống trong điều kiện ứng dụng CNTT còn yếu, cơ sở hạ tầng chưa đồng bộ là một thách thức lớn. Tuy nhiên, việc ứng dụng CNTT hay đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng có thể được khắc phục nhanh chóng bằng cách kêu gọi đầu tư nước ngoài và tiến hành nâng cấp trong một thời gian ngắn. Nhưng nhân tố quan trọng nhất trong việc phát triển bất cứ lĩnh vực nào là nhân tố con người thì nước ta vẫn còn rất kém. Người Việt Nam vốn cần cù thông minh, chịu khó học hỏi, nhưng cho dù chúng ta đang tiến hành cải cách kinh tế và chuyển dần từ nền kinh tế kế hoạch tập trung sang nền kinh tế thị trường và đã đạt được một số thành tựu nhất định, thì quan điểm về quản lý của chúng ta vẫn còn mang nặng tính quan liêu bao cấp. Cho nên, việc đào tạo đội ngũ quản lý có đủ trình độ để có thể đứng ra điều hành cả một hệ thống không phải là vấn đề đơn giản và có thể tiến hành một sớm một chiều. Có thể nói, để dịch vụ logistics trong vận tải biển phát triển ở Việt Nam thì con đường phía trước đối với người làm công tác giao nhận, vận tải biển nước ta còn

rất nhiều chông gai, và bản thân họ không thể tự vượt qua được những khó khăn này nếu không có được hỗ trợ từ phía Nhà nước.

III. CÁC YẾU TỐ TÁC ĐỘNG TỚI HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TRONG VẬN TẢI BIỂN TẠI VIỆT NAM NHỮNG NĂM TỚI

1. Các yếu tố khách quan

1.1. Một số xu hướng phát triển vận tải biển trên thế giới

1.1.1. Xu hướng sử dụng các loại tàu có tải trọng lớn

Thập kỷ cuối của thế kỷ 20 đã chứng kiến sự thay đổi tuyệt vời trong thương mại đường biển. Tổng thương mại đường biển thế giới hàng năm nói chung tăng 37% trong thời kỳ 1980 đến 2000. Bên cạnh sự gia tăng về khối lượng hàng hoá vận chuyển, sự thay đổi mang tính cấu trúc của tàu càng có ý nghĩa lớn hơn. Kích thước bình quân của tàu biển ngày càng lớn bởi vì đó là kinh nghiệm kinh doanh vận tải biển. Tàu chở hàng bách hoá chạy lang thang, không chủ động về tuyến, lịch trình và khách hàng dần dần bị lạc lõng và thua thiệt trong sân chơi vận tải biển thương mại, trong đó nhiều đối thủ trở thành yếu tố cấu thành của chuỗi logistics. Vận tải bằng tàu chuyên dụng đang là khuynh hướng hấp dẫn các nhà xuất nhập khẩu với những lợi thế của nó. Bảng 3 cho ta hình dung được khuynh hướng phát triển của đội thương thuyền thế giới.

Tới tháng 3/2001, năng lực chuyên chở kết hợp của đội tàu container thế giới vượt quá 6 triệu TEU. Ngoài ra, 470 con tàu đang được đặt hàng với năng lực chuyên chở kết hợp là 1,6 triệu TEU, bằng 1/3 năng lực đội tàu lúc đó. Gần nh mét nửa số đơn đặt hàng cho tàu có khả năng chở trên 5.000 TEU. Nhiều tàu đang khai thác lớn hơn cả tàu loại Panamax (4.800 TEU), chẳng hạn loại tàu Super - Panamax (6.000 TEU), tàu Post - Super - Panamax (9.000 TEU). Dự kiến Mega - Container Ship có thể xếp được 28 hàng container, sẽ được đưa vào sử dụng¹²⁵.

Tuy nhiên, hiện nay đang tồn tại hai luồng tư duy về cỡ tàu container trong tương lai. Nhiều người trong ngành cho rằng xu thế hiện nay sẽ vẫn tiếp tục diễn ra. Và với tư duy Êy, các hãng lớn nh Hapag Lloyd, OOCL, COSCO và Maesk - Sealand đang chọn tàu có năng lực trên 7.000 TEU. Tuy vậy cũng có nhiều ý kiến nghi ngờ về Mega - container ship, ví dụ: chúng có phải là loại tàu có bề ngang có thể chứa tới 28 hàng, hay món nước sâu hơn và lên tới 17 mét? Và các cảng có thể có khả năng tiếp nhận được tàu có độ chìm nh thế chắc chắn không nhiều. Người ta liên tưởng tới một thực tế là kích thước tàu chở dầu đã từng đạt tới 500.000 DWT, nhưng do thiếu sự linh hoạt trong khai thác tàu đã buộc các con tàu cỡ lớn nh thế phải đứng ra ngoài thị trường.

*Bảng 3: Đội thương thuyền Tây Âu và thế giới tính đến 1/4/2002
(100GT trở lên, đơn vị: nghìn tấn)*

Loại tàu	ĐỘI THƯƠNG THUYỀN TÂY ÂU			ĐỘI THƯƠNG THUYỀN T.GIỚI		
	Số lượng	GT	DWT	Số lượng	GT	DWT
HÀNG CHỖ XÔ						
Tàu dầu	39	2116,8	3729,3	193	7859,4	13658,4
Tàu chở xô hàng rời	457	13804,9	25193,9	5815	161104,7	285637,4
Tổng sè	496	15921,7	28923,2	6008	168964,2	299295,7
HÀNG LẮNG						
Tàu khí hoá lỏng	231	3724,5	4373,4	1155	20246,9	19093,3
Tàu chở hoá chất lỏng	190	1438,6	2267,6	1283	4826,9	7880,8
Tàu chở chất lỏng loại khác	72	85,7	119,3	346	515,5	730,3
Tàu dầu	1164	33739,4	61600,3	8220	170119,5	306804,0
Tổng sè	1657	38988,2	68360,7	11004	195708,8	334508,3
HÀNG KHÔ						
Container	511	15822,7	18311,6	2788	68222,8	78239,5
Gen Cargo Multi Deck	551	1474,7	1954,6	4933	23092,3	31639,7
Gen Cargo/Passenger	53	35,6	11,0	328	652,7	321,0

Logistics và phát triển logistics trong vận tải biển tại Việt Nam

Specialised Carrier	354	3691,7	1785,7	1544	22276,4	10746,6
Reefer	80	481,2	536,2	1400	6854,1	7289,7
Ro-Ro Other Cargo	282	3913,3	2697,2	902	9542,1	6960,1
Ro-Ro Passenger	1092	8104,2	1867,4	2581	14275,2	3727,9
Gen Cargo Single Deck	1146	3978,6	5766,9	11167	29767,5	43090,0
Tổng sè	4069	37502,0	32930,7	25643	174683,2	182014,5
TÀU KHÁCH						
Tàu hành khách định tuyến	680	203,2	34,8	2490	986,2	205,8
Tàu hình trình lữ hành	73	2519,4	345,2	331	8972,8	1256,2
Tổng sè	753	2722,6	380,0	2821	9958,5	1462,0
TỔNG SỐ ĐỘI THƯƠNG THUYỀN	6975	95134,6	130594,6	45476	549315,1	817280,7

Nguồn: Lloyd's Register of Shipping

1.1.2. Xu hướng sáp nhập của các hãng vận tải biển có tầm cỡ toàn cầu

Thập kỷ vừa qua đã chứng kiến sự xuất hiện liên minh các hãng vận tải biển tầm toàn cầu, như sự hợp nhất giữa P&O và Nedlloyd để tạo thành một công ty có năng suất chuyên chở 221.000 TEU, là công ty vận chuyển lớn thứ 3 trên thế giới hay tháng 3/1997, Hanjin đã thu được phần vận chuyển qua đường DSR-Senator, làm tăng năng suất vận chuyển của họ lên 175.000 TEU và làm cho họ trở thành nhân vật thực sự có tiếng tăm. Tương tự việc mua bán giữa hai công ty APL và NOL đã làm tăng năng suất vận chuyển của Singapore lên 165.000 TEU. Ngoài ảnh hưởng của nó trong lĩnh vực năng suất số lượng vận chuyển, sức mua còn giúp NOL tiếp xúc với hệ thống quản lý và công nghệ của APL, những thứ sẽ đảm bảo ưu thế cạnh tranh của công ty. Ngoài ra còn có các vụ như Maersk mua lại Sealand, CMA mua CGM, CP Shippings mua Lykes and Ivaran Lines, P&O Nedlloyd mua Blue Star. Ngày nay, 5 hãng vận tải container hàng đầu sở hữu một năng lực vận chuyển kết hợp là 1,8 triệu TEU, tương

đương khoảng 30% năng lực của toàn bộ thế giới và 25 nhà vận chuyển hàng đầu kiểm soát khoảng 70% năng lực đội tàu container thế giới^[25].

Việc liên minh giữa các hãng vận tải container lớn kéo theo kích thước tàu container lớn lên, điều này dẫn tới giảm số lượng cảng ghé. Các tàu lớn chỉ hành trình trên tuyến chính. Các cảng không nằm trên các tuyến này thì nối với dịch vụ feeder, tức là dịch vụ gom container về cảng nằm trên tuyến chính. Điều này góp phần thúc đẩy hoạt động logistics phát triển để hỗ trợ cho dịch vụ feeder cùng nh mét số dịch vụ khác liên quan tới tàu và cảng. Vì tàu lớn hơn và nhiều chuyến chuyển tải hơn sẽ dẫn đến việc chuyển container tại cảng nhiều hơn và quãng đường vận tải bằng tàu ngắn lại. Xu hướng sử dụng nhiều chuyến chuyển tải sẽ vẫn tiếp tục bởi vì sự khác biệt giữa đơn giá vận tải trên một TEU của những con tàu lớn so với những con tàu nhỏ hơn đang ngày càng tăng. Do đó, việc chuyển tải từ tàu nhỏ hơn sang các tàu lớn ngày càng trở nên hợp lý.

Bảng 4: 20 hãng vận tải container hàng đầu

No	HÃNG	SỞ HỮU		THUÊ		TỔNG	
		SỐ TÀU	TEU	SỐ TÀU	TEU	SỐ TÀU	TEU
1	Maersk Sealand	112	375302	139	261963	251	637265
2	P&O Nedlloyd	58	193665	80	154280	138	347945
3	Evergreen	112	319058	15	28694	127	347752
4	Hanjin	20	89432	65	210429	85	299861
5	MSC	70	140419	77	155114	147	295533
6	APL	40	139768	35	87772	75	227540
7	Cosco	106	198718	14	27591	120	226309
8	CMA-CGM	18	58561	74	123237	92	181798
9	NYK	28	89963	50	70070	78	160033
10	K-Line	20	75068	41	80618	61	155686
11	CP Ships	25	58133	46	88294	71	146427
12	Hyundai	20	74867	19	67178	39	142045
13	Mistui OSK	20	65319	35	68507	55	133826
14	OOCL	17	66724	25	59572	42	126296

Logistics và phát triển logistics trong vận tải biển tại Việt Nam

15	Zim	17	54351	44	68699	61	123050
16	Hapag-Lloyd	24	97905	9	23020	33	120925
17	CSCL(China Shipping)	16	7709	33	97503	49	105212
18	Yangming	19	65607	14	23127	33	88734
19	Hamburg-Sud	15	37181	30	51481	45	88662
20	CSAV	6	12176	35	73028	41	88204

Nguồn: Hiệp hội chủ tàu EU.

1.1.3. Tư nhân hoá trong kinh doanh khai thác cảng biển

Trong những năm vừa qua, sự tham gia của các thành phần tư nhân vào khai thác cảng đã tăng mạnh. Theo báo cáo của World Bank về tham gia của tư nhân vào đầu tư hạ tầng, trong thời kỳ 1990 - 1999 có 127 dự án cảng có sự tham gia của tư nhân đã đạt được phân định tài chính tại 26 nước phát triển, liên quan đến cam kết đầu tư toàn bộ trên 12 tỷ đô la.

Nhiều nước đã áp dụng mô hình "land lord" đối với quản lý cảng biển, theo đó chính quyền cảng tiếp tục sở hữu tài sản hạ tầng cơ bản và duy trì chức năng giám sát luật lệ nhưng từ bỏ trách nhiệm quản lý và khai thác phương tiện kinh doanh. Loại hình quản lý này rất phù hợp đối với việc thực hiện chương trình tham gia của tư nhân, chẳng hạn theo hình thức đầu tư BOT, cho phép thành phần tư nhân tham gia vào xây dựng và khai thác cảng và nó đem lại lợi ích cho cả hai phía. Việc chính quyền cảng mời thành phần tư nhân xây dựng và khai thác các bến container sẽ giúp tập trung vốn, cải thiện công suất khai thác và tiết kiệm chi phí ngân sách cho phát triển hạ tầng. Còn đối với thành phần tư nhân hoặc nhà khai thác cảng biển tầm cỡ toàn cầu thì quản lý các bến container trong dây chuyền logistics của chính mình cũng lại là một cơ hội chiến lược.

Có thể nói rằng ngành công nghiệp khai thác cảng xếp dỡ container đang dần bị thống trị bởi các hãng khai thác cảng và vận tải biển lớn, các hãng này đang thiết lập mạng lưới bến cảng tư nhân của riêng họ, song hành với các cảng đã và đang khai thác. Người ta gọi các hãng này là GNTs, tức là các hãng bến

cảng thuộc mạng lưới toàn cầu (Global Network Terminals - GNT). Trong đó, nổi trội là các hãng như Hãng khai thác cảng Hutchison Port Holding (HPH), P&O Port và PSA Corp., còn hãng vận tải container làm cảng riêng cho mình trong mạng lưới toàn cầu thì có APM Terminals, trước gọi là Maersk-Sealand Terminals.

Bảng 5: Khối lượng TEU xếp dỡ bởi 7 GNTs hàng đầu thế giới

GNT	1999	2000	2001
HPH (China)	18,0	25,3	29,0
PSA Corp (Singapore)	17,9	19,8	19,12
APM Terminals (Denmark)	12,5	13,3	18,0
P&O Ports (UK)	6,2	8,3	9,81
Eurogate (Germany)	6,32	7,03	8,61
SSA (USA)	3,6	4,5	6,0
CSX World Terminals (USA)	3,5	3,8	

Nguồn: Tạp chí Biển Việt Nam số 7/2003

1.1.4. Xu hướng container hoá ngày càng tăng

Có thể nói container hoá trong vận tải biển là cuộc cách mạng lớn nhất thế giới sau cuộc cách mạng về công nghệ thông tin. Xu hướng này bắt đầu phát triển mạnh từ những năm 1960.

Nhìn chung khối lượng hàng container tăng đều hàng năm trên toàn cầu nhờ vào những ưu điểm mà phương thức vận tải này đem lại. Trong giai đoạn 1974 - 1994, số lượng container được xếp dỡ tại các cảng tăng từ 17,4 triệu TEU lên 126,6 triệu TEU, gấp khoảng 7 lần. Theo dự báo của Ocean Shipping Consultant, xu thế tăng trưởng này sẽ vẫn tiếp tục duy trì trong những năm đầu của thế kỷ 21, đến năm 2005 và 2010, số lượng container xếp dỡ tại các cảng sẽ là 342 triệu TEU và 525 triệu TEU tương ứng, tức là tốc độ tăng trưởng hàng năm vào khoảng 9%. Những số liệu cho thấy vận chuyển hàng container là ngành năng động nhất trong thương mại đường biển toàn cầu. Hiện tại có khoảng 80% lượng hàng có thể vận chuyển bằng container được vận tải hoàn

toàn bằng phương thức này. Dự đoán đến năm 2005, con số này sẽ tăng lên khoảng 97%^[19].

Bảng 6: Hàng hoá chuyên chở bằng container

Di chuyển container trên toàn thế giới (kể cả ước chõng 22% container rỗng)

NĂM	VỀ ĐÔNG		VỀ TÂY	
	TEU (triệu)	Tăng trưởng (%)	TEU (triệu)	Tăng trưởng (%)
QUA THÁI BÌNH DƯƠNG				
1999	6,29	+12,7	3,45	+9,9
2000	7,21	+14,6	3,78	+9,6
2001	7,35	+2,0	3,65	-3,2
CHÂU Á/BẮC ÂU				
1999	2,42	+20,9	3,42	+7,5
2000	2,68	+10,5	3,77	+10,1
2001	2,72	+1,4	3,74	-0,8
QUA ĐẠI TÂY DƯƠNG				
1999	1,51	-1,4	1,89	+9,9
2000	1,52	+0,6	2,10	+11,1
2001	1,54	+1,7	2,12	+1,1

Nguồn: Lloyd's Register of Shipping

1.1.5. Chi phí vận tải có xu hướng ngày càng giảm

Đây là hệ quả tất yếu do việc sử dụng các tàu có tải trọng lớn hơn đem lại. Theo hãng tư vấn hàng hải Drewry, khi sử dụng một con tàu 6000TEU thay vì 4000TEU thì chi phí trên một đơn vị TEU sẽ tiết kiệm được 10% chi phí bảo hiểm, 15% chi phí neo tại cảng, qua kênh đào, 20% chi phí xăng dầu và 30% chi phí cho thủy thủ đoàn. Ngoài ra các hãng tàu hiện nay còn thực hiện một số biện pháp khác nhằm giảm chi phí và nâng cao lợi nhuận như giảm biên chế, tin học hoá trong hoạt động quản lý và khai thác cảng và tàu, liên kết kinh doanh nhằm đạt hiệu quả tăng theo quy mô... Hiện nay, ở các công ty đường biển đang xuất hiện một hiện tượng trái ngược trong mối quan hệ giữa số lượng tàu sử dụng với khối lượng hàng hoá được chuyên chở và doanh thu của các hãng tàu. Ví dụ, năm 1970 hãng Hapag-Lloyd sử dụng 106 tàu thường nhưng đến năm 1995,

hãng này chỉ còn sử dụng 18 tàu container, giảm 83% về số lượng. Cũng trong khoảng thời gian này, khối lượng hàng hoá mà hãng vận tải tương ứng là 6,8 triệu tấn và 24 triệu tấn, tăng 253%. Trong năm 1970, số lượng nhân viên của Hapag-Lloyd là 8450 người nhưng đến năm 1995 chỉ còn 3400 người ^[20].

1.2. Việc Việt Nam gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới - WTO tạo điều kiện phát triển ngoại thương Việt Nam

WTO là tổ chức thương mại thế giới điều chỉnh những hoạt động buôn bán đa phương mang tính chất tương đối tự do, công bằng và tuân thủ những luật lệ rõ ràng. Nếu Việt Nam trở thành thành viên chính thức của WTO thì Việt Nam sẽ được hưởng rất nhiều lợi Ích từ chế độ tối huệ quốc (MFN), đãi ngộ quốc gia (NT), các cam kết mở cửa thị trường của các thành viên WTO. Những lợi Ích này có ảnh hưởng trực tiếp tới nhiều lĩnh vực của nền kinh tế, nhất là hoạt động ngoại thương.

Thương mại hàng nông sản từ trước đến nay vẫn là lĩnh vực được bảo hộ cao trong chính sách thương mại của các nước phát triển thông qua trợ cấp cao cho nông dân trong nước, trợ giá cao cao xuất khẩu, hạn chế nhập khẩu nông sản thông qua thuế quan cao và các hàng rào phi thương mại. Trong khi đó, nông phẩm lại là hàng xuất khẩu quan trọng của các nước đang phát triển nên điều đó đã ngăn cản các nước đang phát triển xuất khẩu sang các nước phát triển. Nhưng Tuyên bố Doha giữa các thành viên WTO đã buộc các thành viên WTO phải cam kết không những cắt giảm mà còn loại bỏ dần tất cả những hình thức trợ cấp xuất khẩu. Là một nước nông nghiệp và đặc biệt là nước xuất khẩu gạo thứ hai thế giới, Việt Nam sẽ có nhiều thị trường xuất khẩu gạo và thị trường đối với nông phẩm hơn vì các hạn chế về số lượng đối với gạo và nông phẩm sẽ chuyển thành thuế và thuế lại được cắt giảm theo Hiệp định nông nghiệp. Theo Hiệp định này, Việt Nam không phải đưa ra các cam kết cắt giảm trợ cấp xuất khẩu nông sản (trong khi đó các nước công nghiệp phát triển phải cắt giảm 36% nguồn ngân sách dành cho trợ cấp nông phẩm xuất khẩu trong vòng 6 năm, các nước đang phát triển nói chung phải cắt giảm 24% trong vòng 10 năm). Việt

Nam cũng không bị yêu cầu cắt giảm hỗ trợ trong nước đối với nông dân (trong khi đó, các nước công nghiệp phải cắt giảm 20% mức hỗ trợ trong nước trong thời gian 6 năm, các nước đang phát triển khác là 13,3% trong vòng 10 năm^[44]).

Hàng dệt may là một trong những mặt hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam. Khi trở thành thành viên của WTO, Việt Nam sẽ được hưởng những lợi thế do Hiệp định về hàng dệt may (ATC) tại vòng đàm phán Uruguay như chương trình nhất thể hoá các sản phẩm dệt may vào hệ thống thương mại đa biên, khi đó các sản phẩm này sẽ không phải chịu sự hạn chế về số lượng nữa. Còn đối với các sản phẩm còn lại thì sẽ nới lỏng sự hạn chế về số lượng. Ngoài ra, Việt Nam cũng sẽ không phải chịu các hạn chế trong Hiệp định đa sợi (MFA) về hạn ngạch khi xuất khẩu hàng dệt may của mình sang các nước thành viên khác.

Nhờ việc tiếp cận các thị trường nước ngoài một cách rộng rãi hơn khi gia nhập WTO nên kim ngạch xuất khẩu dự kiến của nước ta trong giai đoạn 2001 - 2005 là 99 tỷ đôla, tăng bình quân 13 - 15 %/ năm. Bên cạnh đó, Việt Nam cũng sẽ có thêm nhiều điều kiện thuận lợi để nhập khẩu máy móc thiết bị, công nghệ phục vụ cho công cuộc đổi mới đất nước, phấn đấu hoàn thành mục tiêu CNH - HĐH vào năm 2020. Chính vì vậy, kim ngạch hàng nhập khẩu của Việt Nam trong giai đoạn 2001 - 2005 cũng sẽ đạt 105 - 106 tỷ đôla, tăng bình quân 13 - 14 %/ năm^[45]. Kim ngạch XNK của Việt Nam sẽ có tác động rất tích cực tới sự phát triển của hoạt động giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam trong thời gian tới.

1.3. Cuộc cách mạng công nghệ thông tin có tác động mạnh tới chất lượng dịch vụ vận tải

1.3.1. Xu hướng giảm bớt khâu giấy tờ trong dịch vụ

Theo BIMCO (Hiệp hội hàng hải vùng biển Baltic và thế giới), hàng năm toàn thế giới phải sử dụng hàng ngàn tấn giấy dùng trong các công việc của dịch vụ vận tải biển. Một tổ chức mang tên BOLERO SYSTEM đã khởi xướng thực hiện dịch vụ thông qua thương mại điện tử E-COMMERCE thay vì sử dụng giấy

tờ theo thông lệ truyền thống. Do đó, BIMCO cũng muốn toàn bộ dịch vụ vận tải biển thế giới dần dần sẽ được thay thế bằng E-COMMERCE. Ngay cả đối với giấy tờ quan trọng nh vận đơn đường biển (Bill of Lading) cũng được điện tử hoá và thực tế vận đơn điện tử đầu tiên của thế giới đã được trao đổi giữa chủ tàu và chủ hàng vào ngày 30/6/1995.

Xin nêu ví dụ về một hình thức phổ biến đang được áp dụng tại các nước Âu, Mỹ và là mô hình cho các nước đang phát triển hướng đến đó là hình thức thực hiện thủ tục hải quan điện tử. Đơn cử tại Thái Lan, để thực hiện cải cách thủ tục hải quan, Tổng cục hải quan nước này quy định: đến hết tháng 10/1999, các công ty xuất nhập khẩu ở Thái Lan phải nối mạng với hệ thống xử lý thông quan điện tử, bằng không Hải quan Thái Lan sẽ không chịu trách nhiệm về việc chậm trễ trong việc làm thủ tục hải quan. Với hệ thống này, các công ty xuất nhập khẩu chỉ việc ngồi tại văn phòng của mình gửi các chứng từ cần làm thủ tục hải quan đến cơ quan Hải quan. Cơ quan Hải quan này sẽ xem xét và trả lời công ty theo con đường trên. Sau khi hoàn tất, những thông tin này sẽ được truyền trực tiếp tới Hải quan cửa khẩu để hoàn thành thủ tục Hải quan.

Bằng những tiến bộ vượt bậc của công nghệ thông tin, ngày nay, ngành vận tải biển thế giới có thể loại bỏ được những chứng từ, giấy tờ không cần thiết nhằm tiết kiệm thời gian, đơn giản hoá các thủ tục hành chính trong kinh doanh khai thác dịch vụ vận tải hàng hoá bằng đường biển tạo điều kiện cho ngành vận tải biển thế giới có nhiều cơ hội phát triển.

1.3.2. Xu hướng ứng dụng thương mại điện tử

Khi mà cả thế giới đang biến đổi nhanh chóng từng giờ, thì việc phát minh ra Internet với những sức mạnh phi thường của nó là một cuộc đại cách mạng. Chúng ta đều nhận thức được vai trò của Internet đối với ngành vận tải biển thế giới trong việc nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm giá thành, tìm kiếm và mở

rộng hợp tác, tăng lợi nhuận trong việc tận dụng cơ hội bằng trao đổi thông tin vô cùng tiện Ých mà Internet mang lại.

Ngày nay, nhiều nghiệp vụ trong ngành vận tải hàng hoá bằng đường biển được thực hiện thông qua Internet như in và lưu chuyển B/L, đặt hàng,... hệ quả là nâng cao hiệu quả công việc, giảm chi phí, các dịch vụ cung cấp cho khách hàng ngày một đảm bảo chất lượng và kịp thời hơn. Hiện nay xu hướng các nước là phát triển việc môi giới, tìm tàu, tìm hàng trên mạng thay vì trao đổi thuê tàu, tìm hàng theo kiểu cổ điển trước kia qua bưu điện, telex. Việc đàm phán để đi đến ký kết hợp đồng thuê tàu chuyển, thuê tàu dài hạn cũng được đưa lên mạng và điện tử hoá. So với liên lạc qua Fax và điện thoại thì tất cả những cuộc đàm phán này sẽ đơn giản hơn, nhanh hơn và giảm rất nhiều chi phí. Ngoài ra, khách hàng còn có thể nhận được những thông tin giá trị thông qua Internet, ví dụ như những thông tin về vị trí lô hàng trong hành trình, những thông tin có liên quan đến các phương tiện khác và vì vậy có thể liên lạc với chủ tàu nhằm giải quyết những vướng mắc phát sinh. Do khách hàng ngày càng đòi hỏi cao hơn về chất lượng dịch vụ từ phía các nhà cung cấp dịch vụ nên nhiều công ty vận tải dùng Internet để điều hành mọi hoạt động kinh doanh. Họ đã lập những trang web riêng để giúp khách hàng của mình hiểu kỹ hơn về các lĩnh vực hoạt động của hãng, để chào tàu, tìm hàng... Các hãng vận tải biển và các công ty giao nhận thường xuyên có những mối quan hệ trao đổi thông tin, dữ liệu điện tử nhằm cung cấp dịch vụ 24/24 giê cho khách hàng trên toàn thế giới.

2. Các yếu tố chủ quan

2.1. Chiến lược phát triển ngành vận tải biển Việt Nam

Trong chiến lược phát triển kinh tế biển, ngành Hàng hải nói chung và ngành Vận tải biển nói riêng đóng vai trò rất quan trọng. Với phần lớn hàng hoá xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển, vận tải biển đã trở thành huyết mạch chính trong hệ thống lưu thông hàng hoá trong nền kinh tế. Thực

hiện chiến lược phát triển kinh tế biển của đất nước, ngành Hàng hải đã có sự tăng trưởng nhanh chóng. Khối lượng hàng hoá vận tải năm 1996 chỉ đạt 11,52 triệu tấn thì đến năm 2002 đã đạt gần 20 triệu tấn; sản lượng hàng hoá thông qua hệ thống cảng năm 2002 đạt hơn 102 triệu tấn, tăng 65,4 triệu tấn so với năm 1996^[26, 27].

Mục tiêu phát triển vận tải biển nước ta hiện nay là thoả mãn nhu cầu vận tải biển nội địa với chất lượng ngày càng cao, tăng nhanh tỷ lệ đảm nhận vận chuyển hàng xuất nhập khẩu, các chỉ tiêu khai thác vận tải phải đạt được trình độ của các nước tiên tiến trong khu vực cùng thời điểm.

Bảng 7: Dự báo khối lượng vận tải đường biển Việt Nam đến 2020

Đơn vị: Nghìn tấn

Chỉ tiêu	Năm 2005		Năm 2010		Năm 2020	
	Khối lượng	% đảm nhận	Khối lượng	% đảm nhận	Khối lượng	% đảm nhận
1. Vận tải biển nội địa	7.500	100	16.500	100	34.240	100
2. Vận tải hàng XNK	15.000	21	29.000	28	68.000	40

Nguồn: Tổng đồ phát triển GTVT đường biển - Viện nghiên cứu phát triển GTVT

Thành tựu lớn nhất trong quản lý Nhà nước về hàng hải là đã xây dựng được hệ thống quy hoạch phát triển ngành. Quy hoạch là khâu quan trọng nhất trong hoạt động quản lý vĩ mô không chỉ đối với ngành Hàng hải mà với bất kỳ ngành nào cũng vậy. Quy hoạch đúng sẽ tạo đà phát triển nhanh, quy hoạch sai sẽ làm đổ vỡ, lãng phí lớn sức người, sức của.

2.1.1. Quy hoạch hệ thống cảng biển quốc gia

Phương hướng phát triển chung đối với hệ thống cảng biển nước ta là đầu tư xây dựng một số cảng nước sâu tại các vùng kinh tế trọng điểm cho tàu trên 30.000DWT, chú trọng các cảng container, cảng trung chuyển quốc tế, cảng

chuyên dùng cho hàng rời, hàng lỏng. Cho đến nay, toàn Ngành đã xây dựng được trên 90 cảng lớn nhỏ với gần 24.000 mét cầu cảng và trên 10 khu chuyên tải. Năm 2002, các cảng biển Việt Nam đã đón trên 54.000 lượt tàu, tăng 29,4% so với năm 2001. Ngoài ra, Ngành cũng đã xây dựng được một số bến container chuyên dụng với công nghệ bốc xếp hiện đại ngang tầm các nước trong khu vực [27, 28].

Nhận thức được tầm quan trọng lớn lao của hệ thống cảng biển trong việc phát triển vận tải biển nên năm 1999, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam (quyết định 202/1999/QĐ-Ttg) với nội dung chính như sau: Đến 2010, có 114 cảng biển các loại, trong đó 10 cảng tổng hợp quốc gia; 35 cảng tổng hợp các địa phương, các ngành; 69 cảng chuyên dùng. Cụ thể là:

Bảng 8: Quy hoạch phát triển của hệ thống cảng biển Việt Nam đến 2010

a. Khu vực phía Bắc	Cảng Hải Phòng	Tiếp tục đầu tư cải tạo luồng vào cảng Hải Phòng để cho tàu 10.000DWT ra vào được; đổi mới trang thiết bị bốc xếp, xây dựng một số bến mới để tiếp nhận hàng container, nâng cao công suất của cảng lên 10 triệu tấn/năm vào năm 2010.
	Cảng Cái Lân	Đẩy nhanh tiến độ xây dựng cảng Cái Lân, đầu tư trang thiết bị bốc xếp để tiếp nhận tàu trên 10.000DWT đến 40.000DWT, nâng công suất của cảng lên 10 triệu tấn/năm vào năm 2010.
b. Khu vực miền Trung Khu vực miền Trung có 32 cảng biển, trong đó có 8 cảng tổng hợp quốc gia, nhiều cảng có vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế của khu vực miền Trung cùng nh của các nước láng giềng.	Cảng Đà Nẵng	Tiếp tục mở rộng và nâng cấp các bến ở khu vực Tiên Sa, cho phép tiếp nhận tàu tới 30.000DWT, xây dựng các bến mới ở khu vực Liên Chiểu cho tàu tải trọng 50.000DWT, nâng công suất cụm cảng lên 6 triệu tấn/năm vào năm 2010.

Logistics và phát triển logistics trong vận tải biển tại Việt Nam

	Các cảng tổng hợp quốc gia khác	Cải tạo, nâng cấp để đáp ứng nhu cầu hàng hoá qua cảng trong tương lai, cụ thể: cảng Cửa Lò tiếp nhận tàu tới 10.000DWT, công suất 3 - 3,5 triệu tấn/năm; cảng Quy Nhơn tiếp nhận tàu tới 15.000 - 20.000DWT, công suất 3 triệu tấn/năm; và cảng Nha Trang (Ba Ngòi) tiếp nhận tàu 20.000DWT, công suất 1 triệu tấn/năm; xây mới cảng tổng hợp Vòng Áng để tiếp nhận tàu tới 30.000DWT, công suất 2,5 triệu tấn/năm vào năm 2010. Xây dựng cảng chuyên dùng Dung Quất phục vụ cho công nghiệp lọc hoá dầu gồm 3 khu vực: khu vực bến tổng hợp tiếp nhận tàu tới 30.000DWT, khu vực chuyên xăng dầu cho tàu cỡ 20.000DWT, các bến cho tàu sản phẩm dầu cỡ 30.000 - 40.000DWT. Tổng công suất đạt 15 triệu tấn/năm vào năm 2010. Ngoài ra, khu vực Kỳ Hà cũng có nhiều điều kiện thuận lợi để xây dựng cảng chuyên dùng phục vụ cho khu kinh tế mở Chu Lai.
c. Khu vực phía Nam	Cảng Sài Gòn	Cải tạo nâng cấp để tiếp nhận tàu tới 25.000DWT, công suất 12 triệu tấn/năm vào năm 2010. Để đáp ứng nhu cầu hàng hoá tăng mạnh ở khu vực này, ngoài các cảng như Tân Cảng, Bến Nghé sẽ đầu tư xây dựng một số bến mới dọc sông Nhà Bè để tiếp nhận hàng container hạng nặng, đảm bảo tổng công suất các cảng khu vực Tp. Hồ Chí Minh đạt 25 triệu tấn/năm vào năm 2010.
	Cảng Vũng Tàu	Đẩy nhanh tiến độ xây dựng cụm cảng Vũng Tàu - Thị Vải trong đó ưu tiên xây dựng các bến tổng hợp, các bến chuyên dùng ở khu vực Cái Mép, để tiếp nhận tàu tới 50.000DWT, tổng công suất cụm cảng đạt 27 triệu tấn/năm vào năm 2010.
	Cảng Cần Thơ	Nâng cấp cảng Cần Thơ, xây dựng một số bến mới ở khu vực Cái Cui cho phép tiếp cận tàu tới 5.000 - 10.000DWT, tổng công suất 4 triệu tấn/năm vào năm 2010.

Nguồn: Quyết định 202 / 1999 / QĐ - Ttg

2.1.2. Quy hoạch phát triển đội tàu vận tải biển quốc gia

Việc phát triển đội tàu biển quốc gia có tầm quan trọng rất lớn đối với ngành vận tải biển. Theo đăng ký của đăng kiểm Việt Nam, tổng trọng tải đội tàu biển Việt Nam vào tháng 21/1996 mới chỉ đạt 1.005.124DWT thì đến hết năm 2002, đội tàu vận tải biển quốc gia gồm 824 chiếc với tổng trọng tải trên 2,3 triệu DWT^[26, 27], trong đó đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam là nòng cốt. Đội ngò chủ tàu cũng khá đông đảo, và có không ít chủ tàu tư nhân. Đội ngò này đã góp phần đáng kể trong việc huy động vốn phát triển đội tàu và tham gia thị trường vận tải biển, đáp ứng nhu cầu vận chuyển của quốc gia.

Bảng 9: Quy mô, cơ cấu đội tàu biển Việt Nam tới năm 2010 - 2020

CHỈ TIÊU PHÁT TRIỂN	ĐƠN VỊ	NĂM 2005	NĂM 2010	NĂM 2020
I. Đội tàu ven biển				
1. Tổng trọng tải đội tàu	DWT	416.000	825.000	1.556.000
2. Trọng tải bình quân	DWT/chiếc	1.000	1.300	1.500
3. Tuổi tàu bình quân	năm	14	13	12
II. Đội tàu viễn dương				
1. Tổng trọng tải đội tàu	DWT	1.875.000	2.415.000	5.500.000
2. Trọng tải bình quân	DWT/chiếc	7.000	10.000	15.000
3. Tuổi tàu bình quân	Năm	15	13	10
III. Cơ cấu đội tàu				
1. Tàu bách hoá	%	27	25	24
2. Tàu container	%	40	45	45
3. Tàu dầu	%	33	30	34

Nguồn: Tổng đồ phát triển GTVT đường biển - Viện nghiên cứu phát triển GTVT.

2.2. Xây dựng cảng trung chuyển container

Do xu thế container hoá ngày càng phát triển mạnh, các hãng tàu tập trung phát triển các loại tàu container có trọng tải lớn chạy chuyên tuyến và liên minh với nhau để khai thác triệt để năng lực đội tàu nhằm giảm chi phí, nâng cao hiệu quả kinh doanh và rút ngắn thời gian vận chuyển. Đó chính là cơ sở thúc đẩy sự ra đời và hình thành các cảng trung chuyển container ở khắp các châu lục. Các cảng này không những đáp ứng kịp thời việc các hãng đưa vào khai thác loại tàu mẹ có trọng tải lớn (loại tàu container 2.500 - 6.500TEU) mà còn hình thành rõ nét các tuyến tàu feeder ở từng khu vực. Các hoạt động vận tải container được tổ chức theo những quy trình khép kín và chuyên môn hoá cao. Cảng trung chuyển không những mang lại lợi nhuận cao cho các công ty khai thác kinh doanh cảng mà còn tạo đà phát triển các loại hình dịch vụ hàng hải của địa phương vì sau khi hàng được tập kết và đưa đến cảng trung chuyển khu vực, hàng hoá sẽ được

chuyển tải bằng loại tàu nhỏ để đến những cảng nhỏ của các quốc gia lân cận mà tàu lớn không thể ra vào được.

Vì vậy, có thể đưa ra định nghĩa về cảng trung chuyển nh sau: *Cảng trung chuyển là cảng trung gian tiếp nhận - lưu giữ container từ cảng xuất, chờ tàu để chuyển đến quốc gia nhập. Hải quan sở tại chỉ quản lý mà không làm thủ tục nhập và cũng không thực hiện thủ tục xuất đối với hàng qua cảng trung chuyển* [29].

Trong hai thập kỷ vừa qua, một số quốc gia ở Đông Nam Á đã sớm đầu tư phát triển cảng trung chuyển container. Đi đầu là Singapore, hiện nay nước này có một hệ thống cảng trung chuyển container vào loại lớn nhất thế giới. Kế đến là cảng trung chuyển Hongkong có khối lượng container trung chuyển với sản lượng trên 10 triệu TEU/năm, gần bằng Singapore. Bên cạnh đó các nước nh Malaysia, Thái Lan, Philippine cũng đã chú trọng phát triển cảng trung chuyển container. Mới đây, Malaysia đã đề ra chính sách ưu đãi, khuyến khích hãng tàu tập kết hàng chuyển tải tại các cảng của mình. Bằng chính sách này, Malaysia đang có tham vọng giành lại thị phần từ Singapore. (*Dự báo về năng lực thông qua của các cảng container ở Châu Á - Xem phụ lục 11*).

Việt Nam cũng đã nhận thấy lợi thế về vị trí địa lý của mình và tầm quan trọng của việc phát triển cảng trung chuyển container. Hiện nay ở nước ta đã có 3 cảng thực hiện mô hình cảng trung chuyển container là cảng Bến Nghé, cảng Sài Gòn và cảng Hải Phòng, trong đó cảng Sài Gòn là cảng thành công nhất trong công tác trung chuyển container. Sau một năm đi vào hoạt động, tuy cảng Sài Gòn mới chỉ trung chuyển được 3.213TEU trong năm 2002 nhưng điều này có ý nghĩa vô cùng quan trọng - khởi động quá trình hội nhập quốc tế của cảng Sài Gòn nói riêng và hệ thống cảng biển Việt Nam nói chung. Lúc đầu, việc triển khai dịch vụ này tại các cảng gặp rất nhiều khó khăn vì một phần các hãng tàu chưa quen trung chuyển hàng ở Việt Nam, phần khác là họ lo ngại về năng lực xếp dỡ của các cảng, thủ tục hành chính, hải quan... Tuy nhiên, cho đến nay,

hoạt động trung chuyển đã được sự quan tâm của các Bộ, Ngành liên quan, tạo điều kiện thuận lợi về mọi mặt để hoạt động này được phát triển. Ngoài ra, ngày 14/7/2003 Văn phòng Chính phủ đã có thông báo số 53/TB - VPCP về quy hoạch cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong - Khánh Hoà. Vịnh Vân Phong có vị trí địa lý chiến lược, có điều kiện tự nhiên thuận lợi, hội tụ đầy đủ mọi điều kiện khách quan để hình thành một cảng trung chuyển quốc tế có khả năng tiếp nhận các tàu trọng tải đến 150.000 - 220.000DWT trong tương lai^[30].

2.3. Khuyến khích sử dụng vận tải đa phương thức

Vận tải đa phương thức (VTĐPT) là một loại hình vận tải tiên tiến hiện đang được áp dụng rộng rãi trong khu vực và trên thế giới. Quá trình thương mại hoá toàn cầu cùng với tác động của khoa học công nghệ, vận tải container và công nghệ thông tin đã thúc đẩy sự ra đời và phát triển của VTĐPT quốc tế. Ngày nay, mối liên kết giữa vận tải, thị trường, phân phối và quản lý rất chặt chẽ, phụ thuộc lẫn nhau nên các phương thức vận tải thông thường, đơn lẻ không còn đáp ứng được nhu cầu nữa. VTĐPT ra đời đã đổi mới cách kinh doanh vận tải, hạn chế thời gian lưu kho, giảm bớt phiền hà về thủ tục, nâng cao chất lượng và an toàn vận tải. VTĐPT đảm bảo hệ thống giao hàng "từ cửa đến cửa" được thực hiện một cách hữu hiệu với giá thành thấp nhất.

Trong điều kiện toàn cầu hoá và hội nhập kinh tế khu vực, thế giới đã trở thành một thể thống nhất, mở ra cả cơ hội và thách thức đối với mọi quốc gia thì phát triển VTĐPT là một yêu cầu tất yếu đối với nước ta, một nước có lợi thế về vị trí vận tải, nhất là vận tải biển, nhằm phục vụ cho thương mại phát triển trong điều kiện hội nhập quốc tế và khu vực.

VTĐPT đã được tiến hành ở Việt Nam từ trước những năm 90, song chưa phát triển đúng với tầm của nó. Hiện nay, chủ yếu các DN của ta làm đại lý cho nước ngoài trong việc thực hiện các công đoạn của dây chuyền VTĐPT và nhận dịch vụ phí. Những lô hàng mà các DN Việt Nam đứng ra nh người kinh doanh VTĐPT đầy đủ còn hạn chế. Đứng trước tình hình đó, chương trình hành động

của Bộ Giao thông Vận tải thực hiện Nghị quyết Đại hội lần thứ IX của Đảng, giai đoạn 2001 - 2005 đã nêu rõ trong mục tiêu chung là: "...tích cực thực hiện các công nghệ vận tải tiên tiến..." và trong giải pháp thực hiện: "Cùng với đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đi trước một bước, cần chú trọng các lĩnh vực có tính mũi nhọn như: công nghệ vận tải biển bao gồm phát triển và trẻ hoá đội tàu, công nghệ bốc xếp, vận tải đa phương thức...".

Xuất phát từ cơ sở vật chất và vị trí địa lý của Việt Nam trong mối quan hệ với khu vực và thế giới, mô hình VTĐPT của Việt Nam trong thời gian tới bao gồm^[31]:

- Xây dựng mối liên kết giữa các phương thức vận tải để thiết lập VTĐPT. Trong đó, vận tải biển được coi là yếu tố trọng tâm và kết hợp với các phương thức vận tải khác tạo nên mô hình VTĐPT ở nước ta với hàng container là chính.
- Xây dựng khu vực phát triển VTĐPT: Căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế của Việt Nam từ nay đến năm 2010; chương trình hợp tác phát triển ASEAN - Mê Công và Tiểu vùng Mê Công mở rộng (GMS) và trên cơ sở đề xuất mô hình phát triển VTĐPT của Việt Nam trên đây, chúng ta cần tập trung xây dựng các khu phát triển VTĐPT sau:

+ Hành lang VTĐPT Hà Nội - Hải Phòng - Côn Minh (Trung Quốc)

+ Hành lang VTĐPT Hồ Chí Minh - đồng bằng sông Cửu Long

+ Hành lang VTĐPT khu vực miền Trung.

Để thực hiện được những mục tiêu và mô hình phát triển VTĐPT trên đây, chúng ta phải thực hiện nhiều giải pháp đồng bộ.

CHƯƠNG III

MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM PHÁT TRIỂN LOGISTICS TRONG GIAO NHẬN, VẬN TẢI BIỂN TẠI VIỆT NAM

I. NHỮNG THUẬN LỢI VÀ KHÓ KHĂN KHI ÁP DỤNG LOGISTICS TRONG VẬN TẢI BIỂN TẠI VIỆT NAM

1. Thuận lợi

Việc áp dụng logistics trong giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam có một số thuận lợi rõ rệt. Tuy điều kiện cơ sở hạ tầng của chúng ta chưa tốt, nhưng bù lại, nguồn nhân lực hoạt động trong lĩnh vực này lại dồi dào. Phần lớn trong số họ đều được qua đào tạo chính quy và bài bản về hoạt động giao nhận, vận tải biển tại các trường có chất lượng đào tạo tốt như ĐH Ngoại Thương. Vì vậy, họ đã có kiến thức và khả năng nhận thức tương đối tốt về các hoạt động giao nhận, vận tải biển. Cho nên, theo một số DN được hỏi trong cuộc khảo sát thì nếu Việt Nam phát triển dịch vụ logistics trong hoạt động giao nhận, vận tải biển thì việc đào tạo lại cán bộ sẽ không gặp nhiều khó khăn vì họ rất sẵn sàng tiếp thu các phương thức quản lý và kinh doanh mới.

Bên cạnh đó, do hiện nay hoạt động này chưa thực sự phát triển tại Việt Nam nên các cơ chế chính sách điều chỉnh hoạt động logistics vẫn chưa cố định. Chính vì vậy, trước mắt Nhà nước có thể ban hành các văn bản pháp luật nhằm hỗ trợ tối đa cho các DN hoạt động, kinh doanh trong lĩnh vực này. Trong quá trình hoạt động, nếu có khó khăn, vướng mắc thì các DN sẽ được Chính phủ tạo điều kiện thuận lợi hơn cho bằng cách thay đổi các quy định hiện hành. Chính vì

vậy, có thể nói vấn đề pháp lý chưa hoàn thiện của nước ta trong lĩnh vực này có thể lại đem lại lợi Ích cho hoạt động logistics trong giao nhận, vận tải biển.

Chúng ta cũng đang trong quá trình mở cửa nền kinh tế đất nước, có nhiều chính sách hấp dẫn nhằm thu hút đầu tư nước ngoài trong mọi lĩnh vực của nền kinh tế. Hoạt động giao nhận, vận tải biển cũng không nằm ngoài quy luật đó. Các nhà đầu tư nước ngoài cũng muốn nhảy vào thị trường hàng hải vẫn còn non trẻ của Việt Nam hòng mong tận dụng được lợi thế “người đi trước”. Chính vì vậy, hoạt động logistics trong giao nhận, vận tải biển của Việt Nam sẽ có nhiều điều kiện để nhận được đầu tư không chỉ về vốn, công nghệ mà cả trình độ quản lý hiện đại từ các nước có ngành dịch vụ này phát triển để chúng ta có thể phát triển ngành dịch vụ logistics của riêng mình.

Tuy nhiên, tương lai của ngành cung cấp dịch vụ logistics trong hoạt động giao nhận vận tải biển không hoàn toàn là thuận lợi. Vì bên cạnh những thuận lợi kể trên, vẫn còn đầy rẫy những khó khăn, vướng mắc cần phải khắc phục.

2. Khó khăn

2.1. Cơ sở hạ tầng, vật chất kỹ thuật chưa đồng bộ

Có tới 67% sè DN được hỏi cho biết sự yếu kém của cơ sở hạ tầng là một trong những nguyên nhân khiến cho việc triển khai hoạt động logistics tại Việt Nam gặp khó khăn.

Phát triển logistics đòi hỏi phải có hệ thống kho bãi toàn cầu, nhưng hiện nay các DN giao nhận, vận tải biển Việt Nam chưa có đủ tiềm lực về vốn để xây dựng hệ thống kho tiêu chuẩn toàn cầu và dụng cụ chuyên sâu. Bên cạnh đó, cơ sở vật chất kỹ thuật tại cảng, một điểm triển khai logistics quan trọng trong toàn hệ thống lại chưa được tốt như đã phân tích ở trên. Quy mô đội tàu cũng nhỏ bé và còn lạc hậu. Hệ thống đường sá phục vụ giao thông đường bộ chưa thích ứng với sự phát triển của các loại hình vận tải mới. Ví dụ, đường quốc lè 5A nối Hải Phòng với Hà Nội mới được đầu tư xây dựng năm 1998, nhưng cho đến nay đã bộc lè sự không phù hợp với phương thức vận tải container và VTĐPT vì hệ thống đường này chỉ cho phép đạt tải trọng 30 tấn. Trong khi đó, theo ông Đinh

Văn Hạ - Giám đốc cảng Chùa Vẽ - cho biết : trọng lượng một container theo tiêu chuẩn quốc tế ISO 668: 1998 thì loại 20" (feet) là 24 tấn, loại 40" là 30,5 tấn, chưa kể vỏ loại container 40" có trọng lượng là 4 tấn và tự trọng một chiếc xe tải là 12 tấn ^[43]. Như vậy, nếu thực hiện theo đúng quy định thì phải rút ruột, san tải, tức là phải tháo kẹp chì container, mà muốn tháo kẹp chì thì phải xin phép và được sự đồng ý của hải quan, kéo theo nhiều chi phí phát sinh và bao nhiêu khô phiên toái cho DN như hàng hoá sẽ kém chất lượng, nhiều hàng không thể thực hiện san tải, kéo dài thời gian làm hàng của DN... Với cơ sở hạ tầng không đồng bé nh vậy, việc áp dụng logistics trong vận tải biển rõ ràng là còn nhiều khó khăn.

Mét trong những yêu cầu của hệ thống logistics là có hệ thống quản lý trên mạng chuẩn để có thể đưa ra được những thông tin chính xác và kịp thời về tình hình tàu và hàng cũng như giúp nhà quản lý logistics đưa ra các quyết định có hiệu quả nhất. Tuy nhiên, hiện nay việc ứng dụng CNTT trong quản lý cảng, tàu vẫn còn nhiều hạn chế. Thứ nhất là các giấy tờ cần thiết cho công tác quản lý hiện nay vẫn chưa được quy chuẩn trên toàn quốc, chứ chưa nói đến quốc tế. Công cuộc cải cách hành chính tại cảng đã đưa ra một số loại giấy tờ quy chuẩn nhưng việc cải cách này mới chỉ được tiến hành thí điểm tại một số cảng lớn chứ chưa áp dụng trên diện rộng. Thứ hai, hệ thống máy tính nối mạng giữa các cảng cũng như các DN kinh doanh giao nhận, vận tải biển cho đến nay vẫn chưa hoàn toàn được liên kết, dẫn đến việc xử lý thông tin chưa đáp ứng yêu cầu phát triển trên toàn thế giới. Nếu Việt Nam không có đủ sự hội nhập vào nền kinh tế khu vực và thế giới trong lĩnh vực thông tin thì việc ứng dụng logistics trong giao nhận, vận tải biển sẽ vẫn còn chưa được thông suốt.

Để hoạt động logistics được liền mạch thì việc chủ động trong khai thác tàu và cảng là rất cần thiết. Nhưng nh đã phân tích ở phần thực trạng hoạt động giao nhận, vận tải biển, chúng ta còn phụ thuộc rất lớn vào nước ngoài về tàu, về cảng trung chuyển. Cho nên, muốn ứng dụng logistics trong hoạt động giao

nhận, vận tải có hiệu quả thì cần thiết phải xây dựng cảng trung chuyển quốc tế để Việt Nam có thể chủ động chuyển chở hàng hoá.

2.2. Hành lang pháp lý cho hoạt động logistics chưa được thiết lập

Do hoạt động logistics vẫn còn tương đối mới mẻ tại Việt Nam nên hiện nay hoạt động này chưa có văn bản luật nào điều chỉnh. Ngoài ra, các hình thức vận tải hỗ trợ cho hoạt động logistics như VTĐPT ở nước ta hiện nay cũng chưa được pháp luật điều tiết mạnh mẽ. Vì không có quy định cụ thể về quyền lợi công nh trách nhiệm và phạm vi hoạt động của dịch vụ này nên việc ứng dụng logistics trong giao nhận, vận tải biển ở Việt Nam gặp nhiều khó khăn trở ngại. Tất cả các DN được phỏng vấn trong phạm vi khoá luận này đều thống nhất ý kiến rằng việc thiếu sự hỗ trợ về mặt luật pháp là nguyên nhân khiến cho việc áp dụng logistics trong giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam chưa được rộng rãi. Đó là bởi vì các DN ngại ngần nếu có rủi ro xảy ra thì không biết căn cứ vào đâu để bảo vệ quyền lợi chính đáng của mình do hiện nay mới chỉ có văn bản pháp luật điều chỉnh hành vi của người giao nhận vận tải và nó không phù hợp với người cung ứng dịch vụ logistics vì hoạt động giao nhận vận tải chỉ là một bộ phận nhỏ trong toàn bộ quy trình logistics. Điều này chứng tỏ hệ thống pháp luật của Việt Nam chưa theo kịp thực tiễn kinh doanh và trở thành một cản trở đối với hoạt động kinh doanh.

2.3. Chưa có đào tạo chuyên môn cho đội ngũ lao động hoạt động trong lĩnh vực logistics

Lực lượng lao động hoạt động trong lĩnh vực logistics chưa thực sự được đào tạo một cách bài bản, chính quy về lĩnh vực này. Hiện nay, tại tất cả các trường ĐH trong cả nước đều chưa có môn học nào mang tên logistics. Sinh viên của các trường ĐH thuộc khối kinh tế và ĐH Hàng hải - Khoa Kinh tế vận tải biển, ĐH Giao thông Vận tải - Khoa Kinh tế đều chỉ được đào tạo về về giao nhận, vận tải, bảo hiểm, hải quan, nghiệp vụ ngoại thương... và cũng chỉ được truyền đạt kiến thức về mặt lý thuyết và khi ra trường làm việc trong lĩnh vực

giao nhận, vận tải, họ vận dụng kiến thức tổng hợp này để phục vụ cho hoạt động cung cấp dịch vụ logistics cho các khách hàng. Ngoài ra, các kinh nghiệm thực tế là những bài học quý giá cho họ trong hành trang hoạt động logistics.

Để giải quyết tình trạng khó khăn về mặt nhân lực này, Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam hàng năm vẫn kết hợp với các Hiệp hội giao nhận thuộc các nước ASEAN tổ chức các khoá đào tạo nghiệp vụ giao nhận, gom hàng đường biển nhưng hoạt động này cũng không thường xuyên, chỉ có 1 đến 2 khoá trong năm và số lượng cán bộ quản lý cũng như nhân viên nghiệp vụ được tham gia rất hạn chế nên chưa đáp ứng được như cầu. Hiệp hội cũng đã kết hợp với Hiệp hội giao nhận Singapore tổ chức một khoá học về logistics và gửi một số cán bộ giao nhận của Việt Nam sang học tập, nhưng hoạt động này đòi hỏi kinh phí lớn và vẫn chưa giải quyết được tận gốc vấn đề là có rất nhiều cán bộ giao nhận Việt Nam chưa hiểu biết nhiều về dịch vụ logistics. Hiệp hội cùng với Hiệp hội giao nhận Singapore tạo cơ chế mời các chuyên gia về logistics và mời các chuyên gia giao nhận Singapore sang Việt Nam giảng dạy, nhưng hoạt động này đòi hỏi kinh phí lớn và vẫn chưa giải quyết được tận gốc vấn đề là có rất nhiều cán bộ giao nhận Việt Nam chưa hiểu biết nhiều về dịch vụ logistics. Hiệp hội cùng với Hiệp hội giao nhận Singapore tạo cơ chế mời các chuyên gia về logistics và mời các chuyên gia giao nhận Singapore sang Việt Nam giảng dạy, nhưng hoạt động này đòi hỏi kinh phí lớn và vẫn chưa giải quyết được tận gốc vấn đề là có rất nhiều cán bộ giao nhận Việt Nam chưa hiểu biết nhiều về dịch vụ logistics.

Hoạt động giao nhận, vận tải biển Việt Nam hiện nay đang trong thời kỳ hội nhập với khu vực và quốc tế. Do đó, đội ngũ lao động làm việc trong lĩnh vực này đòi hỏi phải có trình độ ngoại ngữ và tin học tốt để có khả năng xử lý kịp thời các thông tin và tình huống xảy ra đối với tàu và hàng vì vận tải đường biển chủ yếu phục vụ cho hoạt động XNK. Tuy nhiên, thực tế cho thấy đội ngũ lao động này không những chưa đáp ứng được các yêu cầu về mặt chuyên môn mà trình độ ngoại ngữ và tin học của họ cũng cần phải được đào tạo thêm nữa.

Có tới 89% số DN cho biết nguồn nhân lực chưa đủ kinh nghiệm là một trong những nguyên nhân cản trở việc triển khai rộng rãi dịch vụ logistics tại Việt Nam hiện nay.

2.4. Cạnh tranh quá mạnh từ các công ty nước ngoài

Trong số các DN được phỏng vấn, 50% cho rằng việc cung cấp dịch vụ logistics của các DN giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam hiện nay gặp khó khăn là do sự cạnh tranh mạnh mẽ từ phía các công ty logistics của nước ngoài. Nếu muốn triển khai hoạt động logistics một cách toàn diện thì các DN giao nhận,

vận tải biển phải bỏ vốn đầu tư rất lớn để xây dựng hệ thống kho bãi tiêu chuẩn, hệ thống quản lý trên mạng chuẩn và đào tạo nhân lực đủ khả năng điều hành hệ thống này. Trong khi đó, các công ty logistics nước ngoài đã có sẵn cơ sở hạ tầng, vật chất, kỹ thuật phục vụ cho hệ thống logistics, nên các DN Việt Nam muốn cạnh tranh với các công ty này trong bất cứ khía cạnh nào: giá, chất lượng dịch vụ, đều gặp rất nhiều khó khăn nếu không muốn nói là trong thời điểm hiện nay, các DN của Việt Nam hoàn toàn chưa có khả năng cạnh tranh với nước ngoài.

II. MỘT SỐ GIẢI PHÁP CHỦ YẾU NHẪM PHÁT TRIỂN LOGISTICS TRONG VẬN TẢI BIỂN TẠI VIỆT NAM

1. Các giải pháp vĩ mô

1.1. Cần ban hành các quy định pháp luật tạo điều kiện phát triển logistics

1.1.1. Về phát triển hoạt động logistics nói riêng

Cho tới nay, Việt Nam vẫn chưa có văn bản pháp lý nào quy định về hoạt động logistics cùng nh các yếu tố hỗ trợ cho logistics nh vận tải đa phương thức, thương mại điện tử... Từ thực tế phát triển các hoạt động kinh tế nói chung, chúng ta rút ra một kết luận là ngành nào có các quy định pháp luật điều chỉnh chặt chẽ, có các chính sách khuyến khích thì ngành đó sẽ phát triển mạnh mẽ, ví dụ như trong lĩnh vực thu hút đầu tư nước ngoài tại Việt Nam. Vì vậy, để ngành dịch vụ logistics phát triển tốt thì những tác động về mặt chính sách và pháp lý là rất quan trọng.

Do vậy, Nhà nước ta cần sớm xây dựng chiến lược phát triển ngành dịch vụ này một cách toàn diện. Nếu chúng ta có một chiến lược phát triển đúng đắn, chúng ta sẽ không lãng phí các nguồn lực, đầu tư không bị dàn trải để tránh kết quả là đầu tư nhiều mà vẫn manh mún nh trong một số lĩnh vực hiện nay. Vì ngành này có ý nghĩa quan trọng trong quá trình hội nhập của Việt Nam nên Nhà nước cũng cần sớm đưa ra các văn bản pháp lý điều chỉnh hoạt động này cũng như các bên tham gia dịch vụ, có các chính sách khuyến khích cụ thể như: có các chính sách khuyến khích về thuế đối với dịch vụ logistics và người kinh doanh logistics như giảm thuế thu nhập công ty cho những người cung cấp dịch

vụ logistics và giảm thuế XNK cho các chủ hàng Việt Nam thuê dịch vụ logistics của những người kinh doanh logistics Việt Nam. Điều này sẽ tạo điều kiện thúc đẩy hoạt động logistics phát triển mạnh mẽ hơn nữa.

Ngoài ra, Nhà nước cũng nên cho phép các nhà kinh doanh dịch vụ logistics của Việt Nam liên doanh với các công ty logistics nước ngoài để tận dụng kinh nghiệm, học hỏi cách thức tiến hành dịch vụ và quan trọng hơn cả là mở rộng thị trường cung cấp dịch vụ logistics, không chỉ cung cấp dịch vụ logistics cho các nhà XNK trong nước mà còn vươn ra nước ngoài, từng bước thâm nhập thị trường logistics quốc tế, mặc dù đây là một mục tiêu hết sức khó khăn.

Nhằm xuyên chuỗi các hoạt động logistics một cách liên mạch và có hiệu quả thì Bộ GTVT và Bộ Thương mại cần phối hợp thành lập một cơ quan quản lý về logistics và dịch vụ logistics. Cơ quan này sẽ chịu trách nhiệm :

- Hoạch định chính sách và đề xuất các biện pháp phát triển logistics của Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế.
- Đề xuất việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cho logistics và dịch vụ logistics.
- Nghiên cứu đề xuất các quy định pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics và các vấn đề về giao dịch trong dịch vụ logistics.
- Nghiên cứu ứng dụng KHCN, nhất là thương mại điện tử và công nghệ truyền dữ liệu áp dụng trong logistics.
- Đăng ký và cấp phép cho người kinh doanh logistics.
- Giúp đỡ thành lập và phát triển các nhà kinh doanh dịch vụ logistics quốc gia.
- Phối hợp với các tổ chức khu vực và quốc tế trong việc phát triển logistics.

Bên cạnh đó, vận tải đa phương thức là một dây chuyền dịch vụ vận tải "từ cửa tới cửa" phục vụ đắc lực cho dịch vụ logistics. Nhưng hiện nay Việt Nam chưa có luật điều chỉnh VTĐPT mà mới chỉ ban hành dưới dạng Nghị định

và chúng ta cũng chưa có một cơ quan cụ thể nào quản lý chung về VTĐPT. Nhà nước cũng chưa có chính sách và biện pháp hữu hiệu nhằm phát triển VTĐPT. Để thực hiện nội dung phát triển VTĐPT, Nhà nước phải áp dụng đồng bộ một loạt biện pháp nhằm kết hợp chặt chẽ giữa Nhà nước và các DN. Cụ thể là:

- Xác định cơ quan có thẩm quyền quốc gia quản lý hoạt động kinh doanh VTĐPT. Cơ quan này sẽ tiến hành việc đăng ký và cấp phép hoạt động cho các nhà kinh doanh VTĐPT phù hợp với yêu cầu trong nước và khu vực. Cơ quan quản lý Nhà nước này sẽ đảm bảo cho việc phát triển và kinh doanh VTĐPT ở nước ta theo đúng pháp luật Việt Nam và Công ước quốc tế về VTĐPT, bảo đảm quyền lợi cho các chủ hàng của Việt Nam.

- Hình thành các văn bản pháp lý, nghị định, luật... điều chỉnh VTĐPT dựa trên cơ sở các quy định của Hiệp định khung ASEAN về VTĐPT và Công ước quốc tế về VTĐPT. Đây là vấn đề cấp bách để tạo khuôn khổ pháp lý cho VTĐPT phát triển.

1.1.2. Về thủ tục hải quan đối với hàng hoá XNK

Để hoạt động hải quan ngày càng hiệu quả và góp phần tích cực vào việc hỗ trợ thực hiện tốt hơn nữa hoạt động logistics thì bên cạnh việc thực thi các quy định trong Luật Hải quan thì Nhà nước cũng cần giải quyết một số vướng mắc phát sinh từ Luật này. Chính phủ nên ban hành Nghị định về địa bàn hoạt động Hải quan và quan hệ giữa Hải quan với các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền thi hành Luật Hải quan, Nghị định qui định cụ thể phạm vi tổ chức hoạt động của Hải quan, Quyết định về khai Hải quan điện tử và trao đổi dữ liệu điện tử trong việc làm thủ tục Hải quan để tăng cường hiệu quả trong tổ chức triển khai các hoạt động nghiệp vụ Hải quan về kiểm tra sau thông quan, ứng dụng tin học trực tiếp phục vụ công tác nghiệp vụ và tổ chức chỉ đạo thực hiện quản lý nhà nước về Hải quan từ các đơn vị thuộc cơ quan Tổng cục. Cụ thể:

- Về việc quản lý Hải quan đối với hoạt động xuất nhập khẩu, xuất nhập cảnh tại cảng chuyên dùng: Hiện nay, Cục Hàng Hải, Bộ giao thông vận tải có

văn bản công nhận một số cảng chuyên dùng và cho phép tàu thuyền nước ngoài vận chuyển hàng hóa XNK được ra, vào tại một số tỉnh, thành phố với lưu lượng hàng lớn, mặt hàng chủ yếu là nguyên liệu phục vụ cho sản xuất. Do vậy, cần phải có văn bản qui định xác định rõ phạm vi địa bàn hoạt động và ranh giới trách nhiệm giữa cơ quan Hải quan và cơ quan chức năng trong việc kiểm tra, giám sát Hải quan nhằm tránh sự chồng chéo trong nghiệp vụ kiểm tra để giúp thông quan hàng hoá dễ dàng hơn nhằm giảm thời gian "chết" hàng nằm chờ được giải phóng.

- Về thủ tục hàng hóa chuyển cảng: Đối với hàng hóa nhập khẩu có vận đơn ghi cảng đích là một cảng nhưng tạm dỡ tại cảng khác rồi mới chuyển về cảng đích bằng phương tiện vận tải khác (phương tiện vận tải nhập cảnh ban đầu sau đó làm thủ tục xuất cảnh luôn) thì hiện nay chưa có hướng dẫn về làm thủ tục Hải quan cho các lô hàng này, chưa qui định về trách nhiệm của đại lý hãng tàu, các Chi cục Hải quan cảng có hàng tạm dỡ, Chi cục Hải quan làm thủ tục cho phương tiện xuất nhập cảnh nên còn gây lúng túng cho cán bộ hải quan khi thực hiện nhiệm vụ đối với các lô hàng này, làm ảnh hưởng đến tiến độ lưu chuyển hàng hoá, tác động trực tiếp tới người XNK, phương tiện vận tải ...

- Về hoạt động giám sát hàng xuất khẩu chuyển cửa khẩu: Theo qui định tạm thời thì Hải quan cửa khẩu có trách nhiệm giám sát hàng xuất khẩu, chuyển cửa khẩu cho đến khi thực xuất (hàng hóa được xếp lên phương tiện vận tải hàng hóa). Thực tế có trường hợp hàng xuất qua cảng được xếp lên tàu biển vận chuyển bằng đường biển đến cảng khác rồi mới xếp lên tàu và tàu xuất cảnh tại cảng đó. Tổng cục Hải quan cần có hướng dẫn về quan hệ phối hợp giữa các Chi cục Hải quan tại các cảng.

- Đối với việc xuất nhập khẩu vỏ container: Hiện nay tại các cảng biển quốc tế có số lượng vỏ container rất lớn cần phải làm thủ tục xuất khẩu, nhập khẩu nhưng chưa có hướng dẫn cụ thể việc khai Hải quan đối với loại hình này để Chi cục Hải quan cảng kiểm tra và cho thông quan.

- Địa điểm làm thủ tục Hải quan: Một số cục Hải quan tỉnh, thành phố quản lý địa bàn không có cảng biển và cửa khẩu đường bộ nên doanh nghiệp xuất nhập khẩu khi làm thủ tục mở tờ khai tại các đơn vị nói trên phải làm thủ tục chuyển cửa khẩu, những địa phương này hiện tại chưa được cấp có thẩm quyền công nhận địa điểm kiểm tra, do đó việc luân chuyển hồ sơ chậm, thanh khoản gặp khó khăn, dễ thất lạc cũng gây ảnh hưởng trực tiếp tới tiến độ thực hiện làm hàng XNK.

- Về niêm phong Hải quan: Theo qui định tạm thời, đối với lô hàng xuất khẩu được miễn kiểm tra thực tế nhưng chưa được chi cục Hải quan ngoài cửa khẩu niêm phong đúng qui cách thì chi cục Hải quan cửa khẩu xuất niêm phong. Vấn đề này cần được hướng dẫn thêm tránh gây ách tắc tại cửa khẩu.

Việc phát triển công nghệ thông tin, xây dựng căn cứ pháp lý về khai Hải quan điện tử (*Phụ lục 8*) và trao đổi dữ liệu điện tử trong việc làm thủ tục Hải quan theo qui định của Luật Hải quan là một yêu cầu cấp bách, và là khâu đột phá để đảm bảo đổi mới cơ bản về thủ tục Hải quan hiện nay, mang lại hiệu quả hoạt động hải quan ngày càng cao, giảm thời gian làm thủ tục hải quan, tạo điều kiện thông quan hàng hoá tốt hơn. Để thực hiện được mục tiêu này, Nhà nước cần hỗ trợ ngành Hải quan xây dựng hệ thống thông tin máy tính Hải quan, đảm bảo việc truyền, nhận thông tin từ Trung tâm thông tin dữ liệu Tổng cục Hải quan đến Chi cục Hải quan, cơ quan Nhà nước, tổ chức liên quan để phục vụ yêu cầu quản lý, điều hành, trao đổi, sử dụng dữ liệu điện tử trong việc làm thủ tục hải quan, kiểm tra hàng hoá, quản lý thu nộp thuế đối với hàng hóa xuất nhập khẩu và yêu cầu hiện đại hóa quản lý Hải quan cũng như đảm bảo việc kiểm tra, giám sát Hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu bằng phương thức thương mại điện tử.

1.1.3. Về phát triển thương mại điện tử

Nhà nước cần sớm ban hành các văn bản pháp lý hỗ trợ cho thương mại điện tử phát triển tại Việt Nam vì phát triển thương mại điện tử là một công cụ để nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam trong giai đoạn hiện

nay. Nhà nước cần phải xây dựng chiến lược chung về hình thành và phát triển nền kinh tế số hoá, xây dựng các chính sách, đạo luật, và các quy định cụ thể tương ứng. Hệ thống pháp lý cho thương mại điện tử ở Việt Nam cần được xây dựng trên cơ sở Đạo luật mẫu về thương mại điện tử của Ủy ban Liên hợp quốc về luật thương mại quốc tế nhằm tạo ra sự đồng bộ trong hệ thống pháp luật của Việt Nam với luật quốc tế, bảo vệ quyền lợi và sự hợp pháp trong các giao dịch thương mại điện tử của các nhà XNK Việt Nam. Cụ thể, nội dung của văn bản luật đó cần phải :

- Thừa nhận tính pháp lý của các giao dịch thương mại điện tử (thông qua mạng Internet và hệ thống EDI), chữ ký điện tử và chữ ký số hoá.
- Bảo vệ pháp lý các hợp đồng thương mại điện tử, các thanh toán điện tử, đối với sở hữu trí tuệ liên quan đến mọi hình thức giao dịch điện tử, đối với mạng thông tin, chống tội phạm xâm nhập nhằm thu thập tin tức mật, thay đổi các thông tin trên trang Web, thâm nhập vào các dữ liệu, sao chép trộm các phần mềm, truyền virus phá hoại... một cách bất hợp pháp.
- Thiết lập hệ thống mã nguồn cho tất cả các thông tin số hoá.

1.2. Cần đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, kỹ thuật đồng bộ và tiên tiến

Cho dù Nhà nước ban hành các chính sách khuyến khích nhưng nếu dịch vụ logistics của Việt Nam vẫn còn yếu kém, hiệu quả chưa cao thì cũng không thể thu hút được người XNK sử dụng dịch vụ trong nước. Do vậy, song song với việc ban hành các chính sách, các quy định nói lỏng và khuyến khích hoạt động logistics phát triển tại Việt Nam thì Nhà nước ta cũng cần phải có các chính sách phát triển cơ sở hạ tầng, hệ thống đường sá, cầu cảng, trang thiết bị phục vụ hoạt động giao nhận, kho vận... để tạo cơ sở vật chất cho dịch vụ logistics. Chúng ta phải có các chính sách đầu tư và phát triển đồng bộ để tránh tình trạng không tương thích giữa cơ sở hạ tầng với phương thức vận chuyển container gây ra tình

trạng ùn tắc container tại cảng Hải Phòng như đã nêu ở trên. Phát triển hệ thống logistics phải tập trung vào 2 bộ phận chính, bao gồm cơ sở hạ tầng vật chất, cơ sở hạ tầng thông tin.

1.2.1. Phát triển cơ sở hạ tầng vật chất

Cơ sở hạ tầng vật chất chính là các đầu mối, các nút giao thông nh cảng, kho bãi, trung tâm phân phối..., các tuyến vận tải, các phương tiện vận chuyển, hệ thống khai thác, kiểm soát vận tải và quản lý thị trường.

*Về phát triển hệ thống cảng:

Hiện nay hệ thống cảng biển Việt Nam vẫn còn tồn tại nhiều bất cập: quy mô cảng còn nhỏ bé, cơ sở hạ tầng cảng biển còn lạc hậu, chưa theo kịp các cảng khác trong khu vực, quản lý cảng chưa hiệu quả và đầu tư chưa thích đáng. Để giải quyết những tồn đọng này, Nhà nước cần đảm bảo:

- Việc xây dựng các cảng phải tuân thủ theo Quy hoạch phát triển cảng đã được Chính phủ phê duyệt nhằm đảm bảo phát triển cảng có hệ thống, tránh đầu tư dàn trải không đem lại hiệu quả sử dụng cao. Trong thời gian tới cần chú trọng phát triển hệ thống cảng container trung tâm phục vụ cho các hoạt động logistics và giao nhận vận tải trong nước và khu vực vì trong tương lai vận tải container sẽ trở nên phổ biến trong hoạt động vận tải và giúp nâng cao hiệu quả của chuỗi cung ứng cho DN sản xuất và nâng cao hiệu quả của dịch vụ logistics. Theo dự báo (*phụ lục II*), năng lực thông qua của cảng container tại Việt Nam là rất nhỏ bé, do đó, Chính phủ cần phải hoàn thiện và nâng cấp theo hướng hiện đại hoá hệ thống cảng container của Việt Nam để đón đầu cơ hội trong tương lai đồng thời tạo tiền đề phát triển ngành dịch vụ logistics. Ngoài ra, Nhà nước cũng cần chú ý phát triển hệ thống cảng nội địa (ICD) để tạo điều kiện cho VTĐPT phát triển vì hiện nay các cảng nội địa ở cả phía Bắc và phía Nam đều có quy mô nhỏ, chưa đáp ứng yêu cầu vận chuyển, xếp dỡ hàng container.

- Về vốn đầu tư, Nhà nước cần bỏ vốn từ ngân sách, vốn viện trợ, vốn vay của các Chính phủ, các tổ chức chính trị quốc tế để cải tạo và xây dựng mới các cảng biển chính và lớn, nạo vét luồng lạch, mua sắm các phương tiện thiết bị.

Còn các địa phương bỏ vốn để xây dựng các cảng biển địa phương. Kinh phí đầu tư cho cảng biển (*Phụ lục 7*) cần phải được sử dụng đúng mục đích, tập trung theo đúng quy hoạch phát triển. Với việc ban hành Luật Đầu tư nước ngoài, Nhà nước cũng cần phải có các biện pháp khuyến khích kêu gọi các nhà đầu tư nước ngoài bỏ vốn vào đầu tư cho hệ thống cảng biển của nước ta, tích cực liên doanh liên kết để tận dụng vốn và công nghệ hiện đại của nước ngoài.

- Về quản lý, khai thác cảng, hiện nay nước ta có 6 loại cơ quan quản lý cảng: Bộ chủ quản (Bộ GTVT) - Cục Hàng hải Việt Nam; địa phương (thành phố, tỉnh); các tổng công ty (Vinalines, Tổng công ty than- Mô hình TCT 91); các cảng trực thuộc Bộ khác (các cảng chuyên dụng); các cơ quan Nhà nước trực thuộc các tỉnh, thành quản lý các cảng; các cảng liên doanh có góp vốn của Việt Nam và các cảng 100% vốn nước ngoài. Mỗi cơ quan quản lý này đều có những ưu và nhược điểm, vì vậy, Nhà nước cần nghiên cứu để phát huy ưu điểm của mỗi loại hình quản lý và nghiên cứu mô hình quản lý cảng của các nước có hệ thống cảng biển phát triển để học hỏi kinh nghiệm quản lý, khai thác cảng hiệu quả hơn (*Phụ lục 9*).

* Về phát triển các tuyến vận tải:

Dựa trên dự báo về thị trường vận tải biển viễn dương của đội tàu biển Việt Nam (*Phụ lục 12*) thì bên cạnh các tuyến vận tải hiện có, nhằm tăng năng lực chuyên chở và thu hút thêm nhiều khách hàng hơn, tạo nên sự liên mạch trong hoạt động logistics thì cục Hàng hải Việt Nam phải chỉ đạo mở thêm các tuyến vận tải quốc tế.

- Từ nay đến năm 2005, vận tải viễn dương có các tuyến gần:

+ *Hải Phòng, Sài Gòn - Singapore, Malaysia*

+ *Sài Gòn, Đà Nẵng - Đài Loan, Hồng Kông, Hàn Quốc, Nhật Bản*

+ *Hải Phòng - Hồng Kông, Đài Loan, Hàn Quốc, Nhật bản*

- Sau năm 2005, thêm các tuyến đi các nước Châu Âu và Bắc Mỹ

Cỡ tàu hợp lý sử dụng trong vận tải viễn dương:

Tàu bách hoá đi gần 10.000 - 20.000 DWT

đi xa 30.000 - 50.000 DWT

Tàu container đi gần 600 - 800 TEUs

* Về phát triển đội tàu phục vụ vận tải biển:

Vốn để phát triển đội tàu là rất lớn nên cần phải có sự hỗ trợ trực tiếp công nh gián tiếp từ phía Nhà nước. Từ trước đến nay, Nhà nước chỉ chú trọng đầu tư vốn cho việc xây dựng và phát triển hệ thống cảng còn phát triển đội tàu là do ngành tự bỏ vốn ra. Nhằm phát triển đội tàu theo hướng hiện đại hoá, chuyên dụng hoá và trẻ hoá, Nhà nước nên áp dụng các biện pháp sau:

- Chính phủ nên có các chính sách hỗ trợ đầu tư để các công ty vận tải biển có thể thuê, mua và vay mua tàu mới bằng cách đứng ra bảo lãnh cho các DN này vay vốn ở các ngân hàng trong và ngoài nước với lãi suất ưu đãi. Tuy nhiên, khi thực hiện biện pháp này, Chính phủ cũng nên xem xét kỹ tính khả thi của dự án, chỉ bảo lãnh cho các dự án trọng điểm. Trong quá trình thực hiện, công tác kiểm tra, giám sát cũng cần thường xuyên tiến hành để đảm bảo đầu tư có hiệu quả, tránh những tiêu cực phát sinh và nhằm bảo toàn vốn đầu tư. Ngoài ra, Chính phủ nên xem xét giảm thuế nhập khẩu tàu biển để tạo điều kiện phát triển đội tàu.

- Chính phủ nên coi việc phát triển đội tàu cũng là một hình thức đầu tư vào cơ sở hạ tầng của ngành Vận tải biển, từ đó giành một phần ngân sách đầu tư trực tiếp cho đội tàu biển quốc gia. Trong thời gian tới, cần ưu tiên giành một phần vốn vay của Chính phủ cho đội tàu nòng cốt vay lại để phát triển đội tàu (*Phụ lục 13*).

- Chính phủ có thể gián tiếp đầu tư cho đội tàu bằng cách đầu tư cho ngành công nghiệp đóng tàu để nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành này, khuyến khích đóng tàu viển dương có trọng tải lớn, hiện đại. Hiện nay, tuy ngành đóng tàu Việt Nam đã có thể đóng được tàu có trọng tải trên 5000 tấn^[37], nhưng điều đó không đồng nghĩa với việc ngành đóng tàu đã đáp ứng đủ nhu cầu đầu tư về số lượng và chủng loại tàu của các DN vận tải biển Việt Nam. Vì

vậy, Nhà nước cần cho phép liên doanh, liên kết với nước ngoài vì đây là nhân tố quan trọng nhất thúc đẩy nhanh ngành công nghiệp đóng và sửa chữa tàu Việt Nam nhằm tranh thủ kỹ thuật đóng mới và sửa chữa hiện đại, phấn đấu đến năm 2005 đóng được tàu 10.000 tấn và tàu lớn hơn, sửa chữa được các tàu từ 30.000 - 50.000 tấn trở xuống, chú trọng tới các loại tàu có nhu cầu cao trong tương lai như tàu chở hàng bách hoá, tàu container. Đầu tư cho công nghiệp đóng tàu là nhu cầu thực tế và có lợi, song thu hồi vốn lâu, nên Nhà nước cần có sự quan tâm tới chính sách thuế, khấu hao, lãi suất vay ưu đãi và vay dài hạn... Nhà nước cũng cần có các chính sách bảo hộ ngành này nh quy định loại tàu trong nước đóng và sửa chữa được thì không được nhập khẩu và đem ra nước ngoài sửa chữa.

1.2.2. Phát triển hạ tầng công nghệ thông tin

Hạ tầng công nghệ thông tin là một trong những yếu tố quan trọng thúc đẩy sự phát triển của dịch vụ logistics ở nhiều quốc gia trên thế giới. Vì vậy, khi xây dựng chiến lược phát triển dịch vụ logistics ở Việt Nam thì vai trò của hạ tầng công nghệ thông tin cũng rất to lớn. Cơ sở hạ tầng thông tin để phát triển hoạt động logistics bao gồm: mạng lưới thông tin phục vụ kinh doanh, trao đổi dữ liệu điện tử (EDI), hệ thống Internet...

Trước tiên, Nhà nước cần đẩy nhanh việc thiết lập hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI) - công nghệ đang được áp dụng trong kinh doanh, khai thác VTĐPT, đặc biệt là vận tải biển. Cần thiết lập hệ thống EDI giữa các cảng biển Việt Nam với các chủ tàu, các cơ quan hải quan, giữa các cảng chính của Việt Nam với các cảng chính trong khu vực, với các công ty giao nhận vận tải biển. Với sự hỗ trợ của hệ thống EDI, các bên liên quan sẽ nắm được thông tin nhanh chóng về tàu, thời gian tàu tới cảng, hàng hoá được chuyên chở từ đó tạo điều kiện cho cơ quan hải quan làm thủ tục XNK đối với hàng và tàu được nhanh chóng, cảng chủ động trong việc xếp dỡ, giải phóng hàng kịp thời, tránh được thời gian chờ đợi lâu của tàu và chủ hàng.

Bên cạnh đó, Nhà nước cũng cần hỗ trợ các cảng, cơ quan hải quan và các công ty giao nhận, vận tải biển về kinh phí, về tư vấn trong việc xây dựng hệ thống thông tin hiện đại. Vì muốn đầu tư cho công nghệ mới thì cần phải chi nhiều tiền, nếu không có sự trợ giúp từ phía Chính phủ thì các cơ quan này có thể sẽ không có đủ nguồn kinh phí dành cho phát triển công nghệ thông tin nên lại nhập công nghệ cũ của nước ngoài. Như vậy, việc đầu tư sẽ không có hiệu quả lâu dài vì công nghệ sẽ sớm bị lạc hậu. Mục tiêu "đi tắt đón đầu" của Nhà nước vì thế mà không thực hiện được.

Để phát triển hệ thống Internet, Chính phủ cần đẩy mạnh hiện đại hoá hệ thống truyền thông, gia tăng tốc độ đường truyền, đặc biệt sớm triển khai công nghệ ADSL và nâng cao công suất của băng thông để giúp cho thông tin được truyền đi nhanh chóng, tạo điều kiện cho các ngành, các cơ quan thực hiện các nghiệp vụ liên quan đến dịch vụ logistics.

Việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng trên đây sẽ giúp cho logistics thực hiện chuyên chở hàng hoá "từ cửa tới cửa" với giá thành vận tải thấp hơn và giúp tăng năng lực cạnh tranh của người kinh doanh logistics của Việt Nam.

1.3. Liên kết các hiệp hội ngành nghề có liên quan để phát huy vai trò sẵn có của họ

Đối với ngành dịch vụ hàng hải, hiện nay chúng ta có 4 Hiệp hội ngành nghề: Hiệp hội chủ tàu Việt Nam, Hiệp hội cảng biển Việt Nam, Hiệp hội đại lý môi giới hàng hải Việt Nam và Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam. Trong thời gian qua các hiệp hội đã tích cực hoạt động, đại diện cho quyền lợi của hội viên trong các hoạt động kinh doanh trong và ngoài nước. Ngoài ra, các Hiệp hội còn tham gia tích cực vào các hoạt động hội nhập, hợp tác giao thông vận tải tại ASEAN - Điều này sẽ tạo tiền đề cho phát triển VTĐPT và dịch vụ logistics tại Việt Nam. Cho đến nay, các Hiệp hội đã có các đề xuất với Chính phủ, các Bộ, Ngành có liên quan trong việc thực hiện các chính sách nhằm phát triển các dịch vụ vận tải.

Để phát triển và nâng cao chất lượng dịch vụ hàng hải của nước ta nhằm đạt được mục tiêu chung là theo kịp trình độ tiên tiến trong khu vực và thế giới, phát huy vai trò của Hiệp hội ngành nghề là một giải pháp có tính thực thi cao. Thành viên trong các Hiệp hội ngành nghề chính là những người tham gia chủ yếu vào hoạt động giao nhận vận tải và dịch vụ logistics của nước ta. Vì vậy, các Hiệp hội ngành nghề đóng vai trò quan trọng trong phát triển logistics ở Việt Nam. Để phát huy vai trò của mình, các Hiệp hội ngành nghề phải:

- Đại diện lợi Ích chính đáng của các DN trong các quan hệ trong và ngoài nước, nhất là việc làm cầu nối DN với Nhà nước trong việc đề ra các chính sách phát triển dịch vụ hàng hải, trong việc quy hoạch phát triển ngành nghề.

- Tư vấn cho DN về pháp lý quốc tế, thông tin thị trường, trước hết là những thông tin chiến lược, mở rộng khách hàng và bảo vệ lợi Ích của hội viên khi gặp rào cản và tranh chấp thương mại quốc tế.

- Giúp DN trong việc đào tạo, nâng cao trình độ nghiệp vụ quản lý và ngoại ngữ cho cán bộ.

- Xử lý tốt việc cạnh tranh không lành mạnh giữa các hội viên và điều hoà quyền lợi của hội viên, trên cơ sở đó, hiệp hội đề xuất với Chính phủ chịu trách nhiệm thoả thuận ban hành các loại giá dịch vụ hàng hải để tạo nên sức cạnh tranh của ngành hàng hải nước ta với các nước khác trong khu vực.

- Tham gia ý kiến vào các văn bản pháp quy liên quan tới hoạt động của DN kinh doanh dịch vụ hàng hải từ khi soạn thảo để đảm bảo tính khả thi của pháp luật.

Đây là sự hỗ trợ đắc lực cho các cơ quan Nhà nước trong việc đào tạo phát triển ngành dịch vụ logistics cũng như các luật lệ, quy định có liên quan tới dịch vụ logistics.

Nhằm thực hiện chức năng và nhiệm vụ trên, các Hiệp hội cần được củng cố về mặt tổ chức và phương pháp hoạt động. Trong 4 Hiệp hội ngành nghề hàng hải nêu trên, chỉ có Hiệp hội giao nhận kho vận là có bộ phận chuyên trách thường trực hưởng lương, còn 3 Hiệp hội khác chủ yếu là kiêm nhiệm vì vậy đã

hạn chế hiệu quả hoạt động của Hiệp hội. Do đó, các Hiệp hội nên có bộ phận chuyên trách thường trực có trang bị tốt, giải quyết kịp thời các vấn đề hàng ngày.

Trong việc phát triển và nâng cao chất lượng dịch vụ hàng hải nói chung và dịch vụ logistics trong vận tải biển nói riêng, nếu phát huy tốt vai trò của Hiệp hội ngành nghề trong cộng đồng DN, sẽ thúc đẩy mạnh mẽ sự phát triển của các DN trong việc cung cấp các dịch vụ logistics để cạnh tranh được với các nước trong khu vực.

1.4. Xây dựng nguồn nhân lực phục vụ cho yêu cầu của hoạt động logistics

Dịch vụ logistics là một ngành dịch vụ phức tạp và mang tính quốc tế cao. Vì vậy, muốn kinh doanh dịch vụ logistics có hiệu quả trong điều kiện hội nhập khu vực và thế giới, chúng ta phải hiểu biết đầy đủ và thực hiện nhuần nhuyễn các công đoạn của logistics. Cho nên việc xây dựng nguồn nhân lực là một nhân tố rất quan trọng góp phần quyết định đến sự phát triển của ngành dịch vụ này.

Yêu cầu đối với người cán bộ làm công tác logistics trong vận tải biển là vừa phải hiểu biết về hoạt động logistics, lại vừa phải có kiến thức về thương mại quốc tế và giao nhận vận tải quốc tế. Nhưng hiện nay, trong chương trình đào tạo tại các trường dạy về giao nhận, vận tải, thương mại quốc tế ở Việt Nam chưa có môn nào được gọi là logistics. Vì vậy, vấn đề cấp thiết là Bộ GTVT phối hợp cùng Bộ GD-ĐT triển khai nghiên cứu, đưa ra giáo trình về môn học logistics và tiến hành giảng dạy tại các trường ĐH Ngoại thương, ĐH Hàng hải - Khoa Kinh tế vận tải biển, ĐH GTVT. Đội ngũ sinh viên tại các trường ĐH này sau này sẽ trở thành những cán bộ trực tiếp thực hiện dịch vụ logistics và góp phần phát triển ngành dịch vụ mới mẻ này, bắt kịp với các nước trong khu vực. Bên cạnh đó, đội ngũ cán bộ làm công tác logistics cũng cần phải nắm vững kiến thức về vận tải đa phương thức, về tiếp vận trong hệ thống dây chuyền dịch vụ và các quy định pháp luật có liên quan đến dịch vụ logistics.

Việt Nam có thể học hỏi kinh nghiệm đào tạo logistics của ASEAN, đặc biệt là của Singapore, nước đứng đầu khối ASEAN về việc ứng dụng logistics.

Hiện nay Singapore đã có một loạt các trường đào tạo nghề về logistics trong vận tải. Theo kế hoạch, đến năm 2005, Singapore sẽ đào tạo khoảng 500.000 chuyên viên về logistics để làm việc trong 16 nhóm ngành kinh tế^[38]. Nhằm phát triển đội ngũ nhân lực phục vụ cho ngành dịch vụ logistics, Chính phủ Việt Nam có thể xây dựng chương trình hợp tác giữa hai quốc gia để gửi sinh viên và cán bộ đã hoạt động trong lĩnh vực giao nhận, vận tải sang Singapore để được đào tạo bài bản. Ngoài ra, trong thời gian đầu thực hiện dịch vụ logistics, chúng ta cũng có thể thuê nhân lực của nước bạn về để sử dụng ngay.

Ngoài ra, trong thời đại tin học hiện nay, việc đào tạo cán bộ hải quan, cán bộ kinh doanh XNK và giao nhận vận tải về tin học để xử lý thành thạo nghiệp vụ nhằm đơn giản hoá thủ tục và giấy tờ là rất quan trọng trong phát triển nguồn nhân lực cho ngành dịch vụ logistics. Đào tạo ngoại ngữ cho người làm công tác logistics cũng cần phải được chú trọng vì đây là một hoạt động mang tính quốc tế cao, đòi hỏi phải có sự kết hợp giữa nhiều bước ở các quốc gia khác nhau. Cho nên, người cán bộ làm logistics phải có trình độ ngoại ngữ tốt để có khả năng giải quyết công việc nhanh chóng, chính xác.

2. Giải pháp vi mô

2.1. Nâng cao chất lượng các dịch vụ cung ứng cho khách hàng

Bên cạnh những cố gắng của Chính phủ nhằm tạo điều kiện thuận lợi để cho các DN kinh doanh dịch vụ giao nhận, vận tải phát triển, đáp ứng kịp yêu cầu của hoạt động chuyên chở hàng hoá bằng đường biển thì bản thân các DN này cũng phải nỗ lực hết mình để có thể cạnh tranh tốt trong quá trình hội nhập của đất nước. Để đứng vững trong môi trường cạnh tranh khốc liệt không có sự bảo hộ của Nhà nước khi các Hiệp định về hàng hải Việt Nam ký kết hoàn toàn có hiệu lực thì cách duy nhất là các DN phải nâng cao chất lượng dịch vụ. Do vậy, việc tiếp tục đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng cũ, hiện đại hóa các trang thiết bị hiện có, mua sắm các trang thiết bị mới để tạo điều kiện cho công tác giao nhận hàng hóa cũng như công tác quản lý của các DN này đạt được hiệu quả cao là việc làm rất cần thiết.

Trước mắt, các DN phải hoàn thiện các loại hình dịch vụ đang cung cấp cho khách hàng. Do hình thức chuyên chở bằng container ngày càng phổ biến do những lợi ích thiết thực mà nó đem lại nên các DN cũng cần đầu tư cho hoạt động này: xây dựng cho mình những kho bãi Container riêng, tạo thuận lợi cho việc đóng hàng, giao nhận Container. Đối với các kho bãi đã xây dựng từ lâu cần nhanh chóng cải tạo, nâng cấp theo hướng hiện đại, đảm bảo vừa an toàn vừa đạt hiệu quả kinh tế cao. Đối với kho hàng, các DN nên trang bị những máy móc theo hướng tự động hóa, lắp đặt hệ thống điều hành bằng máy vi tính vào kho vừa đảm bảo độ chính xác vừa giúp cho công tác quản lý đạt được hiệu quả cao. Theo đó, mỗi Container được đưa vào kho tiếp nhận sẽ có một mã số kiểm soát riêng, được truy cập vào hệ thống máy vi tính. Nếu công ty cũng đồng thời là người chuyên chở thì mã số này sẽ thống nhất từ lúc nhận hàng cho đến khi giao hàng cho người nhận ở nơi đến. Hệ thống máy sẽ ghi lại toàn bộ thông tin liên quan đến Container và hàng hóa trong Container. Mọi sửa đổi, bổ sung sẽ được máy cập nhật cho toàn bộ hệ thống. Mỗi khi có yêu cầu gì người phụ trách sẽ tiến hành công việc một cách an toàn nhất, tiết kiệm nhất. Hệ thống này có tên gọi là CCMS (Cargo and Container Management System) và được các hãng giao nhận vận tải nước ngoài áp dụng, phổ biến. Nếu các DN Việt Nam có khả năng áp dụng hệ thống này thì sẽ tạo tiền đề thuận lợi cho việc chuyển sang cung cấp dịch vụ logistics.

Ngoài ra, các DN cũng cần đa dạng hoá các loại hình dịch vụ cung cấp cho khách hàng để dần hướng tới phát triển toàn diện mô hình dịch vụ logistics. Các DN giao nhận có thể đầu tư trang thiết bị để cung cấp dịch vụ phân loại, đóng gói hàng hoá cho các nhà XNK. Các DN giao nhận sẽ thay mặt nhà XNK thực hiện các dịch vụ đóng gói phù hợp với trọng lượng, kích cỡ, giá trị hàng hoá, đăng ký mã hiệu, nhãn hiệu hàng hoá chính xác, phù hợp với yêu cầu, tiêu chuẩn quốc tế nhằm tạo thuận lợi trong việc xếp dỡ, giao nhận và vận chuyển hàng hoá. Việc này sẽ tạo điều kiện thuận lợi để các công ty giao nhận chuyên chở hàng hoá an toàn hơn do họ trực tiếp là người đóng gói và chuyên chở nên

họ hiểu rõ hơn ai hết cần phải đóng gói hàng hoá như thế nào cho phù hợp, họ sẽ được chuyên môn hoá sâu để thực hiện những nhiệm vụ này nên tạo thêm nhiều việc làm cho người lao động. Người XNK cũng giải quyết được khó khăn về kho bãi, khắc phục được sự thiếu kinh nghiệm trong công tác điều phối hàng hoá, giảm chi phí trong việc thực hiện các dịch vụ hậu cần trước khi hàng được xuất khẩu. Ngoài ra, các DN này cũng cần nâng cao chất lượng dịch vụ kiểm kê, phân phối hàng hoá đến đúng địa chỉ tiếp nhận để giúp các nhà XNK tính đúng lượng dự trữ cần thiết, đảm bảo tiến độ sản xuất kinh doanh, không bị thiếu hụt hay tồn đọng quá định mức dự trữ. Để có thể thu hút lượng khách hàng qua kho ngày một nhiều hơn thì các DN kinh doanh dịch vụ giao nhận, vận tải biển phải áp dụng phí lưu kho thấp, không áp dụng phí lũy tiến để hàng hoá có thể tồn trữ với số lượng lớn trong thời gian dài, nhất là đối với hàng trữ lượng lớn, hàng nông sản, phân bón, hoá chất phục vụ sản xuất nông nghiệp; có chính sách ưu đãi đối với khách hàng thường xuyên lưu kho; đảm bảo an toàn về số lượng và chất lượng hàng hoá để tạo tâm lý yên tâm cho khách hàng... Nếu các DN này có thể áp dụng được các biện pháp trên một cách đồng bộ thì chất lượng dịch vụ của các DN sẽ được nâng cao, tạo điều kiện cho việc hoàn thiện và phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam trong thời gian tới.

2.2. Liên doanh với các công ty logistics nước ngoài để học hỏi kinh nghiệm

Hiện nay do các dịch vụ logistics tại Việt Nam vẫn còn sơ sài và chưa phát triển, cũng như các DN giao nhận, vận tải biển của Việt Nam chưa tự cung cấp được các dịch vụ logistics mà chủ yếu là làm đại lý cho các công ty logistics nước ngoài như đã phân tích ở phần thực trạng nên trước mắt các DN này cần tích cực liên doanh, liên kết với các công ty logistics nước ngoài để tận dụng công nghệ hiện đại, phương thức quản lý tiên tiến, vốn và thị trường của nước ngoài. Để làm được điều này, các DN của Việt Nam phải tăng cường mở rộng quan hệ đại lý với các công ty logistics của nước ngoài cả trong quan hệ với các hãng giao nhận cũng như các hãng tàu biển. Muốn các công ty nước ngoài nhận các DN giao nhận, vận tải biển Việt Nam làm đại lý thì bản thân các DN này

cũng phải tự phân nào giải quyết những khó khăn về tài chính, trình độ nghiệp vụ của nhân viên, trang thiết bị... Các công ty logistics nước ngoài có kinh nghiệm hoạt động trong lĩnh vực logistics, có hệ thống kho bãi toàn cầu đã được phát triển từ trước, có khả năng về tài chính sẽ hỗ trợ đắc lực cho các DN Việt Nam trong quá trình hội nhập vào hoạt động giao nhận, vận tải biển quốc tế, nhất là trong việc phát triển hoạt động logistics trong vận tải biển.

2.3. Tin học hoá hệ thống quản lý trong nội bộ DN

Việc ứng dụng hệ thống máy tính cùng nh các phần mềm tin học trong quản lý, khai thác hoạt động giao nhận, vận tải biển sẽ đem lại rất nhiều lợi Ých cho các DN.

Đối với việc quản lý đội tàu, nếu ứng dụng tin học vào việc xử lý thông tin trong quản lý, khai thác tàu thì các cán bộ khai thác sẽ không bỏ sót các các phương án sử dụng tàu tối ưu và các quyết định điều tàu sẽ chính xác và có cơ sở khoa học hơn. Muốn giải quyết bài toán này, ta cần xây dựng các cơ sở dữ liệu về đội tàu đang khai thác và cơ sở dữ liệu về các thông số của các đơn chào hàng mà khách hàng yêu cầu vận chuyển. Một chương trình phần mềm xử lý thông tin được sử dụng để khi đưa các dữ liệu này vào thì máy sẽ tự động tính toán hết các phương án điều tàu có thể xảy ra và cho hiệu quả kinh tế của phương án tốt nhất. Nếu việc này được áp dụng vào thực tiễn khai thác tàu chắc chắn sẽ góp phần nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu vận tải biển.

Để khai thác và quản lý các cảng có hiệu quả hơn, các cảng cũng cần phải có hệ thống số liệu thống kê các chỉ tiêu khai thác đầy đủ. Hệ thống thông tin quản lý này sẽ cho phép các cảng biển Việt Nam:

- Nâng cao hiệu quả khai thác các thiết bị, CSHT hiện có.
- Thông tin kịp thời cho khách hàng để giúp khách hàng khai thác có hiệu quả phương tiện, thiết bị của họ khi vào cảng.
- Cung cấp số liệu cho lập quy hoạch phát triển cảng.
- Giám sát năng suất của thiết bị và lao động để kiểm tra được chi phí xếp dỡ.

Chính vì vậy, vi tính hoá thực sự là một công việc cần thiết không chỉ với các bến cầu cảng có vốn đầu tư lớn, nơi cần có những quyết định nhanh chóng mà cả việc thu thập, xử lý, chuyển tải thông tin đa dạng về việc vận chuyển hàng ngàn container, thậm chí cả việc bốc xếp hàng rời, hàng bách hoá. Cho nên, việc vận dụng hệ thống thông tin quản lý cảng cho phù hợp với điều kiện của mỗi cảng là một giải pháp cần thực thi ngay.

Trong công tác tổ chức, cung cấp dịch vụ giao nhận hàng, việc ứng dụng các phần mềm tin học cho phép phát hiện ra các điểm yếu toàn bộ chu trình, kiểm soát chặt chẽ luồng di chuyển hàng hoá, và loại bỏ thời gian chết, thời gian lưu kho tại các điểm chuyển tải. Cho nên, có thể nói việc ứng dụng công nghệ tin học trong quản lý, khai thác hoạt động giao nhận, vận tải biển là rất cần thiết, nó sẽ góp phần tạo điều kiện thuận lợi hơn cho việc điều hành hệ thống logistics trong giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam.

2.4. Chú trọng hoạt động Marketing để thu hút khách hàng

Trong bối cảnh hiện nay, khi mà ngành dịch vụ giao nhận, vận tải biển của Việt Nam đang bị cạnh tranh rất mạnh mẽ và thị trường logistics nội địa vẫn còn bỏ ngỏ thì các DN giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam cần phải đẩy mạnh hoạt động Marketing để nâng cao nhận thức của các DN sản xuất của Việt Nam về sự cần thiết phải phát triển logistics, mặt khác thu hút thêm nhiều khách hàng hơn nữa để có sự chuẩn bị tốt hơn khi Việt Nam thực sự hội nhập vào nền kinh tế quốc tế và khu vực, khi đó, các DN của Việt Nam sẽ mất dần đi sự hỗ trợ từ phía Chính phủ. Chính vì vậy, công tác Marketing cũng được coi là một trong những ưu tiên hàng đầu mà các DN giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam cần phát triển để có thể thu hút nhiều khách hàng đồng thời giữ vững vị thế cạnh tranh của mình. Các DN này cũng phải đẩy mạnh hoạt động Marketing quốc tế để có thể tham gia hiệu quả vào thị trường giao nhận vận tải và logistics quốc tế. Đây là nhiệm vụ hết sức khó khăn, nên trước mắt các DN nên:

- Mở rộng hơn nữa quan hệ với các văn phòng đại diện và các tổ chức kinh tế nước ngoài tại Việt Nam.

- Xây dựng quan hệ tốt với các cơ quan thương vụ và các tổ chức quốc tế để khai thác thông tin về các hợp đồng thương mại, đầu tư ở Việt Nam để khai thác nhu cầu vận chuyển.
- Cử cán bộ ra nước ngoài để học tập kinh nghiệm nâng cao chất lượng phục vụ theo tiêu chuẩn quốc tế.
- Nghiên cứu, chuẩn bị các điều kiện cần thiết để mở văn phòng đại diện hay chi nhánh ở nước ngoài để có thể khai thác tốt hơn nữa thị trường nước ngoài, mở rộng thị trường hiện có của DN mình.

Nếu các DN giao nhận, vận tải biển của Việt Nam có thể thực hiện các biện pháp này một cách đồng bộ và có hiệu quả thì chắc chắn trong tương lai không xa, ngành dịch vụ giao nhận, vận tải biển của nước ta sẽ hoàn toàn có khả năng đứng vững trước những cạnh tranh khốc liệt của nền kinh tế mở toàn cầu và sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc triển khai đồng bộ dịch vụ logistics trong vận tải biển tại Việt Nam.

KẾT LUẬN

Mô hình dịch vụ logistics tuy không còn mới mẻ trên thế giới nhưng để các DN giao nhận, vận tải biển của Việt Nam có thể ứng dụng rõ nét hơn thì đòi hỏi phải có nhiều nỗ lực không chỉ từ phía Chính phủ mà cả bản thân các DN Việt Nam phải tự mình vươn lên. Sự tham gia của Chính phủ không chỉ là việc tạo lập hành lang pháp lý thuận tiện cho dịch vụ logistics phát triển mà còn phải có những hỗ trợ về thể chế tài chính, về vốn, về môi trường để hoạt động này thực sự có nhiều điều kiện để phát triển. Các DN Việt Nam phải tự trang bị cho mình về nghiệp vụ, về cơ sở hạ tầng để có thể vươn lên cạnh tranh được với các công ty nước ngoài vốn rất mạnh trong lĩnh vực này. Nhất là trong bối cảnh Việt Nam đang hội nhập mạnh mẽ vào nền kinh tế thế giới và việc chúng ta phải từng bước mở cửa thị trường dịch vụ sau hàng loạt các hiệp định song phương và đa phương ký kết với nước ngoài thì việc phát triển ngành hàng hải của nước ta theo hướng xây dựng các công ty chuyên về logistics là hướng đi cần thiết và đúng đắn.

Khoá luận tốt nghiệp này đã cố gắng đưa ra những nét khái quát nhất của hoạt động logistics trong giao nhận, vận tải biển, chỉ ra những thuận lợi và khó khăn trong việc áp dụng mô hình quản lý tiên tiến này đối với hoạt động hàng hải của nước ta và tác giả đã mạn phép đưa ra một số giải pháp nhằm thúc đẩy việc ứng dụng loại hình dịch vụ này. Tuy nhiên, trong quá trình hoàn thành luận văn, do hạn chế về thời gian tiến hành cũng như tầm hiểu biết, luận văn của em chắc chắn không tránh khỏi những thiếu sót về nhiều mặt. Em mong nhận được sự đóng góp ý kiến của các Thầy Cô giáo cùng nh các bạn quan tâm tới lĩnh vực này để em có thể hoàn thiện tốt hơn đề tài này trong những nghiên cứu tiếp theo.

Em xin chân thành cảm ơn!

MỤC LỤC

Lời nói đầu	1
Chương I	3
Lý luận chung về logistics	3
I. Khái quát về logistics	3
1. Khái niệm và tầm quan trọng của logistics	3
1.1. Khái niệm về logistics	3
1.2. Tầm quan trọng của logistics	7
2. Một số cách tiếp cận về logistics	10
2.1. Tiếp cận logistics theo trục ngang	12
2.2. Tiếp cận logistics theo hình tháp	13
3. Đặc điểm của logistics	14
3.1. Logistics là một dịch vụ	14
3.2. Logistics có chức năng hỗ trợ	15
4. Các yếu tố tạo nên chuỗi logistics	17
4.1. Yếu tố vận tải	18
4.2. Yếu tố kho bãi	19
4.4. Nhân lực và đào tạo nhân lực	20
4.5. Tài liệu kỹ thuật	21
4.6. Thiết bị kiểm tra và hỗ trợ	21
4.7. Yếu tố nhà xưởng	22
5. Vận hành logistics	23
5.1. Chu kỳ hoạt động của logistics	23
5.2. Hoạt động Marketing	25
5.3. Vòng đời sản phẩm	26
II. Quản trị logistics	27
1. Vai trò của quản trị logistics	27
2. Trách nhiệm của nhà quản trị logistics	28
3. Hệ thống quản trị logistics	28
3.1. Phân tích tổng chi phí	28
3.2. Tiếp cận doanh nghiệp.	28
3.3. Dịch vụ khách hàng	28
3.4. Các kênh phân phối	28
III. Môi quan hệ giữa vận tải biển và logistics	28
1. Tầm quan trọng của vận tải biển trong thương mại quốc tế hiện nay	28

1.1. Ưu điểm của vận tải biển	28
1.2. Phát triển vận tải hàng hoá bằng đường biển là động lực thúc đẩy phát triển thương mại quốc tế	28
2. Logistics trong hoạt động giao nhận, vận tải biển	28
3. Các yếu tố tác động tới vận tải biển và logistics trong tương lai	28
Chương II	28
Hoạt động logistics trong các doanh nghiệp giao nhận, vận tải biển Việt Nam trong những năm gần đây	28
I. Lợi Ích do logistics đem lại cho các doanh nghiệp giao nhận, vận tải biển	28
1. Giảm chi phí	28
2. Nâng cao mức độ linh hoạt trong hoạt động của các DN	28
3. Tăng cường chất lượng dịch vụ	28
4. Tăng doanh thu và lợi nhuận	28
II. Hoạt động logistics trong các doanh nghiệp giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam	28
1. Thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp giao nhận, vận tải biển Việt Nam	28
2. Nhận thức của các DN giao nhận, vận tải biển về logistics	28
3. Thực tiễn áp dụng logistics trong các DN giao nhận, vận tải biển Việt Nam	28
III. Các yếu tố tác động tới hoạt động logistics trong vận tải biển tại Việt Nam những năm tới	28
1. Các yếu tố khách quan	28
1.1. Một số xu hướng phát triển vận tải biển trên thế giới	28
1.2. Việc Việt Nam gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới - WTO tạo điều kiện phát triển ngoại thương Việt Nam	28
1.3. Cuộc cách mạng công nghệ thông tin có tác động mạnh tới chất lượng dịch vụ vận tải	28
2. Các yếu tố chủ quan	28
2.1. Chiến lược phát triển ngành vận tải biển Việt Nam	28
2.2. Xây dựng cảng trung chuyển container	28
2.3. Khuyến khích sử dụng vận tải đa phương thức	28
CHương III	28
Một số giải pháp nhằm phát triển logistics trong Giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam	28

I. Những thuận lợi và khó khăn khi áp dụng logistics trong vận tải biển tại Việt Nam	28
1. Thuận lợi	28
2. Khó khăn	28
2.1. Cơ sở hạ tầng, vật chất kỹ thuật chưa đồng bộ	28
2.2. Hành lang pháp lý cho hoạt động logistics chưa được thiết lập	28
2.3. Chưa có đào tạo chuyên môn cho đội ngũ lao động hoạt động trong lĩnh vực logistics	28
2.4. Cạnh tranh quá mạnh từ các công ty nước ngoài	28
II. Một số giải pháp chủ yếu nhằm phát triển logistics trong vận tải biển tại Việt Nam	28
1. Các giải pháp vĩ mô	28
1.1. Cần ban hành các quy định pháp luật tạo điều kiện phát triển logistics	28
1.2. Cần đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, kỹ thuật đồng bộ và tiên tiến	28
1.3. Liên kết các hiệp hội ngành nghề có liên quan để phát huy vai trò sẵn có của họ	28
1.4. Xây dựng nguồn nhân lực phục vụ cho yêu cầu của hoạt động logistics	28
2. Giải pháp vi mô	28
2.1. Nâng cao chất lượng các dịch vụ cung ứng cho khách hàng	28
2.2. Liên doanh với các công ty logistics nước ngoài để học hỏi kinh nghiệm	28
2.3. Tin học hoá hệ thống quản lý trong nội bộ DN	28
2.4. Chú trọng hoạt động Marketing để thu hút khách hàng	28
Kết luận	28