

TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA-VŨNG TÀU
KHOA KINH TẾ BIỂN – LOGISTICS



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

ĐỀ TÀI:

**THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG KINH
DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC
TẾ CÁI MÉP (CMIT)**

Trình độ đào tạo: Đại học

Hệ đào tạo: Chính quy

Ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Chuyên ngành: Tổ chức quản lý cảng – Xuất nhập khẩu – Giao
nhận vận tải quốc tế

Khóa học: 2021

Giảng viên hướng dẫn: PGS.TS. Hà Thị Ngọc Oanh

Sinh viên thực hiện: Lê Thị Mỹ Hiền

MSSV: 21030445

Lớp: DH21QG

Bà Rịa - Vũng Tàu, năm 2024

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA - VŨNG TÀU

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN ĐỒ ÁN/ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

I. Thông tin chung

- Họ và tên giảng viên hướng dẫn:

.....

Học hàm, học vị: Chuyên ngành:

.....

Đơn vị công tác:

.....

- Họ và tên sinh viên: MSSV:

Lớp: Khoa:

.....

Tên đề tài:

.....

.....

...

- Tổng quát về ĐA/KLTN:

+ Số trang:

Số chương:

+ Số bảng số liệu:

Số hình vẽ:

+ Số tài liệu tham khảo:

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

2.1. Nhận xét về hình

thức:

.....

.....

.....

.....

2.2. Tính cấp thiết của đề tài:

.....

.....

.....

.....

2.3. Mục tiêu và nội dung:

.....

.....

.....

.....

2.4. Tổng quan tài liệu:

.....

.....

.....

.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....

.....

.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....

.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....

.....

.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

.....

.....

.....

.....

2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:

.....

.....

.....

.....

2.9. Các vấn đề cần bổ sung, chỉnh sửa:

.....

.....

.....

.....

.....

III. Phần nhận xét tinh thần và thái độ làm việc của sinh viên

.....

.....

IV. Đánh giá

1. Đồ án/khóa luận tốt nghiệp đạt/chưa đạt yêu cầu:

.....

2. Đề nghị: Được bảo vệ: ☐

Không được bảo vệ: ☐

Điểm:/10 (làm tròn đến một chữ số thập phân)

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

(Ký và ghi rõ họ tên)

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA - VŨNG TÀU

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN ĐỒ ÁN/ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

I. Thông tin chung

- Họ và tên giảng viên phản biện:

.....

Học hàm, học vị: Chuyên ngành:

.....

Đơn vị công tác:

.....

- Họ và tên sinh viên: MSSV:

Lớp: Khoa:

.....

Tên đề tài:

.....

.....

...

- Tổng quát về ĐA/KLTN:

+ Số trang:

Số chương:

+ Số bảng số liệu:

Số hình vẽ:

+ Số tài liệu tham khảo:

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

2.1. Nhận xét về hình

thức:

.....

.....

.....

.....

2.2. Tính cấp thiết của đề tài:

.....

.....

.....

.....

2.3. Mục tiêu và nội dung:

.....

.....

.....

.....

2.4. Tổng quan tài liệu:

.....

.....

.....

.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....

.....

.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....

.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....

.....

.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

.....

.....

.....

.....

2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:

.....

.....

.....

.....

2.9. Các vấn đề cần bổ sung, chỉnh sửa:

.....

.....

.....

.....

.....

III. Câu hỏi (Giảng viên phản biện có đặt từ 1 - 3 câu hỏi liên quan đến nội dung của ĐA/KLTN để sinh viên trả lời tại Hội đồng bảo vệ ĐA/KLTN)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

IV. Đánh giá

1. Đồ án/khóa luận tốt nghiệp đạt/chưa đạt yêu cầu:

.....

2. Đề nghị: Được bảo vệ: ☐

Không được bảo vệ: ☐

Điểm:/10 (làm tròn đến một chữ số thập phân)

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN

(Ký và ghi rõ họ tên)

LỜI CẢM ƠN

Trước tiên, em xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến quý thầy cô trường Đại học Bà Rịa Vũng Tàu, những người đã hết lòng dạy dỗ và truyền đạt cho em không chỉ những kiến thức chuyên ngành mà còn cả những kỹ năng cần thiết cho cuộc sống tương lai trong suốt những năm qua. Những bài học quý giá mà thầy cô truyền đạt sẽ là nền tảng vững chắc giúp em bước tiếp trên con đường sự nghiệp tương lai.

Em cũng xin chân thành cảm ơn Ban Giám Hiệu nhà trường đã tạo mọi điều kiện tốt nhất để em có thể hoàn thành khóa học và bài luận văn này.

Đặc biệt, em xin gửi lời cảm ơn sâu sắc đến cô PGS.TS. Hà Thị Ngọc Oanh, giảng viên hướng dẫn, đã tận tình chỉ bảo và giúp đỡ em trong suốt quá trình nghiên cứu và viết luận văn.

Bên cạnh đó, em xin gửi lời cảm ơn đến Ban Giám Đốc công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT), cùng toàn thể anh chị nhân viên trong công ty đã hỗ trợ em trong suốt thời gian thực tập, giúp em có thêm những kinh nghiệm thực tế quý báu để bổ sung vào kiến thức học tại trường.

Do thời gian thực tập có hạn và việc áp dụng kiến thức vào thực tế còn nhiều bỡ ngỡ, bài luận văn này không thể tránh khỏi những thiếu sót. Em rất mong nhận được sự góp ý, chỉ bảo thêm từ quý thầy cô để có thể hoàn thiện hơn trong tương lai.

MỤC LỤC

DANH MỤC VIẾT TẮT.....	v
DANH MỤC SƠ ĐỒ, BẢNG	vi
DANH MỤC HÌNH ẢNH.....	vii
LỜI MỞ ĐẦU	1
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS.....	2
1.1. Khái niệm về logistics và dịch vụ logistics	2
1.1.1. Khái niệm về logistics.	2
1.1.2. Khái niệm về dịch vụ logistics.....	3
1.2. Vai trò của các dịch vụ logistics.....	3
1.2.1. Đối với nền kinh tế	3
1.2.2. Đối với doanh nghiệp:	4
1.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics.....	5
1.3.1. Nhóm các yếu tố bên ngoài.	5
1.3.1.1. Cơ sở hạ tầng và điều kiện tự nhiên.	5
1.3.1.2. Chính trị, pháp luật.	6
1.3.1.3. Nền kinh tế.....	6
1.3.1.4. Công nghệ thông tin.....	7
1.3.1.5. Những cạnh tranh trong ngành.	7
1.3.2. Nhóm các yếu tố bên trong doanh nghiệp.....	7
1.3.2.1. Tiềm lực của doanh nghiệp.....	7
1.3.2.2. Hệ thống thông tin.	8
1.3.2.3. Nghiên cứu và phát triển.....	8
1.4. Các loại hình dịch vụ logistics.	9
1.4.1. Phân loại theo hình thức logistics.....	9
1.4.1.1. Logistics bên thứ nhất (1PL – First Party Logistics):.....	9

1.4.1.2. Logistics bên thứ hai (2PL – Second Party Logistics):	9
1.4.1.3. Logistics bên thứ ba (3PL – Third Party Logistics):	10
1.4.1.4. Logistics bên thứ tư (4PL – Fourth Party Logistics):	10
1.4.1.5. Logistics bên thứ năm (5PL – Fifth Party Logistics):	10
1.4.2. Phân loại theo Hiệp định thương mại chung về lĩnh vực dịch vụ của Tổ chức thương mại thế giới WTO.	11
1.4.3. Phân loại theo loại hàng hóa.	12
1.4.4. Phân loại theo phạm vi hoạt động.	12
1.5. Nội dung của hoạt động logistics	12
1.5.1. Dịch vụ vận chuyển.	12
1.5.2. Quản lý các hoạt động dự trữ.	13
1.5.3. Đóng gói và phân loại hàng hóa.	13
1.5.4. Dịch vụ khách hàng.	14
TÓM TẮT CHƯƠNG 1	16
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT)	17
2.1. Tổng quan về Công ty TNHH Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT).....	17
2.1.1. Lịch sử hình thành.....	17
2.1.2. Quá trình phát triển của công ty.	19
2.1.3. Cơ cấu tổ chức và ban lãnh đạo công ty.....	22
2.1.4. Vị trí địa lý:	23
2.1.5. Cơ sở hạ tầng.	23
2.1.6. Sơ đồ giao thông trong bãi.....	27
2.1.7. Các lợi thế của CMIT.....	27
2.1.8. Tầm nhìn, sứ mệnh của CMIT.....	28
2.1.9. Giá trị cốt lõi của CMIT.....	29
2.1.10. Những thành tựu nổi bật.	30
2.1.11. Phần mềm khai thác chính của CMIT - Navis N4.....	31
2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại CMIT.	33
2.2.1. Các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại CMIT. .	33
2.2.1.1. Các yếu tố bên ngoài.....	33
2.2.1.2. Các yếu tố bên trong:	34

2.2.2. <i>Thực trạng hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại CMIT.</i>	35
2.2.3. <i>Kết quả tình hình kinh doanh dịch vụ logistics tại CMIT.</i>	39
2.3. <i>Đánh giá thực trạng hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics</i>	41
2.3.1. <i>Ưu điểm:</i>	41
2.3.2. <i>Nhược điểm:</i>	42
TÓM TẮT CHƯƠNG 2	43
CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT).....	
3.1. <i>Phân tích định hướng phát triển dịch vụ logistics tại CMIT</i>	44
3.1.1. <i>Xu hướng phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam và quốc tế.</i>	44
3.1.1.1. Xu hướng phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam.	44
3.1.1.2. Xu hướng phát triển dịch vụ logistics trên thị trường quốc tế.....	48
3.1.2. <i>Mục tiêu phát triển dịch vụ logistics tại CMIT trong tương lai.</i>	49
3.2. <i>Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại CMIT.</i>	51
3.2.1. <i>Nâng cao chất lượng dịch vụ logistics:</i>	51
3.2.1.1. Tối ưu hóa quy trình giao nhận container.....	51
3.2.1.2. Tăng cường sử dụng công nghệ thông tin và tự động hóa.	54
3.2.1.3. Cải thiện chất lượng dịch vụ khách hàng.	56
3.2.2. <i>Phát triển cơ sở hạ tầng.</i>	59
3.2.2.1. Nâng cấp hệ thống kho bãi và bãi container.....	59
3.2.2.2. Đầu tư vào thiết bị xếp dỡ hiện đại.....	60
3.2.3. <i>Đào tạo và phát triển nguồn nhân lực</i>	61
3.2.3.1. Tổ chức các chương trình đào tạo nâng cao năng lực chuyên môn.....	61
3.2.3.2. Hợp tác với các tổ chức đào tạo logistics.	64
3.2.3.3. Xây dựng chính sách thu hút và giữ chân nhân tài.....	65
3.2.4. <i>Xây dựng chiến lược marketing và liên kết chuỗi cung ứng.</i>	66
3.2.4.1. Phát triển thương hiệu CMIT trong ngành logistics.	66
3.2.4.2. Tăng cường hợp tác với các hãng tàu và doanh nghiệp xuất nhập khẩu.	67
3.2.4.3. Tạo lập các mối quan hệ đối tác trong chuỗi cung ứng.	69
TÓM TẮT CHƯƠNG 3	71

KẾT LUẬN	72
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	73

DANH MỤC VIẾT TẮT

CMIT	Cai Mep International Terminal Co., Ltd	Công ty TNHH Cảng quốc tế Cái Mép
FIATA	International Federation of Freight Forwarders Associations	Liên đoàn Quốc tế các Hiệp hội Logistics
WTO	World Trade Organization	Tổ chức Thương mại Thế giới
1PL	First Party Logistics	Logistics bên thứ nhất
2PL	Second Party Logistics	Logistics bên thứ hai
3PL	Third Party Logistics	Logistics bên thứ ba
4PL	Fourth Party Logistics	Logistics bên thứ tư
5PL	Fifth Party Logistics	Logistics bên thứ năm

DANH MỤC SƠ ĐỒ, BẢNG

Bảng 2.1. Bảng ước tính thống kê dịch vụ xếp/ dỡ container (2024).	40
Sơ đồ 2.1. Sơ đồ tổ chức.....	22
Sơ đồ 2.2. Ban lãnh đạo công ty.....	23
Sơ đồ 2.3. Sơ đồ giao thông trong bãi.	27

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1.1. Các hình thức logistics	9
Hình 1.2. Chuỗi cung ứng và phân phối Vận Tải.....	11
Hình 2.1. Logo Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT).....	17
Hình 2.2. Logo tổng công ty Hàng Hải Việt Nam-CTCP	17
Hình 2.3. Logo Cảng Sài Gòn	18
Hình 2.4. Logo APM Terminals	18
Hình 2.5. Cầu khung Rubber Tie Grantry	24
Hình 2.6. Cầu bờ Super Post Panamax.....	24
Hình 2.7. Xe đầu kéo	25
Hình 2.8. Cầu cân xe container điện.....	25
Hình 2.9. Thiết bị gấp dỡ công nặng	26
Hình 2.10. Thiết bị gấp dỡ container rộng	26
Hình 2.11 . Vị trí của CMIT.	27
Hình 2.12. Giá trị cốt lõi của CMIT.	29
Hình 2.13. Màn hình đăng nhập hệ thống N4	31
Hình 2.14. Biểu giá dịch vụ khai thác tại bãi và cổng cảng.	37
Hình 2.16. Biểu giá một số dịch vụ khác	38
Hình 2.15. Biểu giá dịch vụ khai thác tàu, sà lan quốc tế	38
Hình 2.15. Sản lượng ước tính giao – nhận container rộng tại cổng cảng CMIT (2023) .	41

LỜI MỞ ĐẦU

Trong bối cảnh nền kinh tế ngày càng phát triển và hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế toàn cầu, ngành logistics ngày càng đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy sự phát triển của thương mại, dịch vụ và chuỗi cung ứng. Đặc biệt, ngành logistics tại Việt Nam, với vị trí chiến lược và các cơ sở hạ tầng cảng biển ngày càng được nâng cấp, đã tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển mạnh mẽ của các dịch vụ logistics.

Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT) là một trong những đơn vị hàng đầu trong lĩnh vực cảng biển tại Việt Nam, đóng góp tích cực vào sự phát triển của ngành logistics không chỉ trong nước mà còn quốc tế. Với hệ thống cơ sở hạ tầng hiện đại và các dịch vụ logistics đa dạng, CMIT đã trở thành điểm đến đáng tin cậy của nhiều doanh nghiệp vận tải và logistics.

Tuy nhiên, trong một thị trường cạnh tranh khốc liệt và luôn biến động, việc phát triển bền vững và nâng cao chất lượng dịch vụ là một thách thức không nhỏ đối với các doanh nghiệp trong ngành logistics, trong đó có CMIT. Do đó, việc nghiên cứu thực trạng và đề xuất các giải pháp phát triển hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại CMIT là một vấn đề cấp thiết và có ý nghĩa quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động của công ty.

Bài luận văn này em thực hiện với mục đích nhằm phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại CMIT, từ đó có thể đề xuất những giải pháp cụ thể giúp công ty phát triển mạnh mẽ hơn trong tương lai. Những kết quả đạt được từ nghiên cứu sẽ góp phần vào việc nâng cao chất lượng dịch vụ và hiệu quả công tác quản lý tại công ty.

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS.

1.1. Khái niệm về logistics và dịch vụ logistics

1.1.1. Khái niệm về logistics.

Đến nay, trên thế giới vẫn chưa có một định nghĩa thống nhất và toàn diện về logistics. Tùy thuộc vào từng giai đoạn phát triển của lĩnh vực nghiên cứu này và góc nhìn của các chuyên gia khác nhau, hiện nay đã xuất hiện nhiều khái niệm khác nhau về logistics. Tuy nhiên, có thể liệt kê một số khái niệm tiêu biểu như sau:

- Theo Hội đồng Quản lý Chuỗi cung ứng (Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP): Logistics là quá trình lên kế hoạch, thực hiện và kiểm soát hiệu quả dòng chảy và lưu trữ hàng hóa, dịch vụ và thông tin liên quan từ điểm xuất phát đến điểm tiêu thụ, nhằm đáp ứng yêu cầu của khách hàng.
- Theo Liên đoàn Quốc tế các Hiệp hội Logistics (International Federation of Freight Forwarders Associations - FIATA): Logistics là một ngành dịch vụ bao gồm các hoạt động như vận tải, lưu trữ, bốc xếp, đóng gói, phân phối và xử lý hàng hóa, nhằm hỗ trợ hoạt động sản xuất và thương mại một cách hiệu quả.
- Theo Tổ chức Thương mại Thế giới (World Trade Organization - WTO): Logistics là các hoạt động quản lý chuỗi cung ứng nhằm tối ưu hóa việc vận chuyển và phân phối hàng hóa giữa các khu vực kinh tế khác nhau, đóng vai trò quan trọng trong thúc đẩy thương mại toàn cầu.

Như vậy, mặc dù có sự khác biệt trong cách diễn đạt và trình bày, nhưng nội dung chung mà các tác giả đều thống nhất là: Logistics là hoạt động quản lý dòng chảy của nguyên vật liệu, từ giai đoạn mua sắm, lưu trữ, sản xuất sản phẩm cho đến khi phân phối tới tay người tiêu dùng. Với mục tiêu là tối ưu hóa chi phí và tiềm năng phát sinh, đồng thời rút ngắn thời gian trong quá trình vận chuyển nguyên vật liệu phục vụ sản xuất và đảm bảo hàng hóa được phân phối đúng lúc, kịp thời.

1.1.2. Khái niệm về dịch vụ logistics

- Khác với thuật ngữ “logistics”, cụm từ “dịch vụ logistics” chưa được nhắc đến nhiều trong các tài liệu trên thế giới.

Tuy nhiên, cùng với sự phát triển của xã hội và xu hướng thuê ngoài (2PL, 3PL, 4PL, 5PL, đặc biệt là 3PL) để thực hiện các hoạt động logistics ngày càng trở nên phổ biến, khái niệm dịch vụ logistics đã dần được hình thành.

Theo quy định tại điều 233, Luật Thương mại 2005 của VN: Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thỏa thuận của khách hàng để hưởng thù lao.

1.2. Vai trò của các dịch vụ logistics

1.2.1. Đối với nền kinh tế

❖ Hệ thống logistics hỗ trợ phát triển kinh tế:

- Logistics đóng vai trò quan trọng trong việc lưu thông và phân phối hàng hóa, thúc đẩy giao thương trong nước và quốc tế. Khi hoạt động này thông suốt và hiệu quả, nó giúp các ngành sản xuất phát triển; ngược lại, sự gián đoạn sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến sản xuất và đời sống.
- Hệ thống logistics toàn cầu giúp giải quyết các vấn đề từ phân công lao động quốc tế và toàn cầu hóa. Các công ty đa quốc gia sử dụng hệ thống này để tối ưu hóa hoạt động, giảm thiểu tác động từ khoảng cách địa lý, thời gian, và chi phí sản xuất.
- Logistics hỗ trợ phân bổ hợp lý các ngành sản xuất, đảm bảo sự cân đối và tăng trưởng bền vững cho nền kinh tế quốc dân.

- ❖ Logistics là công cụ kết nối các hoạt động kinh tế quốc tế:
 - Với sự phát triển của thị trường toàn cầu và tiến bộ công nghệ, đặc biệt là sự mở cửa thị trường tại các nước đang phát triển, logistics trở thành công cụ quan trọng liên kết các lĩnh vực khác nhau trong chiến lược doanh nghiệp.
 - Logistics mang lại giá trị về thời gian và địa điểm cho các hoạt động của doanh nghiệp.
- ❖ Logistics đóng vai trò thiết yếu trong việc tối ưu hóa quy trình lưu thông trong hoạt động sản xuất và kinh doanh.
 - Các cuộc khủng hoảng năng lượng đã khiến các doanh nghiệp phải chú trọng kiểm soát toàn bộ chi phí, đặc biệt là chi phí vận chuyển. Để tối ưu hoá sản xuất, cần giảm thiểu chi phí không chỉ trong sản xuất mà còn ở các lĩnh vực như vận tải, lưu kho và phân phối. Việc này đòi hỏi hệ thống logistics hiện đại kết hợp công nghệ thông tin tiên tiến.

1.2.2. Đối với doanh nghiệp:

- ❖ Logistics giúp các doanh nghiệp vận tải cung cấp nhiều dịch vụ đa dạng và phong phú, vượt xa dịch vụ giao nhận vận tải truyền thống.
 - Logistics là sự kết nối và phối hợp các hoạt động trong dòng chảy hàng hóa qua các giai đoạn cung ứng, sản xuất và phân phối. Do đó, người kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận không chỉ thực hiện nhiệm vụ vận chuyển mà còn tham gia vào các khâu khác như lắp ráp, đóng gói, gom hàng, cung cấp kho bãi, lưu trữ và xử lý thông tin...
 - Hoạt động giao nhận vận tải đang dần dần chuyển từ dịch vụ thuần túy sang quản lý toàn bộ chuỗi phân phối vật chất, trở thành một phần không thể thiếu của chuỗi cung - cầu. Việc tối ưu hóa quá trình này không chỉ giúp tăng lợi nhuận cho các doanh nghiệp sản xuất mà còn nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp vận tải giao nhận, đảm bảo lợi ích chung cho cả các bên.
- ❖ Logistics giữ vai trò quan trọng trong việc cải tiến và hoàn thiện dịch vụ vận tải giao nhận, đảm bảo đáp ứng các yêu cầu về thời gian và địa điểm chính xác.

- Quá trình toàn cầu hóa kinh tế làm tăng sự đa dạng và phức tạp của hàng hóa, đòi hỏi sự quản lý chặt chẽ và đặt ra yêu cầu cao hơn cho dịch vụ vận tải giao nhận.
- + Để đáp ứng yêu cầu này, vận tải giao nhận cần nhanh chóng, thông tin phải kịp thời, chính xác và các quy trình phải phối hợp nhịp nhàng. Sự phát triển mạnh mẽ của công nghệ thông tin đã tạo điều kiện kết nối hiệu quả hơn các giai đoạn cung ứng, sản xuất, lưu kho và tiêu thụ với hoạt động giao nhận vận tải, giúp nâng cao chất lượng dịch vụ và đáp ứng tốt hơn nhu cầu thị trường. Việc không ngừng cải thiện các dịch vụ truyền thống cũng giúp doanh nghiệp mở rộng thị trường và tăng năng lực cạnh tranh.

1.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics.

Sự phát triển dịch vụ logistics chịu tác động từ các yếu tố bên trong và bên ngoài, ảnh hưởng trực tiếp hoặc gián tiếp đến hoạt động cung ứng của doanh nghiệp. Các yếu tố tác động đến sự phát triển của doanh nghiệp logistics cũng đồng thời ảnh hưởng đến sự phát triển dịch vụ logistics.

Những yếu tố này được chia thành hai nhóm chính: yếu tố bên ngoài và yếu tố bên trong.

1.3.1. Nhóm các yếu tố bên ngoài.

1.3.1.1. Cơ sở hạ tầng và điều kiện tự nhiên.

Yếu tố cơ sở hạ tầng và điều kiện tự nhiên có tác động mạnh mẽ đến sự phát triển của dịch vụ logistics.

- Cơ sở hạ tầng bao gồm hệ thống giao thông, thông tin, bến cảng và kho bãi,... đóng vai trò rất quan trọng trong việc tạo điều kiện thuận lợi, đặc biệt cho các dịch vụ vận tải.
- Điều kiện tự nhiên, như thời tiết và thiên tai (nắng, mưa, lũ lụt, hạn hán, dịch bệnh...), ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng cung ứng dịch vụ, đặc biệt trong vận tải đường biển, nơi rủi ro cao và dễ gây thiệt hại lớn nếu gặp bất lợi. Ngoài ra, các vấn đề như khan hiếm nguyên vật liệu và chi phí năng lượng tăng cũng ảnh hưởng đáng kể đến hoạt động logistics.

1.3.1.2. Chính trị, pháp luật.

- Trong kinh doanh hiện đại, các yếu tố chính trị và pháp luật có tác động ngày càng lớn đến hoạt động của doanh nghiệp. Trong nền kinh tế thị trường có sự điều tiết của Nhà nước, doanh nghiệp không chỉ cần am hiểu luật pháp trong nước mà còn phải nắm rõ luật pháp quốc tế tại các thị trường mục tiêu. Các yếu tố chính thuộc môi trường chính trị và pháp luật bao gồm:

- + Sự ổn định chính trị và định hướng ngoại giao.
- + Sự cân bằng trong các chính sách của Nhà nước.
- + Quan điểm, mục tiêu và định hướng phát triển kinh tế - xã hội.
- + Hệ thống pháp luật và mức độ hoàn thiện của hệ thống pháp luật.

1.3.1.3. Nền kinh tế.

- Các yếu tố kinh tế ảnh hưởng đến dịch vụ logistics bao gồm nhiều yếu tố tác động đến nhu cầu sử dụng dịch vụ và khả năng huy động, sử dụng nguồn lực của doanh nghiệp để cung cấp dịch vụ cho khách hàng. Các yếu tố cơ bản nhất là:

- + Tốc độ tăng trưởng GDP.
- + Lãi suất tiền vay, tiền gửi.
- + Tỷ lệ lạm phát.
- + Tỷ giá hối đoái.
- + Mức độ thất nghiệp.
- + Cán cân thanh toán.
- + Chính sách tài chính và tín dụng.
- + Tiềm năng phát triển và gia tăng đầu tư.

Những yếu tố này có tác động trực tiếp đến khả năng cạnh tranh và hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp logistics.

1.3.1.4. Công nghệ thông tin.

- Trong thời đại phát triển khoa học và công nghệ, việc áp dụng các tiến bộ này vào sản xuất và kinh doanh giúp nâng cao hiệu quả hoạt động. Sự phát triển của thương mại điện tử thúc đẩy các doanh nghiệp tiên tiến tích hợp thương mại điện tử vào hoạt động kinh doanh => Điều này cải thiện đáng kể chất lượng dịch vụ logistics và tăng cường năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp áp dụng công nghệ mới.

1.3.1.5. Những cạnh tranh trong ngành.

- Cạnh tranh trong ngành dịch vụ logistics ngày càng gay gắt không chỉ làm đa dạng hóa các loại hình dịch vụ mà còn thúc đẩy nâng cao chất lượng, đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng. Trong bối cảnh này, các doanh nghiệp logistics cần phân tích kỹ lưỡng các đối thủ cạnh tranh để đưa ra chiến lược phù hợp. Doanh nghiệp cần xác định:

+ Đối thủ cạnh tranh trực tiếp và gián tiếp: Những doanh nghiệp hoạt động cùng phân khúc hoặc cung cấp dịch vụ có thể thay thế.

+ Số lượng đối thủ: Quy mô và mật độ cạnh tranh trong thị trường.

+ Mức độ cạnh tranh: Các yếu tố như giá cả, chất lượng dịch vụ, tốc độ giao hàng, và sự đổi mới trong công nghệ.

+ Lợi thế cạnh tranh: Những điểm mạnh mà doanh nghiệp cần phát huy, chẳng hạn như mạng lưới vận tải rộng khắp, ứng dụng công nghệ hiện đại, hoặc dịch vụ khách hàng vượt trội.

1.3.2. Nhóm các yếu tố bên trong doanh nghiệp

1.3.2.1. Tiềm lực của doanh nghiệp.

- Tiềm lực của doanh nghiệp được thể hiện qua nhiều khía cạnh, bao gồm: quy mô hoạt động, cơ sở hạ tầng kỹ thuật, cấu trúc tổ chức, trình độ chuyên môn và kinh nghiệm quản

lý của đội ngũ lãnh đạo, kỹ năng và nghiệp vụ của nhân viên, cũng như năng lực tài chính...

- Yếu tố tài chính đóng vai trò then chốt trong sự phát triển của doanh nghiệp logistics. Để đầu tư vào hạ tầng và mở rộng quy mô hoạt động, doanh nghiệp cần nguồn lực tài chính dồi dào, qua đó giúp đa dạng hóa dịch vụ cung ứng cho khách hàng.
- Hạ tầng kỹ thuật của doanh nghiệp cần được trang bị đầy đủ và hiện đại để đảm bảo cung cấp dịch vụ chất lượng cao. Đối với ngành logistics, cơ sở vật chất bao gồm các phương tiện vận tải, hệ thống kho bãi, và thiết bị phục vụ cho việc đóng gói, bảo quản hàng hóa.
- Nhân lực là yếu tố quan trọng, vì họ là những người trực tiếp cung cấp dịch vụ đến khách hàng. Đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp và có tay nghề cao là nền tảng cho sự phát triển của doanh nghiệp và dịch vụ logistics.

1.3.2.2. Hệ thống thông tin.

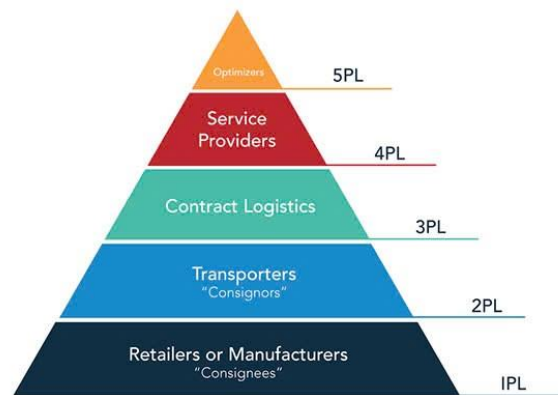
- Các doanh nghiệp cần xây dựng một hệ thống thông tin hiệu quả để thu thập thông tin về các yếu tố thuộc môi trường kinh tế, khách hàng, đối thủ cạnh tranh, và nguồn hàng. Đối với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, thông tin đóng vai trò then chốt. Việc thu thập thông tin chính xác và kịp thời giúp doanh nghiệp nhanh chóng nhận diện và tận dụng các cơ hội kinh doanh.

1.3.2.3. Nghiên cứu và phát triển

- Mặc dù việc đầu tư vào nghiên cứu và phát triển đòi hỏi chi phí lớn, nhưng hoạt động này mang lại nhiều lợi ích đáng kể cho các doanh nghiệp.
 - + Nó hỗ trợ doanh nghiệp đổi mới, mở rộng và nâng cao các loại hình dịch vụ logistics; hiện đại hóa công nghệ và cải tiến phương thức cung ứng dịch vụ, đồng thời nâng cao trình độ chuyên môn và kỹ năng cho đội ngũ lao động.
 - + Các doanh nghiệp cần nhận thức rõ vai trò quan trọng của yếu tố này để đầu tư hợp lý, từ đó đạt được thành công trong kinh doanh.

1.4. Các loại hình dịch vụ logistics.

1.4.1. Phân loại theo hình thức logistics.



Hình 1.1. Các hình thức logistics

Nguồn: giảng viên hướng dẫn cô PGS.TS. Hà Thị Ngọc Oanh

1.4.1.1. Logistics bên thứ nhất (1PL – First Party Logistics):

- Đây là hình thức mà chủ sở hữu hàng hóa tự tổ chức và thực hiện các hoạt động logistics nhằm đáp ứng nhu cầu của chính mình. Chủ hàng cần đầu tư vào các phương tiện vận tải, kho bãi, hệ thống thông tin, và nhân lực để quản lý cũng như vận hành. Tuy nhiên, đối với các doanh nghiệp không đủ quy mô, kinh nghiệm, và chuyên môn, hình thức này có thể làm phình to bộ máy quản lý và giảm hiệu quả hoạt động kinh doanh.

1.4.1.2. Logistics bên thứ hai (2PL – Second Party Logistics):

- Đây là hình thức mà một đơn vị chuyên biệt cung cấp dịch vụ cho một hoạt động riêng lẻ trong chuỗi logistics, chẳng hạn như vận tải, lưu kho, thủ tục hải quan, hoặc thanh toán. Các đơn vị 2PL bao gồm các hãng vận tải (đường biển, đường bộ, đường hàng không), các công ty kinh doanh kho bãi, dịch vụ khai thuê hải quan, và trung gian thanh toán. Dịch vụ này không tích hợp toàn bộ hoạt động logistics mà chỉ đáp ứng từng nhu cầu cụ thể của chủ hàng.

1.4.1.3. Logistics bên thứ ba (3PL – Third Party Logistics):

- Đây là mô hình mà doanh nghiệp logistics thay mặt chủ hàng quản lý và thực hiện các hoạt động logistics cụ thể, chẳng hạn như xử lý thủ tục xuất nhập khẩu hoặc vận chuyển nội địa. 3PL cung cấp dịch vụ đa dạng, từ luân chuyển và lưu trữ hàng hóa đến xử lý thông tin, và có sự tích hợp vào chuỗi cung ứng của khách hàng.

1.4.1.4. Logistics bên thứ tư (4PL – Fourth Party Logistics):

- Đây là hình thức mà một đơn vị tích hợp các nguồn lực, cơ sở vật chất, và tiềm năng của mình với các tổ chức khác để thiết kế và vận hành các giải pháp chuỗi cung ứng toàn diện. 4PL chịu trách nhiệm quản lý dòng lưu chuyển hàng hóa, cung cấp giải pháp chuỗi cung ứng, tư vấn logistics, và quản trị vận tải. Hình thức này hướng đến việc quản lý toàn bộ quy trình logistics, từ nhận hàng tại nơi sản xuất, làm thủ tục xuất nhập khẩu, đến giao hàng tại điểm tiêu thụ cuối cùng.

1.4.1.5. Logistics bên thứ năm (5PL – Fifth Party Logistics):

- Đây là mô hình logistics mà nhà cung cấp dịch vụ tập trung vào việc thiết kế và tái cấu trúc toàn bộ chuỗi cung ứng, bao gồm các hoạt động của 4PL và 3PL, đồng thời cung cấp hệ thống thông tin tích hợp để duy trì dòng thông tin liên tục và nâng cao khả năng kiểm soát chuỗi cung ứng. 5PL chịu trách nhiệm quản lý và điều phối các hoạt động của 3PL và 4PL thông qua các giải pháp thông tin liên quan đến cung và cầu trong thị trường logistics điện tử. Mô hình này nhằm đến việc tối ưu hóa dòng chảy nguyên vật liệu trên toàn chuỗi cung ứng, ứng dụng và phát triển các chuỗi cung ứng linh hoạt để đáp ứng tốt nhất nhu cầu của tất cả các thành viên trong chuỗi.

1.4.2. Phân loại theo Hiệp định thương mại chung về lĩnh vực dịch vụ của Tổ chức thương mại thế giới WTO.



Hình 1.2. Chuỗi cung ứng và phân phối Vận Tải

Nguồn: giảng viên hướng dẫn cô PGS.TS. Hà Thị Ngọc Oanh

Dịch vụ logistics chủ yếu đóng vai trò quan trọng, chiếm tỷ trọng lớn trong tổng chi phí logistics và giữ vai trò quyết định đến hiệu quả của các dịch vụ khác. Các dịch vụ này bao gồm:

- Dịch vụ bốc xếp hàng hóa: Bao gồm cả hoạt động bốc xếp container.
- Dịch vụ kho bãi và lưu trữ hàng hóa: Gồm cả việc kinh doanh kho bãi container và các kho xử lý nguyên liệu, thiết bị.
- Dịch vụ đại lý vận tải: Bao gồm các hoạt động như làm thủ tục hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa.
- Dịch vụ vận tải hàng hải.
- Dịch vụ vận tải thủy nội địa.
- Dịch vụ vận tải hàng không.
- Dịch vụ vận tải đường sắt.
- Dịch vụ vận tải đường bộ.
- Dịch vụ vận tải đường ống.

- Các dịch vụ hỗ trợ khác: Gồm việc tiếp nhận, lưu kho, và quản lý thông tin liên quan đến vận chuyển và lưu trữ hàng hóa trong toàn bộ chuỗi logistics.

1.4.3. Phân loại theo loại hàng hóa.

- Dịch vụ logistics cho hàng tiêu dùng nhanh: Đáp ứng nhu cầu vận chuyển và lưu trữ hàng hóa có thời hạn sử dụng ngắn, yêu cầu tốc độ và sự chính xác cao.

- Dịch vụ logistics cho ngành ô tô: Tối ưu hóa việc cung ứng linh kiện, phụ tùng, và vận chuyển các sản phẩm ô tô hoàn thiện.

- Dịch vụ logistics cho ngành hóa chất: Đảm bảo an toàn trong lưu trữ và vận chuyển các hóa chất, tuân thủ các tiêu chuẩn nghiêm ngặt về môi trường và an toàn.

- Dịch vụ logistics cho ngành điện tử: Đáp ứng yêu cầu vận chuyển và lưu trữ hàng hóa có giá trị cao, kích thước nhỏ gọn, và dễ hư hỏng.

- Dịch vụ logistics cho ngành dầu khí: Quản lý chuỗi cung ứng đặc thù cho lĩnh vực năng lượng, bao gồm vận chuyển các sản phẩm dầu thô, khí đốt, và thiết bị chuyên dụng.

1.4.4. Phân loại theo phạm vi hoạt động.

- Dịch vụ logistics nội địa: Tập trung vào việc quản lý và vận chuyển hàng hóa trong phạm vi quốc gia, bao gồm các hoạt động như vận tải đường bộ, đường sắt, lưu kho, và phân phối đến các địa điểm trong nước.

- Dịch vụ logistics quốc tế: Đảm bảo sự lưu chuyển hàng hóa xuyên biên giới, bao gồm các dịch vụ như vận tải đường biển, hàng không, thủ tục hải quan, và quản lý chuỗi cung ứng toàn cầu.

1.5. Nội dung của hoạt động logistics

1.5.1. Dịch vụ vận chuyển.

- Là một trong những yếu tố quan trọng nhất trong hoạt động logistics, với mục tiêu đảm bảo việc vận chuyển và phân phối hàng hóa đúng hạn, an toàn, và duy trì chất lượng, khối lượng hàng hóa.

- Các công việc liên quan đến quản lý vận tải trong logistics bao gồm: lựa chọn nhà vận chuyển (tự vận hành hoặc thuê dịch vụ), xác định tuyến đường, phương thức vận tải và phương tiện vận chuyển, giám sát quá trình vận chuyển, thực hiện các công việc giao nhận và bốc xếp, và xử lý các vấn đề như hư hỏng, mất mát hàng hóa...

1.5.2. Quản lý các hoạt động dự trữ.

- Là một phần quan trọng trong hoạt động logistics, nhằm kiểm soát và duy trì tồn kho nguyên vật liệu, bán thành phẩm và hàng hóa trong quá trình sản xuất và lưu thông. Mục tiêu chính của việc quản lý này là đảm bảo sự liên tục và hiệu quả trong quá trình sản xuất và lưu thông, cân bằng cung cầu, đồng thời phòng ngừa các rủi ro và sự cố không mong muốn.

- Các công việc liên quan đến quản lý kho hàng trong logistics bao gồm: xây dựng mạng lưới kho và chọn vị trí kho (số lượng và quy mô kho), thiết kế và lắp đặt thiết bị kho, tổ chức các hoạt động xuất nhập, lưu trữ và bảo quản hàng hóa, cũng như thực hiện các công việc liên quan đến sổ sách và thống kê kho.

1.5.3. Đóng gói và phân loại hàng hóa.

Đóng gói và phân loại hàng hóa là hai công đoạn quan trọng trong chuỗi logistics, đóng vai trò đảm bảo sự an toàn, hiệu quả trong vận chuyển và lưu trữ hàng hóa. Hai hoạt động này không chỉ giúp bảo vệ hàng hóa khỏi hư hỏng, mà còn hỗ trợ việc tổ chức và quản lý hàng hóa một cách khoa học, dễ dàng hơn trong suốt quá trình vận chuyển và phân phối.

- Đóng gói là quá trình bao bọc, bảo vệ hàng hóa bằng các vật liệu đóng gói như thùng carton, bao bì nhựa, gỗ, hay các vật liệu bảo vệ khác nhằm đảm bảo an toàn cho hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển và lưu trữ. Mục tiêu của việc đóng gói là:

+ Bảo vệ hàng hóa.

+ Tối ưu hóa không gian.

+ Bảo vệ môi trường

+ Tiện lợi trong vận chuyển.

- Phân loại hàng hóa là quá trình tổ chức và sắp xếp hàng hóa theo các tiêu chí nhất định để việc lưu kho, vận chuyển và phân phối trở nên dễ dàng, hiệu quả. Phân loại hàng hóa giúp doanh nghiệp và các bên vận chuyển dễ dàng quản lý, xử lý, và giao nhận hàng hóa đúng yêu cầu. Việc phân loại còn giúp tối ưu hóa việc sử dụng không gian kho bãi và phương tiện vận chuyển, giảm thiểu rủi ro và đảm bảo thời gian giao hàng đúng hạn.

Việc phân loại thường được thực hiện dựa trên một số yếu tố như:

+ Loại hàng hóa.

+ Kích thước và trọng lượng.

+ Tính chất đặc biệt.

+ Mục đích sử dụng.

1.5.4. Dịch vụ khách hàng.

- Dịch vụ khách hàng trong logistics đóng vai trò vô cùng quan trọng trong việc duy trì và nâng cao sự hài lòng của khách hàng. Đây là một yếu tố quyết định đến sự thành công của doanh nghiệp, vì chất lượng dịch vụ khách hàng không chỉ ảnh hưởng đến trải nghiệm của khách hàng mà còn tác động trực tiếp đến uy tín và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp trong ngành logistics.

Các yếu tố ảnh hưởng đến dịch vụ khách hàng trong logistics:

+ Đảm bảo thời gian giao hàng chính xác.

+ Chất lượng dịch vụ.

+ Giao tiếp và hỗ trợ khách hàng.

+ Xử lý khiếu nại và giải quyết vấn đề.

+ Tính linh hoạt và tùy chỉnh dịch vụ.

+ Tính minh bạch và cung cấp thông tin.

- Lợi ích của dịch vụ khách hàng trong logistics:

+ Tăng cường sự hài lòng và trung thành của khách hàng: Dịch vụ khách hàng tốt giúp doanh nghiệp xây dựng mối quan hệ lâu dài và bền vững với khách hàng.

+ Nâng cao hình ảnh thương hiệu: Một dịch vụ khách hàng xuất sắc góp phần xây dựng uy tín và thương hiệu của doanh nghiệp, giúp tạo ra sự khác biệt trên thị trường.

+ Tạo ra cơ hội phát triển thị trường: Khách hàng hài lòng với dịch vụ sẽ trở thành những người giới thiệu cho doanh nghiệp, giúp mở rộng phạm vi khách hàng và gia tăng doanh thu.

+ Giảm thiểu khiếu nại và phàn nàn: Một hệ thống dịch vụ khách hàng chuyên nghiệp giúp giải quyết các vấn đề ngay từ khi phát sinh, giảm thiểu khiếu nại và phàn nàn từ khách hàng.

TÓM TẮT CHƯƠNG 1

Chương 1 đã xây dựng nền tảng lý luận quan trọng về hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics. Các khái niệm cơ bản về logistics và dịch vụ logistics được làm rõ, giúp định hình phạm vi nghiên cứu. Vai trò của dịch vụ logistics được nhấn mạnh cả ở cấp độ kinh tế vĩ mô và doanh nghiệp, khẳng định tầm quan trọng của lĩnh vực này trong việc thúc đẩy tăng trưởng và cạnh tranh.

Các yếu tố ảnh hưởng, bao gồm yếu tố bên ngoài và bên trong doanh nghiệp, được phân tích kỹ lưỡng, từ đó xác định những thách thức và cơ hội mà doanh nghiệp logistics phải đối mặt. Phân loại dịch vụ logistics theo nhiều tiêu chí và nội dung các hoạt động logistics chính đã cung cấp cái nhìn toàn diện về ngành này.

Kết quả chương này là cơ sở để tiếp cận các nội dung chuyên sâu hơn trong nghiên cứu, đặc biệt trong việc phân tích thực trạng và đề xuất giải pháp phát triển hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại các doanh nghiệp.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT)

2.1. Tổng quan về Công ty TNHH Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT)

2.1.1. Lịch sử hình thành.



Hình 2.1. Logo Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT)

Nguồn: Sinh viên tự tổng hợp

Công ty TNHH Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT) được thành lập ngày 26 tháng 1 năm 2007 trên cơ sở liên doanh giữa Tổng công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP, Cảng Sài Gòn và APM Terminals – nhà khai thác cảng Container hàng đầu thế giới của Đan Mạch.

- Tổng công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP:



Hình 2.2. Logo tổng công ty Hàng Hải Việt Nam-CTCP

Nguồn: Sinh viên tự tổng hợp

- Tổng công ty Hàng hải Việt Nam – CTCP (VIMC) được thành lập năm 1995 theo Quyết định số 250/TTg của Thủ tướng Chính phủ với sứ mệnh là doanh nghiệp nòng cốt, chủ lực của ngành hàng hải Việt Nam, trải qua 26 năm hình thành và phát triển VIMC là một trong những doanh nghiệp đi đầu trong việc mở cửa hợp tác, hội nhập quốc tế, cung cấp dịch vụ Hàng hải trên phạm vi toàn cầu đóng góp quan trọng vào sự nghiệp phát triển kinh tế biển của Việt Nam.

- Cảng Sài Gòn:



Hình 2.3. Logo Cảng Sài Gòn

Nguồn: Sinh viên tự tổng hợp

- Cảng Sài Gòn trong hệ thống Cảng biển của ngành Hàng hải Việt nam là một cảng có sản lượng và năng suất xếp dỡ hàng đầu của Quốc gia.

+ Với lịch sử hơn 150 năm , có thành tích xuất sắc đóng góp cho sự phát triển kinh tế đất nước, Cảng Sài Gòn đã được Chủ tịch nước phong tặng Danh hiệu Anh hùng Lao động về những thành tích xuất sắc từ năm 1986 đến năm 1995, đóng góp một phần vào sự nghiệp xây dựng Chủ nghĩa Xã hội và bảo vệ Tổ quốc.

- APM Terminals:



Hình 2.4. Logo APM Terminals

Nguồn: Sinh viên tự tổng hợp

- APM Terminals nâng tầm thương mại toàn cầu với một mạng lưới các cảng được khai thác trên toàn cầu với 20,600 nhân viên làm việc tại 72 cảng và 140 cơ sở dịch vụ nội địa ở 69 quốc gia trên thế giới.

+ APM Terminals thiết kế, xây dựng và vận hành các cảng và bến cảng, cũng như cung cấp dịch vụ nội địa để vận chuyển hàng hoá giữa các cảng và các điểm nội địa, cũng như các khu vực liên quan đến xử lý hàng hóa khác.

+ Ngành vận tải biển thế giới và chuỗi logistics toàn cầu thông qua APM Terminals và mạng lưới các cảng trên toàn cầu của APM Terminals để thâm nhập vào tất cả các thị trường lớn trên thế giới một cách hiệu quả.

2.1.2. Quá trình phát triển của công ty.

- Giấy phép đầu tư số 491022000008 do UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu cấp lần đầu ngày 29 tháng 12 năm 2006.

- Ngày thành lập công ty: 26 tháng 1 năm 2007.

- Vốn điều lệ: 67.2 triệu USD.

- Vốn đầu tư: 268.8 triệu USD.

- Loại hình doanh nghiệp: Công ty TNHH Hai thành viên trở lên.

- Hoạt động theo Luật Doanh Nghiệp Việt Nam.

- Các mốc thời gian chính:

- 29/12/2006: Giấy phép đầu tư được phê duyệt.
- 28/05/2008: Lễ động thổ xây dựng Cảng.
- 29/03/2011: Đón tàu Container đầu tiên CMA CGM Columba tải trọng 131.263 DWT và công suất chuyên chở 11.388 TEU. Đây là tàu container có trọng tải lớn nhất từ trước đến nay từng cập cảng Việt Nam.
- 01/12/2011: Lễ khánh thành Cảng CMIT.
- Ngày 16/2/2012, CMIT trang bị thêm cầu bờ Ship To Shore (STS) thứ 5, cảng không chỉ đạt hiệu suất vận hành cầu hàng đầu 39 move/cầu/giờ, mà còn dẫn đầu về năng suất khai thác bến lên tới 154 move/giờ.

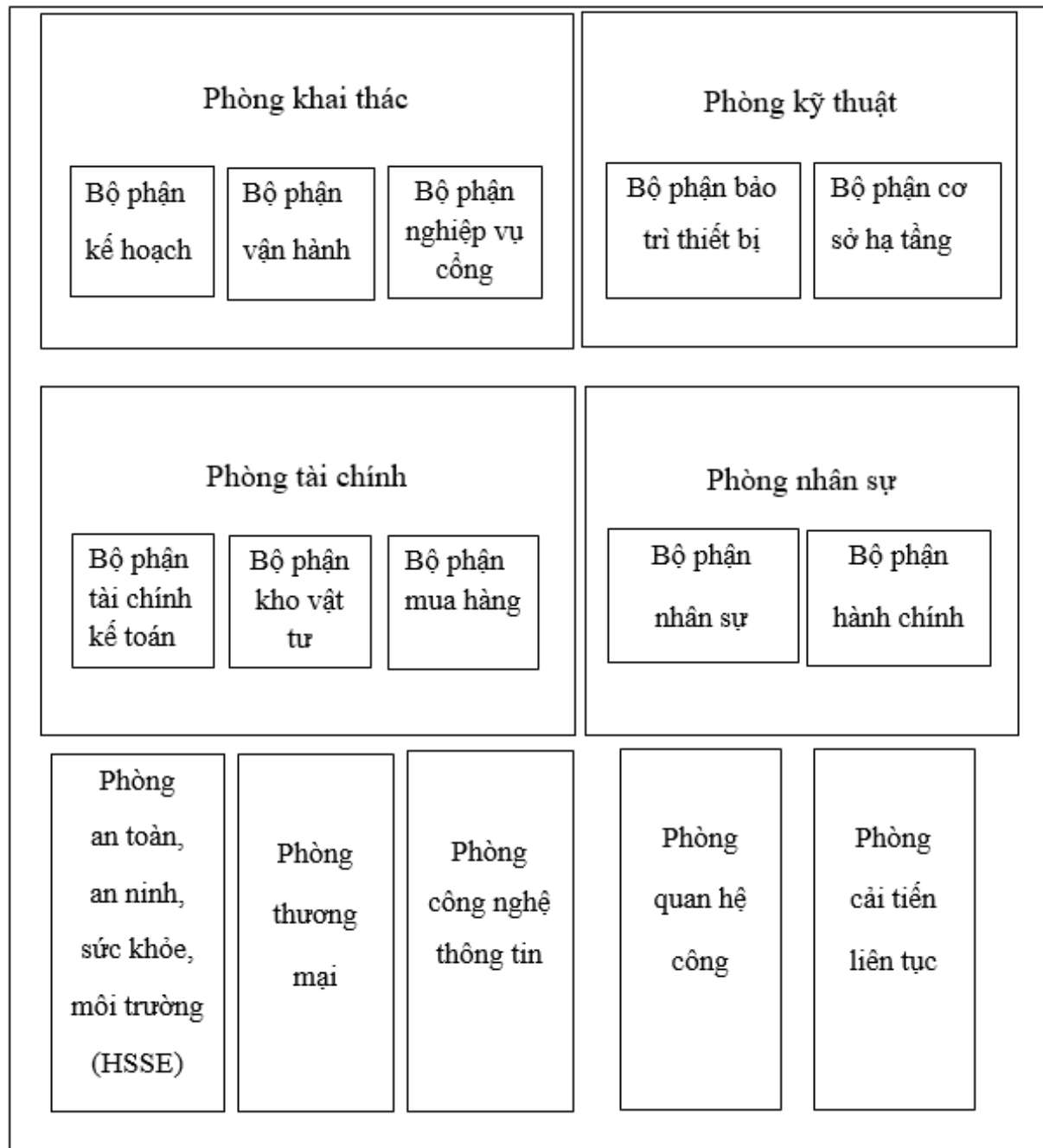
- Tháng 5-2012, khi xếp dỡ hàng cho tàu Mette Maersk có sức tải 9.038 TEU, cảng đã xác lập 2 kỷ lục năng suất làm hàng quan trọng mới cho Việt Nam: năng suất cầu đạt 43 container move/giờ/cầu, và năng suất bến đạt 183 move/giờ với 5 cầu bờ STS.
- Ngày 15/04/2015 Cảng CMIT thử nghiệm trung chuyển quốc tế thành công. Đây là lần đầu tiên tại Việt Nam có sự kiện xếp dỡ số lượng lớn hàng trung chuyển quốc tế của hai tàu NYK trong tuyến Nội Á, tàu RD Harmony với chiều dài 261m, trọng tải 55.495 DWT cập cảng CMIT và thực hiện việc chuyển tất cả hàng trên tàu xuống cảng CMIT. Với sự chuẩn bị chu đáo về mọi mặt và khả năng làm hàng cao, cảng CMIT đã thực hiện dỡ 1.350 container cho tàu RDO Harmony trong vòng 8,7 giờ, đạt năng suất khai thác 41,80 container/giờ/cầu bờ. Sau khi thực hiện việc dỡ hàng tại Cảng CMIT, tàu RDO Harmony chạy rồng rời Việt Nam. Ngay sau đó, tàu NYK Fuji (chiều dài 267m, trọng tải 45.000 DWT) cập cảng CMIT thực hiện việc xếp hàng với số lượng 1.444 container, trong đó có 1.079 container là hàng trung chuyển từ tàu RDO Harmony.
- Ngày 29-10-2015, CMIT đón tàu container CSCL Star của hãng tàu China Shipping có trọng tải 160.000 tấn, dài 336m với sức chở 14.000TEU đã cập thành công cảng Quốc tế Cái Mép.
- 21/11/2016, Cảng quốc tế Cái Mép nhận được chứng nhận giải thưởng top 4 nhà khai thác cảng châu Á năm 2016 do Lloyd's List tổ chức.
- 20/02/2017: Một trong những tàu container lớn nhất thế giới năm 2017 là tàu Margrethe Maersk trọng tải 194,000 tấn/sức chở 18,300TEU cũng đã thử nghiệm thành công vào CMIT.
- 26/10/2020: Tiếp nhận làm hàng cho tàu mẹ Margrethe Maersk trọng tải 214,121 DWT, tàu loại EEE của hãng tàu Maersk Line có sức chở lên đến 20,000 TEU. Đây là tàu chuyên tuyến dịch vụ kết nối Việt Nam với bờ tây nước Mỹ do liên minh 2M khai thác, cập CMIT để xếp dỡ 6,500 TEU hàng hóa.

=> Cảng CMIT là một cửa ngõ đẳng cấp quốc tế kết nối Việt Nam với nền thương mại toàn cầu góp phần đem lại sự phồn thịnh cho đất nước.

=> CMIT không chỉ đóng vai trò quan trọng trong mạng lưới vận tải biển quốc tế của Việt Nam mà còn giúp nâng cao năng lực xuất nhập khẩu, hỗ trợ sự phát triển kinh tế khu vực và quốc gia.

2.1.3. Cơ cấu tổ chức và ban lãnh đạo công ty.

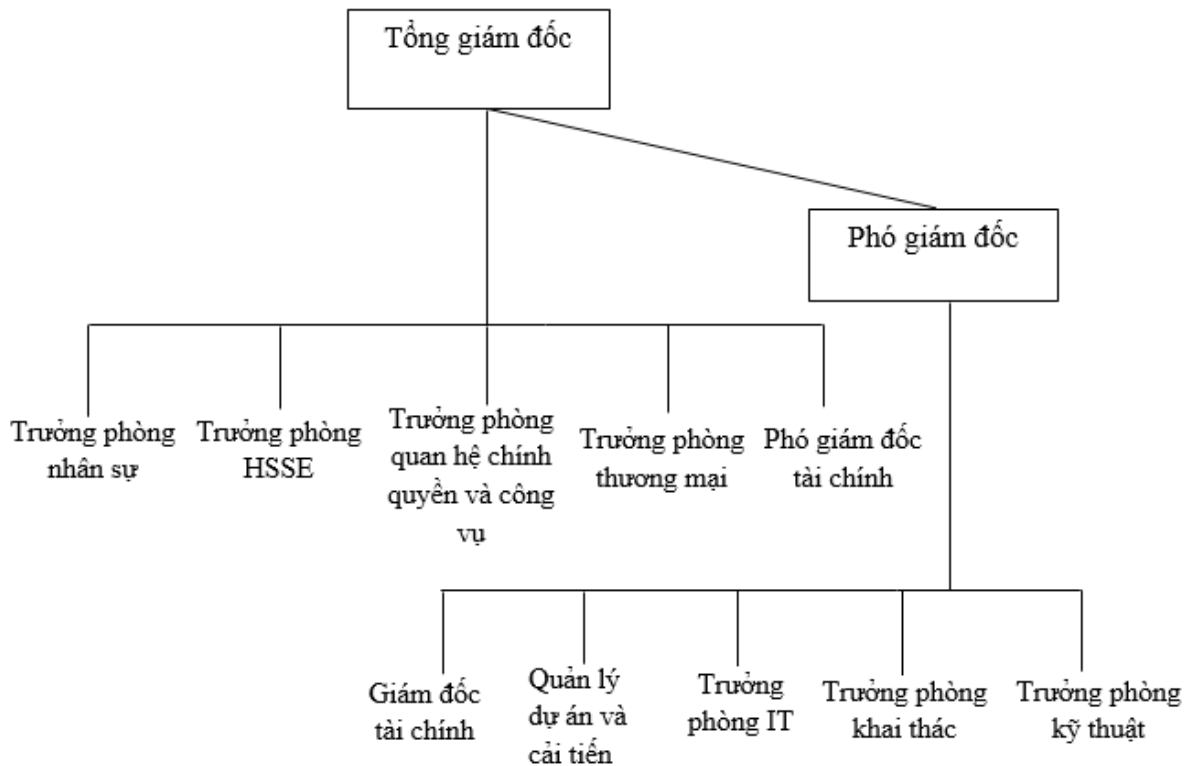
- Cơ cấu tổ chức:



Sơ đồ 2.1. Sơ đồ tổ chức

Nguồn: Sinh viên tự tổng hợp

- Ban lãnh đạo công ty:



Sơ đồ 2.2. Ban lãnh đạo công ty

Nguồn: Sinh viên tự tổng hợp

2.1.4. Vị trí địa lí:

- Nằm ở cửa biển nước mặn. Đây là cảng công-ten-nơ nước sâu tại khu vực Cái Mép, huyện Tân Thành, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu với diện tích 48 hecta.

2.1.5. Cơ sở hạ tầng.

- CMIT có cầu cảng dài 600 mét, độ sâu luồng: 14m, độ sâu trước bến: 14.5m, công suất hơn 1,1 triệu TEU/năm, có khả năng đón các tàu container có trọng tải lớn đạt 160.000

DWT. CMIT có thể cung cấp các dịch vụ chất lượng cao cho các hãng tàu và khách hàng với thời gian nhanh nhất, thông qua các tuyến vận chuyển quốc tế trực tiếp từ Việt Nam đến các thị trường lớn như Châu Á, Châu Âu và Châu Mỹ.

- Với hệ thống cơ sở vật chất và khai thác cảng hiện đại bao gồm:

- Cầu khung Rubber Tie Grantry (RTG):



Hình 2.5. Cầu khung Rubber Tie Grantry

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

+ Sức nâng: 41 tấn.

+ Số lượng: 15 cầu.

- Cầu bờ Super Post Panamax:



Hình 2.6. Cầu bờ Super Post Panamax

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

+ Tầm vớt: 63.5 mét (23 hàng container).

+ Sức nâng: 65-100 tấn.

+ Số lượng: 06 cầu.

- Xe đầu kéo:



Hình 2.7. Xe đầu kéo

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

+ Rơ - mooc chuyên dụng: 40 cái – 65 tấn.

+ Rơ-mooc sàn thấp: 05 cái - 70 tấn; 02 cái – 90 tấn.

- Cầu cân xe container điện tử:



Hình 2.8. Cầu cân xe container điện

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

+ Kiểu: CAS-100T.

+ Mức cân: 10-100 MTons.

+ Số lượng: 02 cái.

- Thiết bị gấp dỡ công nặng:



Hình 2.9. Thiết bị gấp dỡ công nặng

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

+ Sức nâng: 45 tấn.

+ Số lượng: 02 chiếc.

- Thiết bị gấp dỡ container rỗng:

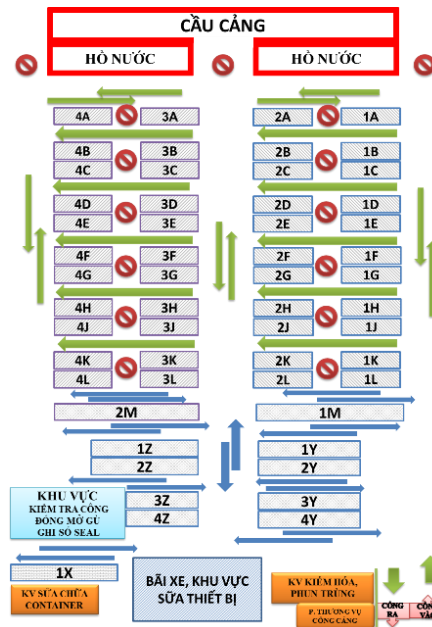


Hình 2.10. Thiết bị gấp dỡ container rỗng

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

+ Số lượng: 03 thiết bị.

2.1.6. Sơ đồ giao thông trong bãi.



Sơ đồ 2.3. Sơ đồ giao thông trong bãi.

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

2.1.7. Các lợi thế của CMIT.

❖ Vị trí:



Hình 2.11 . Vị trí của CMIT.

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

- Nằm ở vị trí chỉ cách 15 hải lý đến với luồng tàu chính yếu.
- Tiếp cận trực tiếp với luồng -15,5m.
- Độ sâu tối thiểu dọc cầu cảng đạt -16,5m.
- Vị trí xoay tàu rộng , an toàn và thuận lợi gần cảng.

❖ Giảm chi phí:

- Giảm được chi phí bằng cách giảm thiểu hoạt động tàu con và hàng chuyển tải nhờ tiếp cận trực tiếp với các con tàu lớn.
- Năng suất cảng đạt mức cao giúp giảm thời gian tàu nằm tại cảng.
- Sự điều khiển linh động tối đa cho phép giảm thời gian tàu nằm tại cảng.
- Chi phí chuyển tải cạnh tranh đến/từ Việt Nam đến/từ các cảng đích khác tại Việt Nam và khu vực.

❖ Lợi ích và thế mạnh từ hệ thống APMT:

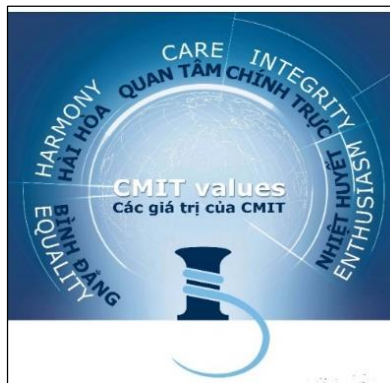
- Do áp dụng được những kinh nghiệm tốt nhất để đạt được dịch vụ và năng suất ở mức tiêu chuẩn quốc tế.
- Liên tục phấn đấu cho những quy trình nhằm đảm bảo sức khỏe, an toàn và thân thiện với môi trường.

2.1.8. Tầm nhìn, sứ mệnh của CMIT.

- CMIT phấn đấu trở thành doanh nghiệp vận hành và khai thác cảng uy tín hàng đầu tại Việt Nam, là doanh nghiệp hoạt động an toàn, phát triển bền vững, có lợi nhuận cao, luôn luôn coi trọng giá trị của đội ngũ cán bộ công nhân viên, khách hàng và vai trò của công ty trong cộng đồng.
- CMIT sẽ đạt được điều này thông qua:

- + Quan tâm chu đáo vấn đề sức khỏe và an toàn của mỗi cá nhân đến khu vực cảng CMIT hay các cơ sở vật chất liên quan.
- + Tôn trọng và tạo điều kiện phát huy các khả năng đặc biệt của đội ngũ cán bộ công nhân viên trong việc đóng góp vào sự thành công của công ty.
- + Tạo nên các giá trị gia tăng cho khách hàng bằng việc không ngừng cung cấp các dịch vụ đáp ứng kỳ vọng của khách hàng.
- + Luôn luôn tối ưu hóa chi phí trong khi vẫn duy trì và đẩy mạnh mối quan hệ với các nhà cung ứng.
- + Là doanh nghiệp hoạt động với môi trường và xã hội.
- + Phát huy thế mạnh của các cổ đông nhằm hỗ trợ cho sự phát triển không ngừng của Công ty.

2.1.9. Giá trị cốt lõi của CMIT.



Hình 2.12. Giá trị cốt lõi của CMIT.

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

- Bình đẳng – thể hiện ở các khía cạnh sau: Toàn thể nhân viên đều thể hiện tinh thần trách nhiệm; Cởi mở trong giao tiếp và đón nhận ý kiến của người khác, cho phép người khác phản biện lại ý kiến của chúng ta. Minh bạch trong tất cả mọi việc chúng ta làm và cách thức để làm điều đó; Thành tích công tác là tiêu chí quan trọng duy nhất để

được công nhận và thăng tiến; Cơ hội bình đẳng trong tuyển dụng và thăng tiến tại CMIT; Đánh giá cao sự đa dạng phong phú vốn có của đội ngũ cán bộ công nhân viên.

- **Hài hòa** – thể hiện ở các khía cạnh sau: Cân bằng các giá trị và văn hóa giữa công ty và cá nhân nhân viên; Đánh giá cao thiện chí, và tôn trọng lợi ích của các bên liên quan trong và ngoài công ty; Thúc đẩy sự phát triển bền vững của công ty, cộng đồng và ngành công nghiệp dịch vụ công ty hoạt động.

- **Nhiệt huyết** – thể hiện ở các khía cạnh sau: Coi trọng và nuôi dưỡng văn hóa gắn kết; Nỗ lực không ngừng để cải thiện; Khuyến khích sự ham học hỏi và sáng tạo; Những người nhiệt huyết là những người hài lòng và đồng thuận.

- **Quan tâm** – thể hiện ở các khía cạnh sau: Quan tâm đến cộng đồng xung quanh; Coi trọng sự an toàn và phúc lợi của toàn thể cán bộ công nhân viên; Luôn suy xét đến tác động trong từng hành động của chúng ta.

- **Chính trực** – thể hiện ở các khía cạnh sau: Cư xử có đạo đức trong công việc và cuộc sống thường ngày; Không chấp nhận bất kì hành động trái pháp luật và phi đạo đức; Thừa nhận những thiếu sót và sẵn sàng chịu trách nhiệm; Chấp nhận và tôn trọng những quyết định đúng đắn và khó khăn; Tuân thủ những chuẩn mực giá trị của chúng ta.

2.1.10. Những thành tựu nổi bật.

- Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) nhận được chứng nhận giải thưởng top 4 nhà khai thác cảng châu Á năm 2016 do Lloyd's List tổ chức.

- Cảng Quốc Tế Cái Mép (CMIT) đã xuất sắc dành được vị trí Á quân – Huy chương Bạc về đánh giá thành tích khai thác năm 2018 giữa các cảng lớn trong khu vực châu Á của hãng tàu CMA CGM.

- Năm 2020, Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT) chào đón tuyến dịch vụ tàu mẹ TP17 của liên minh hãng tàu 2M cập cảng.

- Năm 2020, tàu MARGRETHE MAERSK trọng tải 214,121 DWT cập cảng CMIT

(Tàu container lớn nhất được đưa vào Việt Nam khai thác).

- Năm 2021, hãng tàu COSCO và OOCL đưa tuyến dịch vụ mới đi Mỹ vào cảng CMIT.
- CMIT vào top 11 cảng container hoạt động hiệu quả nhất trên thế giới năm 2021.
- 21/02/2022, Cảng CMIT được trao tặng Bằng khen của Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước và cờ thi đua xuất sắc của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.
- Ngày 8/4/2022, Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT) đã chính thức thiết lập mức kỷ lục mới về sản lượng hàng hóa xếp dỡ sau khi tiếp nhận thành công tàu MSC VANDYA.
- Nhân ngày Doanh nhân Việt Nam 13/10/2022, CMIT vinh dự là một trong 18 doanh nghiệp tiêu biểu trên toàn tỉnh được trao tặng Bằng khen của Chủ tịch UBND tỉnh BR-VT vì đã có thành tích xuất sắc trong hoạt động sản xuất, kinh doanh và đóng góp an sinh xã hội trên địa bàn tỉnh.
- CMIT giữ vững thứ hạng cao TOP 12 cảng container hoạt động hiệu quả nhất trên thế giới năm 2022.
- Cảng CMIT chào đón tuyến dịch vụ mới kết nối Việt Nam với thị trường Đông Nam Á và Trung Đông (2023).

2.1.11. Phần mềm khai thác chính của CMIT - Navis N4.



Hình 2.13. Màn hình đăng nhập hệ thống N4

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

- Navis N4 là phần mềm quản lý cảng giúp tối ưu hóa việc vận hành tại các cảng container, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hiện đại với hiệu suất và hiệu quả cao. Trước áp lực từ các tàu lớn và chuỗi cung ứng ngày càng phức tạp, các cảng cần hệ thống hỗ trợ đảm bảo năng suất tối đa, duy trì lịch trình và giảm chi phí.

- Các chức năng chính của Navis N4:

+ Quản lý container: Theo dõi vị trí và trạng thái container, hỗ trợ nhập/xuất nhanh chóng và chính xác.

+ Quản lý hoạt động bãi và cổng: Điều phối, tối ưu hóa hoạt động tại bãi và cổng ra/vào, đảm bảo an toàn và hiệu quả.

+ Quản lý thiết bị và tài nguyên: Phân bổ thiết bị và nhân lực, tối ưu hóa tài nguyên sử dụng.

+ Tích hợp dữ liệu: Kết nối với hệ thống hải quan, quản lý tàu, camera, cảm biến, GPS, tự động hóa dữ liệu và tăng độ chính xác.

+ Báo cáo và phân tích: Cung cấp báo cáo và công cụ phân tích hiệu suất, hỗ trợ quản lý đưa ra quyết định chiến lược.

- Lợi ích của Navis N4:

+ Tăng hiệu suất: Giúp cải thiện hiệu quả vận hành, giảm thời gian xử lý container và tối ưu hóa quy trình.

+ Nâng cao an toàn: Hỗ trợ quy trình an toàn, giảm thiểu rủi ro do lỗi của con người.

+ Tiết kiệm chi phí: Tự động hóa giúp giảm chi phí nhân công và tiết kiệm thời gian trong các khâu xử lý.

+ Tăng tính minh bạch: Cung cấp cái nhìn tổng thể về toàn bộ hoạt động cảng, giúp các bên liên quan có thể theo dõi và điều chỉnh kịp thời.

2.2. Phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại CMIT.

2.2.1. Các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại CMIT.

2.2.1.1. Các yếu tố bên ngoài.

Các yếu tố nằm ngoài tầm kiểm soát của CMIT nhưng có tác động trực tiếp hoặc gián tiếp đến hoạt động kinh doanh

❖ Kinh tế:

- Tăng trưởng kinh tế: Nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa tăng khi nền kinh tế phát triển, kéo theo nhu cầu về dịch vụ logistics.
- Tỷ giá ngoại tệ và giá nhiên liệu: Ảnh hưởng đến chi phí vận hành và giá dịch vụ.
- Lạm phát: Ảnh hưởng đến sức mua của khách hàng và chi phí hoạt động.

❖ Chính trị - pháp luật

- Chính sách thương mại: Hiệp định thương mại tự do, quy định hải quan và thuế quan ảnh hưởng đến luồng hàng hóa xuất nhập khẩu và quá cảnh (đặc biệt là hàng hóa Campuchia).
- Quy định môi trường: Các yêu cầu nghiêm ngặt về khí thải và xử lý chất thải từ tàu ảnh hưởng đến dịch vụ thu gom rác thải và quản lý container nguy hiểm.
- An ninh hàng hải: Quy định quốc tế (SOLAS, IMO) ảnh hưởng đến các dịch vụ kiểm định và quản lý an toàn container.

❖ Cạnh tranh:

- Cảng trong khu vực: Áp lực từ các cảng khác trong khu vực Cái Mép – Thị Vải, bao gồm cảng Thị Vải, SSIT, và Gemalink...
- Dịch vụ logistics bên thứ ba: Các công ty vận tải và giao nhận đối thủ cung cấp các dịch vụ tương tự.

❖ Khách hàng:

- Nhu cầu khách hàng: Tăng cường yêu cầu về dịch vụ nhanh, an toàn, và tiết kiệm chi phí.

- Xu hướng thương mại điện tử: Nhu cầu giao nhận nhanh đối với container nội địa và quốc tế tăng cao.

- ❖ **Môi trường tự nhiên**

- Điều kiện thời tiết: Ảnh hưởng đến việc khai thác tàu, bốc xếp container, và vận chuyển sà lan.

- Biến đổi khí hậu: Yêu cầu giảm thiểu khí thải và phát triển dịch vụ “cảng xanh” để đáp ứng các tiêu chuẩn môi trường.

2.2.1.2. Các yếu tố bên trong:

- ❖ **Hạ tầng và công nghệ:**

- Cơ sở hạ tầng cảng: Năng lực cầu cảng, kho bãi, kho lạnh, và trang thiết bị bốc xếp quyết định khả năng phục vụ các loại container khác nhau (nguy hiểm, quá khổ).

- Hệ thống công nghệ thông tin: Hệ thống quản lý cảng (TOS), công nghệ giám sát container lạnh và quản lý dữ liệu ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ.

- ❖ **Đội ngũ nhân sự:**

- Trình độ chuyên môn: Kỹ năng của nhân viên khai thác, thuyền viên, và nhân viên giao nhận quyết định hiệu quả dịch vụ.

- Tính linh hoạt: Đội ngũ nhân sự cần đủ khả năng xử lý các tình huống khẩn cấp như hàng hóa nguy hiểm hoặc container gặp vấn đề.

- ❖ **Tính đồng bộ:**

- Quy trình giao nhận container tại cổng cảng và các bến bãi ảnh hưởng đến thời gian xử lý.

- Khả năng tùy chỉnh dịch vụ: CMIT cần đảm bảo cung cấp dịch vụ phù hợp với yêu cầu khách hàng như kiểm định tàu, sắp xếp lại container.

- ❖ **Quan hệ đối tác**

- Khách hàng: Đối tác vận tải, hãng tàu, và khách hàng doanh nghiệp đóng vai trò quan trọng trong việc duy trì nguồn hàng ổn định.

- Đơn vị liên quan: Hợp tác với hải quan và các cảng khác để đảm bảo dịch vụ trung chuyển hiệu quả.

❖ Tài chính

- Nguồn lực đầu tư: Khả năng đầu tư nâng cấp thiết bị và phát triển dịch vụ mới.
- Chính sách giá dịch vụ: Khả năng định giá cạnh tranh nhưng vẫn đảm bảo lợi nhuận.

2.2.2. *Thực trạng hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại CMIT.*

❖ Về quy mô và năng lực hoạt động:

➤ Quy mô hạ tầng:

- CMIT sở hữu một trong những cảng nước sâu hiện đại nhất tại Việt Nam, có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn (lên đến 214,000 DWT). Điều này cho phép cảng phục vụ tốt các tuyến hàng hải quốc tế và nội địa.

➤ Năng lực khai thác: CMIT cung cấp các dịch vụ logistics đa dạng, bao gồm:

- Dịch vụ giao nhận hàng tại cổng cảng:

- + Dịch vụ giao nhận container khô.

- + Dịch vụ giao nhận container lạnh.

- + Dịch vụ giao nhận hàng quá cảnh Campuchia container khô.

- + Dịch vụ giao nhận hàng quá cảnh Campuchia container lạnh.

- Dịch vụ lưu bãi container khô.

- Dịch vụ lưu bãi container lạnh.

- Dịch vụ lưu bãi container quá khổ, quá tải; container nguy hiểm; container flat rack.

- Các dịch vụ đối với container lạnh:

- + Cung cấp điện và theo dõi vận hành.

- + Kiểm định container lạnh.

- + Cung cấp dữ liệu container lạnh.

- Dịch vụ trung chuyển giữa các cảng và khai báo hải quan.

- Các dịch vụ cho tàu:

- + Đăng ký, thay đổi thuyền viên, kiểm tra sức khỏe thuyền viên.
- + Hoa tiêu lên tàu.
- + Dịch vụ đại lý cho tàu.
- + Kiểm định, kiểm tra trên tàu; giao chứng từ; giao hàng hóa xách tay lên tàu.
- + Thu gom rác thải từ tàu.
- + Một số dịch vụ phát sinh khác.
- Dịch vụ cho hoạt động khai thác sà lan nội địa:
 - Xếp/ dỡ container trên sà lan nội địa.
 - Sắp xếp lại các container trên cùng một khoang.
 - Sắp xếp lại các container qua cầu cảng.
 - Các dịch vụ phát sinh bởi container quá khổ, quá cỡ; container nguy hiểm, container open top;...
 - Dịch vụ vận chuyển sà lan.
 - Dịch vụ cầu bến.
- Dịch vụ khai thác tàu nội địa:
 - Xếp/ dỡ container trên tàu nội địa.
 - Sắp xếp lại các container trên cùng một khoang.
 - Sắp xếp lại các container qua cầu cảng.
 - Các dịch vụ phát sinh bởi container quá khổ, quá cỡ; container nguy hiểm, container open top;...
- Dịch vụ khai thác tàu quốc tế và sà lan quốc tế:
 - Xếp/ dỡ container xuất khẩu, nhập khẩu
 - Sắp xếp lại các container trên cùng một khoang.
 - Sắp xếp lại các container qua cầu cảng.
 - Các dịch vụ phát sinh bởi container quá khổ, quá cỡ; container nguy hiểm, container open top;...
 - Dịch vụ cầu bến.
- ❖ Về hiệu quả kinh doanh:
- Sản lượng hàng hóa:

- CMIT đạt mức tăng trưởng sản lượng ổn định trong những năm gần đây, đặc biệt với hàng container xuất khẩu và trung chuyển quốc tế. Tuy nhiên, sản lượng hàng nội địa còn thấp do cạnh tranh từ các cảng trong khu vực.

➤ Cơ cấu doanh thu:

- Dịch vụ khai thác tàu quốc tế chiếm tỷ trọng lớn nhất, nhờ sự tham gia của các tuyến hàng hải quốc tế lớn (2M Alliance, Ocean Alliance).
- Dịch vụ lưu bãi container lạnh và container nguy hiểm có xu hướng tăng do nhu cầu bảo quản hàng hóa xuất khẩu tăng cao.

❖ Chất lượng dịch vụ:

- Thời gian xử lý nhanh: Các quy trình giao nhận container được thực hiện nhanh chóng nhờ hệ thống quản lý cảng hiện đại (TOS).
- Độ chính xác cao: Theo dõi vận hành container lạnh và kiểm định container đảm bảo chất lượng hàng hóa.
- An toàn: Các quy trình quản lý hàng hóa nguy hiểm và quá khổ được tuân thủ chặt chẽ theo tiêu chuẩn quốc tế.

❖ Một số biểu giá dịch vụ tại CMIT:

I. BIỂU GIÁ DỊCH VỤ ÁP DỤNG CHO CÁC DỊCH VỤ KHAI THÁC TẠI BÃI VÀ CẢNG CẢNG				
Đơn vị tính: VNĐ				
Dịch vụ giao nhận hàng tại cảng		20'	40'	45'
Dịch vụ giao nhận tại cảng - Container khô	Cố hàng	480,000	740,000	850,000
	Rỗng	400,000	610,000	700,000
Dịch vụ giao nhận tại cảng - Container lạnh	Cố hàng	600,000	950,000	990,000
	Rỗng	450,000	650,000	690,000
Dịch vụ giao nhận tại cảng cho hàng quá cảnh Cam-pu-chia - Container khô	Cố hàng	1,050,000	1,500,000	1,700,000
	Rỗng	680,000	970,000	1,050,000
Dịch vụ giao nhận tại cảng cho hàng quá cảnh Cam-pu-chia - Container lạnh	Cố hàng	1,550,000	2,300,000	2,550,000
	Rỗng	1,000,000	1,450,000	1,575,000
Phụ phí hàng nguy hiểm	Từng lần xếp/dỡ	50%		
Phụ phí-hàng quá khổ, quá tải (OOG) Cao quá khổ <1m/ rộng quá khổ <3m/ dài quá khổ <3m	Từng lần xếp/dỡ	200%		
Phụ phí-hàng quá khổ, quá tải (OOG1) Cao quá khổ 1-2m/ rộng quá khổ >3m	Từng lần xếp/dỡ	4,059,000		
Phụ phí-hàng quá khổ, quá tải (OOG2) Cao quá khổ >2m	Từng lần xếp/dỡ	6,765,000		
Phụ phí-hàng quá khổ, quá tải Dài quá khổ >3m	Từng lần xếp/dỡ	Bảo giá theo từng trường hợp		
Phụ phí hàng quá tải: trọng lượng (cả vỏ) > 40 tấn	Từng lần xếp/dỡ	6,765,000		
Phụ phí xếp dỡ bằng dây	Từng lần xếp/dỡ	6,765,000		
Phụ phí container đặc biệt: container bồn, bể container flat rack, container lạnh không cấm diện (container NOR)	Từng lần xếp/dỡ	30%		

Dịch vụ trung chuyển giữa các cảng và khai báo hải quan			
	20'	40'	45'
Vận tải đường bộ giữa CMIT và các cảng khu vực Cái Mép hoặc ngược lại	Cố hàng	845,000	
	Rỗng	845,000	
Dịch vụ khai báo Hải quan	Cố hàng	295,000	
	Rỗng	118,000	

Ghi chú: Giá trên chưa bao gồm dịch vụ giao nhận tại cảng và phí kiểm hóa/ bấm niêm phong chỉ hải quan.

Phí quản lý cho các dịch vụ cho tàu		
Đăng ký, thay đổi thuyền viên, kiểm tra sức khỏe thuyền viên	Mỗi giao dịch/ mỗi chuyển tàu	Miễn phí
Hoa tiêu lên tàu	Mỗi giao dịch/ mỗi chuyển tàu	Miễn phí
Dịch vụ đại lý cho tàu	Mỗi giao dịch/ mỗi chuyển tàu	Miễn phí
Kiểm định, kiểm tra trên tàu; giao chứng từ; giao hàng hóa xách tay lên tàu	Mỗi giao dịch/ mỗi chuyển tàu	540,000
Thu gom rác thải từ tàu	Mỗi giao dịch/ mỗi chuyển tàu	2,160,000
Dịch vụ khác	Mỗi giao dịch/ mỗi chuyển tàu	1,080,000

Hình 2.14. Biểu giá dịch vụ khai thác tại bãi và cảng cảng.

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

IV. BIỂU GIÁ DỊCH VỤ ÁP DỤNG CHO KHAI THÁC TÀU QUỐC TẾ VÀ SÀ LAN QUỐC TẾ

Đơn vị tính: USD

Phí xếp dỡ		20'	40'	45'
Xếp/dỡ container xuất khẩu/ nhập khẩu	Có hàng	71.28	104.76	116.64
	Rỗng	47.52	66.96	73.44
Sắp xếp lại container trong cùng một khoang	Có hàng	71.28	104.76	116.64
	Rỗng	47.52	66.96	73.44
Sắp xếp lại container qua cầu cảng	Có hàng	142.56	209.52	233.28

Hình 2.15. Biểu giá dịch vụ khai thác tàu, sà lan quốc tế

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

Các dịch vụ khác		20'	40'	45'
Dịch vụ chằng buộc container	Từng container	30,500	30,500	30,500
Dịch vụ sắp xếp cho kiểm hóa /soi chiếu Hải quan/ bấm niêm phong chỉ/ hun trùng	Từng container	590,000	885,000	1,030,000
Xếp dỡ phát sinh trong bãi	Từng lần xếp/dỡ	350,000	480,000	540,000
Vệ sinh bãi sau khi kiểm hóa	Từng container		1,475,000	
Xe nâng phục vụ đóng rút hàng	Từng xe		2,460,000	
Nhân công trong giờ hành chính	Từng người/ mỗi ngày		985,000	
Nhân công ngoài giờ hành chính	Từng người/ mỗi ngày		1,480,000	
Vào cổng trễ sau giờ cắt máng	Từng container		2,000,000	
Sà lan đến trễ sau giờ cắt máng	Từng container		300,000	
Yêu cầu dịch vụ sau giờ cắt máng	Từng container		2,000,000	
Hủy xếp container theo kế hoạch	Từng container		2,000,000	
Chọn container rỗng theo số container chỉ định		Theo số lượng xếp dỡ phát sinh thực tế		
Sắp xếp đóng/ rút hàng		Bảo giá theo từng trường hợp		
Xếp dỡ hàng không đóng trong container		Bảo giá theo từng trường hợp		
Dịch vụ hoặc thiết bị đặc biệt		Bảo giá theo từng trường hợp		
Phí giám sát		Bảo giá theo từng trường hợp		
Phí khắc phục container hư hỏng nhẹ	Từng container		500,000	
Gắn hoặc kiểm tra niêm phong chỉ	Từng container		197,000	
Cắt niêm phong chỉ	Từng container		295,000	
Dẫn hoặc tháo nhãn cont chứa hàng nguy hiểm	Từng container		490,000	
Bỏ cont flat racks	Từng bó		970,000	
Xoay chuyển hướng cont trên xe tải	Từng container	455,000	740,000	835,000

Hình 2.16. Biểu giá một số dịch vụ khác

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

2.2.3. Kết quả tình hình kinh doanh dịch vụ logistics tại CMIT.

❖ Sản lượng xử lý hàng hóa:

- CMIT đã ghi nhận sự tăng trưởng ổn định về sản lượng hàng container trong cả phân khúc quốc tế và nội địa. Đặc biệt:
 - + Hàng container xuất khẩu: Tăng trưởng nhanh nhờ nhu cầu xuất khẩu hàng hóa Việt Nam (như thủy sản, may mặc, nông sản).
 - + Hàng trung chuyển quốc tế: Tăng mạnh nhờ các tuyến hàng hải lớn lựa chọn CMIT là điểm trung chuyển chính.
 - + Hàng nội địa: Mặc dù chiếm tỷ trọng nhỏ, hàng nội địa cũng tăng nhờ nhu cầu vận chuyển sà lan qua các tỉnh miền Tây.
 - + Hàng đặc biệt: Dịch vụ lưu bãi container lạnh, container nguy hiểm, và hàng quá khổ đạt kết quả khả quan nhờ quy trình vận hành hiệu quả và đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế.

❖ Doanh thu từ dịch vụ logistics:

- Dịch vụ chính đóng góp doanh thu lớn:
 - + Xếp/dỡ container tàu quốc tế: Chiếm tỷ trọng cao nhất nhờ các tuyến hàng hải liên kết với các hãng tàu lớn (2M Alliance, Ocean Alliance).
 - + Dịch vụ lưu bãi: Đặc biệt là container lạnh và container nguy hiểm, góp phần đáng kể vào doanh thu nhờ nhu cầu bảo quản hàng hóa tăng cao.
 - + Dịch vụ hỗ trợ: Kiểm định container lạnh, cung cấp điện, và thu gom rác thải từ tàu mang lại nguồn thu bổ sung ổn định.

❖ Thị phần:

- Vị thế tại cụm cảng Cái Mép – Thị Vải:
 - + CMIT giữ vững vị trí là một trong những cảng có năng lực khai thác lớn nhất, đặc biệt trong phân khúc tàu container quốc tế.
- Thị phần hàng trung chuyển quốc tế:
 - + CMIT chiếm thị phần đáng kể nhờ khả năng tiếp nhận tàu cỡ lớn và hạ tầng hiện đại, cạnh tranh mạnh với Gemalink và SSIT.
- Hàng nội địa:

+ Mặc dù không phải thế mạnh, CMIT đang dần tăng cường năng lực xử lý để cạnh tranh với các cảng lân cận.

❖ Thành tựu đạt được:

- Hiệu suất hoạt động cao:

+ CMIT đạt mức hiệu suất xếp/dỡ container trung bình 30-35 lần/h/cầu, thuộc nhóm cao nhất trong khu vực Đông Nam Á.

- Chứng nhận và giải thưởng:

+ CMIT liên tục được công nhận là cảng quốc tế đạt tiêu chuẩn về an toàn, môi trường, và chất lượng dịch vụ.

- Đóng góp kinh tế:

+ Góp phần vào phát triển logistics khu vực Cái Mép – Thị Vải.

+ Tạo ra việc làm và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế địa phương.

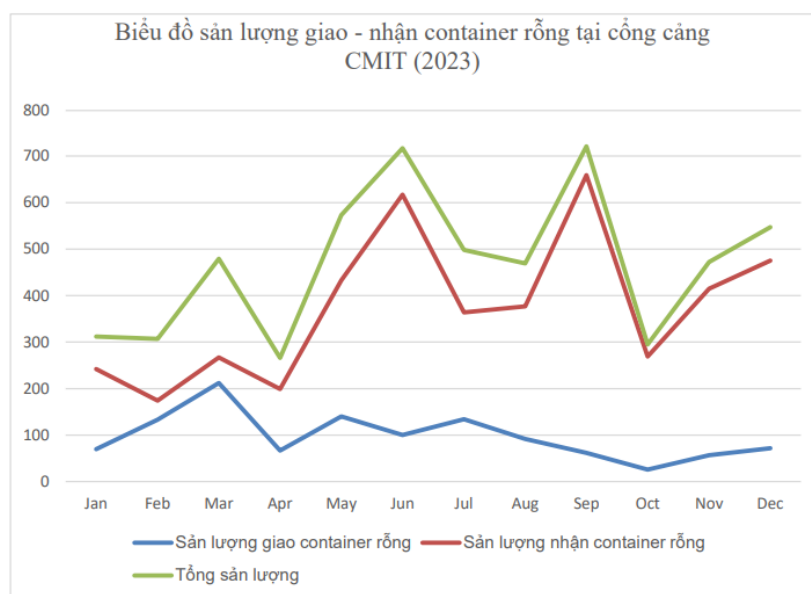
❖ Một số thống kê ước tính hoạt động dịch vụ logistics tại CMIT:

CHE	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	2024
RTG01	6,386	6,249	6,293	6,381	6,353	6,390	6,479	6,475	6,479	6,568	39	6,483	70,575
RTG02	5,520	5,620	5,616	5,626	5,629	5,694	5,719	5,820	5,896	6,026	6,113	5,718	68,997
RTG03	6,697	6,754	6,784	6,798	6,719	6,826	6,811	6,810	6,876	6,812	6,834	6,818	81,539
RTG04	6,554	6,582	6,619	6,650	6,676	6,669	6,677	6,672	6,676	6,698	6,682	5,534	78,689
RTG05	6,980	5,310	5,389	6,419	6,404	6,415	6,406	6,408	6,419	6,460	6,439	4,296	73,345
RTG06	5,279	5,285	5,293	4,281	5,290	5,310	5,370	6,250	6,852	6,258	6,250	5,448	67,166
RTG07	5,785	5,885	6,185	6,189	6,194	6,187	6,196	6,190	6,189	6,198	6,185	7,317	74,700
RTG08	5,569	5,663	5,863	6,018	6,067	6,169	6,173	6,570	6,576	6,573	6,563	5,628	73,432
RTG09	6,059	6,160	6,179	6,186	6,192	6,282	6,574	6,639	6,877	7,135	7,179	5,909	77,371
RTG10	6,387	6,398	6,410	6,429	6,436	6,430	6,491	6,559	6,562	6,551	6,471	6,979	78,103
RTG11	5,419	5,420	5,427	5,414	5,492	5,489	5,511	5,535	5,615	6,134	5,595	6,144	67,195
RTG12	4,939	5,179	5,460	5,483	5,492	5,498	5,569	5,539	6,560	60	6,439	5,472	61,690
QC01	8,124	9,126	10,205	10,632	10,218	10,926	10,029	11,147	10,814	10,126	9,847	13,854	125,048
QC02	9,481	10,017	15,168	15,023	15,298	15,345	15,467	15,423	15,312	15,461	15,950	16,444	174,389
QC03	10,193	10,289	14,295	15,327	15,395	15,598	15,178	16,208	16,089	16,058	16,269	16,199	177,098
QC04	10,570	10,203	10,614	11,843	12,759	13,586	14,687	15,093	15,079	16,803	17,609	15,692	164,538
QC05	10,359	10,759	12,068	13,859	14,639	14,993	15,359	15,359	15,957	16,359	17,548	15,191	172,450
QC06	10,156	10,459	10,715	11,865	12,029	12,468	14,015	15,672	15,965	15,693	15,871	15,201	160,109
EH01	3,053	3,926	3,853	4,012	4,368	4,379	4,386	4,914	4,858	4,809	4,953	5,139	52,650
LRS01	1,028	1,059	1,062	1,028	1,049	1,070	1,098	1,162	1,178	1,174	1,128	2,298	14,334
RS01	4,013	4,036	4,029	4,015	4,123	4,136	4,295	4,309	4,383	4,388	4,425	5,685	51,837
RS02	2,019	2,002	2,013	2,020	2,026	2,029	2,030	2,011	2,005	2,010	2,023	10	22,198

Bảng 2.1. Bảng ước tính thống kê dịch vụ xếp/ dỡ container (2024).

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

Tháng	Sản lượng giao container rỗng	Sản lượng nhận container rỗng	Tổng sản lượng
Jan	70	242	312
Feb	133	174	307
Mar	212	267	479
Apr	67	199	266
May	140	433	573
Jun	100	617	717
Jul	134	364	498
Aug	92	377	469
Sep	62	659	721
Oct	26	269	295
Nov	57	415	472
Dec	72	475	547



Hình 2.15. Sản lượng ước tính giao – nhận container rỗng tại cảng cảng CMIT (2023)

Nguồn: Công ty TNHH Cảng Quốc Tế Cái Mép

2.3. Đánh giá thực trạng hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics

2.3.1. Ưu điểm:

- Hạ tầng hiện đại: CMIT sở hữu hệ thống cầu cảng nước sâu, các thiết bị bốc xếp tiên tiến và hệ thống quản lý thông minh.

- Vị trí chiến lược: Nằm trên tuyến hàng hải quốc tế, thuận lợi cho việc thu hút các hãng tàu lớn.
- Hiệu suất cao: Năng suất bốc xếp nằm trong nhóm dẫn đầu khu vực.
- Dịch vụ đa dạng: Cung cấp nhiều dịch vụ giá trị gia tăng như kiểm định container lạnh, thu gom rác thải, và cung cấp dữ liệu container.
- Đội ngũ nhân sự chuyên nghiệp: Được đào tạo bài bản, có khả năng sử dụng các công nghệ hiện đại.

2.3.2. Nhược điểm:

- Chi phí dịch vụ cao: Một số khách hàng cho rằng mức phí tại CMIT chưa cạnh tranh so với các cảng khác trong khu vực.
- Thời gian giao nhận tại cổng cảng: Giờ cao điểm thường xảy ra tình trạng ùn tắc, gây khó khăn cho khách hàng.
- Cạnh tranh mạnh mẽ: Các cảng đối thủ trong khu vực như Gemalink và SSIT không ngừng nâng cấp và mở rộng quy mô.
- Phụ thuộc vào thị trường quốc tế: Sản lượng hàng hóa chịu ảnh hưởng lớn từ biến động kinh tế toàn cầu và chính sách thương mại quốc tế.

TÓM TẮT CHƯƠNG 2

Chương 2 đã trình bày toàn diện về thực trạng hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại Công ty TNHH Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT). Từ tổng quan về lịch sử, cơ cấu tổ chức, vị trí địa lý, và cơ sở hạ tầng, CMIT được xác định là một trong những cảng nước sâu hàng đầu với nhiều lợi thế cạnh tranh và thành tựu nổi bật.

Phân tích thực trạng kinh doanh cho thấy, mặc dù CMIT đã đạt được kết quả tích cực với hệ thống quản lý hiện đại và hiệu suất khai thác cao, nhưng vẫn tồn tại một số hạn chế như chi phí vận hành lớn và sự phụ thuộc vào các yếu tố hạ tầng và thị trường.

Phân đánh giá chỉ ra các ưu điểm như năng lực công nghệ, cơ sở vật chất hiện đại, và đội ngũ nhân sự chất lượng cao, song cũng thừa nhận các nhược điểm và nguyên nhân cần khắc phục. Kết luận này làm tiền đề cho việc xây dựng các giải pháp và đề xuất trong chương tiếp theo nhằm phát triển hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics của CMIT.

CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT)

3.1. Phân tích định hướng phát triển dịch vụ logistics tại CMIT

3.1.1. Xu hướng phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam và quốc tế.

Dịch vụ logistics trên thế giới đang chứng kiến những chuyển biến mạnh mẽ, đối mặt với những đòi hỏi từ xu hướng kinh doanh toàn cầu và thách thức bảo vệ môi trường. Ở Việt Nam, những xu hướng này đã và đang ảnh hưởng đến chiến lược phát triển dịch vụ logistics.

3.1.1.1. Xu hướng phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam.

Thực trạng ngành logistics Việt Nam:

- ❖ **Gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu:**
 - Nguyên nhân:
 - + Đại dịch COVID-19 làm gián đoạn chuỗi cung ứng toàn cầu khi các nhà máy phải ngừng hoạt động do thiếu nguyên liệu.
 - + Hoạt động vận tải quốc tế bị hạn chế, gây đình trệ trong việc luân chuyển hàng hóa giữa các quốc gia.
 - Tác động tại Việt Nam:
 - + Các doanh nghiệp logistics Việt Nam phải đối mặt với sự sụt giảm nhu cầu vận chuyển.
 - + Hàng hóa xuất khẩu từ Việt Nam gặp khó khăn trong việc tiếp cận thị trường quốc tế do chuỗi cung ứng bị gián đoạn.
- ❖ **Suy giảm thương mại với các quốc gia quan trọng:**
 - Chính sách "bế quan":
 - + Các quốc gia đối tác thương mại lớn của Việt Nam như Trung Quốc, Hàn Quốc, Đài Loan, và Nhật Bản áp dụng chính sách hạn chế giao thương.
 - Hệ quả:

- + Sự sụt giảm nguồn thu từ xuất khẩu và nhập khẩu.
- + Tăng rủi ro về phụ thuộc vào một số thị trường lớn, làm giảm tính linh hoạt trong chuỗi cung ứng.
- ❖ Áp lực chuyển đổi mô hình kinh doanh:
 - Chuyển dịch nhu cầu:
 - + Nhu cầu vận tải truyền thống giảm sút trong khi thương mại điện tử bùng nổ.
 - + Các doanh nghiệp logistics phải thay đổi chiến lược kinh doanh để thích ứng với xu hướng mới, tập trung vào vận tải nhanh và giao nhận hàng hóa trực tuyến.
 - Thách thức:
 - + Đầu tư vào công nghệ hiện đại để đáp ứng yêu cầu của thương mại điện tử.
 - + Đào tạo nguồn nhân lực để nâng cao kỹ năng và đáp ứng nhu cầu thị trường mới.
- ❖ Tăng chi phí vận hành:
 - Nguyên nhân:
 - + Đại dịch làm gia tăng chi phí vận chuyển quốc tế, chi phí lưu kho và các chi phí liên quan khác.
 - Tác động:
 - + Các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam phải đối mặt với áp lực giảm biên lợi nhuận.
 - + Khả năng cạnh tranh với các doanh nghiệp quốc tế bị suy giảm do chi phí hoạt động cao.
- ❖ Cạnh tranh trong nội địa và khu vực:
 - Tăng trưởng thương mại điện tử:
 - + Mặc dù thương mại điện tử bùng nổ, nhưng các doanh nghiệp logistics nội địa phải cạnh tranh với các tập đoàn lớn nước ngoài có lợi thế về công nghệ và tài chính.
 - Yêu cầu tiêu chuẩn cao hơn:
 - + Khách hàng ngày càng đòi hỏi dịch vụ nhanh hơn, chính xác hơn, và chi phí thấp hơn, gây áp lực lên các doanh nghiệp Việt Nam.

Xu hướng phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam:

- Ứng dụng công nghệ 4.0 và tự động hóa:
 - Số hóa ngành logistics:
 - + Tăng cường ứng dụng công nghệ tiên tiến như trí tuệ nhân tạo (AI), Internet vạn vật (IoT), và Blockchain.
 - + Sử dụng các hệ thống quản lý logistics tự động (ePORT, hệ sinh thái số) để tối ưu hóa quy trình khai thác cảng, giao nhận hàng hóa, xử lý hóa đơn, và quản lý chuỗi cung ứng.
 - Lợi ích:
 - + Tăng hiệu quả vận hành, giảm thời gian xử lý.
 - + Đáp ứng tốt hơn nhu cầu của thị trường nội địa và quốc tế.
- Logistics hỗ trợ thương mại điện tử:
 - Phát triển dịch vụ giao nhận:
 - + Tăng tốc độ giao hàng, mở rộng hệ thống kho bãi và điểm phân phối hàng hóa.
 - + Tích hợp công nghệ vào hệ thống quản lý vận tải để đáp ứng nhu cầu giao nhận nhanh chóng và an toàn.
 - Xu hướng:
 - + Thương mại điện tử bùng nổ kéo theo nhu cầu logistics tăng mạnh, đặc biệt ở phân khúc giao hàng nhanh (last-mile delivery).
 - + Doanh nghiệp logistics cần đổi mới để đáp ứng kỳ vọng của khách hàng về thời gian và chi phí giao nhận.
- Đảm bảo tính minh bạch của chuỗi cung ứng:
 - Dữ liệu mở trong chuỗi cung ứng:
 - + Sự dịch chuyển chuỗi sản xuất sang Việt Nam đòi hỏi sự minh bạch hơn trong các giai đoạn vận hành.
 - + Áp dụng hệ thống chia sẻ dữ liệu mở giữa các bên liên quan để giám sát và khắc phục lỗi nhanh chóng.
 - Tác động:
 - + Tăng độ tin cậy và khả năng thích ứng của chuỗi cung ứng.

- + Đáp ứng các yêu cầu về tuân thủ môi trường và xã hội từ các thị trường quốc tế.
- Phát triển vận tải đường bộ tự động:
 - Cải tiến hạ tầng giao thông:
 - + Chính phủ Việt Nam đang đầu tư mạnh mẽ vào hệ thống cao tốc và chính sách thu phí tự động, giúp giảm thời gian vận chuyển.
 - Tương lai:
 - + Ứng dụng phương tiện vận tải tự động trong giao thông đường bộ để tối ưu hóa hiệu quả và giảm chi phí.
 - + Sử dụng công nghệ định vị và giám sát để tăng độ chính xác trong vận hành.
- Logistics bền vững (Logistics xanh)
 - Giảm tác động môi trường:
 - + Tập trung vào việc giảm thiểu rác thải carbon và tiêu thụ năng lượng không tái tạo.
 - + Tối ưu hóa hoạt động kho bãi, quản lý vận chuyển, và sử dụng nhiên liệu sạch.
 - Chiến lược:
 - + Triển khai các giải pháp logistics thân thiện với môi trường như xe điện, tuyến đường vận tải tối ưu, và công nghệ tái chế.
 - + Hướng đến việc xây dựng các cảng xanh và trung tâm logistics bền vững.

Những xu hướng này không chỉ giúp Việt Nam nâng cao năng lực logistics nội địa mà còn góp phần đưa đất nước trở thành trung tâm logistics quan trọng trong khu vực Đông Nam Á.

3.1.1.2. Xu hướng phát triển dịch vụ logistics trên thị trường quốc tế.

- Sự gia tăng của thương mại cực nhanh:
 - Xu hướng giao hàng siêu nhanh:
 - + Các dịch vụ giao hàng trong vòng 1 giờ như Gopuff, Instacart, và Getir đang bùng nổ tại Mỹ và lan rộng sang Trung Đông và Đông Nam Á.
 - + Ấn Độ có tốc độ tăng trưởng hàng năm 49,5% trong lĩnh vực này, đạt quy mô thị trường dự kiến 7,88 tỷ USD vào năm 2027.
 - Tác động:
 - + Hành vi tiêu dùng thay đổi với kỳ vọng cao về tốc độ giao hàng thúc đẩy các doanh nghiệp logistics đổi mới mô hình vận hành để đáp ứng nhu cầu.
- Ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) sáng tạo:
 - AI tổng hợp trong logistics:
 - + AI được dự đoán sẽ thúc đẩy thị trường logistics toàn cầu với tốc độ tăng trưởng hàng năm 43,5% từ năm 2022 đến 2032.
 - + Ứng dụng AI giúp tối ưu hóa tuyến đường, giảm tồn kho, xác định rủi ro và tăng năng suất.
 - + Công nghệ như chatbot và trợ lý ảo cải thiện giao tiếp theo thời gian thực, dự báo gián đoạn chuỗi cung ứng và giảm thiểu rủi ro trước khi ảnh hưởng đến doanh thu.
 - Trong tương lai, các công ty sẽ sử dụng AI để quản lý đội tàu theo thời gian thực, cải thiện hiệu quả vận hành và tăng khả năng cạnh tranh.
- Phát triển mô hình ít tài sản:
 - Mô hình không sở hữu tài sản:
 - + Doanh nghiệp chuyển sang thuê ngoài dịch vụ logistics bên thứ ba (3PL), giảm phụ thuộc vào tài sản vật chất và giảm chi phí hoạt động.
 - + Khoảng 67,5% công ty toàn cầu thuê ngoài vận tải và 63,5% thuê ngoài kho bãi.

- Chuyển đổi logistics bằng giải pháp đám mây:
 - Sự phát triển của điện toán đám mây:
 - + 86% công ty chuỗi cung ứng sẽ áp dụng công nghệ đám mây trong vòng 5 năm tới.
 - + Thị trường quản lý chuỗi cung ứng dựa trên đám mây dự kiến đạt 71,93 tỷ USD vào năm 2030.
 - Lợi ích của đám mây:
 - + Tăng tốc độ xử lý, khả năng kiểm soát và mở rộng quy mô.
 - + Giảm chi phí và tăng cường bảo mật dữ liệu.
 - Tương lai các doanh nghiệp cần cân nhắc giữa xây dựng hệ thống nội bộ và sử dụng giải pháp đám mây để đạt hiệu quả cao nhất.
- Tăng cường logistics bền vững:
 - Giảm phát thải carbon:
 - + Các quốc gia lớn như Mỹ, Indonesia và Trung Đông đang đẩy mạnh đầu tư công nghệ để giảm khí thải.
 - + Doanh nghiệp logistics chú trọng vào việc sử dụng năng lượng tái tạo, xe điện, và tối ưu hóa tuyến đường vận tải.
 - Xu hướng toàn cầu:
 - + Phát triển chiến lược logistics xanh nhằm đáp ứng nhu cầu của khách hàng và tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế về bảo vệ môi trường.

Những xu hướng này sẽ tiếp tục định hình tương lai ngành logistics, giúp doanh nghiệp thích nghi và cạnh tranh trong môi trường toàn cầu ngày càng biến động.

3.1.2. Mục tiêu phát triển dịch vụ logistics tại CMIT trong tương lai.

- Tăng trưởng bền vững về sản lượng và doanh thu:
 - + Duy trì tốc độ tăng trưởng cao về sản lượng và doanh thu, đảm bảo mỗi năm đạt thành tựu vượt trội so với năm trước.

+ Hướng tới mở rộng quy mô hoạt động, không chỉ giữ vững vị thế tại thị trường Việt Nam mà còn phát triển liên kết với các doanh nghiệp vừa trong nước.

- Mở rộng thị trường quốc tế:

+ Duy trì thị phần vững chắc tại các thị trường lớn như Mỹ, Trung Quốc, Nhật Bản, và Hàn Quốc.

+ Nghiên cứu và mở rộng phạm vi kinh doanh đến các khu vực tiềm năng trên toàn thế giới.

- Phát triển và đa dạng hóa dịch vụ logistics:

+ Nâng cao chất lượng dịch vụ hiện có, đảm bảo đáp ứng tốt nhu cầu ngày càng cao của khách hàng.

+ Phát triển thêm các loại hình dịch vụ mới, mở rộng phạm vi hoạt động đến các lĩnh vực liên quan trong chuỗi cung ứng logistics.

- Tăng cường hợp tác và phối hợp nội bộ và đối tác:

+ Xây dựng mối quan hệ phối hợp hiệu quả giữa các phòng ban, nhằm tối ưu hóa hoạt động nội bộ.

+ Tăng cường hợp tác chặt chẽ với các hãng tàu, đại lý và đối tác trong ngành, đảm bảo sự đồng hành bền vững và lâu dài.

- Đẩy mạnh chiến lược marketing và tìm kiếm khách hàng mới:

+ Tăng cường nghiên cứu và phân tích nhu cầu thị trường, nhằm xây dựng các chiến lược kinh doanh phù hợp.

+ Mở rộng tệp khách hàng, khai thác thêm các khách hàng mới và tăng cường độ nhận diện thương hiệu của CMIT trong lĩnh vực logistics.

CMIT hướng tới mục tiêu phát triển toàn diện, tập trung vào tăng trưởng bền vững, mở rộng thị trường quốc tế, cải tiến dịch vụ, và tăng cường hợp tác nội bộ lẫn đối tác nhằm giữ vững vị thế là một trong những cảng quốc tế hàng đầu tại Việt Nam.

3.2. Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại CMIT.

Kinh doanh dịch vụ logistics là một lĩnh vực giàu tiềm năng và mang lại nguồn lợi nhuận đáng kể. CMIT đã, đang, và sẽ tiếp tục hoạt động và mở rộng trong lĩnh vực logistics, với quyết tâm nỗ lực để trở thành một doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics có vị thế trên thị trường quốc tế.

3.2.1. Nâng cao chất lượng dịch vụ logistics:

3.2.1.1. Tối ưu hóa quy trình giao nhận container.

Tối ưu hóa quy trình giao nhận container là một yếu tố quan trọng để nâng cao chất lượng dịch vụ logistics. Việc cải tiến và tinh gọn quy trình này sẽ giúp giảm thời gian chờ đợi, tăng cường hiệu quả vận hành và giảm thiểu chi phí cho doanh nghiệp.

❖ Cơ sở đề xuất giải pháp:

- Quy trình giao nhận container đóng vai trò then chốt trong chuỗi cung ứng logistics:
 - + Giao nhận container là một trong những hoạt động quan trọng nhất trong ngành logistics, đặc biệt là tại các cảng biển và các trung tâm phân phối. Quy trình này ảnh hưởng trực tiếp đến thời gian giao nhận, chi phí vận hành và hiệu quả chung của hệ thống. Do đó, tối ưu hóa quy trình giao nhận container giúp nâng cao hiệu quả, giảm thiểu thời gian chờ đợi và tối ưu hóa không gian lưu kho và vận chuyển.
- Tình trạng ùn tắc và chậm trễ trong quá trình giao nhận:
 - + Một trong những vấn đề phổ biến trong quy trình giao nhận container là tình trạng ùn tắc tại các bãi container, dẫn đến việc kéo dài thời gian chờ đợi và làm tăng chi phí. Việc tối ưu hóa quy trình giúp giảm bớt tình trạng này, tăng cường sự linh hoạt và giảm thiểu sự chậm trễ trong việc xử lý hàng hóa.
- Những yêu cầu về nâng cao hiệu quả và tiết kiệm chi phí:

+ Trong môi trường cạnh tranh hiện nay, các công ty logistics cần tìm cách tối ưu hóa các hoạt động để tăng trưởng bền vững. Việc tối ưu hóa quy trình giao nhận container không chỉ giúp giảm thời gian giao nhận mà còn giảm chi phí vận hành thông qua việc tăng cường sử dụng các nguồn lực hiện có, đồng thời cải thiện sự chính xác trong việc xử lý hàng hóa.

- Khả năng áp dụng công nghệ vào quy trình giao nhận:

+ Công nghệ hiện đại, như các hệ thống quản lý kho thông minh và hệ thống theo dõi container tự động, có thể giúp tối ưu hóa quy trình giao nhận container. Việc áp dụng công nghệ giúp giảm thiểu sai sót, cải thiện khả năng theo dõi hàng hóa và gia tăng tính linh hoạt trong quản lý quy trình.

❖ Các giải pháp triển khai:

- Ứng dụng hệ thống quản lý kho và phần mềm tối ưu hóa quy trình:

+ Việc triển khai hệ thống quản lý kho (Warehouse Management System - WMS) giúp cải thiện quá trình giao nhận container bằng cách tối ưu hóa việc lưu trữ, phân loại và di chuyển hàng hóa trong kho bãi. Hệ thống này giúp theo dõi chính xác các container và quản lý không gian kho bãi hiệu quả hơn.

+ Các phần mềm tối ưu hóa quy trình cũng có thể được sử dụng để tính toán các tuyến đường di chuyển container trong cảng, từ đó giảm thời gian di chuyển và chi phí.

- Cải thiện tổ chức và quy trình tại cảng:

+ Để tối ưu hóa quy trình giao nhận container, CMIT có thể cần cải thiện tổ chức tại cảng, bao gồm việc quản lý thông tin vận chuyển, giao nhận và lưu kho. Một quy trình giao nhận được tổ chức hợp lý sẽ giúp giảm thiểu tình trạng tắc nghẽn và tăng cường khả năng xử lý hàng hóa trong thời gian ngắn.

+ Sắp xếp lại bãi container sao cho việc xếp dỡ dễ dàng và nhanh chóng, đồng thời giảm thiểu sự chồng chéo trong quá trình lưu trữ.

- Tạo hệ thống thông tin và kết nối giữa các đối tác:
- + Để tối ưu hóa quy trình giao nhận container, CMIT cần phát triển một hệ thống thông tin liên kết giữa các đối tác trong chuỗi cung ứng như các hãng tàu, công ty vận tải, các cảng, kho bãi, và khách hàng. Hệ thống này giúp đồng bộ hóa thông tin về lịch trình, vị trí và tình trạng của container, từ đó nâng cao sự phối hợp và giảm thiểu sự chậm trễ.
- Tăng cường hợp tác và chia sẻ dữ liệu giữa các bên liên quan:
- + CMIT cần xây dựng các cơ chế chia sẻ dữ liệu giữa các bên liên quan trong chuỗi cung ứng để nâng cao sự minh bạch và đồng bộ hóa thông tin. Điều này giúp các bên liên quan có cái nhìn tổng thể về tình trạng của hàng hóa và container, từ đó có thể đưa ra quyết định kịp thời và chính xác, giúp tối ưu hóa quy trình giao nhận.
- ❖ Kết quả dự kiến đạt được:
 - Hệ thống WMS và phần mềm tối ưu hóa quy trình giúp quản lý chính xác vị trí, số lượng, và trạng thái của container trong kho bãi.
 - Thời gian lưu kho và thời gian xử lý hàng hóa được rút ngắn, giảm chi phí vận hành và cải thiện khả năng đáp ứng yêu cầu của khách hàng.
 - Việc tổ chức lại quy trình và sắp xếp bãi container hợp lý sẽ giảm thời gian chờ đợi, hạn chế tắc nghẽn, và tối ưu hóa không gian lưu trữ.
 - Chi phí liên quan đến di chuyển, xếp dỡ và lưu trữ container cũng được giảm đáng kể.
 - Hệ thống thông tin đồng bộ và cơ chế chia sẻ dữ liệu giữa các đối tác giúp các bên liên quan (hãng tàu, cảng, công ty vận tải, khách hàng) nắm bắt thông tin chính xác, kịp thời về lịch trình và trạng thái container.

3.2.1.2. Tăng cường sử dụng công nghệ thông tin và tự động hóa.

❖ Cơ sở đề xuất giải pháp:

- Thực tế về xu hướng công nghệ trong ngành logistics:

+ Ngành logistics đang chứng kiến sự chuyển mình mạnh mẽ nhờ vào việc ứng dụng công nghệ thông tin và tự động hóa. Các công nghệ mới như phần mềm quản lý vận tải (TMS), hệ thống quản lý kho (WMS), IoT (Internet of Things), và trí tuệ nhân tạo (AI) giúp cải thiện độ chính xác, giảm thiểu sai sót, tiết kiệm chi phí và nâng cao hiệu quả vận hành. Việc áp dụng công nghệ giúp giảm thời gian xử lý và cải thiện khả năng theo dõi, quản lý đơn hàng, và tình trạng hàng hóa.

- Nhu cầu nâng cao tính linh hoạt và hiệu quả:

+ Trong bối cảnh thị trường ngày càng cạnh tranh, nhu cầu về tốc độ và tính linh hoạt cao trong vận hành logistics ngày càng trở nên quan trọng. Các công ty nói chung cũng như CMIT nói riêng cần có khả năng điều phối, theo dõi và tối ưu hóa quá trình vận chuyển một cách chính xác và nhanh chóng. Công nghệ thông tin giúp xử lý dữ liệu lớn và cung cấp thông tin thời gian thực, giúp các công ty đưa ra quyết định nhanh chóng và hiệu quả hơn.

- Ứng dụng công nghệ trong tự động hóa quy trình:

+ Tự động hóa quy trình, từ việc lưu kho, vận chuyển đến giao nhận hàng hóa, giúp tiết kiệm thời gian và nguồn lực, đồng thời giảm thiểu sai sót do yếu tố con người. Việc ứng dụng các công nghệ như robot tự động (AGVs), hệ thống xếp dỡ tự động, và phương tiện vận chuyển không người lái (drone, xe tự lái) giúp tăng năng suất và giảm chi phí lao động.

- Dữ liệu và phân tích hỗ trợ ra quyết định:

+ Công nghệ thông tin, đặc biệt là các nền tảng phần mềm ERP (Enterprise Resource Planning), giúp công ty tích hợp và phân tích dữ liệu từ các bộ phận khác nhau, từ đó đưa ra các quyết định chiến lược chính xác hơn. Việc theo dõi tình trạng hàng hóa, kiểm soát lộ trình vận chuyển và tối ưu hóa tuyến đường đều có thể thực hiện dễ dàng thông qua các công cụ công nghệ thông tin.

- Tăng cường tính minh bạch và giảm thiểu rủi ro:

+ Các công nghệ như blockchain giúp tăng cường tính minh bạch trong các giao dịch và chuỗi cung ứng, đồng thời giảm thiểu rủi ro. Bằng việc lưu trữ và theo dõi tất cả thông tin về quá trình vận chuyển trên một nền tảng an toàn và không thể thay đổi, CMIT có thể giảm thiểu rủi ro gian lận và các sự cố không mong muốn.

❖ Các giải pháp triển khai:

- Đầu tư vào phần mềm và nền tảng công nghệ:

+ Công ty có thể nâng cấp hệ thống phần mềm quản lý kho, vận tải, và đơn hàng để tối ưu hóa quy trình và quản lý các yếu tố liên quan đến giao nhận hàng hóa. Các phần mềm này có thể tích hợp các công nghệ AI và Machine Learning để dự đoán nhu cầu và tối ưu hóa vận hành.

- Tự động hóa các quy trình kho bãi và vận chuyển:

+ Áp dụng tự động hóa trong các khu vực kho bãi và trong các công đoạn vận chuyển như sử dụng robot tự động hoặc hệ thống xe tự lái, giúp giảm chi phí nhân công và gia tăng năng suất.

- Ứng dụng công nghệ để theo dõi và quản lý dữ liệu:

+ Xây dựng một hệ thống giám sát và quản lý trực tuyến, giúp theo dõi tình trạng hàng hóa, tình trạng vận chuyển, và cung cấp thông tin thời gian thực cho khách hàng.

- Đào tạo nhân lực về công nghệ mới:

+ Công ty cần tổ chức đào tạo cho nhân viên về cách sử dụng các công nghệ mới, từ phần mềm quản lý đến các hệ thống tự động hóa để nâng cao hiệu quả làm việc và giảm thiểu sai sót.

❖ Kết quả dự kiến đạt được:

- Việc nâng cấp hệ thống phần mềm quản lý kho, vận tải và đơn hàng sẽ cải thiện khả năng theo dõi và điều phối hàng hóa.

- Công nghệ AI và Machine Learning hỗ trợ dự báo nhu cầu và tối ưu hóa các hoạt động vận hành, giúp công ty đáp ứng tốt hơn các biến động thị trường.

- Tự động hóa quy trình tại các kho bãi và trong vận chuyển giúp giảm thời gian xử lý, giảm phụ thuộc vào nhân công, và giảm thiểu lỗi phát sinh từ quy trình thủ công.

- Ứng dụng robot tự động hoặc xe tự lái sẽ gia tăng tốc độ và độ chính xác trong các công đoạn vận chuyển.
- Hệ thống giám sát và quản lý trực tuyến cung cấp thông tin thời gian thực về tình trạng hàng hóa và vận chuyển.
- Khách hàng có thể dễ dàng theo dõi đơn hàng của mình, từ đó nâng cao sự tin tưởng và hài lòng với dịch vụ của công ty.
- Tối ưu hóa vận hành và giảm sai sót không chỉ tiết kiệm tài nguyên mà còn giúp giảm lượng khí thải từ các hoạt động vận chuyển và lưu kho.

3.2.1.3. Cải thiện chất lượng dịch vụ khách hàng.

❖ Cơ sở đề xuất giải pháp:

- Nhu cầu ngày càng cao về dịch vụ khách hàng trong ngành logistics:
 - + Trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt của thị trường logistics, việc cải thiện chất lượng dịch vụ khách hàng là yếu tố quan trọng giúp công ty giữ chân khách hàng hiện tại và thu hút khách hàng mới. Khách hàng hiện nay không chỉ yêu cầu dịch vụ vận chuyển nhanh chóng mà còn mong muốn sự tiện lợi, minh bạch và khả năng theo dõi quá trình vận chuyển hàng hóa một cách chi tiết. Chất lượng dịch vụ khách hàng không chỉ phản ánh qua chất lượng sản phẩm mà còn qua sự tương tác, phản hồi và các hỗ trợ sau bán hàng.
- Tăng cường sự hài lòng và trung thành của khách hàng:
 - + Chất lượng dịch vụ khách hàng tốt giúp gia tăng sự hài lòng và lòng trung thành của khách hàng, đồng thời giảm thiểu tỷ lệ khách hàng rời bỏ. Các công ty logistics cần phải đảm bảo rằng mọi nhu cầu và yêu cầu của khách hàng đều được đáp ứng nhanh chóng và hiệu quả, từ đó xây dựng mối quan hệ bền vững với khách hàng. Việc cung cấp dịch vụ tận tâm và hỗ trợ giải quyết vấn đề kịp thời là chìa khóa giữ chân khách hàng lâu dài.
- Đối mặt với yêu cầu cao của khách hàng về công nghệ và thông tin:
 - + Khách hàng ngày nay yêu cầu một mức độ minh bạch cao trong quá trình vận chuyển, bao gồm khả năng theo dõi hàng hóa theo thời gian thực và nhận thông tin

chi tiết về trạng thái giao hàng. Các công ty logistics cần đầu tư vào các công nghệ theo dõi hàng hóa, hệ thống thông tin minh bạch để cung cấp thông tin nhanh chóng, chính xác cho khách hàng. Việc này không chỉ giúp nâng cao sự tin tưởng mà còn giúp xử lý kịp thời các vấn đề phát sinh trong quá trình giao nhận hàng hóa.

- Cải tiến giao tiếp và phản hồi khách hàng:

+ Giao tiếp hiệu quả với khách hàng là một yếu tố quan trọng trong việc nâng cao chất lượng dịch vụ. Công ty cần xây dựng một kênh giao tiếp dễ dàng và linh hoạt, cho phép khách hàng có thể liên hệ và nhận sự hỗ trợ bất cứ lúc nào. Bên cạnh đó, việc lắng nghe và tiếp nhận phản hồi từ khách hàng giúp công ty điều chỉnh và cải tiến dịch vụ của mình. Phản hồi nhanh chóng và giải quyết khiếu nại kịp thời giúp khách hàng cảm thấy được tôn trọng và hài lòng.

- Sự phát triển của dịch vụ khách hàng đa kênh:

+ Khách hàng ngày nay yêu cầu các kênh dịch vụ hỗ trợ đa dạng, từ điện thoại, email, chat trực tuyến cho đến các ứng dụng di động. Việc cung cấp dịch vụ khách hàng qua các kênh này không chỉ giúp tiếp cận được nhiều khách hàng mà còn tạo ra sự thuận tiện và nhanh chóng trong việc giải quyết yêu cầu của khách hàng. + Điều này cũng đồng nghĩa với việc công ty cần đầu tư vào hệ thống hỗ trợ đa kênh để tối ưu hóa khả năng phục vụ khách hàng.

- Môi trường dịch vụ phải thân thiện và chuyên nghiệp:

+ Cải thiện chất lượng dịch vụ khách hàng không chỉ ở các yếu tố kỹ thuật mà còn liên quan đến thái độ và cách thức phục vụ của nhân viên. Nhân viên giao nhận và chăm sóc khách hàng cần có thái độ chuyên nghiệp, thân thiện, và sẵn sàng hỗ trợ khách hàng một cách nhiệt tình. Điều này sẽ góp phần xây dựng hình ảnh và uy tín của công ty trong mắt khách hàng.

❖ Các giải pháp triển khai:

- Xây dựng hệ thống phản hồi và hỗ trợ khách hàng hiệu quả:

+ Tạo ra một kênh liên lạc dễ dàng và thuận tiện như hotline, email, ứng dụng di động hoặc chatbot hỗ trợ trực tuyến để khách hàng có thể nhanh chóng liên hệ và

giải quyết các vấn đề phát sinh. Đồng thời, xây dựng hệ thống theo dõi và phân tích các yêu cầu, phản hồi của khách hàng để kịp thời đưa ra giải pháp cải thiện.

- Cung cấp dịch vụ theo dõi đơn hàng và giao hàng thời gian thực:

- + Đầu tư vào hệ thống công nghệ thông tin giúp khách hàng theo dõi tình trạng hàng hóa, thời gian giao hàng và các sự cố phát sinh trong quá trình vận chuyển. Việc cung cấp thông tin minh bạch giúp khách hàng cảm thấy an tâm và tin tưởng vào dịch vụ của công ty.

- Đào tạo đội ngũ nhân viên dịch vụ khách hàng:

- + Tổ chức các khóa đào tạo nâng cao kỹ năng giao tiếp, xử lý tình huống và chăm sóc khách hàng cho nhân viên. Một đội ngũ nhân viên có thái độ phục vụ chuyên nghiệp, nhiệt tình và nhanh chóng sẽ tạo dựng được sự hài lòng từ khách hàng.

- Cải thiện quy trình giải quyết khiếu nại và phàn nàn:

- + Thiết lập quy trình rõ ràng và nhanh chóng để xử lý khiếu nại và yêu cầu từ khách hàng. Khách hàng cần cảm thấy họ được lắng nghe và vấn đề của họ sẽ được giải quyết trong thời gian sớm nhất, từ đó gia tăng sự trung thành của họ đối với công ty.

- Phát triển dịch vụ khách hàng qua nhiều kênh:

- + Để đáp ứng nhu cầu của khách hàng, công ty cần phát triển các kênh dịch vụ khách hàng đa dạng như điện thoại, email, mạng xã hội và chat trực tuyến, giúp khách hàng có thể tiếp cận dịch vụ mọi lúc, mọi nơi.

❖ Kết quả dự kiến đạt được:

- Việc thiết lập hệ thống phản hồi và hỗ trợ hiệu quả giúp khách hàng dễ dàng tiếp cận dịch vụ, nhanh chóng giải quyết các vấn đề, từ đó gia tăng sự hài lòng và trải nghiệm tích cực.

- Cung cấp dịch vụ theo dõi đơn hàng và giao hàng thời gian thực giúp khách hàng an tâm hơn với sự minh bạch và chính xác, góp phần xây dựng niềm tin và lòng trung thành.

- Chất lượng dịch vụ vượt trội giúp CMIT tạo dựng hình ảnh chuyên nghiệp, thân thiện và đáng tin cậy trong mắt khách hàng, qua đó nâng cao vị thế cạnh tranh trên thị trường.
- Khách hàng hài lòng sẽ có xu hướng giới thiệu dịch vụ đến người khác, mở rộng cơ hội thu hút thêm khách hàng mới, đồng thời giữ chân khách hàng hiện tại.

3.2.2. Phát triển cơ sở hạ tầng.

3.2.2.1. Nâng cấp hệ thống kho bãi và bãi container.

❖ Cơ sở đề xuất giải pháp:

- Kho bãi hiện tại của CMIT còn gặp một số hạn chế về diện tích và khả năng đáp ứng nhu cầu lưu trữ hàng hóa ngày càng tăng, đặc biệt đối với các loại hàng hóa đặc biệt như hàng lạnh, hàng nguy hiểm.
- Tình trạng quá tải tại bãi container có thể dẫn đến thời gian chờ đợi lâu, ảnh hưởng đến tiến độ giao nhận hàng hóa.
- Hệ thống quản lý truyền thống:
 - + Việc quản lý kho bãi và bãi container chủ yếu dựa vào quy trình thủ công hoặc hệ thống công nghệ chưa tối ưu, gây ra tình trạng thiếu hiệu quả và khó khăn trong việc theo dõi, kiểm soát.

❖ Các giải pháp triển khai:

- Đầu tư cải thiện cơ sở hạ tầng kho bãi:
 - + Xây dựng thêm các kho bãi tiêu chuẩn cao, có khả năng lưu trữ hàng hóa đặc biệt (hàng lạnh, hàng nguy hiểm).
 - + Nâng cấp hệ thống bãi container với diện tích rộng hơn, bố trí hợp lý để giảm thiểu thời gian xếp dỡ và tối ưu hóa không gian lưu trữ.
- Ứng dụng công nghệ quản lý kho bãi:
 - + Triển khai hệ thống quản lý kho hiện đại (Warehouse Management System - WMS) để tối ưu hóa việc lưu trữ, sắp xếp và quản lý container.

- + Sử dụng các công nghệ nhận dạng như RFID, GPS để theo dõi vị trí và tình trạng container trong thời gian thực.

- Cải thiện khả năng kết nối và phối hợp:

- + Tạo ra các cổng kết nối dữ liệu giữa hệ thống kho bãi với các đối tác trong chuỗi cung ứng.

❖ Kết quả dự kiến đạt được:

- Nâng cấp hệ thống kho bãi giúp tăng khả năng xử lý hàng hóa và container, giảm thiểu thời gian chờ đợi của các bên liên quan.

- Hệ thống quản lý hiện đại cho phép theo dõi và quản lý hàng hóa, container một cách chính xác, nâng cao tính minh bạch và độ tin cậy.

- Cơ sở hạ tầng kho bãi được nâng cấp sẽ tạo nền tảng cho việc cung cấp các dịch vụ logistics tích hợp, từ đó mở rộng dịch vụ logistics của CMIT.

3.2.2.2. Đầu tư vào thiết bị xếp dỡ hiện đại.

❖ Cơ sở đề xuất giải pháp:

- Nhu cầu nâng cao hiệu quả hoạt động:

- + Các thiết bị xếp dỡ hiện đại giúp tăng năng suất bốc xếp, giảm thời gian tàu chờ tại cảng và tối ưu hóa quy trình giao nhận container.

- + Việc đầu tư vào công nghệ tiên tiến là xu hướng chung trong ngành cảng biển nhằm đáp ứng yêu cầu từ các hãng tàu và khách hàng.

- Phù hợp với xu hướng logistics xanh:

- + Thiết bị xếp dỡ hiện đại thường tích hợp các tính năng giảm tiêu hao năng lượng, giảm khí thải và tiếng ồn, góp phần xây dựng cảng xanh.

- Cạnh tranh với các cảng trong khu vực:

- + Cảng CMIT cần nâng cao năng lực hạ tầng và công nghệ để duy trì vị thế cạnh tranh trong khu vực, đặc biệt khi khu vực Cái Mép - Thị Vải ngày càng phát triển mạnh mẽ.

❖ Các giải pháp triển khai:

- Tiến hành khảo sát và phân tích năng lực hiện tại của các thiết bị xếp dỡ, xác định các điểm nghẽn cần cải thiện.
- Dự báo nhu cầu phát triển lưu lượng hàng hóa để đưa ra kế hoạch đầu tư phù hợp.
- Mua sắm các loại cần trục (quay container quay ngõ sâu, STS cranes, RTG cranes) sử dụng năng lượng sạch hoặc hệ thống hybrid.
- Ứng dụng công nghệ tự động hóa (crane automation, remote operation) để giảm phụ thuộc vào lao động trực tiếp.

❖ Kết quả dự kiến đạt được:

- Rút ngắn thời gian xếp dỡ container, giảm thiểu chi phí vận hành.
- Tăng khả năng đáp ứng với các tàu có trọng tải lớn, góp phần thu hút thêm nhiều khách hàng quốc tế.
- Cải thiện môi trường làm việc và giảm tác động môi trường:
 - + Thiết bị mới giảm khí thải và tiếng ồn, góp phần xây dựng hình ảnh cảng thân thiện với môi trường.
- Hiệu quả vận hành cao hơn giúp giảm chi phí logistics, thu hút thêm khách hàng, từ đó gia tăng doanh thu cho cảng.

3.2.3. Đào tạo và phát triển nguồn nhân lực

3.2.3.1. Tổ chức các chương trình đào tạo nâng cao năng lực chuyên môn

❖ Cơ sở đề xuất giải pháp:

- Con người đóng vai trò then chốt trong việc quyết định hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ, đặc biệt là trong lĩnh vực logistics. Trong bối cảnh thị trường dịch vụ logistics cạnh tranh khốc liệt, việc đầu tư phát triển nguồn nhân lực là điều tất yếu. Nâng cao chất lượng nhân sự chính là cách để tăng cường năng lực nội tại của doanh nghiệp.
- Quá trình đào tạo nhân lực chuyên môn cần được triển khai thông qua các chương trình đào tạo tại chỗ kết hợp với việc cử nhân viên tham gia các khóa đào tạo ở nước ngoài.

❖ Các giải pháp triển khai:

- Trong quá trình tuyển dụng:

+ Doanh nghiệp cần thực hiện một cách nghiêm túc và khách quan nhằm lựa chọn những ứng viên trẻ trung, có năng lực và đam mê công việc. Đây là yếu tố nền tảng để đảm bảo hiệu quả đầu tư cho hoạt động đào tạo sau này.

+ Bên cạnh đó, hàng năm, công ty nên tổ chức các kỳ thi đánh giá chuyên môn, đặc biệt chú trọng đến kỹ năng ngoại ngữ, nhằm khuyến khích nhân viên không ngừng học hỏi, nâng cao kiến thức và cải thiện trình độ của bản thân.

- Trong đào tạo:

+ Nâng cao trình độ nghiệp vụ: Mặc dù mỗi nhân viên cần chủ động học hỏi và phát triển kỹ năng của mình, vai trò của doanh nghiệp trong việc đào tạo đội ngũ lao động vẫn mang tính chất quyết định. Công ty nên thường xuyên tổ chức các khóa học chuyên sâu về nghiệp vụ ngoại thương, thanh toán quốc tế, kỹ năng giao tiếp khách hàng, và các kiến thức pháp lý liên quan. Điều này không chỉ nâng cao năng lực chuyên môn của nhân viên mà còn giúp họ đáp ứng tốt hơn nhu cầu của thị trường.

+ Một giải pháp hiệu quả là áp dụng mô hình làm việc theo cặp đôi. Nhân viên mới sẽ được hướng dẫn trực tiếp bởi một nhân viên giàu kinh nghiệm trong một khoảng thời gian nhất định. Điều này giúp họ nhanh chóng làm quen với môi trường làm việc và phong cách làm việc của công ty, đồng thời tăng cường sự phối hợp và nhịp nhàng giữa các thành viên trong đội ngũ.

+ Ngoài các chương trình đào tạo bên ngoài, công ty cần thường xuyên tổ chức các buổi đào tạo nội bộ. Nhân viên chủ chốt sau khi tham gia các khóa học chuyên sâu có thể truyền đạt lại kiến thức cho đội ngũ nhân viên cấp dưới, giúp tối ưu hóa thời gian và chi phí.

+ Công ty cũng nên cập nhật liên tục các thay đổi trong văn bản pháp luật, quy định về giao nhận vận tải, xuất nhập khẩu, và nhanh chóng phổ biến cho toàn thể nhân viên để tránh các sai sót trong quá trình làm việc.

❖ Kết quả dự kiến đạt được:

- Nâng cao chất lượng nhân sự:

- + Đội ngũ nhân viên sẽ có trình độ chuyên môn cao hơn, kỹ năng làm việc chuyên nghiệp hơn, đáp ứng tốt yêu cầu ngày càng khắt khe của ngành logistics.
- + Tăng khả năng ứng phó với các thay đổi của thị trường và quy định pháp luật liên quan đến logistics và xuất nhập khẩu.
- Tăng hiệu suất làm việc:
 - + Việc đào tạo và kèm cặp giúp nhân viên mới nhanh chóng hòa nhập, làm quen với công việc, từ đó giảm thiểu sai sót và cải thiện hiệu suất công việc.
 - + Các chương trình nâng cao nghiệp vụ và ngoại ngữ đảm bảo nhân viên làm việc hiệu quả hơn, đặc biệt trong môi trường giao dịch quốc tế.
- Tăng cường sự gắn kết trong nội bộ:
 - + Mô hình làm việc theo cặp đôi giúp tăng cường tinh thần hợp tác, sự phối hợp nhịp nhàng giữa các nhân viên.
 - + Tổ chức các khóa đào tạo nội bộ và hoạt động chung tạo ra một môi trường làm việc đoàn kết, tích cực.
- Khẳng định uy tín và sức cạnh tranh của công ty:
 - + Đội ngũ nhân viên chất lượng cao giúp công ty xây dựng hình ảnh chuyên nghiệp, tăng cường niềm tin từ khách hàng và đối tác.

3.2.3.2. Hợp tác với các tổ chức đào tạo logistics.

❖ Cơ sở đề xuất giải pháp:

- Logistics là một ngành đòi hỏi kiến thức đa ngành và kỹ năng chuyên sâu. Việc hợp tác với các tổ chức đào tạo chuyên nghiệp giúp đảm bảo nhân lực được trang bị đầy đủ kiến thức và kỹ năng cần thiết.
- Hợp tác với các tổ chức đào tạo trong và ngoài nước giúp cập nhật xu hướng logistics toàn cầu, đồng thời chuẩn hóa nhân sự theo tiêu chuẩn quốc tế.
- Thay vì tự tổ chức toàn bộ chương trình đào tạo, doanh nghiệp có thể tận dụng kinh nghiệm và tài nguyên của các tổ chức chuyên nghiệp, tiết kiệm chi phí và thời gian.

❖ Các giải pháp triển khai:

- Hợp tác với các tổ chức đào tạo trong nước:
 - + Ký kết thỏa thuận với các trường đại học, cao đẳng đào tạo chuyên ngành logistics như Đại học Giao thông Vận tải, Đại học Ngoại thương, và Trường Cao đẳng Hải quan.
 - + Phối hợp tổ chức các khóa học về nghiệp vụ giao nhận, thanh toán quốc tế, và ứng dụng công nghệ thông tin trong logistics.
 - Kết nối với các tổ chức quốc tế:
 - + Cử nhân viên tham gia các chương trình đào tạo của FIATA, IATA, và các tổ chức logistics tại ASEAN.
 - + Hỗ trợ nhân viên đạt được các chứng chỉ quốc tế như FIATA Diploma, IATA Certificate, để nâng cao năng lực và uy tín.
 - Phối hợp với các tổ chức đào tạo để tổ chức các hội thảo chuyên đề, cập nhật xu hướng thị trường và chia sẻ kinh nghiệm thực tế trong ngành.
- #### ❖ Kết quả dự kiến đạt được:
- Đội ngũ nhân viên được đào tạo chuyên sâu, đáp ứng các yêu cầu ngày càng cao của thị trường logistics.
 - Sở hữu đội ngũ nhân sự có chứng chỉ quốc tế giúp tăng uy tín và khả năng cạnh tranh trên thị trường toàn cầu.

- Nhân viên được trang bị kỹ năng tốt hơn sẽ giúp tối ưu hóa quy trình làm việc, giảm thiểu sai sót và cải thiện năng suất.
- Sự hợp tác với các tổ chức giúp doanh nghiệp tiết kiệm nguồn lực và chi phí mà vẫn đạt được hiệu quả đào tạo cao.
- Việc xây dựng nguồn nhân lực chất lượng cao là nền tảng cho sự phát triển lâu dài, giúp doanh nghiệp đáp ứng được các yêu cầu của thị trường trong nước và quốc tế.

3.2.3.3. Xây dựng chính sách thu hút và giữ chân nhân tài.

❖ Cơ sở đề xuất giải pháp:

- Ngành logistics đang phát triển mạnh mẽ, dẫn đến nhu cầu lớn về nhân lực có trình độ cao. Việc thu hút và giữ chân nhân tài giúp doanh nghiệp ổn định nhân sự và tạo lợi thế cạnh tranh.
- Nhân tài là yếu tố cốt lõi quyết định sự thành công và hiệu quả hoạt động của công ty, đặc biệt trong lĩnh vực dịch vụ đòi hỏi sự linh hoạt và sáng tạo như logistics.
- Việc liên tục tuyển dụng và đào tạo nhân viên mới gây tốn kém và làm gián đoạn hoạt động kinh doanh. Một chính sách hợp lý giúp giảm tỷ lệ nghỉ việc và duy trì sự ổn định.
- Trong bối cảnh cạnh tranh, không chỉ mức lương mà các phúc lợi và môi trường làm việc cũng trở thành yếu tố quan trọng trong việc giữ chân nhân tài.

❖ Các giải pháp triển khai:

- Thiết lập chính sách lương thưởng cạnh tranh:
 - + Xây dựng mức lương tương xứng với mặt bằng thị trường và năng lực của từng cá nhân.
 - + Áp dụng hệ thống thưởng theo hiệu quả công việc (KPI) để khuyến khích hiệu suất và sáng tạo.
- Cải thiện môi trường làm việc:
 - + Tạo môi trường làm việc thân thiện, minh bạch, và khuyến khích sự sáng tạo.
 - + Trang bị cơ sở vật chất hiện đại và không gian làm việc thoải mái để nhân viên phát huy tối đa năng lực.

- Cung cấp các phúc lợi bổ sung như bảo hiểm y tế, hỗ trợ giáo dục, và chương trình nghỉ dưỡng.
- Áp dụng các chính sách linh hoạt như làm việc từ xa, hỗ trợ chăm sóc gia đình, và giờ làm việc linh hoạt.
- Tạo cơ hội để nhân viên tham gia vào các hoạt động xã hội và xây dựng mối quan hệ đồng nghiệp bền chặt.
- Thúc đẩy văn hóa công nhận và khen thưởng, ghi nhận đóng góp của từng cá nhân.

❖ **Kết quả dự kiến đạt được:**

- Chính sách lương thưởng và môi trường làm việc hấp dẫn sẽ giúp công ty thu hút được những ứng viên tài năng và phù hợp.
- Các phúc lợi tốt và lộ trình phát triển rõ ràng giúp nhân viên cảm thấy được quan tâm, tăng sự hài lòng và gắn bó lâu dài.
- Nhân viên tài năng và có động lực làm việc sẽ đóng góp vào việc nâng cao chất lượng dịch vụ và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp.
- Chính sách nhân sự tốt giúp công ty trở thành môi trường làm việc đáng mơ ước, gia tăng uy tín và sức hấp dẫn trên thị trường lao động.

3.2.4. Xây dựng chiến lược marketing và liên kết chuỗi cung ứng.

3.2.4.1. Phát triển thương hiệu CMIT trong ngành logistics.

❖ **Cơ sở đề xuất giải pháp:**

- Trong ngành logistics, thương hiệu mạnh giúp doanh nghiệp tạo dựng niềm tin và thu hút khách hàng, đối tác tiềm năng.
- Cạnh tranh ngày càng gay gắt trong ngành đòi hỏi CMIT phải xây dựng thương hiệu nổi bật, có sức hút không chỉ trong nước mà cả quốc tế.
- Một thương hiệu mạnh giúp công ty dễ dàng tiếp cận khách hàng, tăng khả năng thương thảo và nâng cao giá trị dịch vụ.
- Việc phát triển thương hiệu gắn liền với giá trị bền vững, thân thiện với môi trường sẽ đáp ứng yêu cầu của các khách hàng lớn và tạo sự khác biệt trong ngành.

❖ **Các giải pháp triển khai:**

- Thiết kế bộ nhận diện thương hiệu đồng nhất, bao gồm logo, slogan, website, tài liệu quảng cáo và các kênh truyền thông xã hội.
- Xây dựng chiến lược truyền thông tích hợp, sử dụng đa kênh như báo chí, mạng xã hội, và hội thảo chuyên ngành.
- Tạo nội dung giá trị cao, bao gồm các bài viết, video giới thiệu, và case studies minh họa thành công của CMIT trong lĩnh vực logistics.
- Tích cực tham gia các hội thảo, triển lãm ngành logistics để quảng bá thương hiệu và kết nối với đối tác tiềm năng.

❖ Kết quả dự kiến đạt được:

- CMIT sẽ trở thành một thương hiệu uy tín, được biết đến rộng rãi không chỉ trong nước mà cả trên thị trường quốc tế.
- Một thương hiệu mạnh giúp CMIT thu hút thêm nhiều khách hàng và đối tác chiến lược, mở rộng thị phần.
- Việc nâng cao uy tín và chất lượng thương hiệu sẽ giúp CMIT cải thiện giá trị dịch vụ, từ đó tăng doanh thu và lợi nhuận.

3.2.4.2. Tăng cường hợp tác với các hãng tàu và doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

❖ Cơ sở đề xuất giải pháp:

- Hợp tác chặt chẽ với các hãng tàu và doanh nghiệp xuất nhập khẩu giúp tăng tính kết nối trong chuỗi cung ứng, đảm bảo luồng hàng hóa thông suốt, giảm chi phí vận hành và nâng cao hiệu quả dịch vụ.
- Các cảng biển lớn trong khu vực đều nỗ lực hợp tác với hãng tàu và doanh nghiệp để gia tăng thị phần, việc này đòi hỏi CMIT phải có chiến lược tương tự nhằm duy trì và mở rộng vị thế.
- Các hãng tàu và doanh nghiệp xuất nhập khẩu luôn tìm kiếm các đối tác cảng biển có khả năng cung cấp dịch vụ linh hoạt, chất lượng cao, và chi phí hợp lý.

❖ Các giải pháp triển khai:

- Ký kết các thỏa thuận hợp tác chiến lược:

- + Đàm phán và ký kết các thỏa thuận hợp tác dài hạn với các hãng tàu lớn như Maersk, CMA CGM, và Evergreen.
- + Thiết lập các chính sách ưu đãi cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu thường xuyên sử dụng dịch vụ tại CMIT.
- Tăng cường giao tiếp và chăm sóc khách hàng:
 - + Thành lập bộ phận chăm sóc khách hàng chuyên biệt cho các hãng tàu và doanh nghiệp xuất nhập khẩu.
 - + Thường xuyên tổ chức các buổi gặp gỡ, hội thảo để lắng nghe ý kiến và cải thiện dịch vụ dựa trên phản hồi từ khách hàng.
- Tạo dựng các mối quan hệ đối tác quốc tế:
 - + Mở rộng hợp tác với các tổ chức như FIATA, IATA, và các hiệp hội xuất nhập khẩu để tiếp cận thị trường quốc tế và tìm kiếm cơ hội hợp tác mới.
 - + Hợp tác với các cảng lớn trong khu vực để tạo thành mạng lưới kết nối hàng hải toàn diện.
- Chính sách giá linh hoạt và ưu đãi đặc biệt:
 - + Cung cấp chính sách giá cạnh tranh, giảm phí dịch vụ cho các khách hàng chiến lược hoặc có khối lượng hàng hóa lớn.
 - + Áp dụng các ưu đãi như miễn phí lưu bãi hoặc giảm phí dịch vụ khi đạt khối lượng giao dịch nhất định.
- ❖ Kết quả dự kiến đạt được:
 - Hợp tác tốt với các hãng tàu và doanh nghiệp sẽ giúp CMIT tăng sản lượng hàng hóa xử lý, góp phần nâng cao doanh thu và vị thế trong ngành.
 - Gia tăng sức hút đối với các đối tác mới: Một mạng lưới hợp tác mạnh mẽ giúp CMIT trở thành điểm đến tin cậy của các hãng tàu và doanh nghiệp xuất nhập khẩu mới.
 - Quan hệ đối tác tốt không chỉ giúp CMIT ổn định nguồn hàng mà còn xây dựng nền tảng phát triển bền vững trong bối cảnh ngành logistics ngày càng thay đổi.

3.2.4.3. Tạo lập các mối quan hệ đối tác trong chuỗi cung ứng.

❖ Cơ sở đề xuất giải pháp:

- Một chuỗi cung ứng được kết nối tốt sẽ giúp giảm chi phí, cải thiện thời gian giao hàng, và nâng cao chất lượng dịch vụ. Việc tạo lập các mối quan hệ đối tác bền vững là yếu tố quan trọng để đạt được điều này.
- Trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt, việc hợp tác trong chuỗi cung ứng giúp CMIT tối ưu hóa hoạt động, tạo ra lợi thế so với các đối thủ.

❖ Các giải pháp triển khai:

- Ký kết các thỏa thuận hợp tác với các doanh nghiệp vận tải, nhà cung cấp dịch vụ kho bãi, và hãng tàu để tạo thành một hệ sinh thái chuỗi cung ứng hoàn chỉnh.
- Thiết lập các điều khoản hợp tác rõ ràng, đảm bảo lợi ích chung và tránh xung đột lợi ích.
- Xây dựng mạng lưới các đối tác bao gồm nhà cung cấp dịch vụ vận tải, công ty logistics, và các doanh nghiệp xuất nhập khẩu.
- Hỗ trợ đối tác tích hợp hệ thống quản lý với CMIT để tăng cường hiệu quả vận hành.
- Xây dựng mối quan hệ dựa trên lợi ích lâu dài:
 - + Cam kết hỗ trợ đối tác trong việc tối ưu hóa chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ và chia sẻ rủi ro trong chuỗi cung ứng.
 - + Thiết lập các chính sách ưu đãi và hỗ trợ tài chính khi cần thiết, nhằm giữ vững mối quan hệ đối tác.

❖ Kết quả dự kiến đạt được:

- Các mối quan hệ đối tác sẽ tạo nên một chuỗi cung ứng hiệu quả, nâng cao khả năng cung cấp dịch vụ toàn diện của CMIT.
- Việc hợp tác chặt chẽ giúp giảm thiểu thời gian xử lý hàng hóa, tối ưu hóa chi phí và cải thiện trải nghiệm khách hàng.
- Quan hệ đối tác bền vững với các bên liên quan giúp CMIT thu hút thêm khách hàng và đối tác mới, từ đó mở rộng thị phần và gia tăng doanh thu.

- CMIT sẽ được biết đến như một đơn vị kết nối và dẫn đầu trong việc xây dựng các mối quan hệ đối tác chuỗi cung ứng trong ngành logistics.

TÓM TẮT CHƯƠNG 3

Chương 3 đã đề xuất các giải pháp toàn diện nhằm phát triển hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại Công ty TNHH Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT). Trên cơ sở phân tích xu hướng logistics trong nước và quốc tế, CMIT xác định định hướng phát triển với mục tiêu nâng cao chất lượng dịch vụ, mở rộng thị phần và cải thiện hiệu quả hoạt động.

Các giải pháp được tập trung vào bốn nhóm chính: nâng cao chất lượng dịch vụ, phát triển cơ sở hạ tầng, đào tạo nguồn nhân lực, và xây dựng chiến lược marketing cùng liên kết chuỗi cung ứng. Những giải pháp này không chỉ đáp ứng nhu cầu hiện tại mà còn định hướng cho sự phát triển bền vững của CMIT trong tương lai.

Kết luận chương tạo tiền đề cho việc triển khai các giải pháp vào thực tế, nhằm giúp CMIT tối ưu hóa hoạt động và củng cố vị thế trong ngành logistics.

KẾT LUẬN

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và xu hướng phát triển bền vững, ngành logistics đóng vai trò then chốt trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp và quốc gia. Nghiên cứu về “Thực trạng và giải pháp phát triển hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics tại Công ty TNHH Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT)” đã giúp em phần nào làm rõ những ưu điểm, hạn chế, cũng như những vấn đề công ty đang đối mặt trong việc phát triển dịch vụ logistics.

Qua quá trình phân tích và tìm hiểu, nghiên cứu cho thấy CMIT sở hữu nhiều lợi thế cạnh tranh như vị trí chiến lược, cơ sở hạ tầng hiện đại, và sự hợp tác với các đối tác quốc tế uy tín. Tuy nhiên, công ty cũng đối mặt với những khó khăn như chi phí vận hành cao, áp lực cạnh tranh trong khu vực, và các yêu cầu ngày càng khắt khe về tiêu chuẩn môi trường và công nghệ.

Trên cơ sở đó, các giải pháp được đề xuất tập trung vào tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý và vận hành logistics; Phát triển các dịch vụ giá trị gia tăng nhằm đa dạng hóa sản phẩm và nâng cao hiệu quả kinh doanh; Tăng cường hợp tác với các bên liên quan để tận dụng hiệu quả nguồn lực và cơ hội từ chuỗi cung ứng; Đẩy mạnh chiến lược phát triển cảng xanh, góp phần nâng cao hình ảnh thương hiệu và hướng tới phát triển bền vững.

Với những kiến thức và trải nghiệm từ quá trình thực tập, tìm hiểu và nghiên cứu này sẽ là hành trang quý báu trong hành trình phát triển nghề nghiệp trong lĩnh vực logistics của em sau này.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu tham khảo:

- ✚ Đặng Đình Đào, Nguyễn Minh Sơn (2012). Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế. Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế quốc dân, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia.
- ✚ Đinh Lê Hải Hà (2010). Thực trạng và các giải pháp phát triển các dịch vụ logistics chủ yếu ở nước ta trong hội nhập kinh tế quốc tế, Chuyên đề số 15, thuộc Đề tài Nghiên cứu khoa học cấp nhà nước: “Phát triển dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế”, Mã số ĐTĐL 2010T/33, Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.
- ✚ Hoàng Lâm Cường (2003). Một số giải pháp phát triển logistics trong các công ty giao nhận Việt Nam trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh, Luận văn thạc sĩ kinh tế, Trường Đại học Kinh Tế TP HCM, Hồ Chí Minh.

Các trang web tham khảo:

- Website: <https://www.cmit.com.vn>.
- Website: https://en.m.wikipedia.org/wiki/Container_port.
- Website: <https://logistics4vn.com/thu-vien-logistics/giao-trinh-tu-hoc>.
- Website: <https://vantaiduongbien.com.vn/cac-loai-chung-tu-van-chuyen-duongbien-327-26.html>.
- Website: <https://vimc.co/giai-ma-tich-cum-cang-cai-mep-vao-top-12-the-gioi/>.
- Website: <https://baomoi.com/tag/C%E1%BA%A3ng-CMIT.epi>.
- Website: <https://www.wto.org/>.
- Website: <https://fiata.org/>.