

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



**BARIA VUNGTAU
UNIVERSITY**

KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

TÊN ĐỀ TÀI:

**MỘT SỐ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI
TÂN CẢNG - CÁI MÉP TCCT**

Trình độ đào tạo: Đại học

Hệ đào tạo: Chính quy

Ngành: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng

Chuyên ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Khóa học: 2021 - 2025

Lớp: DH21LG3

Giảng viên hướng dẫn: TS Mai Xuân Thiệu

Sinh viên thực hiện: Vũ Ngọc Ánh

Mã sinh viên: 21031153

Bà Rịa - Vũng Tàu, Tháng 12 năm 2024

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)

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)

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

....., ngày tháng năm ...

GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN

(Ký và ghi rõ họ tên)

LỜI CẢM ƠN

Để hoàn thành được bài luận văn tốt nghiệp này, em đã nhận được sự hỗ trợ tận tình từ các thầy cô trong khoa Kinh tế Biển - Logistics của trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu. Đặc biệt là sự dẫn dắt, hướng dẫn trực tiếp của giáo viên hướng dẫn TS. Mai Xuân Thiệu đã đọc, đánh giá và đưa ra những hướng giải quyết tối ưu hơn cho sản phẩm bài luận văn tốt nghiệp của em và đồng hành cùng với em xuyên suốt quá trình nghiên cứu đề tài.

Những kiến thức và những bài học quý giá mà thầy cô cung cấp trong suốt những năm ngồi trên ghế nhà trường sẽ là hành trang học thuộc đáng trân trọng nhất đi cùng em đến mãi sau này.

Em cũng xin cảm ơn các anh chị quý công ty Tân Cảng - Cái Mép (TCCT) đã tạo điều kiện cung cấp những tài liệu chuyên sâu để em có thể hoàn thiện một cách tốt bài luận tốt nghiệp của mình.

Tuy nhiên vì kiến thức chuyên môn còn hạn chế và bản thân còn thiếu nhiều kinh nghiệm thực tiễn nên nội dung của báo cáo không tránh khỏi những thiếu sót, em rất mong nhận sự góp ý, chỉ bảo thêm của quý thầy cô cùng toàn thể cán bộ, công nhân viên tại các doanh nghiệp để bài luận này được hoàn thiện hơn.

... ngày... tháng ...năm ...

Sinh viên thực hiện

LỜI CAM ĐOAN

Em xin cam đoan rằng bài khóa luận tốt nghiệp này là do em tự viết và có tham khảo một vài nguồn tài liệu, không sao chép hoàn toàn bất cứ bài khóa luận nào khác dưới mọi hình thức. Các số liệu được trích dẫn trong bài đều là số liệu thực tế trung thực do em xin được từ công ty Tân Cảng - Cái Mép TCCT.

Em xin chịu trách nhiệm về lời cam đoan của mình.

... Ngày ... tháng ... năm

Người cam đoan

MỤC LỤC

LỜI CẢM ƠN	II
LỜI CAM ĐOAN	II
MỤC LỤC	III
DANH MỤC VIẾT TẮT	VI
DANH MỤC HÌNH ẢNH	VII
DANH MỤC BẢNG BIỂU	VIII
LỜI NÓI ĐẦU	1
1. Tính cấp thiết của đề tài	1
2. Mục đích của đề tài	2
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	2
4. Phương pháp nghiên cứu	2
5. Kết cấu của bài luận văn	3
CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ DỊCH VỤ LOGISTICS	4
1.1. Khái quát về dịch vụ logistics	4
1.1.1. Tổng quan về logistics	4
1.1.2. Khái niệm về dịch vụ Logistics	7
1.1.3. Khái niệm về dịch vụ logistics đường biển	8
1.1.4. Khái niệm về dịch vụ logistics đường hàng không	10
1.1.5. Phân loại các dịch vụ Logistics	15
1.1.5.1. Theo phân loại của WTO	15
1.1.5.2. Theo quy định của Luật Thương mại	15
1.2. Đặc điểm của dịch vụ logistics	16
1.3. Những tác động của dịch vụ logistics đến hiệu quả hoạt động kinh doanh	18
1.3.1. Hiệu quả hoạt động kinh doanh	18

1.3.2. Các hoạt động logistics cơ bản có ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động kinh doanh	19
1.3.3. Các yếu tố chủ yếu của dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả hoạt động kinh doanh	19
1.3.4. Những lợi ích của dịch vụ Logistics mang lại	20
1.4. Nhà cung cấp dịch vụ Logistics (LSP)	22
1.4.1. Khái niệm nhà cung cấp logistics (LSP)	22
1.4.2. Phân loại nhà cung cấp dịch vụ logistics (LSP)	23
1.5. Xu hướng phát triển dịch vụ Logistics hiện nay	24
CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI TÂN CẢNG - CÁI MÉP (TCCT)	33
2.1. Tổng quan về dịch vụ Logistics tại Tân Cảng - Cái Mép	33
2.1.1. Tổng quan về công ty Tân Cảng - Cái Mép (TCCT)	33
2.1.1.1 Thông tin liên hệ của công ty	33
2.1.1.2. Vị trí địa lý và cơ sở hạ tầng của TCCT	34
2.1.1.3. Tầm nhìn và sứ mệnh của công ty	35
2.1.1.4. Một số dịch vụ khai thác của TCCT	35
2.1.2. Năng lực cạnh tranh của TCCT	36
2.1.3. Định hướng phát triển cảng biển tại Tân Cảng - Cái Mép	39
2.1.4. Các dịch vụ Logistics phổ biến tại TCCT	39
2.1.2. Định hướng chung về phát triển hoạt động các dịch vụ Logistics của công ty cổ phần Tân Cảng - Cái Mép	39
2.1.2.1. Xu hướng phát triển dịch vụ logistics của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải	39
2.2. Thực trạng hoạt động các dịch vụ Logistics tại TCCT	44
2.2.1. Kết quả hoạt động các dịch vụ logistics tại TCCT	44

2.2.2. Đánh giá chung thực trạng hoạt động dịch vụ logistics tại Tân Cảng - Cái Mép	53
2.2.2.1. Điểm mạnh của công ty	53
2.2.2.2. Một số yếu tố ảnh hưởng tới tình hình phát triển của TCCT ...	54
2.2.3. Chiến lược phát triển trung tâm logistics tiềm năng khu vực Thị Vải - Cái Mép	55
2.3. Cơ hội - thách thức phát triển các dịch vụ Logistics mà TCCT cần đối mặt ..	59
2.3.1. Cơ hội	59
2.3.2. Thách thức	60
2.4. Vai trò của cảng cửa ngõ Cái Mép - Thị Vải	61
2.5. Tóm tắt về thực trạng hoạt động các dịch vụ logistics hiện nay tại Tân Cảng - Cái Mép	62
CHƯƠNG 3: CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HIỆU QUẢ DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI TÂN CẢNG - CÁI MÉP (TCCT)	64
3.1. Các giải pháp phát triển các dịch vụ Logistics hiện nay tại Tân Cảng - Cái Mép	64
3.1.1 Giải pháp vĩ mô	64
3.1.1.1 Tiếp tục hoàn thành cơ chế quản lý “cảng mở”	64
3.1.1.2. Xác định hướng phát triển trong dài hạn	66
3.1.2 Giải pháp vi mô	72
3.1.2.1. Giải pháp mang tính kỹ thuật	72
3.1.2.2. Giải pháp về con người	84
3.1.2.3. Các giải pháp hỗ trợ khác	88
3.2. Kết luận chung về các giải pháp hỗ trợ phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại Tân Cảng - Cái Mép	91
KẾT LUẬN	93
TÀI LIỆU THAM KHẢO	95

DANH MỤC VIẾT TẮT

Số thứ tự	Từ viết tắt	Từ rõ nghĩa	Nghĩa Tiếng Anh (nếu có)
1	GNVT	Giao nhận vận tải	
2	CONT	Thùng đựng hàng	Container
3	TCT	Tổng công ty	
4	TCCT	Công ty cổ phần Tân Cảng - Cái Mép	
5	WTO	Tổ chức thương mại thế giới	
6	KCN	Khu công nghiệp	
7	SNPL	Trung tâm dịch vụ logistics Tân Cảng	
8	Ter A	Cổng A	Terminal A
9	Ter B	Cổng B	Terminal B
10	TEU	Đơn vị tính container tương đương cont 20 feet	Twenty feet Equivalent Unit

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1. 1: Hình ảnh về cảng biển	9
Hình 1. 1: Xử lý hàng hóa hàng không tại Nhà ga hàng hóa	12
Hình 1. 2: Kho ALS lưu trữ và bảo quản hàng hóa hàng không	13
Hình 2. 1: Cầu bãi RTG 6+1: 10 cái	36
Hình 2. 2: Xe chụp container: 02 xe	37
Hình 2. 3: Cầu bờ STS: 03 cái	37
Hình 2. 4: Cầu RMG	37
Hình 2. 5: Cầu bờ LIEBHERR: 02 cái	38
Hình 2. 6: Xe đầu kéo: 20 xe	38
Hình 2.7 : Cụm cảng Cái Mép - Thị vải	41
Hình 2.8 : Tàu Cosco Shipping cập cảng Cái Mép - Thị Vải	43
Hình 2. 9: Kết quả hoạt động khai thác bãi năm 2022, 2023, và 6TĐN 2024	44
Hình 2. 10: Tỷ trọng hoạt động các dịch vụ logistics tại TCCT khoảng thời gian 2022 - 6TĐN 2024	49
Hình 2.11: Spectrum of the Seas – siêu tàu du lịch top 10 tàu thế giới cập cảng Tân Cảng Cái Mép lần hai trong năm 2023 ngày 22/8/2023	57
Hình 3. 1: Mô hình tổng quan về quản lý khai thác Cảng Sài Gòn	82

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1. 1: Doanh thu top 10 công ty 3PL lớn nhất thế giới	29
Bảng 2. 1: Sản lượng hàng hóa khai thác tại TCCT năm 2022,2023 và 6TĐN 2024	44
Bảng 2. 2: Sản lượng các dịch vụ tại TCCT 6TĐN 2024	45
Bảng 2. 3: Sản lượng làm hàng tại TCCT năm 2023	46
Bảng 2. 4: Sản lượng làm hàng tại TCCT năm 2022	47
Bảng 2. 5: Kết quả thực hiện các dịch vụ khai thác bãi 2022 - 6TĐN 2024	49
Bảng 2. 6: Kết quả kinh doanh tại TCCT 2022 - 6 TĐN 2024	51

LỜI NÓI ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Logistics đóng vai trò quan trọng không thể phủ nhận trong hoạt động của cảng. Trong bối cảnh thị trường hiện nay, nhu cầu vận chuyển hàng hóa đang tăng lên một cách đáng kể do sự phát triển của thương mại toàn cầu. Với vai trò là cánh cửa quan trọng kết nối với thế giới, cảng không chỉ là nơi đón đầu và phân phối hàng hóa mà còn phải đảm bảo hiệu quả, tính an toàn và khả năng linh hoạt trong quá trình vận chuyển. Logistics giúp cảng tối ưu hóa quá trình quản lý, lưu trữ, và vận chuyển hàng hóa. Từ việc lập kế hoạch vận chuyển, quản lý kho bãi, đến tổ chức vận tải đường biển, đường sắt, đường bộ và hàng không, logistics giúp cảng tối ưu hóa mọi khía cạnh của chuỗi cung ứng. Bằng cách này, cảng có thể đáp ứng nhanh chóng và linh hoạt với nhu cầu thị trường, đồng thời giảm thiểu thời gian chờ đợi và chi phí vận chuyển. Không chỉ giúp cải thiện hiệu suất hoạt động, logistics còn đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo an toàn và bảo vệ môi trường. Việc quản lý chất lượng, giám sát an toàn hàng hóa trong quá trình vận chuyển, cùng việc tối ưu hóa tuyến đường vận tải đều giúp giảm thiểu rủi ro tai nạn và ô nhiễm môi trường.

Cùng với sự phát triển của Logistics toàn cầu, công ty Tân Cảng - Cái Mép cũng đang cố gắng và tận dụng tốt vốn tài nguyên sẵn có để có thể hoạt động một cách hiệu quả, tiên tiến và hiện đại. TCCT ngoài việc hoạt động trong lĩnh vực cảng biển mà còn mở rộng dịch vụ logistics, bao gồm kho bãi, vận tải đa phương thức, logistics nội địa và hàng hóa quốc tế. Đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp cùng với sự đầu tư vào công nghệ thông tin và hệ thống quản lý chất lượng đã giúp TCCT đạt được sự tin cậy từ khách hàng cũng như đối tác quốc tế. Với cam kết không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ và mục tiêu phát triển bền vững, TCCT tiếp tục đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy hoạt động logistics và cảng biển Việt Nam, góp phần vào sự phát triển toàn diện của nền kinh tế quốc gia.

Xuất phát từ những vấn đề trên, em xin chọn đề tài “Một số giải pháp phát triển dịch vụ Logistics tại Tân Cảng - Cái Mép” làm đề tài cho luận văn tốt nghiệp của mình.

2. Mục đích của đề tài

Đánh giá kết quả hoạt động các dịch vụ logistics tại Tân Cảng - Cái Mép qua nhiều hoạt động kinh doanh tại cảng từ đó nghiên cứu và phân tích được thực trạng những yếu tố ảnh hưởng, nắm rõ được một vài điểm mạnh, điểm yếu hay một số mặt khó khăn ảnh hưởng đến hoạt động của cảng để từ đó đề xuất và tìm được những giải pháp tối ưu giúp cảng hoạt động ngày càng hiệu quả mang lại lợi nhuận cao nhất và phát triển bền vững.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu: Các hoạt động dịch vụ Logistics
- Phạm vi nghiên cứu: Tình hình phát triển hoạt động kinh doanh các dịch vụ Logistics tại Tân Cảng - Cái Mép trong những năm gần đây.

4. Phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp thu thập dữ liệu

Để hiểu rõ hơn về lý thuyết và thực tế của dịch vụ logistics, việc thu thập thông tin từ nhiều nguồn là cần thiết. Các nguồn này có thể bao gồm thông tin kinh tế và hoạt động logistics từ tạp chí, báo cáo tài chính, giáo trình của ngành logistics từ các trường đại học, cùng với thông tin về các nghiệp vụ trong quá trình thực hiện dịch vụ logistics của Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn. Phương pháp nghiên cứu tài liệu tại bàn được sử dụng để phân tích và tổng hợp dữ liệu cần thiết cho nghiên cứu.

Để phục vụ việc phân tích hoạt động kinh doanh của công ty, cần thu thập các số liệu tổng hợp và chi tiết về sản lượng, doanh thu và lợi nhuận liên quan trực tiếp đến hoạt động kinh doanh.

Để hiểu rõ hơn về tình hình hiện tại và các vấn đề mà công ty đang gặp phải, cũng như các điểm mạnh và điểm yếu, nghiên cứu này sử dụng kỹ thuật phỏng vấn sâu cá nhân trực tiếp thông qua một bảng hỏi có sẵn với câu hỏi mở. Mục đích của việc phỏng vấn này là để tìm hiểu rõ hơn về thực trạng hoạt động kinh doanh của công ty Tân Cảng - Cái Mép

- ***Phương pháp thống kê:*** Phương pháp thống kê là phương pháp nghiên cứu mặt lượng trong mối quan hệ mật thiết với mặt chất của hiện tượng kinh tế, xã hội trong

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

thời gian và địa điểm cụ thể. Phương pháp thống kê sử dụng trong tổng hợp và phân tích các dữ liệu thu thập được trên cơ sở đó phân tích tìm ra bản chất của vấn đề nghiên cứu.

- **Phương pháp phân tích so sánh:** Phương pháp này dùng để đối chiếu các chỉ tiêu, các hiện tượng kinh tế đã được lượng hoá cùng nội dung và tính chất tương tự như nhau thông qua tính toán các tỷ số, so sánh thông tin từ các nguồn khác nhau, so sánh theo thời gian, so sánh theo không gian để có được những nhận xét xác đáng về vấn đề nghiên cứu của đề tài.

- **Phương pháp so sánh:** So sánh các chỉ tiêu qua các năm, các hiện tượng được lượng hóa cùng một nội dung, tính chất...

- **Phương pháp đồ thị:** Chuyển hóa thông tin dạng số sang dạng đồ thị, giúp người nghiên cứu dễ dàng tiếp cận thông tin phân tích và có cái nhìn trực quan đối với thông tin trong luận văn.

5. Kết cấu của bài luận văn

Ngoài Lời mở đầu, Kết luận và Tài liệu tham khảo bài luận văn được kết cấu gồm 3 Chương sau:

CHƯƠNG I: Cơ sở lý luận về các dịch vụ logistics

CHƯƠNG II: Thực trạng hoạt động các dịch vụ logistics tại Tân Cảng - Cái Mép (TCCT)

CHƯƠNG III: Các giải pháp phát triển hiệu quả dịch vụ logistics tại Tân Cảng - Cái Mép (TCCT)

CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ DỊCH VỤ LOGISTICS

1.1. Khái quát về dịch vụ logistics

1.1.1. Tổng quan về logistics

“Logistics” là thuật ngữ mới chỉ được sử dụng trong vài thế kỷ gần đây, nhưng sự tồn tại của logistics thì đã đồng hành cùng loài người từ rất lâu kể từ khi con người biết tích trữ, phân chia, trao đổi, vận chuyển... những vật phẩm mình làm ra. Khoảng 2700 trước Công Nguyên, kỹ thuật vận chuyển và xử lý nguyên vật liệu trong quá trình xây dựng kim tự tháp Ai Cập – Giza – cao 146 mét, nặng 6 triệu tấn quả là đáng kinh ngạc và chắc chắn phải có những giải pháp logistics hoàn hảo mà chúng ta chưa thể tìm hiểu hết. Như phát minh ra tàu có mái chèo – công cụ quan trọng – giải pháp vận chuyển trong chuỗi hoạt động logistics vào khoảng 300 năm trước Công Nguyên cũng là một mốc lịch sử quan trọng đánh dấu sự tồn tại logistics. Còn nhiều các dấu mốc đánh dấu sự phát triển logistics như: Công trình xây dựng nhà thờ Mezquita, Cordoba, Tây Ban Nha khoảng 700 năm sau Công Nguyên nổi tiếng với những mái vòm theo kiểu kiến trúc Hồi Giáo và 856 cây cột làm từ các loại đá quý được chế tác và vận chuyển về từ các nước trên thế giới; Năm 1500 dịch vụ bưu chính với cam kết giao hàng đúng hạn lần đầu tiên ra đời tại Châu Âu; Khoảng những năm 1800, động cơ hơi nước và các ứng dụng của nó vào phương tiện vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy... đã mở ra kỷ nguyên phát triển cho ngành logistics; Phục vụ cho Chiến tranh thế giới lần thứ I và II, nhiều các giải pháp logistics đã được các bên áp dụng rất hiệu quả trong việc điều binh, vận chuyển lương thực, khí tài, quân trang, quân phục...

Thập niên 1970 – 1980 các công ty cung cấp dịch vụ logistics ngày càng xuất hiện nhiều hơn và mô hình Just-in-time được người Nhật phát kiến; Những năm 1990, thì logistics đã đánh dấu trên thị trường thương mại qua việc ứng dụng các mô hình QR (Quick Response - đáp ứng nhanh), ECR (Efficient Consumer Response - đáp ứng người tiêu dùng hiệu năng).

Theo Hội đồng kinh tế xã hội Liên hiệp quốc (ECOSOC), quá trình phát triển của logistics những năm gần đây được chia thành 3 giai đoạn:

* Giai đoạn 1: Phân phối vật chất (Physical Distribution): Giai đoạn này bắt đầu từ những năm 60 – 70 của thế kỷ XX. Vào thời kỳ này người ta quan tâm đến việc quản

lý có hệ thống những hoạt động có liên quan với nhau để đảm bảo hiệu quả việc giao hàng thành phẩm và bán thành phẩm.... cho khách hàng. Đó là những hoạt động vận tải, phân phối, bảo quản hàng hóa, quản lý hàng tồn kho, bao bì, đóng gói... Những hoạt động này gọi là phân phối vật chất.

* Giai đoạn 2: Hệ thống logistics (Logistics System): Diễn ra vào thập niên 1980s và 1990s của thế kỷ XX với điểm nổi bật chính là các công ty kết hợp hai mặt: đầu vào (cung ứng vật tư) với đầu ra (phân phối sản phẩm), nhằm tiết kiệm chi phí, tăng hiệu quả của quá trình này. Sự kết hợp này chính là hệ thống logistics.

* Giai đoạn 3: Quản trị chuỗi cung ứng (Supply Chain Management): Diễn ra vào những năm cuối của thế kỷ XX cho tới nay. Khái niệm bao trùm mang tính chiến lược là quản trị chuỗi nối tiếp các hoạt động từ người cung cấp - người sản xuất và khách hàng tiêu dùng sản phẩm cuối cùng với các giá trị gia tăng như tạo lập và cung cấp các chứng từ liên quan, hệ thống theo dõi, kiểm tra làm gia tăng giá trị sản phẩm. Dễ dàng nhận thấy khái niệm này sự coi trọng đối tác, phát triển đối tác, kết hợp giữa doanh nghiệp sản xuất kinh doanh với người cung ứng khách hàng cũng như những người liên quan tới hệ thống quản lý như các công ty vận tải, kho bãi và những người cung cấp công nghệ thông tin.

Có rất nhiều khái niệm khác nhau về logistics trên thế giới và được xây dựng căn cứ trên ngành nghề và mục đích nghiên cứu về dịch vụ logistics khác nhau, tuy nhiên, có thể nêu một số khái niệm chủ yếu sau:

Theo tài liệu của Liên Hiệp Quốc (UNESCAP), khái niệm “logistics” được giải thích như sau: Logistics được hiểu là việc quản lý dòng chu chuyển và lưu kho nguyên vật liệu, quá trình sản xuất, thành phẩm và xử lý các thông tin liên quan từ nơi xuất xứ đến nơi tiêu thụ cuối cùng theo yêu cầu của khách hàng.

Theo Hội đồng quản trị logistics Hoa Kỳ (CLM), nay đổi tên thành Hội đồng các nhà quản trị chuỗi cung ứng chuyên nghiệp (The Council of Supply Chain Management Professionals – CSCMP), logistics là một bộ phận của dây chuyền cung ứng tiến hành lập ra kế hoạch, thực hiện và kiểm soát công việc chu chuyển, lưu kho hàng hóa, xử lý thông tin, cùng với các dịch vụ liên quan từ địa điểm xuất phát đến nơi tiêu dùng một cách hiệu lực, hiệu quả nhằm đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Logistics là một quá trình xây dựng kế hoạch, cung cấp và quản lý việc chu chuyển và lưu kho có hiệu quả hàng hóa, dịch vụ và các thông tin liên quan từ nơi xuất xứ đến nơi tiêu thụ vì mục tiêu đáp ứng nhu cầu của khách hàng (Đại học Hàng Hải thế giới - World Maritime University, D. Lambert 1998)

Theo khái niệm của Liên hiệp quốc sử dụng cho khóa đào tạo quốc tế về vận tải đa phương thức và quản trị logistics tổ chức tại Đại Học Ngoại Thương Hà Nội (tháng 10/2002), logistics là hoạt động quản lý quá trình lưu chuyển nguyên vật liệu qua các khâu lưu kho, sản xuất ra sản phẩm cho tới tay người tiêu dùng theo yêu cầu của khách hàng.

Theo Hội đồng quản trị logistics Hoa Kỳ (CLM), nay đổi tên thành Hội đồng các nhà quản trị chuỗi cung ứng chuyên nghiệp (The Council of Supply Chain Management Professionals – CSCMP), logistics là một bộ phận của dây chuyền cung ứng tiến hành lập ra kế hoạch, thực hiện và kiểm soát công việc chu chuyển, lưu kho hàng hóa, xử lý thông tin, cùng với các dịch vụ liên quan từ địa điểm xuất phát đến nơi tiêu dùng một cách hiệu lực, hiệu quả nhằm đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Logistics là một quá trình xây dựng kế hoạch, cung cấp và quản lý việc chu chuyển và lưu kho có hiệu quả hàng hóa, dịch vụ và các thông tin liên quan từ nơi xuất xứ đến nơi tiêu thụ vì mục tiêu đáp ứng nhu cầu của khách hàng (Đại học Hàng Hải thế giới - World Maritime University, D. Lambert 1998)

Theo khái niệm của Liên hiệp quốc sử dụng cho khóa đào tạo quốc tế về vận tải đa phương thức và quản trị logistics tổ chức tại Đại Học Ngoại Thương Hà Nội (tháng 10/2002), logistics là hoạt động quản lý quá trình lưu chuyển nguyên vật liệu qua các khâu lưu kho, sản xuất ra sản phẩm cho tới tay người tiêu dùng theo yêu cầu của khách hàng.

Theo Coyle, Bardi & Langley, logistics là phần quá trình của chuỗi cung ứng giữ vai trò lập kế hoạch, triển khai và kiểm soát hiệu quả dòng chảy và việc cất giữ hàng hóa, dịch vụ và các thông tin liên quan từ điểm nguồn tới điểm tiêu thụ với mục tiêu thỏa mãn nhu cầu khách hàng.

Ngoài ra, còn có các cách định nghĩa khác về logistics. Tuy nhiên, qua các khái niệm trên, có thể thấy logistics không phải là một hoạt động đơn lẻ mà là một chuỗi

các hoạt động bao trùm mọi yếu tố tạo nên sản phẩm, đó là quá trình lưu kho, sản xuất ra sản phẩm và phân phối tới tay người tiêu dùng.

1.1.2. Khái niệm về dịch vụ Logistics

Cùng với sự phát triển của lực lượng sản xuất và sự hỗ trợ đắc lực của cuộc cách mạng khoa học kỹ thuật trên thế giới, khối lượng hàng hóa và sản phẩm vật chất được sản xuất ra ngày càng nhiều. Do khoảng cách trong các lĩnh vực cạnh tranh truyền thống như chất lượng hàng hóa hay giá cả ngày càng thu hẹp, các nhà sản xuất đã chuyển sang cạnh tranh về quản lý hàng tồn kho, tốc độ giao hàng, hợp lý hóa quá trình lưu chuyển nguyên nhiên vật liệu và bán thành phẩm, trong cả hệ thống quản lý phân phối vật chất của doanh nghiệp. Trong quá trình đó, logistics có cơ hội phát triển ngày càng mạnh mẽ hơn trong lĩnh vực kinh doanh. Trong thời gian đầu, logistics chỉ đơn thuần được coi là một phương thức kinh doanh mới, mang lại hiệu quả cao cho các doanh nghiệp. Cùng với quá trình phát triển, logistics đã được chuyên môn hóa và phát triển trở thành một ngành dịch vụ đóng vai trò rất quan trọng trong giao thương quốc tế.

Trong Luật Thương mại 2005, lần đầu tiên khái niệm về dịch vụ logistics được pháp điển hóa. Luật quy định “Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công đoạn bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan tới hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao”.

Mặc dù có nhiều quan điểm khác nhau nhưng các khái niệm về dịch vụ logistics có thể chia làm hai nhóm:

* Nhóm định nghĩa hẹp mà tiêu biểu là định nghĩa của Luật Thương mại 2005 có nghĩa hẹp, coi logistics gần tương tự với hoạt động giao nhận hàng hóa. Tuy nhiên cũng cần chú ý là định nghĩa trong Luật Thương mại có tính mở, thể hiện trong đoạn in nghiêng “hoặc các dịch vụ khác có liên quan tới hàng hóa”. Khái niệm logistics trong một số lĩnh vực chuyên ngành cũng được coi là nghĩa hẹp, tức là chỉ bó hẹp trong phạm vi, đối tượng của ngành đó (như ví dụ ở trên là trong lĩnh vực quân sự). Theo quan điểm này, bản chất của dịch vụ logistics là việc tập hợp các yếu tố hỗ trợ cho quá trình vận chuyển sản phẩm từ nơi sản xuất tới nơi tiêu thụ. Như vậy, dịch vụ

logistics mang nhiều yếu tố vận tải, người cung cấp dịch vụ logistics theo khái niệm này không có nhiều khác biệt so với người cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức (MTO)

* Nhóm định nghĩa có phạm vi rộng. Theo quan điểm này, dịch vụ logistics gắn liền cả quá trình nhập nguyên, nhiên vật liệu làm đầu vào cho quá trình sản xuất, sản xuất ra hàng hóa và đưa vào các kênh lưu thông, phân phối để đến tay người tiêu dùng cuối cùng. Nhóm định nghĩa này của dịch vụ logistics góp phần phân định rõ ràng giữa các nhà cung cấp từng dịch vụ đơn lẻ như dịch vụ vận tải, giao nhận, khai thuê hải quan, phân phối, dịch vụ hỗ trợ sản xuất, tư vấn quản lý với một nhà cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp, người sẽ đảm nhận toàn bộ các khâu trong quá trình hình thành và đưa hàng hóa tới tay người tiêu dùng cuối cùng. Như vậy, nhà cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp đòi hỏi phải có chuyên môn, nghiệp vụ vững vàng để cung cấp dịch vụ mang tính “trọn gói” cho các nhà sản xuất. Đây là một công việc mang tính chuyên môn hóa cao.

1.1.3. Khái niệm về dịch vụ logistics đường biển

Trong ngành vận tải, logistics sẽ bao gồm toàn bộ các hoạt động lập kế hoạch, tổ chức thực hiện các dịch vụ kinh doanh liên quan đến vận tải (bao gồm dịch vụ kinh doanh đường biển, đường bộ, đường hàng không, hay đường thủy nội địa,...).

Ngoài ra còn có lưu kho hàng hóa tại các đơn vị thuê kho nhỏ lẻ, sắp xếp, đóng gói vào bao bì hàng hóa để sẵn sàng cho quá trình vận tải và phân phối hàng hóa đến các địa điểm theo yêu cầu của đơn vị ủy thác.

Bên cạnh đó, trong dịch vụ logistics cảng biển thì cảng chính là yếu tố đầu mối giữ vai trò vô cùng quan trọng trong toàn bộ chuỗi logistics. Từ đó quyết định trực tiếp đến vấn đề nâng cao hiệu quả của cả quy trình cảng logistics.

Và mục tiêu của dịch vụ logistics cảng biển chính là tập trung xây dựng các hệ thống dịch vụ cảng biển theo hướng tối ưu hóa quy trình logistics. Giúp quy trình trở nên ngắn gọn, tiết kiệm thời gian, tiền bạc thông qua việc nâng cao tính tương thích của cảng trong chuỗi logistics cảng biển.

Tiếp đó, nhờ sử dụng các biện pháp giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển theo quy định về vật tư ở khâu đầu vào ban đầu và sản phẩm

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

cuối cùng ở khâu đầu ra. Mà các dịch vụ trong cảng có thể góp phần tạo nên thị phần đáng kể trong chuỗi giá trị gia tăng thu được của chuỗi logistics cảng biển.



Hình 1. 1: Hình ảnh về cảng biển

Nguồn: Huutoan Logistics.com

Chính vì vậy, ưu thế cạnh tranh của những cảng thành công trong việc phát triển các dịch vụ cảng biển logistics thường vượt trội hơn hẳn những cảng kém phát triển về dịch vụ logistics.

*** Các mô hình dịch vụ Logistics cảng biển phổ biến hiện nay**

Hiện nay, có nhiều cách khác nhau để phân chia hệ thống logistics cảng biển, và thông thường thì một cảng biển hiện đại sẽ có hệ thống logistics được chia thành 6 hệ thống thứ cấp, bao gồm:

Hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu: Cung cấp lương thực, thực phẩm cùng những dịch vụ hỗ trợ khác cho tàu; ngoài ra còn triển khai hệ thống thông tin hỗ trợ hành trình cho các tàu như hệ thống kiểm tra cân bằng khi xếp hàng trên tàu trước lúc tàu rời cảng, kiểm tra độ cân bằng tàu,...

Hệ thống phục vụ tàu vào cảng: Đảm bảo an toàn, sự thuận tiện cho tàu khi vào cảng, cụ thể là các đơn vị liên quan sẽ triển khai dịch vụ thông quan, dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ đảm bảo an toàn cho tàu vào theo luồng,...

Hệ thống xếp dỡ: Hỗ trợ quá trình xếp hàng và dỡ hàng của tàu tại cảng một cách nhanh chóng và an toàn.

Hệ thống lưu kho: Tùy vào loại hàng hóa thuộc dòng hàng gì mà sản phẩm sẽ được chia ra lưu vào các kho tương ứng như kho lưu hàng nguy hiểm, kho lưu hàng thực phẩm, khu chứa bồn cho hàng lỏng, hay khu kho bãi đa chức năng (bao gồm cả bãi cho container).

Hệ thống liên kết vận tải nội địa: Hỗ trợ tối đa cho liên kết giữa hệ thống kho bãi (hoặc hệ thống phục vụ hàng quá cảnh) với hệ thống dịch vụ vận tải nội địa để hàng hóa được vận chuyển theo đúng quy trình và đến địa chỉ cần thiết.

Hệ thống phục vụ hàng hóa quá cảnh: Bảo đảm mối liên kết thuận lợi giữa phân xếp dỡ và bãi kho là một nhiệm vụ chính của hệ thống phục vụ hàng hóa quá cảnh. Các đợt hàng hóa sẽ di chuyển từ khu vực xếp dỡ tới hệ thống vận chuyển bộ hoặc khu vực lưu trữ tại bãi kho. Tại một số cảng, quá trình này có thể không được phân chia rõ ràng và thường được gộp vào vào hệ thống kho bãi. Tuy nhiên, đối với các cảng có bãi kho ở xa trung tâm cảng, việc xây dựng hệ thống phục vụ hàng hóa quá cảnh trở nên vô cùng cần thiết.

1.1.4. Khái niệm về dịch vụ logistics đường hàng không

Logistics Hàng không bao gồm một chuỗi các dịch vụ từ nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa hàng không. Tương tự như những phương thức vận chuyển khác như đường biển, đường bộ,.. logistics hàng không cũng là quá trình vận chuyển hàng hóa từ điểm A đến điểm B một cách an toàn, hiệu quả theo yêu cầu của khách hàng. Tuy nhiên giữa Logistics hàng không sẽ có một số điểm khác biệt nhất định với Logistics đường biển và Logistics đường bộ về các yếu tố như:

- + Chi phí
- + Tốc độ
- + Khả năng vận chuyển hàng hóa: khối lượng, thời gian, kích thước,...
- + Quá trình quản lý và theo dõi đơn hàng

Tuy ngành Logistics hàng không hiện chỉ phục vụ 1,7% khối lượng thương mại Quốc tế nhưng ngành hàng này đang chiếm đến 35% giá trị thương mại toàn cầu. Đặc

biệt, trước khi xảy ra đại dịch toàn cầu, theo báo cáo từ Hiệp hội hàng không quốc tế (IATA) đã nhận định logistics hàng không đã không ngừng tăng trưởng mạnh mẽ qua mỗi năm. Cho đến năm 2019, tổng doanh thu vận tải đạt mốc 116 tỷ USD.

Trong Logistics Hàng không có những hoạt động như sau:

Xử lý hàng hóa: Quy trình xử lý hàng hóa cụ thể sẽ phụ thuộc vào từng đơn vị logistics, nhưng nhìn chung, quy trình cơ bản sẽ gồm những điểm cốt lõi như Tiếp nhận hàng hóa vào kho hàng không => Bốc dỡ và chất xếp hàng hóa khỏi máy bay => Ghép hàng => Bao bì, tem nhãn hàng hóa theo tiêu chuẩn điểm đến => Chấp nhận hàng => Cân hàng.

Một số hoạt động khác như xuất vận đơn hàng không (AWB), gia cố kiện hàng, điều chỉnh hoặc hủy hóa đơn, bổ sung AWB thứ cấp (HAWB), vận chuyển hàng đến kho hàng không kéo dài.

Các loại dịch vụ của logistics hàng không

– **Xử lý hàng hoá hàng không:** Dịch vụ xử lý hàng hoá hàng không được dựa theo quy trình xử lý hàng nhập/xuất của bên hải quan soi chiếu an ninh, kiểm tra và chấp nhận hàng hoá. Tùy theo quy trình cụ thể của từng đơn vị logistics hàng không mà các hoạt động liên quan đến xử lý hàng hoá hàng không có thể thay đổi, nhưng các điểm cốt lõi của loại dịch vụ này bao gồm:

- + Tiếp nhận hàng hoá vào kho hàng không
- + Bốc dỡ, chất xếp hàng hoá từ/khỏi máy bay
- + Ghép hàng (Với các loại hàng không vừa đủ 1 mâm ULD)
- + Bao bì, tem nhãn hàng hoá theo tiêu chuẩn của điểm đến
- + Chấp nhận hàng
- + Cân hàng

Một số loại dịch vụ khác như: xuất vận đơn hàng không (AWB), điều chỉnh hoặc hủy hoá đơn, gia cố kiện hàng, bổ sung AWB thứ cấp (HAWB), vận chuyển hàng đến các kho hàng không kéo dài.

- + Các loại hàng được xử lý tại các công ty logistics hàng không như:

- + Hàng hoá thông thường
- + Hàng quý hiếm
- + Hàng khó bảo quản
- + Hàng thực phẩm: hoa quả tươi, hàng đông lạnh, hàng tươi sống
- + Hàng động vật sống
- + Hàng nguy hiểm
- + Hàng quan tài



Hình 1. 1: Xử lý hàng hóa hàng không tại Nhà ga hàng hóa

Nguồn: sưu tầm

– **Ga hàng hoá kéo dài:** Đây là loại hình dịch vụ kho hàng không mới mẻ tại thị trường Việt Nam, về cơ bản đây là loại nhà ga hàng hoá hàng không có chức năng gần tương đương tại các sân bay, điểm khác biệt của loại hình dịch vụ này là các ga hàng hoá sẽ được bố trí tại các địa phương, nơi các doanh nghiệp sản xuất có cơ sở. Như vậy doanh nghiệp có điều kiện để tiếp cận nguồn hàng ở khoảng cách gần hơn, giúp tăng tốc độ lưu thông hàng hoá hơn ga hàng hoá truyền thống. Các chức năng của ga hàng hoá kéo dài gồm:

- + Nâng hạ lưu kho
- + Soi chiếu, cân hàng
- + Khai báo hải quan
- + Chấp nhận hàng (Với dòng hàng hoá xuất đi)
- + Tách, trả phân phối (Với dòng hàng hoá nhập về)

– **Dịch vụ kho vận:** Đây có thể nói là phần dịch vụ chung nhất của các đơn vị logistics, các loại hình cho thuê kho cũng đa dạng dựa trên mô hình kinh doanh của công ty, các dịch vụ kho vận mà đơn vị logistics hàng không cung cấp bao gồm:

- + Lưu trữ hàng hoá theo các loại hình như kho thường, kho lạnh, kho mát, kho AFS, kho CFS, kho hàng không, kho ngoại quan,....
- + Kiểm soát hàng tồn kho bằng LIFO, FIFO tùy theo nhu cầu doanh nghiệp
- + Xử lý đơn hàng, đóng gói, dán nhãn
- + Vận chuyển và phân phối



Hình 1. 2: Kho ALS lưu trữ và bảo quản hàng hóa hàng không

Nguồn: sưu tầm

– **Dịch vụ vận tải:** Loại hình vận tải của các đơn vị logistics hàng không hiện nay rất đa dạng, có thể kể đến như:

- + Vận tải hàng không
- + Vận tải nội địa
- + Vận tải thông thường
- + Vận tải lạnh
- + Vận chuyển container
- + Vận chuyển chặng cuối
- + Chuyển phát nhanh
- + Vận chuyển xuyên biên giới
- + Vận chuyển theo yêu cầu

– **Dịch vụ hải quan:** Là hoạt động không thể thiếu trong việc xuất/nhập khẩu, thông quan hàng hoá. Năng lực của các đơn vị logistics hàng không về cung cấp dịch vụ hải quan thường dựa trên kinh nghiệm và quy trình tiêu chuẩn. Một số loại hình dịch vụ hải quan bao gồm:

- + Khai thuê hải quan, đại lý hải quan
- + Kiểm tra chuyên ngành
- + Kiểm hoá lô hàng
- + Xin CO
- + Xin hoàn thuế xuất nhập khẩu
- + Tham vấn giá
- + Ủy thác xuất/nhập khẩu

– **Các dịch vụ khác:** Tùy vào từng công ty logistics hàng không mà các đơn vị sẽ cung cấp thêm một số dịch vụ khác như:

- + Đào tạo cho nhân sự trong ngành
- + Dịch vụ cơ sở hạ tầng logistics

+ Cho thuê văn phòng

1.1.5. Phân loại các dịch vụ Logistics

1.1.5.1. Theo phân loại của WTO

- Dịch vụ logistics lõi (Core Logistics Service): Dịch vụ thiết yếu trong hoạt động logistics và cần phải tiến hành tự do hóa để thúc đẩy sự lưu chuyển dịch vụ bao gồm: dịch vụ làm hàng, dịch vụ lưu kho, dịch vụ đại lý vận tải và các dịch vụ hỗ trợ khác.

- Dịch vụ có liên quan tới vận tải: Các dịch vụ có liên quan tới cung cấp có hiệu quả dịch vụ logistics tích hợp cũng như cung cấp môi trường thuận lợi cho hoạt động của logistics bên thứ 3 phát triển gồm có vận tải hàng hóa (đường biển, đường thủy nội địa, hàng không, đường sắt, đường bộ và cho thuê phương tiện không có người vận hành) và các dịch vụ khác có liên quan tới dịch vụ logistics gồm dịch vụ phân tích và thử nghiệm kỹ thuật, dịch vụ chuyên phát, dịch vụ đại lý hoa hồng, dịch vụ bán buôn và bán lẻ.

- Dịch vụ thứ yếu hoặc mang tính bổ trợ (Non-core Logistics Service): Gồm dịch vụ máy tính và liên quan tới máy tính, dịch vụ đóng gói và dịch vụ tư vấn quản lý.

1.1.5.2. Theo quy định của Luật Thương mại

Theo Luật Thương mại Việt Nam 2005, Điều 233 qui định các dịch vụ logistics cụ thể sau:

- Các dịch vụ logistics chủ yếu bao gồm:

- + Dịch vụ bốc xếp hàng hóa, bao gồm cả hoạt động bốc xếp container.
- + Dịch vụ kho bãi, lưu trữ hàng hóa bao gồm cả hoạt động kinh doanh kho bãi container và kho xử lý nguyên liệu, thiết bị.
- + Dịch vụ đại lý vận tải, bao gồm cả hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa.
- + Dịch vụ bổ trợ khác, bao gồm các hoạt động tiếp nhận, lưu kho và quản lý thông tin liên quan đến vận chuyển và lưu kho hàng hóa trong suốt cả chuỗi logistics; hoạt

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT
động xử lý lại hàng hóa, hàng hóa tồn kho, hàng bị trả lại, lỗi một và tái phân phối;
hoạt động cho thuê và thuê mua container.

- Các dịch vụ logistics liên quan đến vận tải bao gồm:

- + 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 logistics liên quan khác

- + Dịch vụ kiểm tra, phân tích kỹ thuật.
- + Dịch vụ bưu chính.
- + Dịch vụ thương mại bán buôn.
- + Dịch vụ bán lẻ bao gồm hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại, phân phối và giao hàng.
- + Dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.

Các phân loại này phù hợp với Biểu cam kết về dịch vụ vận tải của Việt Nam với WTO nhưng chưa thể hiện được những loại hình dịch vụ hiện đại trong điều kiện hiện nay.

1.2. Đặc điểm của dịch vụ logistics

Qua các nghiên cứu khoa học về logistics có thể rút ra những đặc điểm:

* Logistics là tổng hợp các hoạt động của doanh nghiệp trên ba khía cạnh chính đó là logistics sinh tồn, logistics hoạt động và logistics hệ thống.

– Logistics sinh tồn có liên quan tới các nhu cầu cơ bản của cuộc sống: Logistics sinh tồn đúng như tên gọi của nó xuất phát từ bản năng sinh tồn của con người, đáp ứng các nhu cầu thiết yếu của con người: cần gì, cần bao nhiêu, khi nào cần và cần ở đâu.

– Logistics hoạt động là bước phát triển mới của logistics sinh tồn gắn với toàn bộ quá trình và hệ thống sản xuất các sản phẩm của doanh nghiệp. Logistics hoạt động liên quan tới quá trình vận động và lưu kho của nguyên liệu đầu vào vào trong, đi qua và đi ra khỏi doanh nghiệp, thâm nhập vào các kênh phân phối trước khi đi đến tay người tiêu dùng cuối cùng.

– Logistics hệ thống giúp ích cho việc duy trì hệ thống hoạt động bằng cách liên kết các nguồn lực. Những nguồn lực này bao gồm các máy móc thiết bị, phụ tùng thay thế, nguồn nhân lực, công nghệ, cơ sở hạ tầng và xưởng... Các yếu tố này không thể thiếu và phải được kết hợp chặt chẽ nếu muốn duy trì sự hoạt động của một hệ thống sản xuất hay lưu thông.

Logistics sinh tồn, logistics hoạt động và logistics hệ thống không thể tách rời nhau, chúng có mối liên hệ chặt chẽ và làm nền tảng cho nhau, tạo thành chuỗi dây chuyền logistics, hình thành hệ thống logistics hoàn chỉnh.

** Logistics hỗ trợ hoạt động của các doanh nghiệp.*

Logistics hỗ trợ toàn bộ quá trình hoạt động của doanh nghiệp, ngay cả khi sản phẩm đã ra khỏi dây chuyền sản xuất của doanh nghiệp và đến tay người tiêu dùng. Một doanh nghiệp có thể kết hợp bất cứ yếu tố nào của logistics với nhau hay tất cả các yếu tố logistics tùy theo yêu cầu của doanh nghiệp mình. Logistics còn hỗ trợ hoạt động của doanh nghiệp thông qua quản lý di chuyển và lưu trữ nguyên vật liệu đi vào doanh nghiệp và bán thành phẩm di chuyển trong doanh nghiệp.

** Logistics là sự phát triển cao, hoàn chỉnh của dịch vụ giao nhận vận tải, giao nhận vận tải gắn liền và nằm trong logistics.*

Cùng với quá trình phát triển của mình, logistic đã làm đa dạng hóa khái niệm giao nhận vận tải truyền thống. Từ chỗ chỉ thay mặt khách hàng thực hiện các khâu rời rạc như thuê tàu, chuẩn bị hàng, đóng gói, làm thủ tục thông quan,... cho tới các dịch vụ trọn gói từ kho đến kho (Door to Door). Từ chỗ đóng vai trò đại lý, người được ủy thác trở thành chủ thể chính trong các hoạt động vận tải giao nhận với khách hàng, chịu trách nhiệm trước các nguồn luật.

Ngày nay, để có thể thực hiện nghiệp vụ của mình, người giao nhận phải quản lý một hệ thống đồng bộ từ giao nhận đến vận tải, cung ứng nguyên vật liệu phục vụ sản

xuất kinh doanh, bảo quản hàng hóa trong kho, phân phối hàng hóa đúng nơi, đúng lúc, sử dụng thông tin điện tử để theo dõi, kiểm tra,... Người giao nhận vận tải trở thành người cung cấp dịch vụ logistics.

* Logistics là sự phát triển hoàn thiện dịch vụ vận tải đa phương thức:

Trước đây, hàng hóa đi theo hình thức hàng lẻ từ nước xuất khẩu sang nước nhập khẩu và trải qua nhiều phương tiện vận tải khác nhau, vì vậy xác suất rủi ro mất mát đối với hàng hóa là rất cao, người gửi hàng phải ký nhiều hợp đồng với nhiều người vận tải khác nhau mà trách nhiệm của họ chỉ giới hạn trong chặng đường hay dịch vụ mà họ đảm nhiệm.

Tới những năm 60 - 70 của thế kỷ XX, cách mạng container trong ngành vận tải đã đảm bảo an toàn và độ tin cậy trong vận chuyển hàng hóa, là tiền đề và cơ sở cho sự ra đời và phát triển vận tải đa phương thức. Khi vận tải đa phương thức ra đời, chủ hàng chỉ phải ký một hợp đồng duy nhất với người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO - Multimodal Transport Operator). MTO sẽ chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện toàn bộ việc vận chuyển hàng hóa từ khi nhận hàng cho đến khi giao hàng bằng một chứng từ vận tải duy nhất cho dù anh ta không phải là người chuyên chở thực tế. Như vậy, MTO ở đây chính là người cung cấp dịch vụ logistics.

1.3. Những tác động của dịch vụ logistics đến hiệu quả hoạt động kinh doanh

1.3.1. Hiệu quả hoạt động kinh doanh

**** Hoạt động kinh doanh***

Kinh doanh là việc thực hiện liên tục một, một số hoặc tất cả các công đoạn của quá trình đầu tư, từ sản xuất đến tiêu thụ sản phẩm hoặc cung ứng dịch vụ trên thị trường nhằm mục đích sinh lợi.

**** Bản chất hiệu quả hoạt động kinh doanh***

Hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh là một phạm trù kinh tế phản ánh trình độ sử dụng các nguồn lực (lao động, máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu và tiền vốn) nhằm đạt được mục tiêu mà doanh nghiệp đã xác định.

**** Các chỉ tiêu chủ yếu đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh***

- Nhóm chỉ tiêu tuyệt đối gồm:

- + Chi phí kinh doanh của doanh nghiệp (Cost).
- + Doanh thu của doanh nghiệp (Sales).
- + Lợi nhuận của doanh nghiệp (Profits).

- Nhóm chỉ tiêu đánh giá hiệu quả HĐKD:

- + Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần.
- + Tỷ suất lợi nhuận trên chi phí.
- + Các chỉ tiêu tăng trưởng gồm: Tăng trưởng doanh thu; Tăng trưởng tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần.

1.3.2. Các hoạt động logistics cơ bản có ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động kinh doanh

- Vận chuyển vật tư kỹ thuật và sản phẩm sản xuất.
- Cung ứng vật tư trong doanh nghiệp.
- Mua sắm và thuê dịch vụ.
- Quản lý dự trữ trong doanh nghiệp.
- Hoạt động kho bãi của doanh nghiệp.
- Liên kết hệ thống sản xuất và vận hành.
- Dịch vụ khách hàng.
- Đóng gói.
- Quản lý hệ thống thông tin.

1.3.3. Các yếu tố chủ yếu của dịch vụ logistics tác động đến hiệu quả hoạt động kinh doanh

- Chất lượng dịch vụ Logistics: Được xác định dựa vào nhận thức hay cảm nhận có tính chủ quan của khách hàng liên quan đến nhu cầu cá nhân của họ.
- Giao nhận dịch vụ Logistics.
- Yếu tố linh hoạt của dịch vụ logistics: Độ linh hoạt là khả năng đáp ứng những yêu cầu dịch vụ bất thường của khách hàng.

- Giá dịch vụ logistics: Chính là chi phí logistics của các DNMM khi sử dụng dịch vụ logistics mua ngoài của các nhà cung cấp dịch vụ.

1.3.4. Những lợi ích của dịch vụ Logistics mang lại

- *Dịch vụ logistics góp phần nâng cao hiệu quả quản lý, giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất, tăng cường sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp.*

Theo thống kê của một nghiên cứu, hoạt động logistics trên thị trường Trung Quốc tăng trưởng với tốc độ bình quân là 33%/năm và ở Brazil là 20%/năm. Bên cạnh đó, từ số liệu thống kê của một số tổ chức nghiên cứu về dịch vụ logistics cho biết chi phí cho hoạt động dịch vụ logistics chiếm 10-13% GDP ở các nước phát triển, ở các nước đang phát triển cao hơn khoảng 15-20%. Điều này cho thấy chi phí cho dịch vụ logistics là rất lớn, vì vậy với việc hình thành và phát triển dịch vụ logistics sẽ giúp các doanh nghiệp cũng như toàn bộ nền kinh tế quốc dân giảm được chi phí trong chuỗi logistics, làm cho quá trình sản xuất kinh doanh tinh giản hơn và đạt hiệu quả hơn. Giảm chi phí trong sản xuất, quá trình sản xuất kinh doanh tinh giản, hiệu quả sản xuất kinh doanh được nâng cao góp phần tăng sức cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường. Thực tế những năm qua tại các nước Châu Âu, chi phí logistics đã giảm xuống rất nhiều và còn có xu hướng giảm nữa trong các năm tới.

- *Dịch vụ logistics có tác dụng tiết kiệm và giảm chi phí trong hoạt động lưu thông phân phối.*

Giá cả hàng hóa trên thị trường chính bằng giá cả ở nơi sản xuất cộng với chi phí lưu thông. Chi phí lưu thông hàng hóa, chủ yếu là phí vận tải chiếm một tỷ lệ không nhỏ và là bộ phận cấu thành giá cả hàng hóa trên thị trường, đặc biệt là hàng hóa trong buôn bán quốc tế. Vận tải là yếu tố quan trọng của lưu thông. C. Mác đã từng nói “Lưu thông có ý nghĩa là hành trình thực tế của hàng hóa trong không gian được giải quyết bằng vận tải”. Vận tải có nhiệm vụ đưa hàng hóa đến nơi tiêu dùng và tạo khả năng để thực hiện giá trị và giá trị sử dụng của hàng hóa. Trong buôn bán quốc tế, chi phí vận tải chiếm tỷ trọng khá lớn, theo số liệu thống kê của UNCTAD thì chi phí vận tải đường biển chiếm trung bình 10-15% giá FOB, hay 8-9% giá CIF. Mà vận tải là yếu tố quan trọng nhất trong hệ thống logistics cho nên dịch vụ logistics ngày càng hoàn thiện và hiện đại sẽ tiết kiệm cho phí vận tải và các chi phí khác phát sinh trong quá trình lưu thông dẫn đến tiết kiệm và giảm chi phí lưu thông. Nếu tính cả chi phí vận tải,

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

tổng chi phí logistics (bao gồm đóng gói, lưu kho, vận tải, quản lý, ...) ước tính chiếm tới 20% tổng chi phí sản xuất ở các nước phát triển, trong khi đó nếu chỉ tính riêng chi phí vận tải có thể chiếm tới 40% giá trị xuất khẩu của một số nước không có đường bờ biển.

- Dịch vụ logistics góp phần gia tăng giá trị kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải giao nhận.

Dịch vụ logistics là loại hình dịch vụ có quy mô mở rộng và phức tạp hơn nhiều so với hoạt động vận tải giao nhận thuần túy. Trước kia, người kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận chỉ cung cấp cho khách hàng những dịch vụ đơn giản, thuần túy và đơn lẻ. Ngày nay, do sự phát triển của sản xuất, lưu thông, các chi tiết của một sản phẩm có thể do nhiều quốc gia cung ứng và ngược lại một loại sản phẩm của doanh nghiệp có thể tiêu thụ tại nhiều quốc gia, nhiều thị trường khác nhau, vì vậy dịch vụ mà khách hàng yêu cầu từ người kinh doanh vận tải giao nhận phải đa dạng và phong phú. Người vận tải giao nhận ngày nay đã triển khai cung cấp các dịch vụ nhằm đáp ứng yêu cầu thực tế của khách hàng. Họ trở thành người cung cấp dịch vụ logistics (logistics service provider). Rõ ràng, dịch vụ logistics đã góp phần làm gia tăng giá trị kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải giao nhận. Theo kinh nghiệm ở những nước phát triển cho thấy, thông qua việc sử dụng dịch vụ logistics trọn gói, các doanh nghiệp sản xuất có thể rút ngắn thời gian từ lúc nhận đơn hàng cho đến lúc giao sản phẩm cho khách hàng từ 5-6 tháng xuống còn 2 tháng. Kinh doanh dịch vụ này có tỷ suất lợi nhuận cao gấp 3-4 lần sản xuất và gấp từ 1-2 lần các dịch vụ ngoại thương khác.

- Dịch vụ logistics phát triển góp phần mở rộng thị trường trong buôn bán quốc tế.

Sản xuất có mục đích là phục vụ tiêu dùng, cho nên trong sản xuất kinh doanh, vấn đề thị trường luôn là vấn đề quan trọng và luôn được các nhà sản xuất và kinh doanh quan tâm. Các nhà sản xuất kinh doanh muốn chiếm lĩnh và mở rộng thị trường cho sản phẩm của mình phải cần sự hỗ trợ của dịch vụ logistics. Dịch vụ logistics có tác dụng như chiếc cầu nối trong việc chuyển dịch hàng hóa trên các tuyến đường mới đến các thị trường mới đúng yêu cầu về thời gian và địa điểm đặt ra. Dịch vụ logistics phát triển có tác dụng rất lớn trong việc khai thác và mở rộng thị trường kinh doanh cho các doanh nghiệp.

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT
- Dịch vụ logistics phát triển góp phần giảm chi phí, hoàn thiện và tiêu chuẩn hóa chứng từ trong kinh doanh quốc tế.

Thực tiễn, một giao dịch trong buôn bán quốc tế thường phải tiêu tốn các loại giấy tờ, chứng từ. Theo ước tính của Liên Hợp Quốc, chi phí về giấy tờ để phục vụ mọi mặt giao dịch thương mại trên thế giới hàng năm đã vượt quá 420 tỷ USD. Theo tính toán của các chuyên gia, riêng các loại giấy tờ, chứng từ rườm rà hàng năm khoản chi phí tiêu tốn cho nó cũng chiếm tới hơn 10% kim ngạch mậu dịch quốc tế, ảnh hưởng rất lớn tới các hoạt động buôn bán quốc tế. Logistics đã cung cấp các dịch vụ đa dạng trọn gói đã có tác dụng giảm rất nhiều các chi phí cho giấy tờ, chứng từ trong buôn bán quốc tế. Dịch vụ vận tải đa phương thức do người kinh doanh dịch vụ logistics cung cấp đã loại bỏ đi rất nhiều chi phí cho giấy tờ thủ tục, nâng cấp và chuẩn hóa chứng từ cũng như giảm khối lượng công việc văn phòng trong lưu thông hàng hóa, từ đó nâng cao hiệu quả buôn bán quốc tế.

Ngoài ra, cùng với việc phát triển logistics điện tử (electronic logistics) sẽ tạo ra cuộc cách mạng trong dịch vụ vận tải và logistics, chi phí cho giấy tờ, chứng từ trong lưu thông hàng hóa càng được giảm tới mức tối đa, chất lượng dịch vụ logistics ngày càng được nâng cao sẽ thu hẹp hơn nữa cản trở về mặt không gian và thời gian trong dòng lưu chuyển nguyên vật liệu và hàng hóa. Các quốc gia sẽ xích lại gần nhau hơn trong hoạt động sản xuất và lưu thông.

1.4. Nhà cung cấp dịch vụ Logistics (LSP)

1.4.1. Khái niệm nhà cung cấp logistics (LSP)

Kinh doanh dịch vụ logistics là việc một tổ chức hay một cá nhân sẽ đóng vai trò trung tâm, đứng ra phối hợp các công đoạn cung cấp nguyên liệu - sản xuất – phân phối dựa trên các dữ liệu về nhu cầu hàng hóa, dịch vụ, quy cách phẩm chất, năng lực sản xuất, lịch trình chuyên chở và nguồn cung cấp theo yêu cầu của người ủy thác.

Theo Điều 3, Mục 2, Nghị định số 140/2007/NĐ-CP định nghĩa: “Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics là thương nhân tổ chức thực hiện dịch vụ logistics cho khách hàng bằng cách tự mình thực hiện hoặc thuê lại thương nhân khác thực hiện một hoặc nhiều công đoạn của dịch vụ đó”. Và tại Nghị định 140/2007/NĐ-CP tại Điều 5, Điều 6, Điều 7 còn qui định rất rõ ràng về điều kiện kinh doanh đối với thương nhân

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

kinh doanh các dịch vụ logistics chủ yếu; dịch vụ logistics liên quan đến vận tải; dịch vụ logistics liên quan khác.

1.4.2. Phân loại nhà cung cấp dịch vụ logistics (LSP)

- Nhà cung cấp dịch vụ bên thứ 2 (2PL - Second Party Logistics): Đây là một chuỗi những người cung cấp dịch vụ cho hoạt động đơn lẻ cho chuỗi hoạt động logistics nhằm đáp ứng nhu cầu của chủ hàng nhưng chưa tích hợp với hoạt động logistics (chỉ đảm nhận một khâu trong chuỗi logistics). 2PL là việc quản lý các hoạt động truyền thống như vận tải, kho vận, thủ tục hải quan, thanh toán,...

- Nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba (3PL - Third Party Logistics): Là người thay mặt cho chủ hàng quản lý và thực hiện các dịch vụ logistics cho từng bộ phận như: thay mặt cho người gửi hàng thực hiện thủ tục XNK, cung cấp chứng từ giao nhận - vận tải và vận chuyển nội địa hoặc thay mặt cho người XNK làm thủ tục thông quan hàng hóa và đưa hàng đến điểm đến quy định,... Dịch vụ 3PL bao gồm nhiều dịch vụ khác nhau, kết hợp chặt chẽ việc luân chuyển, tồn trữ hàng hoá, xử lý thông tin,... có tính tích hợp vào dây chuyền cung ứng của khách hàng. Nhà cung cấp 3PL là các hoạt động do một công ty cung cấp dịch vụ logistics thực hiện trên danh nghĩa của khách hàng dựa trên các hợp đồng có hiệu lực tối thiểu là một năm hoặc các yêu cầu bất thường. Sử dụng 3PL là việc thuê các công ty bên ngoài để thực hiện các hoạt động logistics, có thể là toàn bộ quá trình quản lý logistics hoặc chỉ là một số hoạt động có chọn lọc. Các công ty sử dụng 3PL và nhà cung cấp dịch vụ logistics có mối quan hệ chặt chẽ với nhau nhằm thực chia sẻ thông tin, rủi ro, và các lợi ích theo một hợp đồng dài hạn.

- Nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ tư (4PL – Fourth Party Logistics): Đây là người hợp nhất, gắn kết các nguồn lực, tiềm năng và cơ sở vật chất kỹ thuật của mình với các tổ chức khác để thiết kế, xây dựng và vận hành các giải pháp chuỗi logistics. Dịch vụ 4PL là việc quản lý và thực hiện các hoạt động logistics phức tạp như quản lý nguồn lực, trung tâm điều phối kiểm soát, các chức năng kiến trúc và tích hợp các hoạt động logistics. 4PL có liên quan với 3PL và được phát triển trên nền tảng của 3PL nhưng bao gồm lĩnh vực hoạt động rộng hơn, gồm cả các hoạt động của 3PL, các dịch vụ công nghệ thông tin, và quản lý các tiến trình kinh doanh. 4PL được coi như một điểm liên lạc duy nhất, là nơi thực hiện việc quản lý, tổng hợp tất cả các nguồn lực và

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

giám sát các chức năng 3PL trong suốt chuỗi phân phối nhằm vươn tới thị trường toàn cầu, lợi thế chiến lược và các mối quan hệ lâu bền.

- Nhà cung cấp dịch vụ logistics thứ năm (5PL – Fifth Party Logistics): 5PL là loại dịch vụ thị trường thương mại điện tử, bao gồm các 3PL và 4PL quản lý tất cả các bên liên quan trong chuỗi phân phối trên nền tảng thương mại điện tử. Chìa khoá thành công của các nhà cung cấp dịch vụ logistics thứ năm là các hệ thống (Hệ thống quản lý đơn hàng (OMS), Hệ thống quản lý kho hàng (WMS) và Hệ thống quản lý vận tải (TMS). Cả ba hệ thống này có liên quan chặt chẽ với nhau trong một hệ thống thống nhất và công nghệ thông tin.

1.5. Xu hướng phát triển dịch vụ Logistics hiện nay

Logistics Việt Nam với mục tiêu phấn đấu của ngành Logistics Việt Nam tới năm 2025, đạt tỷ trọng 8%-10% GDP, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15%-20%, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50%-60%, xếp hạng theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) trên thế giới đạt thứ 50 trở lên,... thì chuyển đổi số (CĐS) là con đường tất yếu để đạt được các chỉ tiêu trên trong bối cảnh cuộc cách mạng 4.0.

Logistics Việt Nam đang gặp các thách thức về công nghệ, chi phí, rào cản nhận thức và nhân lực. Theo khảo sát mới nhất của Bộ Công Thương về tính sẵn sàng ứng dụng các công nghệ 4.0 của 17 ngành sản xuất kinh doanh thì 16/17 ngành khảo sát ưu tiên đều đang có mức sẵn sàng thấp, 82% doanh nghiệp đang ở vị trí mới nhập cuộc, trong đó 61% còn đứng ngoài cuộc và 21% doanh nghiệp bắt đầu có các hoạt động chuẩn bị ban đầu.

Xu thế tất yếu của thời đại ngày nay là toàn cầu hoá nền kinh tế thế giới. Toàn cầu hoá làm cho giao thương giữa các quốc gia, các khu vực trên thế giới phát triển mạnh mẽ và đương nhiên sẽ kéo theo những nhu cầu mới về vận tải, kho bãi, các dịch vụ phụ trợ... Theo dự báo, trong vài thập niên đầu thế kỷ 21 ngành dịch vụ logistics sẽ phát triển theo các xu hướng chính sau:

- *Thứ nhất, xu hướng ứng dụng công nghệ thông tin, thương mại điện tử ngày càng phổ biến và sâu rộng hơn trong các lĩnh vực của logistics.*

Mạng thông tin toàn cầu đã, đang và sẽ tác động rất lớn đến nền kinh tế toàn cầu. Quản trị logistics là một lĩnh vực phức tạp với chi phí lớn nhưng lại là yếu tố chủ đạo,

quyết định lợi nhuận của doanh nghiệp trong thương mại điện tử. Xử lý đơn đặt hàng, thực hiện đơn hàng, giao hàng, thanh toán và thu hồi hàng hóa mà khách hàng không ưng ý...là những nội dung của lĩnh vực logistics trong môi trường thương mại điện tử. Một hệ thống logistics hoàn chỉnh, tương thích với các qui trình của thương mại điện tử, đáp ứng được những đòi hỏi của khách hàng trong thời đại công nghệ thông tin là yếu tố quyết định thành công trong kinh doanh. Vì vậy, ứng dụng công nghệ thông tin, thương mại điện tử như: hệ thống thông tin quản trị dây truyền cung ứng toàn cầu, công nghệ nhận dạng bằng tần số vô tuyến. ..đang ngày càng được áp dụng rộng rãi trong kinh doanh bởi vì thông tin được truyền càng nhanh và chính xác thì các quyết định trong hệ thống logistics càng hiệu quả.

- Thứ hai, phương pháp quản lý logistics kéo (Pull) ngày càng phát triển mạnh mẽ và dần thay thế cho phương pháp quản lý logistics đẩy (Push) theo truyền thống.

Quản lý logistics kéo hoặc logistics đẩy – là rất cần thiết nhằm cắt giảm chi phí. Trong các nền kinh tế dựa trên logistics đẩy trước đây, cắt giảm chi phí được thực hiện thông qua sự hợp nhất, liên kết của nhiều công ty, sự sắp xếp lại các nhà máy dựa trên sự nghiên cứu các nguồn nguyên liệu thô và nhân lực rẻ hơn, sự tự động hóa hoặc quá trình tái cơ cấu công nghệ, kỹ thuật trong các nhà máy. Cùng với đó, những sự cải tiến này đã giúp các công ty tăng năng suất lao động và cắt giảm chi phí hậu cần. Ngày nay, nguồn thu lợi nhuận từ quá trình nâng cấp và cải tiến này đã được thực hiện trên qui mô lớn hơn trong hầu hết các khu vực sản xuất chế tạo.

Nền sản xuất dựa trên logistics kéo đối lập hẳn với cơ chế logistics đẩy truyền thống trước đây – đó là cơ chế sản xuất được điều khiển bởi cung (Supply Driven) và được dẫn dắt, chỉ đạo theo một kế hoạch sản xuất đã được sắp đặt trước. Trong hệ thống sản xuất điều khiển bởi cung, các thiết bị và sản phẩm hoàn thiện được “đẩy” vào các quá trình sản xuất hoặc chuyển vào các nhà kho lưu trữ theo sự sắp sẵn của công suất máy móc. Rõ ràng, cơ chế sản xuất dựa trên logistics đẩy không thực tế và phù hợp với nhu cầu người tiêu dùng, dẫn đến sự dư thừa và lãng phí. Logistics kéo là quá trình sản xuất được dẫn dắt bởi hoạt động trao đổi mua bán trên thực tế hơn là dự đoán mức nhu cầu. Cơ chế “cần kéo” (logistics kéo) chỉ sản xuất những sản phẩm đã được bán hoặc được khách hàng đặt hàng mua. Chuỗi cung cấp hậu cần kéo liên kết quá trình kế hoạch hóa sản xuất và quá trình thiết kế với việc phân phối các sản phẩm sản xuất.

Đây chính là mô hình được điều khiển bởi cầu (Demand — Driven) nhằm mục tiêu chính là đáp ứng được nhu cầu dự trữ cuối cùng của người tiêu dùng. Trong khi, cơ chế hậu cần “đẩy” hạn chế khả năng liên kết giữa các nhà cung cấp, nhà sản xuất và nhà phân phối, thì cơ chế hậu cần “kéo” đã đạt được mức thành công cao hơn và tính hiệu quả của quá trình liên kết. Hơn nữa, sự trao đổi số lượng cầu (Demand Data) bao gồm cả số lượng mua bán cần thiết sẽ giúp thống nhất hội tụ giữa mức cung của người sản xuất với cầu của người tiêu dùng.

- Thứ ba, xu hướng thuê dịch vụ logistics từ các công ty logistics chuyên nghiệp ngày càng phổ biến.

Toàn cầu hoá nền kinh tế càng sâu rộng thì tính cạnh tranh lại càng gay gắt trong mọi lĩnh vực của cuộc sống. Trong lĩnh vực logistics cũng vậy, để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng, thì ngày càng có nhiều nhà cung cấp dịch vụ logistics ra đời và cạnh tranh quyết liệt với nhau. Bên cạnh những hãng sản xuất có uy tín đã gặt hái được những thành quả to lớn trong hoạt động kinh doanh nhờ khai thác tốt hệ thống logistics như: Hawlett - Packerd, Spokane Company, Ladner Buiding Products, Favoured Blend Coffee Company, Sun Microsystems, SKF, Procter & Gamble... thì tất cả các công ty vận tải, giao nhận cũng nhanh chóng chớp thời cơ phát triển và trở thành những nhà cung cấp dịch vụ logistics hàng đầu thế giới với hệ thống logistics toàn cầu như: TNT, DHL, Maersk logistics, NYK Logistics, APL Logistics, MOL Logistics, Kuehne & Nagel, Schenker, Birkart, Ikea,... Để tối ưu hoá, tăng sức cạnh tranh của các doanh nghiệp, nếu như trước đây, các chủ sở hữu hàng hóa lớn thường tự mình đứng ra tổ chức và thực hiện các hoạt động logistics để đáp ứng nhu cầu của bản thân, thì giờ đây việc đi thuê các dịch vụ logistics ở bên ngoài ngày càng trở nên phổ biến.

Thực tế cho thấy việc sử dụng các nhà cung cấp dịch vụ logistics đã đem lại những nguồn lợi rất to lớn cho doanh nghiệp, nhờ giảm chi phí đầu tư cho hoạt động logistics, các doanh nghiệp có thể giảm giá thành, tăng sức cạnh tranh trên thị trường trong nước và quốc tế. Bên cạnh đó các công ty logistics chuyên nghiệp còn có thể giúp doanh nghiệp: Thâm nhập thị trường, tiếp cận công nghệ mới và được cung cấp những thông tin kịp thời, chính xác về nguồn cung cấp cũng như thị trường tiêu thụ.

- Thứ tư, xu hướng các vấn đề an ninh trong quá trình vận chuyển vẫn tiếp tục và vấn đề quan trọng trong giai đoạn phát triển tiếp theo của ngành dịch vụ logistics.

Các vấn đề về an ninh đã gắn chặt với việc vận tải container, vận tải hàng không và tiếp tục là vấn đề quan trọng trong nhiều năm tới. Các công ty 3PLs hàng đầu như là DHL, FedEx, UPS, Schenker, Kuehne + Nagel, Expeditors, Uti và TNT có kinh nghiệm lâu năm trong việc thực hiện các công việc của mình một cách an toàn và hiệu quả. Họ đã có được các chứng chỉ như là C-TPAT, FAST, AES, SAFE và nhiều chứng chỉ an toàn khác của các chính phủ.

Ở châu Âu, nơi đã phát triển quan niệm chuỗi cung ứng xanh (Green Supply Chain) đặc biệt quan tâm đến tính an toàn, bền vững. Ở một số ngành đã có nhiều qui định mà doanh nghiệp phải tuân thủ và đòi hỏi họ phải tính toán lại lượng cac-bon mà chuỗi cung ứng thải ra.

- Thứ năm, xu hướng sát nhập để phát triển ngành cung ứng dịch vụ trọn gói (dịch vụ 3PL) của các công ty logistics chuyên nghiệp ngày càng phổ biến.

Trong vài năm qua, ngành công nghiệp cung ứng dịch vụ logistics trọn gói (3PL) có nhiều biến chuyển ngoạn mục và trở thành xu thế phát triển của các LSP trong tương lai. Ví dụ như DHL đã mua lại Exel, 3PL lớn nhất thế giới thời bấy giờ hay Maersk Logistics dự kiến sẽ tăng gấp đôi doanh thu. Khi công ty mẹ A.P.Moller Maersk mua lại hãng tàu P&O Nedlloyd. SembCorp Logistics, từng là một trong 25 công ty 3PLs hàng đầu, cũng đã có chủ mới: tập đoàn Toll Holdings - công ty sở hữu vận tải đường bộ và phân phối lớn nhất nước Úc. Trong khi nhu cầu cho dịch vụ đang tăng đều đặn, các nhà 3PL lớn đã nhanh chóng mở rộng phạm vi địa lý và đa dạng hóa dịch vụ. Chuyển các công ty 3PL đổi tên và tái cấu trúc đã trở thành phổ biến.

Thị trường Logistics bên thứ ba (3PL) rất phân mảnh và có tính cạnh tranh cao, với một số công ty lớn có chiến lược thành lập liên minh với các công ty cỡ vừa hoặc nhỏ để tận dụng năng lực khu vực của họ trong lĩnh vực logistics. Người ta đã quan sát thấy những công ty lớn trong khu vực liên doanh vào các khu vực mới, cho phép các công ty cải thiện phạm vi tiếp cận địa lý của họ. Các đối thủ cạnh tranh mới đang gia nhập thị trường 3PL với các dịch vụ tùy chỉnh và dành riêng cho ngành. Một số công ty lớn bao gồm Agility, CEVA Logistics, DB Schenker và DHL. Các công ty 3PL đã và đang thể hiện sự sẵn sàng hợp tác với những công ty khác để giảm chi phí và tận

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT
dụng lợi thế cạnh tranh chung. Ngoài ra, việc áp dụng công nghệ cũng giúp giảm chi phí vận hành và nâng cao hiệu quả.

Mỗi công ty logistics sẽ có những chiến lược phát triển riêng của mình, nhưng tựu chung lại thường theo những hướng chính sau:

- Mở rộng phạm vi nguồn cung ứng và phân phối.
- Đẩy mạnh tốc độ lưu chuyển nguyên vật liệu, hàng hóa, dịch vụ.
- Phát triển các dịch vụ làm tăng giá trị gia tăng.
- Đẩy mạnh hoạt động marketing logistics.
- Thiết kế mạng lưới phân phối ngược, thực hiện quản lý việc trả lại hàng hóa cho các nhà phân phối, nhà sản xuất hoặc người bán hàng.
- Phát triển mạnh thương mại điện tử, coi đây là bộ phận quan trọng của logistics.
- Ứng dụng những thành tựu mới của công nghệ thông tin.
- Không ngừng cải tiến bộ máy quản lý, tích cực đào tạo nhân viên trong các công ty logistics.

Bảng 1. 1: Doanh thu top 10 công ty 3PL lớn nhất thế giới

Hạng	Công ty	Quốc gia	Doanh thu 2021	Doanh thu 2022	Tăng trưởng	Lưu ý
1	Amazon Logistics	USA	\$103,366	\$117,716	13.9%	Doanh thu từ dịch vụ hậu cần kho vận của Amazon
2	Kuehne + Nagel	Switzerland	\$40,147	\$50,097	24.8%	Doanh thu trên mỗi container đạt mức cao kỷ lục
3	DHL	Germany	\$43,394	\$49,047	13%	
4	DSV Panalpina	Denmark	\$28,983	\$33,298	14.9%	
5	DB Schenker	Germany	\$25,467	\$29,711	13.7%	
6	C. H. Robinson	USA	\$22,047	\$23,516	6.7%	
7	Nippon Express	Japan	\$19,864	\$19,779	-0.4%	
8	Expeditors International	USA	\$16,524	\$17,071	3.3%	
9	UPS	USA	\$17,429	\$16,431	-5.7%	Giảm do không tính dịch vụ vận chuyển hàng và doanh thu thấp của mảng giao nhận
10	Sinotrans	China	\$19,273	\$15,928	-17.4%	Bao gồm cả giao nhận đường sắt, giảm mạnh do hạn chế của Trung Quốc

Nguồn: Báo cáo của các công ty do SJ Consulting tổng hợp

- Thứ sáu, phát triển sự hợp tác liên kết toàn cầu giữa các công ty logistics chuyên nghiệp và sự phát triển các nhà cung cấp 4PL và 5PL

Ngày nay xu hướng liên kết để phối hợp các hoạt động logistics trên toàn cầu ngày càng phát triển mạnh mẽ. Sự hợp tác này sẽ giúp các nhà cung cấp dịch vụ logistics toàn cầu chia sẻ các nguồn lực logistics chung ở các địa điểm khác nhau như các dịch

vụ kho hàng, dịch vụ vận tải...Sự liên kết này tạo ra những chuỗi cung ứng hoàn hảo, đồng thời mang đến lợi ích cho các bên về mặt thời gian và tiết giảm chi phí. Do tác động của sự phát triển mà sự xuất hiện của các nhà cung cấp bên thứ 4 và bên thứ 5 ngày càng nhiều. 4PL là người tích hợp, chịu trách nhiệm quản lý dòng lưu chuyển logistics, cung cấp giải pháp dây truyền cung ứng, hoạch định, tư vấn logistics, quản trị vận tải...và hướng đến quản trị cả quá trình logistics. Với sự phát triển của thương mại điện tử thì 5PL phát triển nhằm phục vụ và quản trị toàn bộ quá trình logistics trên nền tảng thương mại điện tử.

Đây mạnh liên kết, nâng cao sức cạnh tranh: Bên cạnh những kết quả đạt được ngành logistics Việt Nam vẫn còn một số hạn chế như chưa khai thác hết được lợi thế địa kinh tế và tương xứng với tiềm năng của mỗi địa phương; cơ sở hạ tầng phục vụ cho các hoạt động logistics cũng như sự kết nối giữa hạ tầng thương mại, hạ tầng giao thông, hạ tầng công nghệ thông tin... cả trong nước và với khu vực còn chưa cao nên hiệu quả hoạt động logistics còn nhiều bất cập. Chi phí dịch vụ còn cao, chất lượng cung cấp một số dịch vụ chưa cao, trong điều kiện thị trường cung cấp dịch vụ của Việt Nam hiện nay có sự cạnh tranh gay gắt.

Vì vậy, trong thời gian tới, nhằm thúc đẩy phát triển ngành dịch vụ logistics, bên cạnh những giải pháp căn cơ đã và đang được các cấp, các bên tích cực triển khai thực hiện như hoàn thiện cơ chế, chính sách, cải cách môi trường kinh doanh; hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics; tăng cường chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ thông tin; phát triển nguồn nhân lực; nâng cao chất lượng của doanh nghiệp dịch vụ logistics; phát triển sản xuất, xuất nhập khẩu tạo nguồn hàng cho ngành dịch vụ logistics... thì một giải pháp cần tập trung triển khai chính là việc củng cố, tăng cường các mối liên kết trong ngành.

Cụ thể, cần tăng cường thực hiện liên kết các vùng kinh tế, gồm liên kết liên vùng và nội vùng trong xây dựng hệ thống logistics; tăng cường công tác phối hợp giữa các cơ quan quản lý, bộ, ngành, địa phương trong việc xây dựng, thực thi cơ chế chính sách về hoạt động logistics và các chính sách hỗ trợ khác; tăng cường sự phối hợp, liên kết giữa cơ quan quản lý nhà nước và các doanh nghiệp thông qua cầu nối là các hiệp hội

Ngoài ra, tăng cường liên kết giữa các hiệp hội doanh nghiệp về logistics, giữa các doanh nghiệp dịch vụ logistics với nhau, giữa các hiệp hội doanh nghiệp logistics và các hiệp hội ngành hàng, giữa các doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh; đẩy mạnh hợp tác giữa nhà trường - doanh nghiệp trong việc đào tạo và phát triển nhân lực phục vụ ngành logistics.

Mặt khác, các nước thúc đẩy liên kết kinh tế song phương và khu vực, việc phê chuẩn các hiệp định tự do thế hệ mới CPTPP, EVFTA... diễn ra khẩn trương hơn, tạo thuận lợi cho thương mại và đầu tư trong các ngành công nghệ cao, đặc biệt là điện tử... Trước những cơ hội đó, hoạt động logistics cho chuỗi cung ứng của ngành điện tử cần đảm bảo tính chuyên nghiệp; dịch vụ kịp thời, độ tin cậy, tính đa dạng và phản ứng nhanh.

Thị trường logistics có sự tham gia của hơn 5.000 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics 3PL, trong đó chiếm 89% là doanh nghiệp trong nước, 10% là doanh nghiệp liên doanh và 1% là doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài cung cấp dịch vụ logistics xuyên quốc gia, với các tên tuổi lớn nằm trong danh sách 50 công ty logistics thế giới lớn nhất như: DHL, Kuehne + Nagel, DSV, DB Schenker...

1.6 Tóm tắt chương 1

Đây là chương đầu tiên của bài luận, khái quát các lý thuyết có liên quan đến nội dung của đề tài, được chia làm nhiều phần và nội dung chính sau: Logistics là gì?; Dịch vụ trong logistics; Các đặc điểm của dịch vụ logistics; Nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3-3PL; và cuối cùng là Những nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh logistics của doanh nghiệp.

Phần đầu tiên đã định nghĩa một cách cơ bản về logistics, cách phân loại cũng như vai trò của logistics. Tiếp đó chỉ ra các xu hướng chính của hoạt động logistics trên thế giới, từ đó liên hệ với thực trạng hoạt động logistics tại Việt Nam.

Nếu phần đầu nêu ra khái niệm về logistics thì phần thứ hai tập trung vào dịch vụ kho trong logistics với các khái niệm, các loại hình kinh doanh kho, vai trò và chức năng của dịch vụ kho. Bên cạnh đó, phần này cũng nêu ra một số nguyên tắc chất xếp hàng trong kho, các trường hợp xuất nhập hàng và những rủi ro phổ biến trong kho cùng với biện pháp đề phòng.

Phần kế tiếp chúng ta thấy được các dịch vụ của logistics hiện nay đang đi theo các đặc điểm và sự phát triển như thế nào để có thể phù hợp với các tiêu chí của doanh nghiệp cũng như là tiền đề khai thác hiệu quả thực hiện tốt.

Phần tiếp theo sẽ khái quát chung về nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba – 3PL. Sau đó sẽ đưa ra các tiêu chí lựa chọn nhà cung cấp 3PL và nhận xét cầu khách hàng về các công ty 3PL lớn trên thị trường Việt Nam.

Phần cuối cùng nêu ra các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics của các doanh nghiệp Việt Nam, bao gồm cả các nhân tố bên trong và bên ngoài doanh nghiệp. Như vậy, thông qua việc làm rõ các khái niệm, các lý thuyết có liên quan đến đề tài, chương 1 đã đặt nền tảng về cơ sở lý luận cho đề tài.

CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI TÂN CẢNG - CÁI MÉP (TCCT)

2.1. Tổng quan về dịch vụ Logistics tại Tân Cảng - Cái Mép

2.1.1. Tổng quan về công ty Tân Cảng - Cái Mép (TCCT)

Giới thiệu chung về Công ty Cổ phần Tân Cảng - Cái Mép (viết tắt là TCCT) trực thuộc Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn (TCT TCSG), được thành lập ngày 14/10/2007; với sứ mệnh là “Kết nối lưu thông hàng hóa, kinh doanh hiệu quả, nâng tầm thương hiệu, phát triển bền vững”. Công ty kinh doanh dựa trên 03 trụ cột chính, đó là: Dịch vụ khai thác cảng, dịch vụ kho bãi và dịch vụ Logistics.

Ngày 03/06/2009, Cảng TCCT được chính thức đưa vào khai thác - là cảng biển nước sâu đầu tiên của Việt Nam, có thể tiếp cận các tàu biển có trọng lượng lên tới 160.000DWT (tương đương 14.000 Teu). Cảng TCCT ra đời đã đánh dấu một bước ngoặt lớn trong lịch sử khai thác cảng của TCT TCSG nói riêng, đồng thời khẳng định vai trò, vị thế của hệ thống cảng biển Việt Nam trên bản đồ vận tải biển container của Thế giới, là mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu trên con đường hội nhập và phát triển.

Không chỉ là địa điểm thuận tiện cho các tàu tải trọng lớn cập, rời cảng dễ dàng. Cảng TCTT chỉ cách Tp. Hồ Chí Minh, Long An, Bình Dương, Biên Hòa khoảng 70 - 80 km đường bộ, khoảng 50 km đường sông, rất thuận tiện cho việc kết nối với các khu công nghiệp của địa phương. Đồng thời TCTT đang đóng vai trò kết nối với các cảng của Việt Nam, tạo mạng lưới logistics toàn diện, là địa điểm phát triển, thu hút lượng hàng quá cảnh giữa Việt Nam và Campuchia, kết nối với các cảng tại đồng bằng sông Cửu Long giúp khách hàng tối ưu hóa trong quá trình vận chuyển hàng hóa xuất khẩu nông sản.

Cùng với những yếu tố thuận lợi về vị trí địa lý, Cảng Tân Cảng Cái Mép – Thị Vải tổng diện tích là 480.000 m², 600m cầu tàu, khả năng đón tàu 160.000 DWT; kho CFS: 6.400 m²; kho nông sản: 10.000 m² với năng lực thiết kế thông qua hàng năm là 1.500.000 TEUs

2.1.1.1 Thông tin liên hệ của công ty

–Tên Tiếng Việt: Công ty cổ phần Tân Cảng - Cái Mép

- Tên Tiếng Anh: Tan Cang - Cai Mep Joint Stock Company
- Tên viết tắt: TCCT
- Địa chỉ: Lầu 1, Tòa nhà TCCT Tân Cảng Sài Gòn, Phường Tân Phước, Thị xã Phú Mỹ, Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu
- Điện thoại: 0254.3938.006
- Email: business.tcct@saigonnewport.com.vn
- Website: www.saigonnewport.com.vn
- Mã số thuế: 3500871096

2.1.1.2. Vị trí địa lý và cơ sở hạ tầng của TCCT

- Vị trí địa lý:

- + Tọa độ: 10.32.27 N; 107.02.00E
- + Cách quốc lộ 51 khoảng 4km
- + Các phao số “0” Vũng Tàu khoảng 18 hải lý
- + Độ sâu luồng vào: -14m
- + Độ sâu trước bến: -18.8m
- + Vũng xoay tàu rộng và an toàn (500m)

- Cơ sở hạ tầng

- + Tổng diện tích: 20ha
- + Cầu tàu: 01 bến chính - dài 300m
- + Bến sà lan: 03 bến - dài 260m
- + Cỡ tàu lớn nhất: 160,000 DWT
- + Diện tích kho hàng (kho thường và kho Ngoại quan): gần 16.000m²
- + Diện tích bãi B - Tân Cảng Cái Mép: 35.000m²
- Khoảng cách từ cảng tới những khu công nghiệp khác:
- + Khoảng cách từ Tân Cảng - Cái Mép tới KCN Phú Mỹ: 7km

- + Khoảng cách từ Tân Cảng - Cái Mép đến KCN Mỹ Xuân, Gò Dầu: 12km
- + Khoảng cách từ Tân Cảng - Cái Mép đến KCN Nhơn Trạch: 25km
- + Khoảng cách từ Tân Cảng - Cái Mép đến KCN Tam Phước, Biên Hòa, Đồng Nai: 35 - 40km
- + Khoảng cách từ Tân Cảng - Cái Mép đến TP Hồ Chí Minh: 60 - 75km

2.1.1.3. Tầm nhìn và sứ mệnh của công ty

- **Tầm nhìn:** Trở thành một doanh nghiệp khai thác cảng uy tín hàng đầu tại Việt Nam; là nhà cung cấp dịch vụ Logistics chuyên nghiệp

- **Sứ mệnh:**

- + Kết nối lưu thông hàng hóa, kinh doanh hiệu quả, nâng tầm thương hiệu, phát triển bền vững;
- + Trở thành đối tác được khách hàng tin tưởng
- + Tạo môi trường làm việc tốt với nhiều cơ hội phát triển năng lực cá nhân cho các cán bộ, công nhân viên;
- + Mang lại lợi ích hấp dẫn, lâu dài cho cổ đông

- **Giá trị cốt lõi**

- + Không ngừng cải tiến, phát huy tinh thần đoàn kết, tin tưởng, hợp tác để cùng nhau phát triển
- + Cam kết cung cấp những dịch vụ đáp ứng tốt nhất nhu cầu của khách hàng

- **Mục tiêu:** Mở rộng hợp tác liên doanh - liên kết; nâng cao chất lượng dịch vụ; kinh doanh hiệu quả

2.1.1.4. Một số dịch vụ khai thác của TCCT

- *Tiếp nhận các tàu container, tàu du lịch, tàu RORO, tàu hàng rời...có trọng tải lên đến 160.000 DWT;*
- *Xếp dỡ container, hàng rời, hàng xá, hàng dự án và các loại hàng siêu trường, siêu trọng...*
- *Các dịch vụ về kho, bãi:*

- + Cho thuê kho, bãi nội địa, ngoại quan và kho CFS.
- + Dịch vụ Depot: kiểm tra, phân loại, vệ sinh, sửa chữa container rỗng và giao nhận container rỗng cho các hãng tàu.
- + Dịch vụ khác: bốc xếp, bảo quản, đóng gói, lưu trữ và giao nhận hàng hóa.

2.1.2. Năng lực cạnh tranh của TCCT

Nguồn nhân lực: TCCT là nơi tập trung hơn 100 cán bộ, nhân viên điều hành và hơn 300 công nhân lao động vận hành giàu kinh nghiệm, được tham gia vào các khóa học nâng cao tay nghề hàng năm. Cơ sở vật chất: Hệ thống cầu cảng, kho bãi rộng rãi, được đầu tư trang thiết bị hiện đại cùng đội xe đa dạng đáp ứng nhanh chóng mọi yêu cầu thiết bị vận chuyển.

Mức vốn CSH của TCCT: 1.200 tỷ Việt Nam đồng và có số vốn điều lệ là: 766,355 tỷ VNĐ tại đây hàng hóa có thể được lưu thông dễ dàng với công suất làm hàng trên giờ cao. Điều này giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và cũng là cơ hội để doanh nghiệp ngày càng phát triển, nâng cao vị thế của doanh nghiệp trong lĩnh vực cảng biển Việt Nam. Kéo dài cầu tàu bến chính: Bằng việc phối hợp với cảng TCIT, TCCT và Cảng Ba Son, chiều dài cầu bến chính của TCCT có thể mở rộng lên đến gần 1.800m giúp tiếp nhận tàu một cách linh hoạt. TCCT cũng là một trong những thành viên của công ty mẹ Tân Cảng Sài Gòn nên cũng nhận được sự phối hợp và hỗ trợ từ các phòng chức năng và các công ty thành viên trong cùng một hệ thống TCT Tân Cảng Sài Gòn. Ngoài ra tại Tân Cảng - Cái Mép TCCT còn được trang bị những thiết bị xếp dỡ hàng chuyên nghiệp với công suất làm hàng lớn như:



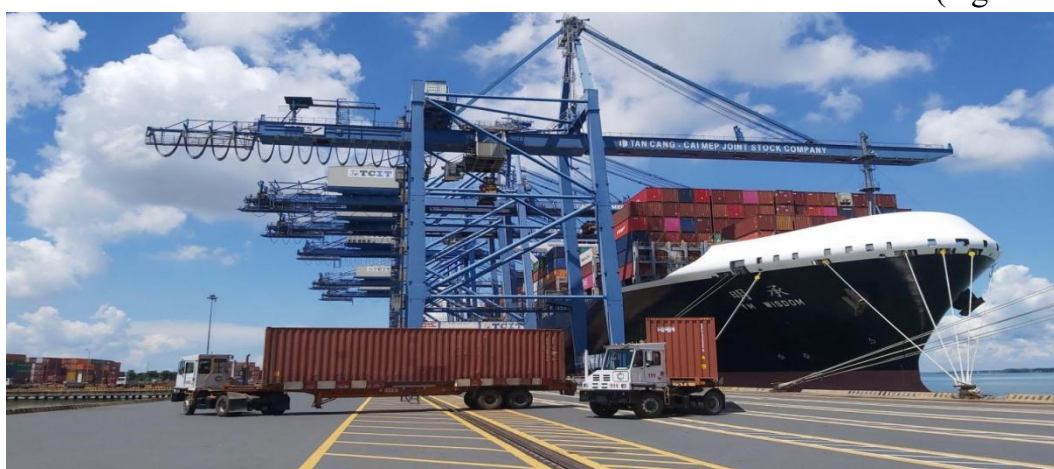
Hình 2. 1: Cầu bãi RTG 6+1: 10 cái

(Nguồn: sưu tầm)



Hình 2. 2: Xe chụp container: 02 xe

(Nguồn: sưu tầm)



Hình 2. 3: Cầu bờ STS: 03 cái

(Nguồn: sưu tầm)



Hình 2. 4: Cầu RMG

(Nguồn: sưu tầm)



Hình 2. 5: Cầu bờ LIEBHERR: 02 cái

(Nguồn: sưu tầm)



Hình 2. 6: Xe đầu kéo: 20 xe

(Nguồn: sưu tầm)

Không chỉ được trang bị những thiết bị làm hàng tân tiến với công suất lớn mà tại TCCT còn được kết nối bởi các mạng lưới vận chuyển ổn định vì có vị thế địa lý nằm ngay trung tâm khu công nghiệp Phú Mỹ 3. Các mạng lưới tàu nội địa và sà lan lan rộng, TCCT kết nối cửa ngõ nước sâu quốc tế tới khắp các cảng và ICD nội địa để cung cấp các mạng lưới Logistics hoàn chỉnh giúp cho khách hàng không chỉ tiết kiệm được những chi phí mà còn cả về mặt thời gian giao hàng. Lượng lưu thông hàng hóa lớn và hiệu của kinh doanh của doanh nghiệp và công ty cũng tăng cao.

2.1.3. Định hướng phát triển cảng biển tại Tân Cảng - Cái Mép

Theo định hướng phát triển Bà Rịa - Vũng Tàu giai đoạn 2021-2025, một trong những mục tiêu lớn được tỉnh xác định: phát triển cảng biển và dịch vụ hậu cảng trở thành ngành kinh tế chủ lực của tỉnh. Trong đó, việc phát huy lợi thế của cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải đóng vai trò quan trọng, qua đó hỗ trợ các ngành công nghiệp, thương mại, dịch vụ khác phát triển, tạo sự phát triển bền vững, toàn diện, vững chắc cho địa phương, đóng vai trò là một cực tăng trưởng quan trọng không chỉ của vùng mà của cả đất nước.

Cụm cảng nước sâu Cái Mép -Thị Vải đã đáp ứng được các tiêu chí cơ bản để hình thành cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế với khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải 200.000 tấn và thuộc nhóm cảng có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất trên thế giới; tạo điều kiện thuận lợi để phát triển cơ sở logistics hậu cảng phục vụ vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, giúp tối ưu hóa việc vận chuyển hàng hóa và tăng cường cạnh tranh trong thương mại quốc tế.

2.1.4. Các dịch vụ Logistics phổ biến tại TCCT

- + Đại lý khai thuê hải quan và mô giới cước tàu Quốc tế, thủy nội địa.
- + Vệ sinh tàu thuyền, sửa chữa và cung cấp nhưng vật tư, nhiên liệu cho tàu thuyền vận chuyển hàng hóa, tàu du lịch, RORO...
- + Vận chuyển nội địa hàng container, hàng rời bằng đường bộ, đường thủy.
- + Vận chuyển hàng quá khổ - quá tải, hàng siêu trường - siêu trọng, hàng dự án... từ cảng đến nhà máy, công trình (hoặc ngược lại);
- + Giao nhận hàng hóa Door - Door.
- + Dịch vụ bốc xếp, đóng gói, lưu trữ và vận chuyển hàng hóa ICD và Depot.

2.1.2. Định hướng chung về phát triển hoạt động các dịch vụ Logistics của công ty cổ phần Tân Cảng - Cái Mép

2.1.2.1. Xu hướng phát triển dịch vụ logistics của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải

Những năm gần đây, Việt Nam đã chứng kiến sự phát triển vượt bậc của hạ tầng giao thông và logistics, đặc biệt là trong lĩnh vực cảng biển. Cảng Cái Mép - Thị Vải,

thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu là ví dụ điển hình về sự thay đổi ngoạn mục của vùng đất từ đầm lầy yên tĩnh thành một trong những cảng cửa ngõ quan trọng nhất của khu vực Đông Nam Á.

Cảng Cái Mép nằm tại thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Khu vực này nằm gần cửa sông Thị Vải, một nhánh quan trọng của hệ thống sông Đồng Nai, tạo điều kiện thuận lợi cho việc tiếp cận với các tuyến đường biển quốc tế.

Trước khi phát triển thành một cảng hiện đại như hiện nay, khu vực này chỉ là vùng đất ngập nước hoang sơ, không có dấu hiệu của sự nhộn nhịp và phát triển kinh tế.

Sự phát triển của Cảng Cái Mép - Thị Vải từ những năm đầu thế kỷ 21, khi nhận thấy tầm quan trọng của việc xây dựng một hệ thống cảng biển hiện đại để phục vụ nhu cầu xuất nhập khẩu ngày càng tăng. Vị trí địa lý chiến lược, với độ sâu tự nhiên lớn đã khiến Cái Mép - Thị Vải trở thành một điểm đến lý tưởng cho việc xây dựng cảng cửa ngõ.

Cảng Cái Mép - Thị Vải bắt đầu hoạt động vào năm 2009, đánh dấu một bước ngoặt quan trọng trong lịch sử phát triển của ngành hàng hải Việt Nam. Kể từ đó, cảng này đã không ngừng mở rộng và nâng cấp, trở thành một trong những cảng có khả năng tiếp nhận các tàu container lớn nhất thế giới.

Cảng được trang bị hệ thống cơ sở hạ tầng và công nghệ hiện đại, đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế. Các cầu cảng dài, rộng và đủ sâu để tiếp nhận các tàu container có trọng tải lớn. Hệ thống cần cẩu, xe nâng, và các thiết bị xếp dỡ hàng hóa tiên tiến giúp tối ưu hóa quá trình xếp dỡ và giảm thiểu thời gian lưu thông hàng hóa.

Hơn nữa, cảng Cái Mép - Thị Vải còn được kết nối với mạng lưới giao thông đường bộ và đường sắt, giúp việc vận chuyển hàng hóa từ cảng đến các khu vực nội địa trở nên dễ dàng và hiệu quả hơn. Điều này không chỉ tăng cường khả năng cạnh tranh của cảng mà còn đóng góp vào sự phát triển kinh tế của khu vực.

Bên cạnh đó, tiếp tục tăng cường công tác nạo vét, duy tu các tuyến luồng trọng điểm quốc gia tại khu vực Cái Mép – Thị Vải, đảm bảo an toàn, nâng cao năng lực và lợi thế đón các tàu trọng tải lớn theo xu hướng tăng cỡ tàu tất yếu của ngành (nạo vét, duy tu dài hạn từ 3-5 năm), để thường xuyên duy trì độ sâu đã công bố, cũng như các

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

đơn vị chủ động về phương tiện, thiết bị nào vét cũng như chỗ đổ vật chất nạo vét. Tuy nhiên, để phát huy hiệu quả, ông Long cho rằng Bộ GTVT cần khẩn trương kiến nghị với Bộ Tài nguyên và Môi trường nhanh chóng xem xét quy hoạch nơi đổ “vật, chất nạo vét” để đảm bảo việc nạo vét luồng, nạo vét trước bến. Đặc biệt, đối với tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, Bộ Tài Nguyên và Môi Trường, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu cần nghiên cứu để rút ngắn quy trình thực hiện các hồ sơ thủ tục nạo vét, không thu thuế khoáng sản đối với vật chất nạo vét đổ trên bờ (hiện chỉ có tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu áp dụng loại thuế này), nhằm hỗ trợ các cảng triển khai duy tu nạo vét kịp thời, đảm bảo hoạt động khai thác cảng an toàn và hiệu quả.



Hình 2.7 : Cụm cảng Cái Mép - Thị vải

Nguồn: sưu tầm

Cảng Cái Mép - Thị Vải còn đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế không chỉ của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu mà còn của toàn bộ vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Nhờ cảng này, hàng hóa từ các khu công nghiệp lớn như Khu công nghiệp Phú Mỹ, Khu công nghiệp Mỹ Xuân và các khu vực lân cận có thể dễ dàng được xuất khẩu ra thị trường quốc tế.

Không chỉ là một điểm trung chuyển hàng hóa, cảng Cái Mép - Thị Vải còn là trung tâm logistics quan trọng, giúp giảm chi phí vận chuyển và tăng cường hiệu quả kinh tế

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT
cho các doanh nghiệp. Điều này tạo ra cơ hội việc làm và thúc đẩy sự phát triển của các ngành dịch vụ liên quan.

Với khả năng tiếp nhận các tàu container lớn, cảng Cái Mép - Thị Vải đã trở thành một điểm đến ưa thích của các hãng vận tải biển quốc tế. Điều này giúp kết nối Việt Nam với các thị trường lớn trên thế giới như châu Âu, Bắc Mỹ và châu Á, mở ra cơ hội cho các doanh nghiệp Việt Nam tham gia sâu rộng vào thị trường toàn cầu.

Hơn nữa, sự phát triển của cảng Cái Mép - Thị Vải còn tạo ra những cơ hội hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics và vận tải biển. Nhiều tập đoàn logistics lớn đã đầu tư vào khu vực này, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và khả năng cạnh tranh của cảng.

Cảng này có bước phát triển vượt bậc trong những năm qua, năm 2023 trở thành cụm cảng có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất thế giới. Năm 2024 lần đầu tiên vào top 30 cảng có sản lượng container lớn nhất thế giới. Đặc biệt, đây là cảng duy nhất Việt Nam có tàu mẹ chở container đi trực tiếp đến châu Âu, châu Mỹ.

Cảng Cái Mép - Thị Vải, từ một vùng đầm lầy yên tĩnh, đã vươn mình trở thành một trong những cảng cửa ngõ quan trọng nhất của Việt Nam và khu vực Đông Nam Á. Sự phát triển này không chỉ đem lại lợi ích kinh tế to lớn cho khu vực mà còn mở ra những cơ hội hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics và vận tải biển.



Hình 2.8 : Tàu Cosco Shipping cập cảng Cái Mép - Thị Vải

Nguồn: sưu tầm

Cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất thế giới, với lượng hàng container chiếm gần 35% cả nước và 50% khu vực phía Nam. Chính vì thế, thị xã Phú Mỹ ngày nay không chỉ là động lực kinh tế của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu mà còn có vai trò là trung tâm kinh tế quan trọng của tỉnh và vùng Đông Nam Bộ. Bởi thị xã này là vùng đất thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài lớn với 17 tỷ USD.

Theo quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Chính phủ phê duyệt, thị xã Phú Mỹ là đô thị công nghiệp - cảng biển hiện đại, phát triển Cái Mép - Thị Vải tương xứng với vai trò cảng cửa ngõ có chức năng trung chuyển container quốc tế. Đồng thời xây dựng Phú Mỹ thành trung tâm dịch vụ cảng biển - logistics quy mô lớn, hiện đại tầm quốc gia và quốc tế.

2.2. Thực trạng hoạt động các dịch vụ Logistics tại TCCT

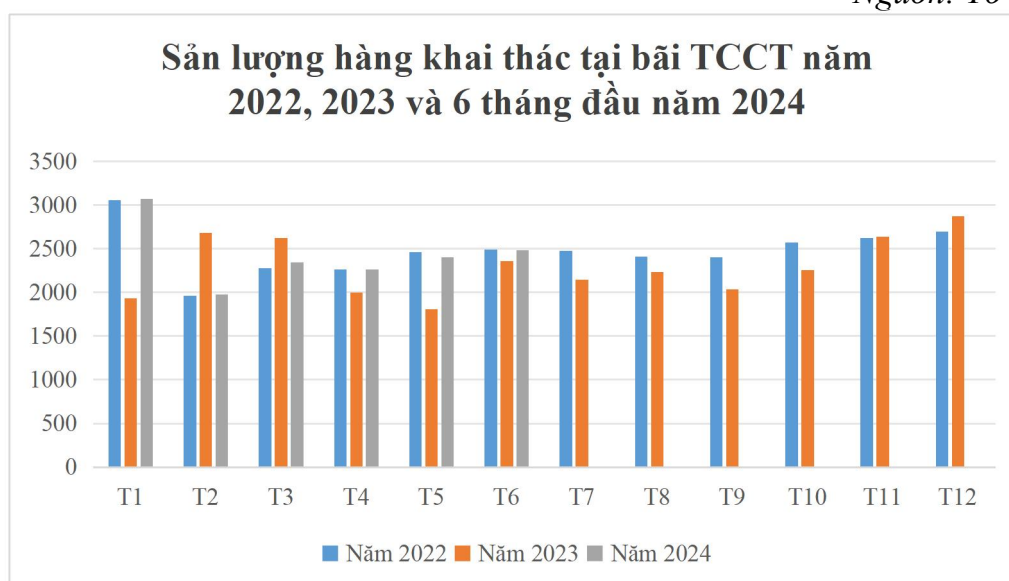
2.2.1. Kết quả hoạt động các dịch vụ logistics tại TCCT

Bảng 2. 1: Sản lượng hàng hóa khai thác tại TCCT năm 2022,2023 và 6TĐN 2024

(Đơn vị: Container)

	<i>Năm 2022</i>	<i>Năm 2023</i>	<i>Năm 2024</i>
T1	3056	1936	3073
T2	1961	2679	1980
T3	2280	2620	2345
T4	2265	1995	2262
T5	2462	1811	2406
T6	2489	2360	2484
T7	2475	2143	
T8	2413	2233	
T9	2400	2033	
T10	2568	2259	
T11	2622	2635	
T12	2693	2869	

Nguồn: Tổ thương vụ



Hình 2. 9: Kết quả hoạt động khai thác bãi năm 2022, 2023, và 6TĐN 2024

Bảng 2. 2: Sản lượng các dịch vụ tại TCCT 6TDN 2024

Đơn vị: Container

BẢNG TỔNG HỢP KẾ HOẠCH LÀM HÀNG 6 THÁNG ĐẦU NĂM 2024								
STT	OPER _ METHOD	OPER _METHOD _DESCR	T1	T2	T3	T4	T5	T6
1	B-NHAD	HA CONTAINER RONG DEPOT- TER B	8	15	507	214	152	20
2	B-CAPD	CAP CONTAINER RONG DEPOT-TER B	47	36	258	193	390	237
3	B-HTAM	HA CONTAINER TER B	100	28	27	23	37	35
4	B-CTAM	CAP CONTAINER TER B	100	28	24	23	32	34
5	NHAD	HA CONTAINER RONG DEPOT- TER A	831	512	398	329	310	597
6	CAPD	CAP CONTAINER RONG DEPOT-TER A	918	458	431	445	356	500
7	HBCX	HA BAI CHO XUAT	559	474	220	412	392	440
8	CAPH	NANG CONTAINER HANG	263	181	148	257	248	234
9	HANG	HA CONTAINER HANG	72	57	58	58	87	75
10	GTHA	GIAO CONTAINER HANG	9	20	70	7	5	15
11	CRCD	CAP RONG CHI DINH	63	51	56	51	70	84
12	STRIP	RÚT RUỘT	63	53	53	59	68	83
13	DACR	CẤP RỔNG WHL			75	191	259	130
14	NHAR	NHAP CONT RONG	40	1	20			
15	HTAM	HA CONTAINER HANG		33				
16	CTAM	GIAO CONTAINER HA TAM LOGICTICS		33				
17	RURU-DOR U	RUT RUOT-DONG RUOT		23				12
18	CAPR	CAP RONG CHI DINH		3				3
TỔNG			301 8	195 5	158 0	185 5	186 4	224 2

Nguồn: Tổ thương vụ phòng Kế hoạch kinh doanh

Bảng 2. 3: Sản lượng làm hàng tại TCCT năm 2023

BẢNG TỔNG HỢP KẾ HOẠCH LÀM HÀNG NĂM 2024			
STT	OPER_METHOD	OPER_METHOD_DESCR	Tổng
1	B-NHAD	HA CONTAINER RONG DEPOT- TER B	2736
2	B-CAPD	CAP CONTAINER RONG DEPOT-TER B	2151
3	B-HTAM	HA CONTAINER TER B	592
4	B-CTAM	CAP CONTAINER TER B	586
5	NHAD	HA CONTAINER RONG DEPOT- TER A	6494
6	CAPD	CAP CONTAINER RONG DEPOT-TER A	5662
7	HBCX	HA BAI CHO XUAT	3763
8	CAPH	NANG CONTAINER HANG	1540
9	HANG	HA CONTAINER HANG	1071
10	GTHA	GIAO CONTAINER HANG	392
11	CRCD	CAP RONG CHI DINH	923
12	STRIP	RÚT RUỘT	700
13	DACR	CẤP RỔNG WHL	9
14	NHAR	NHAP CONT RONG	73
15	HTAM	HA CONTAINER HANG	76
16	CTAM	GIAO CONTAINER HA TAM LOGICTICS	7
17	RURU-DORU	RUT RUOT-DONG RUOT	531
18	CAPR	CAP RONG CHI DINH	13
TỔNG			27319

Nguồn: Tổ thương vụ phòng Kế hoạch kinh doanh

Bảng 2. 4: Sản lượng làm hàng tại TCCT năm 2022

STT	OPER_METHOD	OPER_METHOD_DESCR	TỔNG
1	B-NHAD	HA CONTAINER RONG DEPOT- TER B	2123
2	B-CAPD	CAP CONTAINER RONG DEPOT-TER B	2256
3	B-HTAM	HA CONTAINER TER B	620
4	B-CTAM	CAP CONTAINER TER B	620
5	NHAD	HA CONTAINER RONG DEPOT- TER A	5897
6	CAPD	CAP CONTAINER RONG DEPOT-TER A	5932
7	HBCX	HA BAI CHO XUAT	5085
8	CAPH	NANG CONTAINER HANG	3116
9	HANG	HA CONTAINER HANG	806
10	GTHA	GIAO CONTAINER HANG	212
11	CRCD	CAP RONG CHI DINH	804
12	STRIP	RÚT RUỘT	714
13	DACR	CẤP RỔNG WHL	1058
14	NHAR	NHAP CONT RONG	87
15	HTAM	HA CONTAINER HANG	177
16	CTAM	GIAO CONTAINER HA TAM LOGICTICS	177
TỔNG			29684

Nguồn: Tổ thương vụ phòng Kế hoạch kinh doanh

Qua những bảng báo cáo số liệu báo cáo về tình hình hoạt động các dịch vụ Logistics tại Tân Cảng Cái Mép năm 2022 - 6 tháng đầu năm 2024 ta có thể nhận thấy rằng hiệu quả hoạt động tại Tân Cảng - Cái Mép ngày càng hiệu quả và đạt sản lượng làm hàng ngày càng tăng.

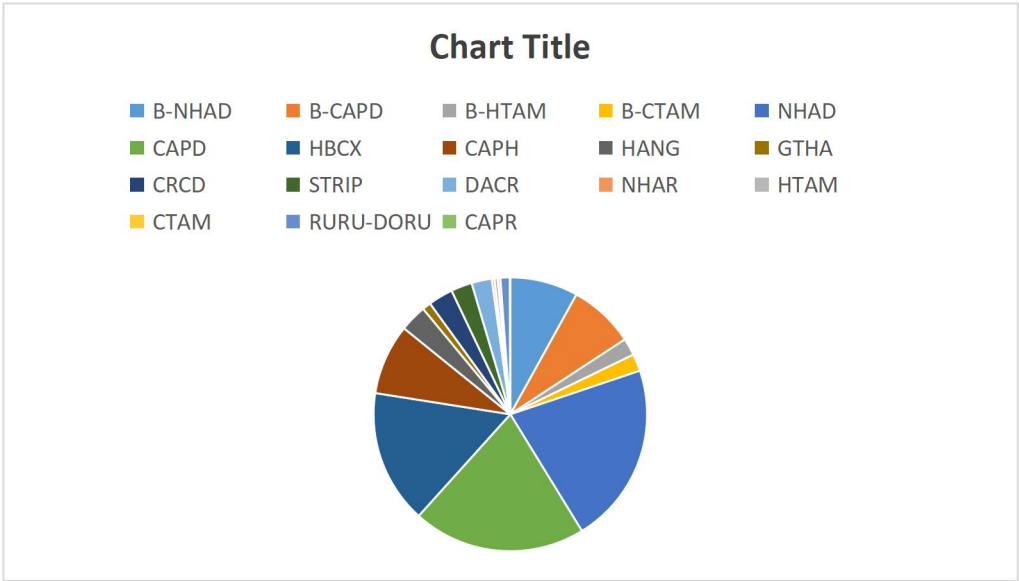
Mặc dù chịu tác động lớn từ nền kinh tế, song tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển thông qua cảng biển Việt Nam năm 2022 ước đạt 733,18 triệu tấn, tăng 4% so với năm 2021. Đặc biệt, khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu vận tải quốc tế của đội tàu biển Việt Nam tăng 10%, đạt khoảng 1,29 triệu tấn so với năm 2021. Đây là mức tăng trưởng cao, chủ yếu vận tải các tuyến như: đi Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, khu vực Đông Nam Á và một số tuyến châu Âu.. Hệ thống cảng biển Việt Nam luôn ổn định, không để xảy ra tình trạng tắc nghẽn. Nhờ sự ổn định của cảng biển, xu thế giá vận tải biển của Việt Nam hiện thấp nhất trong khu vực trên cùng tuyến. Ngoài ra, nhu cầu vận chuyển vẫn mạnh mẽ được thúc đẩy bởi nhu cầu tái dự trữ hàng tồn kho; tăng trưởng sản lượng cảng có thể cải thiện từ mức thấp trong những năm gần đây; hay đề xuất tăng giá dịch vụ cảng biển nếu được thông qua... sẽ là những yếu tố được kỳ vọng hỗ trợ tích cực cho ngành vận tải biển trong năm 2023. Có thể thấy kinh tế năm 2022 phải đối mặt với những thách thức lớn, vừa trải qua đại dịch ớn của toàn thế giới, biến động nhanh và khó lường như xung đột chính trị, thương mại giữa các nước lớn và xung đột quân sự giữa Nga và Ukraine đã làm tăng rủi ro đến thị trường tài chính, tiền tệ và an ninh năng lượng toàn cầu. Do đó, môi trường hoạt động kinh tế đặc biệt là những hoạt động về logistic cũng phải gặp nhiều những tác động tiêu cực liên quan. Sự gia tăng cạnh tranh gay gắt từ các đối thủ nội địa và nước ngoài trong công tác chào giá, chào thầu và cung cấp dịch vụ logistics cho khách hàng. Công tác marketing, tiếp cận và mở rộng thị trường đặc biệt là thị trường quốc tế cũng tiếp tục gặp rất nhiều khó khăn.

Nhưng qua tới đầu năm 2023 tại TCCT đã có những định hướng phát triển mới ở các thị trường tiềm năng, các công ty liên kết làm ăn lâu dài do đó các hoạt động liên quan đến những khâu logistics mà công ty thực hiện cũng được thực hiện hoạt động liên tục không bị ngắt quãng, ảnh hưởng tới kết quả hoạt động dịch vụ tại công ty.

Và trên con đường ngày càng đổi mới để phát triển, TCCT Công ty đã triển khai nhiều giải pháp phát triển cảng, chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ thông tin, như: E-Port, EDO, phần mềm quản lý cảng hiện đại, tăng cường kết nối với các đơn vị trong hệ thống Tân cảng Sài Gòn và các cảng trong khu vực Cái Mép. Chủ động, linh hoạt sắp xếp lịch cầu bến, trang thiết bị, nâng cao năng lực xếp dỡ, hạn chế tối đa xung đột cầu bến khi các tuyến dịch vụ thường xuyên thay đổi giờ đến cảng.

Nhìn chung qua 6 tháng đầu năm 2024, chúng ta có thể thấy tình hình hoạt động các dịch vụ tại công ty ngày càng có chuyển biến tốt, cùng với đó công ty cũng có những biện pháp nhằm kích thích đẩy mạnh hoạt động khai thác các dịch vụ logistics ngày càng phát triển ở nhiều mặt nhưng cùng với đó cũng là sự gia tăng chi phí đáng kể. Do vậy công ty cũng cần củng cố và tối ưu hóa để có thể đạt được doanh thu cũng như lợi nhuận tối ưu hóa một cách tốt nhất có thể.

Hình 2. 10: Tỷ trọng hoạt động các dịch vụ logistics tại TCCT khoảng thời gian 2022 - 6TĐN 2024



Bảng 2. 5: Kết quả thực hiện các dịch vụ khai thác bãi 2022 - 6TĐN 2024

STT	OPER_METHOD	OPER_METHOD_DESCR	Tổng
1	B-NHAD	HA CONTAINER RONG DEPOT- TER B	5775
2	B-CAPD	CAP CONTAINER RONG DEPOT-TER B	5568
3	B-HTAM	HA CONTAINER TER B	1462
4	B-CTAM	CAP CONTAINER TER B	1447
5	NHAD	HA CONTAINER RONG DEPOT- TER A	15368
6	CAPD	CAP CONTAINER RONG DEPOT-TER A	14702
7	HBCX	HA BAI CHO XUAT	11345

8	CAPH	NANG CONTAINER HANG	5987
9	HANG	HA CONTAINER HANG	2284
10	GTHA	GIAO CONTAINER HANG	730
11	CRCD	CAP RONG CHI DINH	2102
12	STRIP	RÚT RUỘT	1793
13	DACR	CẤP RỔNG WHL	1722
14	NHAR	NHAP CONT RONG	221
15	HTAM	HA CONTAINER HANG	286
16	CTAM	GIAO CONTAINER HA TAM LOGICTICS	217
17	RURU-DORU	RUT RUOT-DONG RUOT	797
18	CAPR	CAP RONG CHI DINH	40

Nguồn: Tổ thương vụ phòng kế hoạch kinh doanh

Qua biểu đồ thể hiện cơ cấu các dịch vụ khai thác tại Tân Cảng - Cái Mép ta có thể thấy rõ được dịch vụ khai thác phổ biến nhất trong thời gian vừa qua đã chiếm tỷ trọng làm hàng cao nhất là phương án làm hàng: hạ container rỗng depot - Ter A là hơn 15.000 container đã được thông qua và làm các thủ tục xuất nhập tại cảng. Hiện nay TCCT đang theo đuổi như là một trung tâm logistics hàng đầu tại cụm cảng Cái Mép - Thị Vải cung cấp được nhiều các dịch vụ cần thiết cũng như nhanh chóng tới tay khách hàng do vậy những công ty vận tải, kho bãi, vận chuyển sà lan cugx đã được họ làm tốt trong các vấn đề ký kết hợp tác lâu dài.

Bảng 2. 6: Kết quả kinh doanh tại TCCT 2022 - 6 TĐN 2024

Stt	Chỉ tiêu	Mã chỉ tiêu	Năm 2022	Năm 2023	6TĐN 2024
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	Doanh thu bán hàng và cung cấp dịch vụ	1	366.461.549.951	311.492.317.458	209.072.025.326,00
2	Các khoản giảm trừ	2			-
3	Doanh thu thuần về bán hàng và cung cấp dịch vụ (10 = 01 – 02)	10	366.461.549.951	311.492.317.458	209.072.025.326,00
4	Giá vốn hàng bán	11	206.981.534.686	200.405.614.511	124.273.050.000,00
5	Lợi nhuận gộp về bán hàng và cung cấp dịch vụ	20	159.480.015.265	111.086.702.947	84.798.975.324,00
6	Doanh thu hoạt động tài chính	21	21.067.025.700	27.888.336.554	8.008.356.283,00
7	Chi phí tài chính	22	10.554.208	25.633.028	237.880.794,00
	- Trong đó: Lãi vay phải trả	23			-
8	Chi phí bán hàng	25	2.970.812.085	2.044.204.459	2.723.802.347,00
9	Chi phí quản lý doanh nghiệp	26	27.229.327.235	25.233.297.892	11.369.951.739,05
10	Lợi nhuận thuần từ hoạt động kinh doanh [30 = 20 + (21 – 22) – (25 + 26)]	30	150.336.347.437	111.671.904.122	78.475.696.727

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

11	Thu nhập khác	31	1.039.740.270	381.995.950	7.219.340,00
12	Chi phí khác	32	790.930.018	2.145.496.557	4.503.399,00
13	Lợi nhuận khác (40 = 31 – 32)	40	248.810.253	-1.763.500.607	2.715.941
14	Tổng lợi nhuận trước thuế (50 = 30 + 40)	50	150.585.157.689	109.908.403.515	78.478.412.668
15	Chi phí thuế TNDN hiện hành	51	21.327.050.980	18.981.075.372	17.820.100.000
16	Chi phí thuế TNDN hoãn lại	52			0
17	Lợi nhuận sau thuế (60 = 50 – 51 – 52)	60	129.258.106.710	90.927.328.143	60.658.312.668
18	Lãi cơ bản trên cổ phiếu (*)	70			0
19	Lãi suy giảm trên cổ phiếu (*)	71			0

Nguồn: Tổ thương vụ phòng Kế hoạch kinh doanh

Từ năm 2022 đến 2024, Tân Cảng - Cái Mép đã tiếp tục duy trì và tăng trưởng mạnh mẽ trong hoạt động khai thác cảng. Đây là kết quả của việc mở rộng năng lực cảng và nâng cao khả năng tiếp nhận các tàu container cỡ lớn, đặc biệt là các tàu có trọng tải từ 14.000 TEU trở lên. Khối lượng hàng hóa thông qua cảng tăng trưởng ổn định, phản ánh xu hướng chuyển dịch lưu lượng hàng hóa quốc tế về các cảng Việt Nam, trong đó có Cái Mép.

2022: Mặc dù thị trường vận tải biển gặp nhiều khó khăn do tác động của dịch COVID-19 và tình hình gián đoạn chuỗi cung ứng, TCCT vẫn ghi nhận sự phục hồi và duy trì tăng trưởng.

2023: TCCT tiếp tục có sự cải thiện về sản lượng hàng hóa thông qua cảng, đặc biệt là với các container xuất khẩu sang các thị trường lớn như Mỹ, Châu Âu, và Nhật Bản.

Tuy nhiên, cũng có những thách thức liên quan đến việc duy trì chuỗi cung ứng toàn cầu trong bối cảnh thị trường hậu COVID-19 chưa hoàn toàn ổn định.

2024: Dự báo sự tăng trưởng mạnh mẽ hơn khi nền kinh tế thế giới phục hồi, cùng với việc cảng Cái Mép ngày càng được mở rộng và hiện đại hóa.

2.2.2. Đánh giá chung thực trạng hoạt động dịch vụ logistics tại Tân Cảng - Cái Mép

2.2.2.1. Điểm mạnh của công ty

Với vị thế là cảng nước sâu đầu tiên của Việt Nam tại khu vực Cái Mép – Thị Vải, có khả năng tiếp nhận tàu tải trọng lên đến 160.000 DWT, thực hiện mục tiêu “Mở rộng hợp tác liên doanh, liên kết; nâng cao chất lượng dịch vụ; kinh doanh hiệu quả”, cảng Tân Cảng – Cái Mép (TCCT) đã phát triển theo định hướng trở thành trung tâm logistics hậu cảng, tối ưu năng lực và thế mạnh trong việc tăng cường chiến lược liên minh bền vững với các đối tác lớn như:

Năm 2020–2021: Hợp tác cùng Tổng công ty Ba Son trong khai thác và tiếp nhận tàu hàng dự án, hàng thiết bị điện gió.

Tháng 3/2022: Hợp tác cùng KCTC Việt Nam khai thác Terminal B – Tân Cảng Cái Mép với diện tích 6,8ha kho bãi (nhằm lưu giữ các container hàng nhập khẩu tồn đọng lâu ngày, container tạm chờ xuất nhập tàu và thực hiện các dịch vụ container rỗng, dịch vụ đóng rút hàng hóa, dịch vụ kiểm hóa... mở rộng dung lượng bãi hàng, chia sẻ và hạn chế nguy cơ kẹt cảng, bảo đảm năng suất giải phóng tàu, cung cấp chất lượng dịch vụ tốt nhất đến khách hàng).

Được định vị là “cánh tay nối dài” của Trung tâm dịch vụ logistics Tân Cảng (SNP Logistics) - đơn vị đóng vai trò tiên phong kết nối trong hệ sinh thái cảng và logistics của Tân Cảng Sài Gòn, TCCT còn khẳng định năng lực vượt trội, kinh nghiệm chuyên sâu trong lĩnh vực khai thác và cung cấp dịch vụ logistics trọn gói cho các dự án siêu trường siêu trọng, dự án điện gió quy mô lớn, phục vụ các dự án năng lượng tại khu vực trọng điểm phía Nam; đồng thời là cảng đích tại Việt Nam của nhiều tàu khách du lịch quốc tế (thành công tiếp nhận ba chuyến tàu du lịch quốc tế trong năm 2023, trong đó có siêu tàu du lịch top 10 thế giới – Spectrum of the Seas).

Trong bối cảnh các cảng nước sâu tại khu vực Thị Vải - Cái Mép thu hút ngày càng nhiều tuyến dịch vụ kết nối trực tiếp Mỹ và châu Âu, với những lợi thế vượt trội cùng chiến lược hợp tác và liên doanh, liên kết bền vững của TCCT sẽ hướng đến việc phát triển thành trung tâm logistics hậu cảng trọng điểm tại khu vực phía Nam TP. Hồ Chí Minh, đáp ứng kịp thời nhu cầu của các khách hàng, hãng tàu, tăng hiệu quả sản xuất kinh doanh.

Công ty Cổ phần Tân Cảng - Cái Mép (TCCT) luôn nhận được sự hỗ trợ, định hướng và quan tâm kịp thời của Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn trong công tác định hướng sản xuất kinh doanh và thực hiện các nhiệm vụ kinh tế - quốc phòng.

Chiến lược phát triển dịch vụ ngoài khơi ra các thị trường tiềm năng trong khu vực bao gồm Thái Lan, Myanmar và Malaysia tiếp tục phát huy hiệu hiệu quả, thể hiện bằng việc thành lập Văn phòng đại diện tại Thái Lan, trở thành một trong những chủ tàu nước ngoài lớn nhất tại đây. Đồng thời thiết lập nhiều mối quan hệ hợp tác lâu dài và tin cậy với các đối tác chiến lược để cùng phát triển kinh doanh, cung cấp dịch vụ tại các thị trường trong khu vực

Các cán bộ, công nhân viên, đội ngũ thuyền viên Việt Nam và quốc tế của TCO có trình độ chuyên môn cao, năng động, sáng tạo và có nhiều kinh nghiệm trong ngành dịch vụ ngoài khơi

2.2.2.2. Một số yếu tố ảnh hưởng tới tình hình phát triển của TCCT

Trong tình trạng nguồn hàng được khai thác liên tục thì sẽ không tránh khỏi những thiếu container. Điều này làm gián đoạn quá trình lưu thông hàng hóa và cũng làm ảnh hưởng đến tình trạng container rỗng mang tính chu kỳ.

Công ty nên giải quyết tình trạng này bằng cách mở rộng thêm cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng khai thác của đội xe vận chuyển để quá trình làm hàng được diễn ra một cách liên tục không bị ngừng đọng ở một vị trí công đoạn nào. Điều này giúp tăng sản lượng khai thác và mang lại nhiều doanh thu lợi nhuận cho công ty hàng năm.

Bên cạnh đó cảng liên tục đào tạo nguồn nhân lực ngày càng trở nên chuyên nghiệp có khả năng đàm phán mở rộng khách hàng đặc biệt là những công ty nước ngoài đang hoạt động tại Việt Nam hay luôn duy trì mối quan hệ tốt với những khách hàng đã từng hợp tác tại công ty. Có đội xe chuyên nghiệp uy tín vận hành chuỗi một cách hợp

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

lý chính xác để không xảy ra tình trạng quá tải tại bãi do không vận chuyển kịp container ra khỏi cảng.

Triển khai quy hoạch và bố trí lại các hoạt động cầu cảng để đạt hiệu quả tối đa hóa. Hiện nay 2 cảng là TCCT và TCIT đã xóa bỏ hàng rào ngăn cách giữa 2 bên điều này mở rộng diện tích chiều dài cầu cảng giúp cảng có thể tiếp nhận nhiều tàu mẹ hơn so với lúc trước và cảng TCTT cũng sẽ chuyên môn hóa về vấn đề lưu bãi, tiếp nhận các quy trình đảo cont, hạ bãi từ những cảng Cát Lái, TCIT để giao đến khách hàng.

Các khu vực kiểm hóa, kiểm dịch, đóng gói hàng tại bãi cũng được phòng ban điều độ vận hành hiệu quả tránh hiện tượng lộn xộn, dẫn đến giảm hiệu quả khai thác và ảnh hưởng tới hàng hóa cũng như khách hàng của công ty. Từ đó khẳng định vị thế cũng như kinh nghiệm hoạt động trong ngành của công ty ngày càng được nâng cao, uy tín tăng cao giúp TCCT sẽ có những hợp đồng lớn và được ký kết hợp tác lâu dài, mang lại doanh thu lớn hàng năm và mở rộng thị trường ngày càng lớn.

Giám sát chặt chẽ quy trình thực hiện để đảm bảo an toàn hàng hóa và phòng ngừa sai sót, tăng cường tính đa dạng và sẵn có của dịch vụ cung cấp thông qua việc xây dựng và tạo lập mối quan hệ với các bên liên quan trong chuỗi vận tải;

Xây dựng phần mềm kết nối trực tuyến thông tin dữ liệu giữa Cảng và hãng tàu, mở rộng dịch vụ đăng ký thủ tục. Ngoài hãng tàu, Cảng cũng cần tiếp cận các khách hàng xuất nhập khẩu để giới thiệu sử dụng dịch vụ đăng ký thủ tục qua mạng, dịch vụ thanh toán qua mạng.

Bên cạnh những điều trên vẫn còn một số hạn chế nhất định cụ thể như, nghiên cứu vẫn chưa đề cập đến việc đánh giá mức độ hài lòng của khách hàng đến chất lượng dịch vụ tại Cảng Tân cảng – Cái Mép theo các hình thức dịch vụ cụ thể như Dịch vụ đại lý tàu biển; Dịch vụ đại lý vận tải đường biển; Dịch vụ môi giới hàng hải; Dịch vụ cung ứng tàu biển;,...; và cũng chưa đề xuất có đề xuất hàm ý quản trị cụ thể riêng cho từng đối tượng khách hàng như hãng tàu, đại lý vận tải, công ty xuất nhập khẩu, v.v...

2.2.3. Chiến lược phát triển trung tâm logistics tiềm năng khu vực Thị Vải - Cái Mép

Với vị thế là cảng nước sâu đầu tiên của Việt Nam tại khu vực Cái Mép – Thị Vải, có khả năng tiếp nhận tàu tải trọng lên đến 160.000 DWT, thực hiện mục tiêu “Mở

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

rộng hợp tác liên doanh, liên kết; nâng cao chất lượng dịch vụ; kinh doanh hiệu quả”, cảng Tân Cảng – Cái Mép (TCCT) đã phát triển theo định hướng trở thành trung tâm logistics hậu cảng, tối ưu năng lực và thế mạnh trong việc tăng cường chiến lược liên minh bền vững với các đối tác lớn như:

Năm 2020 – 2021, hợp tác cùng Tổng công ty Ba Son trong khai thác và tiếp nhận tàu hàng dự án, hàng thiết bị điện gió.

Tháng 3/2022, hợp tác cùng KCTC Việt Nam khai thác Terminal B – Tân Cảng Cái Mép với diện tích 6,8ha kho bãi (nhằm lưu giữ các container hàng nhập khẩu tồn đọng lâu ngày, container tạm chờ xuất nhập tàu và thực hiện các dịch vụ container rỗng, dịch vụ đóng rút hàng hóa, dịch vụ kiểm hóa,... mở rộng dung lượng bãi hàng, chia sẻ và hạn chế nguy cơ kẹt cảng, bảo đảm năng suất giải phóng tàu, cung cấp chất lượng dịch vụ tốt nhất đến khách hàng).

Bên cạnh các dịch vụ khai thác tàu hàng container, TCCT còn khẳng định năng lực vượt trội, kinh nghiệm chuyên sâu trong lĩnh vực khai thác và cung cấp dịch vụ logistics trọn khâu cho các dự án siêu trường siêu trọng, dự án điện gió quy mô lớn, phục vụ các dự án năng lượng tại khu vực trọng điểm phía Nam; đồng thời là cảng đích tại Việt Nam của nhiều tàu khách du lịch quốc tế (thành công tiếp nhận 3 chuyến tàu du lịch quốc tế trong năm 2023, trong đó có siêu tàu du lịch top 10 thế giới.



Hình 2.11: Spectrum of the Seas – siêu tàu du lịch top 10 tàu thế giới cập cảng Tân Cảng Cái Mép lần hai trong năm 2023 ngày 22/8/2023

Nguồn: sưu tầm

Đối với Quá trình phục vụ: Ứng dụng công nghệ thông tin vào việc điều hành quản lý hoạt động với việc sử dụng các phần mềm hỗ trợ việc phát hành chứng từ giao nhận vận chuyển container, hàng hóa, sử dụng vận đơn và chứng từ điện tử; ứng dụng hệ thống định vị toàn cầu GPS vào việc theo dõi giám sát hành trình phương tiện; Xây dựng phương án bố trí lại phòng thương vụ thuận tiện trong việc làm thủ tục nhận hàng, nộp tiền và thanh lý; xây dựng hệ thống mô hình một cửa, tạo điều kiện tối đa cho khách hàng khi nhận hàng nhập, xuất và trả vỏ container; Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý người, phương tiện ra vào cảng như lắp đặt hệ thống camera kiểm tra, quản lý nhận dạng người ra/vào bằng hình ảnh để giảm thiểu thủ tục đăng ký bằng giấy tờ tùy thân.

Đối với Năng lực quản lý: Tổ chức thường xuyên các khóa huấn luyện nhằm trau dồi kiến thức, kỹ năng cho người quản lý và người lao động trong xử lý sự cố, tai nạn trong quá trình tác nghiệp; Thường xuyên tìm hiểu, nắm bắt nhu cầu, nguyện vọng của khách hàng để từ đó có các đề xuất hướng đến việc phục vụ khách hàng được tốt hơn qua qua đường dây nóng chăm sóc, hỗ trợ khách hàng; Xây dựng hệ thống chỉ số KPI làm cơ sở phân tích, đánh giá hiệu quả sử dụng nguồn lực và hiệu quả thực hiện công

việc, ban hành quy chế thưởng phạt để kịp thời xử lý sai phạm và tuyên dương các thành tích, nỗ lực trong công việc, nâng cao sự hài lòng của khách hàng.

Đối với Hình ảnh và Trách nhiệm xã hội: Tăng cường tập huấn về an toàn lao động, kỹ thuật kết hợp với kỹ năng nghiệp vụ cho người lao động như điều khiển cầu bờ, cầu kẹp container, các công nhân cắt seal hàng nhập, bấm seal hàng xuất; Thông tin đến từng khách hàng về chính sách ưu đãi khi tham gia sử dụng dịch vụ như được chăm sóc sức khỏe, khám và tư vấn kịp thời trong quá trình giao dịch tại Cảng nếu xảy ra ốm đau, hay tai nạn ngoài mong muốn, được sử dụng Wifi miễn phí, nước uống công cộng và xe buýt đưa đón ra vào bãi kiểm tra hàng hóa hay cầu tàu; Áp dụng các ISO về quản lý môi trường trong hoạt động hàng hải theo tiêu chuẩn quốc tế; Đầu tư thay thế các trang thiết bị đã hoạt động lâu bằng các trang thiết bị thân thiện với môi trường; Tăng cường thêm trang thiết bị thu gom, xử lý dầu thải từ hoạt động hàng hải theo quy định của pháp luật.

Trong bối cảnh các cảng nước sâu tại khu vực Thị Vải - Cái Mép thu hút ngày càng nhiều tuyến dịch vụ kết nối trực tiếp Mỹ và châu Âu, với những lợi thế vượt trội cùng chiến lược hợp tác và liên doanh, liên kết bền vững của TCCT sẽ hướng đến việc phát triển thành trung tâm logistics hậu cảng trọng điểm tại khu vực phía Nam TPHCM, đáp ứng kịp thời nhu cầu của các khách hàng, hãng tàu, tăng hiệu quả sản xuất kinh doanh.

Chi phí vận chuyển: Chi phí vận chuyển là một yếu tố quan trọng trong quyết định lựa chọn cảng. TCCT đang xem xét mở rộng mạng lưới hợp tác quốc tế để tăng cường khả năng cạnh tranh và mở rộng thị trường. Việc thiết lập các liên kết với các cảng và đối tác quốc tế giúp TCCT có thể tận dụng các tuyến vận chuyển quốc tế và mở rộng dịch vụ logistics đến các quốc gia và khu vực khác.

TCCT đang thúc đẩy việc phát triển các dịch vụ gia tăng để tạo ra giá trị bổ sung cho khách hàng. Điều này bao gồm dịch vụ đóng gói, bảo quản, xếp dỡ hàng hóa và các dịch vụ liên quan khác. Bằng cách cung cấp các dịch vụ chất lượng cao và đáp ứng đa dạng nhu cầu của khách hàng, TCCT có thể tăng cường sự tin tưởng và giữ chân khách hàng hiện tại cũng như thu hút khách hàng mới.

2.3. Cơ hội - thách thức phát triển các dịch vụ Logistics mà TCCT cần đối mặt

2.3.1. Cơ hội

Một trong những ưu thế tại Thị xã Phú Mỹ hiện nay là sở hữu cụm cảng Cái Mép - Thị Vải với nhiều các cảng lớn có chất lượng cao như TCCT, TCIT, SSIT, CMIT,... và trở thành trung tâm công nghiệp cảng biển lớn tại khu vực miền nam Việt Nam. Tại nơi đây, CM-TV cũng đã có tên trong danh sách 19 cảng lớn trên thế giới có khả năng đón tàu thuộc dòng lớn nhất thế giới và khi cửa ngõ giao thông với các quốc gia trên thế giới ngày càng mở rộng tiềm năng phát triển càng cao sẽ mang lại rất nhiều cơ hội cho sự phát triển cảng tại đây như:

- + Với hơn 23 tuyến tàu mẹ đến thị trường châu Âu, 2 bờ nước Mỹ, châu Phi và nội Á. Theo các chuyên gia kinh tế khi hiệp định EVFTA và CPTPP có hiệu lực hơn 99% các dòng thuế các mặt hàng xuất khẩu của Việt Nam được xóa bỏ, thuế nhập khẩu lên tới gần 100% biểu thuế và giá trị thương mại. Đây có thể coi là cơ hội gia tăng xuất khẩu cho những mặt hàng mà Việt Nam có lợi thế như dệt may, da giày, nông - thủy sản.

- + Hoạt động thương mại giữa các nước tăng kéo theo nhu cầu thương mại giữa các tuyến hàng hải nối trực tiếp cảng lớn. Có nhiều line tàu đi châu Âu, châu Á, châu Phi,... do đó cảng Cái Mép Thị Vải sẽ là đầu mối rất lớn và quan trọng trong vấn đề thực hiện các hiệp định quốc tế kết nối với nhiều doanh nghiệp, tạo tiền đề mở rộng các hoạt động khai thác cảng nói chung cũng như là các dịch vụ logistics của công ty nói riêng theo chiều phát triển tốt nhất, bền bỉ trong cụm cảng này.

- + Các hãng tàu còn triển khai nhiều tuyến dịch vụ kết nối trực tiếp Việt Nam với các nước thành viên đây càng là cơ hội cho cảng nước sâu về việc khai thác trực tiếp các con tàu mẹ có công sức chở hàng lớn 10.000-21.000 TEUs, có chiều dài từ 300m.

- + Việc các con tàu mẹ có thể tự do ra vào cảng sẽ giúp làm giảm chi phí vận tải cũng như nhiều chi phí phát sinh liên quan đến việc khai thác tàu, từ đó công ty có thể tự cung cấp và thực hiện các hoạt động logistics, kiếm được doanh thu lớn với giá thành hợp lý giúp tối ưu hóa lợi nhuận cho doanh nghiệp và kiếm được nhiều nguồn đầu tư lớn cho cảng.

2.3.2. Thách thức

+ Các hãng tàu đang có xu thế xát nhập để tiết kiệm chi phí nên những tuyến dịch vụ được các hãng tàu lớn nhất thế giới sức chở 18.000 TEUs vốn rất hạn chế các loại cảng tiếp nhận Maersk, Cosco, Evergreen, CMA CGM,...mà những hãng tàu này có chiều dài hơn 300m nên doanh nghiệp TCCT sở hữu một bến cảng chỉ có thể tiếp nhận được một con tàu lớn không chỉ gây khó khăn cho việc cùng lúc đón nhiều tàu có trọng tải lớn mà còn gây lãng phí về công suất cầu cảng, thiết bị.

+ Hàng hóa được vận chuyển dù là chung một cụm cảng và sát cạnh nhau ngoại trừ vận chuyển bằng bến sà lan thì vẫn phải đi vòng qua cổng cảng và theo đường bộ để tới cảng khác ngoại trừ việc đã xóa bỏ hàng rào ngăn cách giữa TCIT và TCCT hàng hóa qua lại dễ dàng hơn còn những cảng khác vẫn phải vòng qua đường bộ làm gia tăng thời gian chi phí. TCCT cần phải hợp tác tạo thành liên minh giữa các bến cảng tối ưu trong tình hình mới

+ Để độ sâu luồng cũng như độ sâu vùng trước bến việc thay đổi về chính sách điểm thay đổi về chất thải nạo vét khiến công tác nạo vét bị chậm và không thể triển khai nhanh. Khi thủy chiều thấp sẽ khó khai thác an toàn các tàu lớn nên cần phải có vị trí đổ các chất thải và các lộ trình cho việc nạo vét. Đây cũng chính là một trong những rào cản lớn, tàu không vào được thì trang thiết bị hiện đại đến đâu, năng lực xếp dỡ có nhanh thế nào thì cũng không còn ý nghĩa. Do vậy công ty cổ phần Tân Cảng - Cái Mép cần liên hệ các bên như bộ giao thông vận tải, các cơ quan ban ngành duy trì đảm bảo độ sâu luồng đồng thời sớm quy định việc quản lý đánh giá môi trường, hướng dẫn công ty về các hồ sơ cũng như thực hiện việc nạo vét trước bến để đảm bảo các tàu khai thác an toàn tại cầu cảng.

+ Cần đưa ra các giải pháp tiếp nhận nhiều tuyến tàu mới được khai thác đi các nước khác nhau trên thế giới như các nước Trung Đông, 2 bờ Mỹ, châu Âu,...đây vừa là bước được xem điều phát triển nhảy vọt nhưng cũng đi kèm với nhiều thách thức đặt ra chuẩn bị đầy đủ các tiêu chí tiền đề các hãng tàu, doanh nghiệp xuất nhập khẩu đặt ra.

+ Việc thiếu khu vực Logistics sau cảng các ICD dịch vụ hỗ trợ, phần lớn các lượng hàng xuất khẩu vẫn thực hiện các công đoạn đóng cont, kiểm định, khai quan ở các

tỉnh khác sau đó vận chuyển bằng sà lan hoặc đường bộ để tới bãi sau đó được thực hiện khai thác lên tàu mẹ. Hiện nay cụm cảng Cái Mép - Thị Vải đã mở ICD Cái Mép song việc khai quan, kiểm định các mặt hàng đều phải phụ thuộc cũng như là cần sự trợ giúp của những tỉnh khác, điều này giúp tăng chi phí cũng như là tốn thêm thời gian của các doanh nghiệp.

+ Việc khai thác các tuyến chuyên tuyến nội Á còn hạn hẹp trong khi thị trường nội Á lại khá tiềm năng để khai thác loại mặt hàng xuất nhập khẩu lớn. Khách hàng không phải chờ đợi mà còn được tập trung hàng hóa, việc khai thác các tuyến linh hoạt cũng là yếu tố phát triển tiềm năng tại TCCT

2.4. Vai trò của cảng cửa ngõ Cái Mép - Thị Vải

Theo ông Phạm Anh Tuấn, tổng giám đốc Công ty Portcoast – đơn vị tư vấn, thành viên tổ tư vấn đề án, cho biết: Việt Nam là một quốc gia biển, có biển Đông thuộc tuyến hàng hải có lưu lượng vận tải container lớn nhất thế giới, chiến lược phát triển kinh tế biển, trong đó có kinh tế hàng hải, đã được Đảng và Chính phủ đặc biệt quan tâm. Các quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam qua từng thời kỳ đều xác định mục tiêu, chiến lược phát triển cảng trung chuyển quốc tế. Thực tế trong khoảng 20 năm trở lại đây, lĩnh vực khai thác cảng biển của Việt Nam đã tăng trưởng một cách nhanh chóng, không chỉ kịp thời phục vụ phát triển kinh tế đất nước mà một số bến cảng đã nằm trong Top 50 cảng biển lớn nhất thế giới, khẳng định vị thế, vai trò của Việt Nam trên trường quốc tế. Tuy vậy, trải qua 20 năm phát triển, vẫn còn đó những chiến lược lớn chưa thể thực hiện, đó là làm sao có thể thực hiện thành cảng trung chuyển quốc tế. Do đó phải tập trung phát triển đồng bộ hạ tầng giao thông kết nối để nắm bắt cơ hội này.

Nêu vai trò và tầm quan trọng của việc mở rộng cảng biển Cái Mép – Thị Vải, ông Tuấn cho rằng: Vùng Đông Nam Bộ là vùng có vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế – xã hội của đất nước, là đầu tàu kinh tế, trung tâm công nghiệp, cảng biển, hàng không và logistics lớn của cả nước với vùng động lực TP.Hồ Chí Minh – Bình Dương – Đồng Nai – Bà Rịa – Vũng Tàu. Năm 2020, quy mô tổng sản phẩm toàn vùng (GRDP) theo giá hiện hành gấp 4,9 lần so với năm 2005 và 2,6 lần so với năm 2010, vượt mục tiêu đề ra; đóng góp 32% tổng sản phẩm quốc nội (GDP), 44,7% tổng thu ngân sách nhà nước. Đây cũng là vùng kinh tế năng động, đầu mối giao thông

quan trọng với đầy đủ 5 phương thức vận tải, đóng vai trò kết nối quan trọng trong giao thương với cả nước và quốc tế như: Cảng Hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất và Long Thành (đang đầu tư xây dựng), hệ thống cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu, Đồng Nai – Bình Dương và TP.HCM. Đây là những điều kiện cơ sở khá tốt để hình thành và phát triển cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế.

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt tại Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 đã xác định cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu là một trong hai cảng biển loại đặc biệt của cả nước, trong đó khu bến Cái Mép có chức năng là cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế, tiếp nhận cỡ tàu container trọng tải 80.000 ÷ 250.000 DWT (6.000÷24.000 TEU) hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện; tàu tổng hợp, hàng lỏng/khí trọng tải đến 150.000 DWT hoặc lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện khai thác tuyến luồng hàng hải.

Cho biết cùng với việc xây dựng cảng hàng không quốc tế Long Thành, đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu, cầu Phước An, đường Vành đai 4 TP.HCM, cụm cảng Cái Mép – Thị Vải và khu thương mại tự do gắn với cảng biển sẽ là động lực phát triển của cả vùng Đông Nam bộ trong thời gian tới, thúc đẩy Bà Rịa-Vũng Tàu trở thành trung tâm kinh tế biển quốc gia, giúp vùng Đông Nam bộ trở thành trung tâm logistics thuộc nhóm hàng đầu khu vực và thế giới vào năm 2050.

2.5. Tóm tắt về thực trạng hoạt động các dịch vụ logistics hiện nay tại Tân Cảng - Cái Mép

Chương 2 giới thiệu tổng quan về công ty cổ phần Tân Cảng - Cái Mép và thực trạng về dịch vụ logistics tại công ty, cùng với việc phân tích và đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ và kết quả kinh doanh của công ty.

Trong chương này đã đưa ra cái nhìn cụ thể hơn về dịch vụ logistics tại công ty thông qua các số liệu sản lượng khai thác các phương án làm hàng, tác nghiệp tại bãi container, depot ... Qua quá trình phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh tại TCCT có thể thấy được những điểm cần cải thiện và những thành tựu mà công ty đã đạt được. Và điều quan trọng ở đây là phải làm thế nào để đạt được nhiều thành tựu hơn nữa và để khắc phục những điểm cần cải thiện của công ty nhằm nâng cao hơn nữa chất lượng dịch vụ logistics tại TCCT.

Vì những lí do trên, trong chương 3 em sẽ trình bày một số giải pháp mà TCCT có thể áp dụng nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ logistics để đảm bảo các điều kiện phát triển thuận lợi trong thời gian sắp tới.

CHƯƠNG 3: CÁC GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HIỆU QUẢ DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI TÂN CẢNG - CÁI MÉP (TCCT)

3.1. Một số giải pháp phát triển các dịch vụ Logistics hiện nay tại Tân Cảng - Cái Mép

3.1.1 Giải pháp vĩ mô

3.1.1.1 Tiếp tục hoàn thành cơ chế quản lý “cảng mở”

Khoảng 80-85% lượng hàng xuất nhập khẩu được vận chuyển đến cảng thông qua phương tiện thủy, trong khi đó hầu hết các cảng không có bến chuyên dụng để tiếp nhận xà lan, đồng thời mỗi xà lan cũng có nhu cầu tiếp nhận hàng từ nhiều cảng. Do vậy, để giảm thiểu chi phí điều động xà lan, giảm chi phí logistic bằng cách phát huy tối đa ưu thế của vận tải thủy thì giải pháp kết nối hàng hóa giữa các cảng là cần thiết.

Theo báo cáo của Tổng cục Hải quan, lượng container thông qua các bến cảng tại khu vực Cái Mép - Thị Vải rất lớn, nhưng hơn 80% lại được vận chuyển về các cảng đích tại TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai và Bình Dương. Hàng quá cảnh chủ yếu bằng đường thủy đi Campuchia qua cửa khẩu ở An Giang, Đồng Tháp. Một số ít hàng quá cảnh được vận chuyển bằng đường bộ thông qua các cửa khẩu tại Tây Ninh. Nguyên nhân do kết nối TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương, Long An... và Bà Rịa - Vũng Tàu quá lớn.

Mặt khác, tuyến quốc lộ 51 xuyên qua các khu đô thị, là tuyến có mật độ giao thông cao, giới hạn tốc độ nên việc ùn ứ, tắc nghẽn xảy ra thường xuyên, dẫn tới hệ lụy không đảm bảo năng lực vận tải hàng hóa, cản trở nguồn hàng đến cảng; mất nhiều thời gian khi đưa hàng ra, vào cảng. Những hạn chế trên dẫn tới việc phát triển của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải chưa như kỳ vọng, chưa phát huy hết tiềm năng của cụm cảng nước sâu.

Thực tế nhu cầu kết nối hàng hóa giữa các tàu cập tại các bến cảng khác nhau trong khu cảng Cái Mép là rất cao. Các liên minh hãng tàu có hàng ở hầu hết các bến cảng Cái Mép dẫn đến nhu cầu chuyển hàng liên cảng trở nên thiết yếu. Đặc biệt, trong bối cảnh dịch bệnh tiếp tục diễn biến phức tạp, để chuỗi cung ứng không bị đứt gãy ngay tại cảng biển, yêu cầu cấp thiết đặt ra hiện nay là các cảng phải hỗ trợ và chi viện cho nhau trong việc tiếp nhận tàu và xếp dỡ hàng hóa ngay nếu một hoặc nhiều cảng bị ảnh

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

hưởng bởi dịch bệnh. Vì thế, cần có cơ chế “cảng mở” để liên kết khai thác và luân chuyển hàng hóa giữa các bến cảng trong khu vực Cái Mép Thị Vải.

Trên cơ sở nội dung dự thảo Thông tư đã lấy ý kiến của các Bộ, ngành, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu và Doanh nghiệp kinh doanh cảng có liên quan, Tổng cục Hải quan sẽ nghiên cứu, tiếp thu để sửa đổi, bổ sung quy định tại Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015, Thông tư số 39/2018/TT-BTC ngày 20/4/2018 của Bộ Tài chính để có sự thống nhất trong quản lý, thực hiện giám sát hàng hóa xuất nhập khẩu, quá cảnh, trung chuyển vận chuyển qua lại giữa các cảng trong cùng một cụm cảng tại tất cả các cảng biển trên toàn quốc theo hướng tối giản quy trình kiểm tra, đối chiếu thông tin về số lượng, số hiệu container theo khai báo và trên thực tế.

Cơ quan hải quan sẽ tiếp nhận kết quả do doanh nghiệp kinh doanh cảng thông báo và sử dụng một hoặc nhiều thiết bị kỹ thuật (như Hệ thống GPS, Hệ thống camera giám sát/nhận dạng, Hệ thống seal định vị điện tử) để kiểm tra, giám sát lại hoạt động, kết quả do doanh nghiệp kinh doanh cảng gửi đến.

Loại bỏ bước niêm phong hải quan (trừ trường hợp container không có niêm phong của hãng vận chuyển) để thay thế bằng việc tiếp nhận kết quả kiểm tra, đối chiếu niêm phong của hãng vận chuyển do doanh nghiệp kinh doanh cảng thực hiện.

Xây dựng hệ thống công nghệ thông tin hỗ trợ tự động cập nhật khi hàng hóa vận chuyển đi và hàng hóa vận chuyển đến trên cơ sở thông tin tiếp nhận từ doanh nghiệp kinh doanh cảng. Đồng thời, cơ quan hải quan sử dụng hệ thống và thiết bị kỹ thuật để kiểm tra, giám sát lại kết quả, hoạt động do doanh nghiệp kinh doanh cảng thực hiện.

“Trong khi chờ sửa đổi quy định pháp luật hiện hành, để giải quyết vướng mắc và tạo thuận lợi hơn nữa cho hoạt động vận chuyển hàng hóa giữa các cảng trong bến cảng Cái Mép nhưng vẫn đảm bảo công tác kiểm tra, giám sát của cơ quan hải quan, Tổng cục Hải quan đang nghiên cứu giải pháp về việc sử dụng chung mã cảng đối với các cảng container trong khu vực cụm cảng Cái Mép. Theo đó, thay vì mỗi cảng container có 01 mã độc lập như hiện nay, với phương án cấp 01 mã cảng dùng chung duy nhất cho toàn bộ các cảng container trong khu vực cụm cảng Cái Mép thì khi tàu đến hoặc rời cảng, người khai hải quan chỉ cần khai mã cảng đích hoặc cảng xếp dỡ hàng theo mã dùng chung đã được cấp”, Phó Cục trưởng Cục Giám sát quản lý về hải quan cho biết thêm.

Theo VIMC, hạt động của “cảng mở” dựa trên hệ thống công nghệ thông tin kết nối với các cảng hiện hữu và dữ liệu của hải quan để đảm bảo kiểm soát hàng hóa trong cảng mở hoàn toàn chính xác. Hàng hóa vận chuyển trong “cảng mở” không phải mở tờ khai chuyển tiếp và niêm phong kẹp chì một lần nữa.

Đơn vị vận hành cảng mở cung cấp phương tiện vận chuyển đặc thù chạy nội bộ trong phạm vi cảng với thiết kế nhận diện riêng, thuận tiện cho cơ quan quản lý nhà nước kiểm tra và giám sát hàng hóa luân chuyển trong cảng mở. Trách nhiệm của đơn vị vận hành cảng mở tương tự như một chủ cảng, đảm bảo hàng hóa nguyên container, nguyên chì từ cảng nhận đến cảng đích trong phạm vi cảng mở.

Về phương thức quản lý hàng hóa xuất nhập khẩu, cơ chế “cảng mở” không làm thay đổi phương thức quản lý hàng hóa tại mỗi bến cảng, tại mỗi chi cục hải quan. Các chi cục Hải quan trong khu vực cảng mở chỉ bổ sung nghiệp vụ quản lý luân chuyển hàng hóa trong cảng mở thông qua hệ thống công nghệ thông tin và phương tiện vận chuyển đặc thù của đơn vị vận hành cảng.

Theo tính toán của VIMC, dự kiến khi “cảng mở” được thực hiện thì chi phí vận chuyển xà lan sẽ giảm khoảng 10-15%, mỗi năm sẽ tiết kiệm được khoảng 15 triệu USD.

Cùng với việc tăng cường thu hút hàng trung chuyển thông qua khu vực, giải pháp mới này sẽ tạo cơ chế để liên kết khai thác giữa các bến cảng liên kề nhằm tối ưu hóa công suất khai thác và tận dụng tối đa cầu bến của nhau, giải quyết được các hạn chế về cầu bến như hiện nay. Ước tính nếu 2 cảng liên kề (như CMIT và TCTT với điều kiện cầu bến tương đồng) liên kết, có thể khai thác thêm bến thứ 3 ở giữa và tăng thêm 50% công suất của 2 cảng khoảng 1,2 triệu TEU mỗi năm

Việc kết nối giữa hai cảng là TCCT và TCIT giúp công suất làm hàng lớn hơn, hiệu quả hoạt động tốt hơn làm giảm thời gian vận chuyển cũng như các chi phí phụ liên quan. Hàng hóa khai thác một cách dễ dàng nhanh chóng và tiện lợi hơn nhiều so với khoảng thời gian cũng kỳ của những năm trước.

3.1.1.2. Xác định hướng phát triển trong dài hạn

Nhu cầu cho 50 năm trở đi cần được tính đến trong quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển do tính chất đặc thù của quy hoạch này. Đầu tư cho cảng biển cần nguồn

vốn lớn, tác động của nó đến các mặt của đời sống kinh tế xã hội của địa phương cũng như của vùng và cả nước là vô cùng to lớn. Đầu tư có trọng điểm, trong đó có tính đến các dự báo có liên quan như tốc độ tăng dân số, nhu cầu giao thông vận tải bằng các phương tiện khác nhau, nhu cầu giao lưu và hợp tác quốc tế, khả năng đẩy mạnh xuất nhập khẩu... Chỉ khi tính đến đầy đủ các yếu tố tác động đến nhu cầu về hệ thống cảng biển trong tương lai, với tư duy định hướng dài hạn, 30,40 thậm chí 50 năm sau thì Việt Nam mới phát triển cảng biển một cách có hiệu quả nhất, tránh tình trạng đầu tư dàn trải hay quy mô, chất lượng công trình không đáp ứng được nhu cầu thực tế liên tục biến động.

Phát triển hệ thống cảng biển phục vụ cho chiến lược phát triển kinh tế xã hội của đất nước, tạo ra nguồn hàng hóa xuất nhập khẩu và lưu thông nội địa không ngừng tăng trưởng thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam.

Phát triển phải đồng bộ với các lĩnh vực GTVT khác, vừa bổ sung hỗ trợ lẫn nhau. Hệ thống đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa ... cũng góp phần quan trọng trong đẩy mạnh hệ thống vận tải đường biển. Mục tiêu chung: Làm cơ sở để xây dựng và phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam theo một quy hoạch tổng thể và thống nhất trên quy mô cả nước; hình thành những trung tâm kết nối cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại các khu vực và đặc biệt là tại các vùng kinh tế trọng điểm; tạo cơ sở vật chất kỹ thuật về cảng biển, để phục vụ cho việc phát triển kinh tế, đồng thời khẳng định vị trí và ưu thế về kinh tế biển của đất nước đối với khu vực và thế giới, tạo ra những đầu mối giao lưu kinh tế quan trọng giữa trong nước với nước ngoài.

Vậy, tiêu chí thời gian để quy hoạch cho hệ thống cảng biển quốc gia không thể là 20 năm mà phải là 50 năm hay lâu hơn, đó chính là điều cần suy nghĩ để thay đổi tư duy cho phù hợp với thời đại.

- Tính tổng thể trong quy hoạch: Mọi quan hệ giữa quy hoạch cảng biển với quy hoạch kinh tế xã hội của cả nước, của vùng, với các quy hoạch phát triển giao thông vận tải quốc gia

- Nâng cao năng lực của người làm quy hoạch, thống nhất về cơ quan lập quy hoạch

- Số lượng, quy mô, vị trí các cảng cũng cần được tính đến

- Các yếu tố nâng cao chất lượng quy hoạch, có thể tham khảo các chuyên gia quy hoạch đến từ các nước có hệ thống cảng biển phát triển mạnh mẽ.

Ngoài ra Việt Nam cũng cần có những dự báo liên quan đến nhu cầu về cảng biển như nhu cầu hàng hóa thông qua, khả năng hợp tác quốc tế, nhu cầu xuất nhập khẩu, khả năng phát triển du lịch biển, tốc độ gia tăng của đội tàu trong nước.... Xét về nhu cầu hàng hóa thông qua trong tương lai sẽ rất lớn, cần phải được dự báo một cách đầy đủ và toàn diện làm cơ sở cho việc xây dựng quy hoạch. Nhu cầu này không những chỉ từ trong nước mà còn ở nước ngoài, hàng hóa xuất nhập khẩu, nhu cầu trung chuyển của các nước láng giềng.

Huy động vốn đầu tư: nhiều nguồn, nhiều hình thức, kể cả nước ngoài, tư nhân. Việc tham gia của khu vực tư nhân vào ngành GTVT đã được vật chất hóa tại nhiều nước nhưng tại những nước đang phát triển, khu vực tư nhân không dễ dàng có thể thực hiện thành công dự án khi tồn tại nhiều rủi ro như sự can thiệp của chính phủ, cơ sở thể chế, pháp lý không đầy đủ và sự không ổn định của nền kinh tế xã hội. Trong khi đó việc phân chia vai trò Nhà nước - tư nhân trong ngành GTVT Việt Nam có thể được tóm tắt như trong bảng nhưng cần phải đáp ứng được những điều kiện sau để có thể huy động vốn tư nhân:

- Cải tiến vị thế về mặt tài chính của các tổ chức đối tác, các tổng công ty công cộng hay các doanh nghiệp Nhà nước.

- Tôn trọng thực hiện đầy đủ những cam kết trong hợp đồng

- Cần duy trì sự rõ ràng trong quá trình phê duyệt hay lựa chọn nhà cung cấp hay chủ hợp đồng

- Hạn chế Nhà nước can thiệp không hợp lý vào các hoạt động kinh doanh và quản lý

- Ban hành những quy định và luật lệ có liên quan

- Công khai hóa thông tin

- Chính phủ cần cân nhắc đảm bảo cho dự án nếu đó là điều kiện tiên quyết của đầu tư tư nhân

Thay đổi trong tư duy sử dụng vốn đầu tư: hiện chúng ta thiếu các cảng quốc tế, cảng trung chuyển lớn nên thay vì đầu tư dàn trải với tất cả các địa phương có đường bờ biển, chúng ta có thể tập trung vốn để xây dựng các cảng lớn. Có thể không phải là xây dựng mới nhưng mở rộng, nâng cấp các cảng hiện có đang hoạt động hiệu quả như cảng Hải Phòng, Sài Gòn... Những cảng này không thể giải quyết được tình trạng tắc nghẽn container nếu không có kế hoạch mở rộng bãi container cũng như hệ thống cảng cạn, thiết bị xếp dỡ hàng hóa, cầu cảng, nhân công lao động. Khu vực Cái Mép - Thị Vải đang phát triển bên cảng nước sâu và bến cảng container rộng và hiện đại, khu vực miền Bắc và miền Trung cũng cần phát triển những bến cảng tương tự. Ở miền Nam, cần quy hoạch phát triển nhiều hơn nữa để đáp ứng nhu cầu của loại tàu 8.000 TEU hoặc cao hơn.

Khuyến khích các thành phần kinh tế nước ngoài tham gia vào đầu tư phát triển hệ thống cảng biển dưới nhiều hình thức và có các chính sách đãi ngộ thích hợp

Học tập kinh nghiệm của các nước trong việc phát triển và khai thác cảng biển, hợp tác giữa các quốc gia có biển trong các công ước về biển, về các ưu đãi đặc biệt giữa các bên

- Đổi mới phương thức khai thác cảng biển với những mô hình mới: Trên thế giới, hiện tồn tại 4 mô hình quản lý cơ bản là mô hình cảng dịch vụ công (nhà nước đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng và thiết bị đồng thời thực hiện luôn việc khai thác), mô hình cảng công cụ (nhà nước đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng và thiết bị rồi giao tư nhân khai thác), mô hình cảng chủ (nhà nước chỉ đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng, phần đầu tư thiết bị và khai thác sẽ do tư nhân đảm nhiệm) và mô hình cuối cùng là cảng dịch vụ tư nhân (cả 3 khâu đầu tư kết cấu hạ tầng, thiết bị cũng như khai thác hoàn toàn do tư nhân đảm nhiệm).

Một số giải pháp cần đạt được trong việc hợp tác quốc tế là Tranh thủ vốn ưu đãi của nước ngoài để phát triển cơ sở hạ tầng ngành Hàng hải: Trong những năm qua, ngành Hàng hải Việt Nam đã có nhiều chương trình, dự án tranh thủ nguồn vốn ODA để phát triển hạ tầng cơ sở, cơ sở vật chất kỹ thuật của Ngành. Nhiều dự án ODA đã được thực hiện, như: Dự án phát triển cảng Cái Lân, Dự án phát triển hệ thống thông tin duyên hải (ODA Nhật Bản), Dự án nâng cấp hệ thống đèn biển Việt Nam (ODA Tây Ban Nha), Dự án đóng tàu tìm kiếm cứu nạn (ODA Hà Lan).

Ngoài những dự án đã và đang triển khai, trong giai đoạn tới, Ngành sẽ tiếp tục tranh thủ nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức của nước ngoài vào phát triển cơ sở vật chất, công nghệ cho ngành Hàng hải Việt Nam, trong đó có kết cấu hạ tầng cảng biển; thu hút đầu tư nước ngoài vào các khu vực cảng biển trọng điểm tiềm năng như Vân Phong, Cái Mép - Thị Vải, Lạch Huyện. Tìm kiếm nguồn tài trợ của nước ngoài để phát triển một hệ thống quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển, luồng hàng hải và rộng hơn nữa là vùng biển Việt Nam với việc sử dụng công nghệ IT, viễn thông, trong đó có thông tin vệ tinh.

Tăng cường hợp tác về đào tạo nguồn nhân lực: Trong công tác đào tạo cán bộ cho ngành Hàng hải, hiện chúng ta vẫn duy trì hợp tác với Đại học Hàng hải thế giới (WMU), Đại học ITTMA của Vương quốc Bỉ, SECOJ và Japan Coast Guard Academy của Nhật Bản... Tiếp tục duy trì các chương trình đào tạo ngắn hạn và dài hạn do nước ngoài hỗ trợ (Bỉ, Nhật Bản...). Tuy nhiên, để tạo điều kiện cho việc tham gia các chương trình đào tạo của nước ngoài cần có cách tiếp cận tích cực hơn.

Thứ nhất là, cần mạnh dạn cử cán bộ đi đào tạo theo hướng cơ quan cử đi và người được cử đi cùng đóng góp cho phần kinh phí mà phía Việt Nam phải bỏ trí. Kinh nghiệm ở một số cơ quan, doanh nghiệp đã thực hiện thành công mô hình này trong những năm gần đây cho thấy đây là một giải pháp nâng cao trình độ đội ngũ cán bộ hiện có khá hiệu quả, vừa giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước, vừa nâng cao ý thức của người được cử đi học.

Thứ hai, bên cạnh việc cử người đi đào tạo ở nước ngoài thì mô hình đào tạo trong nước do chuyên gia nước ngoài giảng dạy cũng là một giải pháp hữu hiệu do lợi thế chi phí không quá cao mà có thể đào tạo cùng một lúc cho nhiều người. Các khóa đào tạo như vậy trong những năm qua đã có vai trò tích cực trong việc nâng cao trình độ chuyên môn và hiểu biết cho đội ngũ cán bộ Ngành.

Thứ ba là, nâng cao trình độ tiếng Anh nói chung, trong đó chú trọng đến tiếng Anh chuyên ngành Hàng hải cho cán bộ, thuyền viên. Những năm tới đây cần tham khảo, tìm hiểu khả năng hỗ trợ của các đối tác nước ngoài, mà chủ yếu là các nước nói tiếng Anh như Mỹ, Australia, Singapore mà chúng ta đã duy trì quan hệ trong nhiều năm.

Thứ tư là, quan tâm đến việc đào tạo kỹ năng đàm phán quốc tế. Trên thực tế, đàm phán nói chung và đàm phán quốc tế nói riêng là công việc thường gặp trong thương

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

thảo hợp đồng, thỏa thuận, hiệp định. Do đó việc có hiểu biết về kỹ năng đàm phán cũng như nghệ thuật đàm phán là rất quan trọng.

Vấn đề tự do hóa dịch vụ vận tải biển: Trong tiến trình tự do hóa dịch vụ vận tải biển, cùng với việc Việt Nam gia nhập WTO và các cam kết của Việt Nam trong phân ngành dịch vụ vận tải biển cùng với các ngoại lệ MFN, ngành Hàng hải cũng sẽ phải có những điều chỉnh thích hợp. Trước hết cần có vai trò tích cực hơn nữa trong các vòng đàm phán của Ủy ban điều phối dịch vụ của ASEAN (CCS) về việc mở cửa thị trường vận tải biển trong khuôn khổ Hiệp định khung ASEAN về dịch vụ (AFAS). Hiện nay, bản chào/cam kết của Việt Nam về dịch vụ vận tải biển có chất lượng, được đánh giá là một trong những quốc gia đáp ứng được mục tiêu của các gói cam kết tại các vòng đàm phán trong ASEAN, thể hiện vai trò tích cực trong xây dựng các bản chào/cam kết

Hợp tác giao thông vận tải ASEAN - Trung Quốc trong bối cảnh Trung Quốc đang vươn lên trở thành một cường quốc trên thế giới là một vấn đề lớn, có tính chiến lược và rất nhạy cảm. Từ năm 2008 trở đi có nhiều hoạt động, chương trình hợp tác VTB quan trọng liên quan đến Trung Quốc: Kế hoạch chiến lược hợp tác giao thông vận tải ASEAN - Trung Quốc; Diễn đàn hợp tác phát triển cảng biển ASEAN - Trung Quốc với Cơ chế làm việc chung về hợp tác cảng biển; Hội nghị thường niên đánh giá tình hình thực hiện Hiệp định ACMTA mà Trung Quốc đăng cai phiên họp đầu tiên; Cơ chế tham vấn hàng hải ASEAN – Trung Quốc với việc chuẩn bị nâng cấp lên thành một thỏa thuận tham vấn (MOU). Vì vậy, việc tham gia vào các hoạt động, chương trình hợp tác này đòi hỏi sự quan tâm đặc biệt, sự chỉ đạo sát sao của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải và các bộ, ngành liên quan.

Tiếp tục thực hiện nghĩa vụ của quốc gia thành viên của các công ước quốc tế về hàng hải, Cục Hàng hải Việt Nam sẽ quan tâm đầy đủ đến việc thực hiện hiệu quả các điều ước của IMO mà Việt Nam là thành viên và các nghị quyết mới vừa được Đại hội đồng IMO thông qua tại Khóa họp A25, tăng cường công tác PSC, FSI, các quy định của Bộ luật ISPS, nội luật hóa quy định của các công ước quốc tế; hợp tác với nước ngoài trong việc đào tạo, nâng cao trình độ cho đội ngũ cán bộ trực tiếp liên quan đến công tác thực hiện công ước; trao đổi kinh nghiệm với các nước.

3.1.2 Giải pháp vi mô

3.1.2.1. Giải pháp mang tính kỹ thuật

TCCT hiện đang sở hữu và quản lý đội tàu và phương tiện gồm 27 thiết bị, đa dạng về công suất và chủng loại bao gồm các tàu dịch vụ sở hữu hệ thống định vị động học DP2 (Dynamic Positioning), các tàu có khả năng hỗ trợ trong các chiến dịch khoan, thăm dò, khai thác dầu khí, chữa cháy, cứu hộ cứu nạn trên biển, trục mỏ, bảo vệ các công trình ngoài khơi và đội tàu lai kéo chân vịt mũi (Azimuth) phục vụ hoạt động lai dắt trong cảng và hoạt động hàng hải gần bờ... Đội tàu trên được quản lý và vận hành bởi đội ngũ thuyền viên Việt Nam và quốc tế với năng lực chuyên môn cao và nhiều kinh nghiệm. Ngoài ra, công ty còn đang sở hữu 02 thiết bị điều khiển lặn (Remote Operating Vehicle) chuyên dụng cho các dự án khảo sát, sửa chữa và thi công các công trình ngầm dưới đáy biển; 02 thiết bị nạo vét hàng hải ở độ sâu 18M với công nghệ châu Âu để triển khai các nhiệm vụ quốc phòng theo chỉ đạo từ Quân chủng Hải Quân.

Trong năm 2023 TCCT đã tiếp tục số hoá và áp dụng phần mềm trong công tác quản lý giúp Công ty có thể nâng cao năng suất lao động, giảm thiểu chi phí và gia tăng sự linh hoạt trong hoạt động SXKD. Trong thời gian tới, công ty sẽ tiếp tục duy trì và đẩy mạnh việc ứng dụng phần mềm trong mọi hoạt động SXKD của Công ty và áp dụng cho các Công ty trong cùng hệ thống.

Đối với nhiệm vụ quân sự, Đảng ủy xác định thường xuyên đáp ứng kịp thời mọi nhu cầu của nhiệm vụ quân sự trên giao cho Quân cảng; thực hiện các kế hoạch về bảo quản, sửa chữa cầu cảng, kho bãi để phục vụ các nhiệm vụ về quân sự quốc phòng, an ninh khu vực Cái Mép - Thị Vải. Đối với nhiệm vụ sản xuất, xây dựng kinh tế, Đảng ủy xác định tập trung thực hiện kế hoạch khai thác kinh tế cảng tháng 11, tháng 12 năm 1992 với sản lượng và doanh thu cao nhất để bảo đảm hoàn thành vượt mức các chỉ tiêu về sản lượng và doanh số kinh tế năm 1992. Biện pháp quan đảm bảo cho việc hoàn thành kế hoạch năm là phải tiếp nhận tàu, xếp dỡ container đúng lịch ưu tiên. Nâng sản lượng, doanh số và lợi nhuận so với tàu hàng rời. Ưu tiên bố trí cầu cảng khu vực hạ lưu bến 4 cho tàu 10.000 tấn. Trường hợp nhiều tàu hàng rời, phải xác định thời gian đậu bến làm hàng. Bảo đảm an toàn tuyệt đối cho tàu khi cập rời bến và khi làm hàng. Phòng Kế hoạch khai thác - Điều độ phối hợp chặt chẽ với cán bộ trực bãi của

hãng EAC và người phụ trách Trường Giang phân công cán bộ điều độ bãi của hãng EAC 24/24 giờ, sắp xếp bãi đúng quy trình, bắt đầu thực hiện quản lý trọn khâu xếp dỡ container với hãng EAC từ ngày 10 tháng 11 năm 1992. Đây là bước tiến mới đối với cán bộ Phòng Kế hoạch khai thác - Điều độ. Xác định quá trình thực hiện sẽ gặp phải những khó khăn, cần phải động viên theo dõi và có chế độ bồi dưỡng khuyến khích cán bộ trực tiếp làm, kiên quyết thực hiện ý định điều độ trọn khâu với EAC. Trong quan hệ với hãng EAC và Trường Giang phải hợp tác chặt chẽ, bảo đảm lợi ích thỏa đáng, biết khai thác kinh nghiệm và có quan điểm hợp tác lâu dài theo hợp đồng với hãng EAC. Chú trọng kiểm tra kỹ thuật an toàn các thiết bị dụng cụ xếp dỡ container bảo đảm an toàn khi xếp dỡ, giữ uy tín với hãng tàu khi cán bộ Quân cảng đi vào điều độ trọn khâu. Khai thác các nguồn thu để cân đối nhu cầu chi.

Tổ chức sản xuất và tổ chức quản lý của doanh nghiệp, Giám đốc doanh nghiệp trực tiếp quản lý và điều hành chung mọi hoạt động của Quân cảng (kể cả phần cầu bến làm nhiệm vụ quân sự và phần dành ra làm kinh tế). Giám đốc có 2 Phó Giám đốc giúp việc; các phòng, ban chức năng và trợ lý trực thuộc.

Phòng Kế hoạch khai thác - Điều độ: Giúp Giám đốc xây dựng các kế hoạch khai thác cảng, thương vụ và điều độ sản xuất theo kế hoạch của Giám đốc. Phòng Cảng vụ: Đôn đốc kiểm tra thực hiện pháp chế hàng hải trong cảng, an toàn trật tự trên sông và trên mặt cầu cảng. Tổ chức tàu cập và rời bến an toàn theo kế hoạch khai thác và các dịch vụ cầu cảng. Phòng Tài chính: Bảo đảm tài chính cho các hoạt động; giám sát thu, chi, ghi chép thống kê hoạt động bảo đảm và sử dụng kinh phí, hạch toán giá thành, tính toán hiệu quả sản xuất, phân tích hoạt động kinh doanh, tài chính. Phòng Kỹ thuật cơ giới: Tổ chức xếp dỡ cơ giới theo kế hoạch; xây dựng định mức tiêu hao nhiên liệu vật tư tiêu thụ bảo dưỡng cho các trang thiết bị cơ giới của cảng; kiểm tra kỹ thuật, an toàn đối với các thiết bị xếp dỡ; hướng dẫn thực hiện các chế độ an toàn thiết bị, an toàn lao động, dự trữ kinh phí vật tư bảo dưỡng trang bị, kiểm tra các thông số an toàn và tổ chức thực hiện. Phòng Kho vận: Tổ chức quản lý, xếp dỡ, bảo quản hàng hóa trong kho; tổ chức duy tu sửa chữa từng bước nâng cấp kho. Phòng Quản lý công trình: Lập kế hoạch sửa chữa các công trình và xây dựng mới; giám sát thi công công trình; quản lý nhà đất và quy hoạch của Quân cảng; bảo đảm điện, nước cho toàn Quân cảng; chỉ đạo việc duy tu bảo dưỡng cầu cảng, doanh trại. Phòng Bảo vệ: Bảo vệ an toàn

trong phạm vi Quân cảng, bảo vệ hàng hóa ở kho, bãi; quan hệ với địa phương quanh nơi Quân cảng đóng quân; cấp giấy phép cho người, phương tiện hàng hóa ra vào cảng làm việc, tổ chức tuần tra canh gác và làm công tác điều tra vụ việc, bảo vệ an ninh nội bộ. Ban Hành chính: Bảo đảm công tác hậu cần nội bộ; bảo đảm duy trì giờ giấc, trật tự nơi làm việc, hướng dẫn và tiếp khách.

Các giải pháp điều độ, giải phóng tàu giao nhận ở bài có bước phát triển về chất, làm tăng sức chứa của bãi lên trên 30%, thời gian tàu đậu bến giảm từ 3-5 giờ/chuyến, giảm tỷ lệ đảo chuyển từ 25% xuống dưới 15%, ứng dụng nổi mạng quản lý vi tính nhằm tăng cường quản lý, điều hành trong sản xuất. Tổ chức quản lý theo bãi chức năng, thực hiện quản lý một cửa, trọn khâu, tăng cường chuyên môn hóa, xây dựng định mức lao động toàn diện, phân tích sâu các hiệu quả kinh tế, loại bỏ chi phí không hợp lý, tiết kiệm, hạ giá thành. Tăng cường công tác quản trị nhân sự, duy trì nghiêm kỷ luật lao động, kỷ luật sản xuất, quy phạm an toàn, bố trí phân cấp lao động hợp lý, tổ chức đào tạo huấn luyện nâng cao trình độ tay nghề chuyên môn. Tổ chức các hình thức khoán sản phẩm hợp lý, thực hiện phân phối tiền lương theo chức danh, kết quả hoàn thành nhiệm vụ, đảm bảo thu nhập, đời sống ổn định cho cán bộ công nhân viên.

Mở rộng hướng đầu tư đồng bộ trang thiết bị xếp dỡ, đặt nền tảng cho sự phát triển bền vững của Tân Cảng - Cái Mép không chỉ hiện tại mà còn cho tương lai

**** Giải pháp về đầu tư trang thiết bị cũng như nâng cao cơ sở hạ tầng***

Xét về tổng thể, các dịch vụ logistics mà TCCT đang khai thác thực hiện có hiệu suất ngày càng tăng và chiếm tỷ trọng cao nhất là các phương án làm hàng container tại bãi xuất - nhập khẩu. Nhưng không vì vậy mà cảng dừng việc đổi mới hay nâng cấp các hệ thống, trang thiết bị ngày càng tân tiến và hiện đại, TCCT cần không ngừng cải tiến công tác quản lý chất lượng phục vụ khách hàng cũng như đổi mới đầu tư các công nghệ mới, nhất là các trang thiết bị liên quan đến xếp dỡ container.

- Đầu tư thêm các trang thiết bị kỹ thuật trong bãi như khung cầu bờ, xe đầu kéo, xe nâng hàng, xe nâng rỗng,..
- Cầu bờ cũng được bảo trì liên tục vì chịu những tác động bên ngoài từ thời tiết khí hậu, tránh việc bị gián đoạn bởi việc gặp sự cố với thiết bị xếp dỡ

- Về kho vận thì trang bị những kệ hàng kiên cố chắc chắn, xe nâng chuyên dụng vận hành tốt trong kho và có người quản lý giám sát sắp xếp hàng hóa một cách logistics, hiệu quả phù hợp với ngày đóng hay giao hàng

+ Kết quả đạt được khi hoàn thiện các vấn đề trên

- Năng suất hoạt động cao, hiệu suất lớn mang lại doanh thu lớn, lợi nhuận cao hàng năm cho công ty
- Được lòng tin khách hàng, tìm kiếm được các khách hàng tiềm năng cũng như phân khúc được các khách hàng làm ăn hợp tác lâu dài.
- Dòng chảy các hoạt động logistics diễn ra mượt mà không bị gián đoạn bởi khâu bất kỳ.

Đầu tư phát triển các cảng tổng hợp quốc gia (hoặc những cảng có khu bến container quy mô lớn) nhất thiết phải đồng bộ với việc xây dựng trung tâm logistics. Trung tâm này có vị trí liền kề phía sau khu đất cảng. Tùy thuộc vào chức năng, phạm vi hoạt động sản xuất kinh doanh, quy mô diện tích khu đất dành cho đầu mối logistics thường bằng 1 - 2 lần diện tích khu đất cảng. Các trung tâm này sẽ đảm nhiệm các hoạt động: là nơi tập kết, gia công, lưu kho, đóng gói, phân phối hàng hoá, phối hợp với tất cả các phương thức vận tải khác như đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa; gắn kết sự tiếp cận cảng của các phương thức đó với các bến trong cảng. Để làm được điều này, rất cần sự phối hợp của Bộ Giao thông Vận tải với Ủy ban nhân dân các địa phương, nghiên cứu bổ sung quỹ đất cho việc xây dựng cảng đi kèm với xây dựng trung tâm logistics. Trường hợp quỹ đất không cho phép xây dựng đầu mối logistics liền kề với cảng, có thể tích cực xây dựng các cảng nội địa (ICD). Xu hướng phát triển thế giới hiện nay, các cảng nội địa không còn chỉ đơn thuần có chức năng là đầu mối về vận tải, giao nhận và lưu kho bãi hàng hoá container như trước đây nữa, mà đã và đang phát triển trở thành các trung tâm logistics. Các cảng nội địa này có vị trí nằm trong vùng hấp dẫn của cảng, có mạng lưới giao thông vận tải thông suốt với một hoặc một số cảng biển, cung cấp các dịch vụ logistics và những phương tiện cần thiết đáp ứng nhu cầu đại lý vận tải và giao nhận ở cảng. Cảng nội địa sẽ là nơi tập trung gom hàng vận tải đường biển qua cảng, đưa cảng biển lại gần hơn với khách hàng. Cảng nội địa còn có vai trò phân phối hàng từ cảng cho các tuyến

Số đặc biệt tháng 10/2012 80

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

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

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

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

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

- Để tăng cường chức năng logistics cho cảng biển, song song với việc xây dựng các trung tâm logistics trong vùng hấp dẫn cảng, các doanh nghiệp cảng cần quan tâm đến việc nâng cao năng lực cho đội ngũ quản lý và nguồn nhân lực chuyên sâu về lĩnh vực logistics. Các doanh nghiệp cảng cũng cần chú trọng khả năng tương tác và liên thông giữa chính quyền- các cơ quan chức năng- doanh nghiệp khách hàng một cách liền mạch, giảm thiểu những thủ tục phiền hà trong việc kiểm soát hàng hoá. Cần đảm bảo thông tin liên quan từ nơi hình thành hàng hoá đến điểm tiêu thụ cuối cùng một cách thông suốt thông qua việc tăng cường áp dụng các công cụ theo dõi đơn hàng, lịch tàu, e-booking, theo dõi chứng từ... Các cảng cũng cần ứng dụng phương thức “Just- in-time” bằng việc thiết lập các kênh thông tin (Internet, EDI) với các hãng tàu hoặc nhà vận tải nhằm nhận được chính xác các thông tin về lô hàng cần xếp dỡ tại cảng (thời gian lô hàng đến cảng, khối lượng, chủng loại, cảng đến, cảng đích, vị trí lô hàng cần dỡ). Thông qua các thông tin này, cảng chủ động lên kế hoạch sử dụng lao động và trang thiết bị sẵn sàng phục vụ khi lô hàng đến cảng, nhằm tổ chức phương án tối ưu phục vụ lô hàng, giảm tối đa thời gian bốc dỡ hàng tại cảng, nhờ đó chủ hàng giảm được thời gian thuê tàu. Các cảng cũng nên thiết lập hệ thống hẹn giờ “Appointment System” nhằm lên kế hoạch cụ thể giao trả hàng, khắc phục hiện tượng các phương tiện chuyên chở hàng đến cảng chờ bốc dỡ hoặc chờ ăn hàng phải đợi rất lâu tại cảng,

gây ách tắc giao thông đã xảy ra ở các cảng lớn ở Việt Nam. Việc ứng dụng hệ thống hẹn giờ khách hàng tại cảng có ý nghĩa rất lớn không chỉ cho chính bản thân cảng trong việc nâng cao hiệu quả nguồn lực khai thác cảng, mà còn nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng tại cảng.

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

**** Giải pháp phát triển cảng điện tử e - port***

Hiện nay tại TCCT vẫn chưa chính thức sử dụng phổ biến cảng điện tử đăng kí toàn bộ thông tin liên quan đến các dịch vụ logistics trên hệ thống e - port. Tại TCCT chỉ khai báo đăng kí nâng hạ container theo hệ thống của 2 cảng cùng hệ thống TCT là TCIT và TCTT. Giải pháp Cảng Điện Tử ePort là hệ sinh thái chuyển đổi số toàn diện và tiên phong trong ngành khai thác Cảng – Logistics; đóng vai trò quan trọng trong kết nối: các thực thể, giải pháp phần mềm, nhân sự Cảng, khách hàng, đơn vị logistic và cả các đơn vị hành chính công...tiết kiệm chi phí

Cảng VIP Green Port (thuộc Viconship) đi đầu trong triển khai ứng dụng cảng biển điện tử. Tổng giám đốc Viconship Nguyễn Văn Tiến thông tin, trước khi ứng dụng E-port, khi làm thủ tục giao, nhận hàng hóa, khách hàng phải mang theo các giấy tờ, chứng từ, tiền mặt đến cảng để đổi sang chứng từ giao nhận của cảng, giao cho lái xe, người nhận hàng. Tiếp nhận thủ tục, lái xe, người nhận hàng lúc đó mới đến được cảng để lấy hàng. Việc này mất rất nhiều thời gian, nhân lực và có nguy cơ rủi ro như: tai nạn giao thông, rơi mất tiền, mất chứng từ, giấy tờ...trong quá trình di chuyển. Khi Viconship ứng dụng E-port tại hệ thống các cảng, khách hàng có thể thực hiện thủ tục thanh toán mọi lúc, mọi nơi, mọi thời điểm, thông qua máy tính, điện thoại thông minh có kết nối Internet, có thể tự in chứng từ giao nhận hoặc ảnh chụp màn hình mang đến cảng. Cảng sử dụng hệ thống scanner barcode quét mã vạch và tiến hành giao nhận

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT
hàng hóa... Cách làm này giúp khách hàng giảm thời gian làm thủ tục, không mất thời gian đi lại, tiết kiệm chi phí, giảm thời gian thông quan hàng hóa và an toàn...

HICT ứng dụng E-port trên cơ sở phát triển của Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn. Lãnh đạo đơn vị cho biết, E –port của cảng có các chức năng cung cấp lịch các tàu tại cảng, thông tin về danh sách nhập, xuất tàu, tóm tắt thông tin về công-ten-nơ cung cấp thông tin về tình hình khai thác tại cảng, số công-ten-nơ tồn lâu ngày...Ngoài ra, còn có thêm các tiện ích như vòng luân chuyển của một công-ten-nơ, các thông tin về truyền nhận dữ liệu giữa cảng và hãng tàu, thông tin cập nhật về lệnh giao hàng, lệnh cấp rỗng, đơn giản hóa thủ tục, giấy tờ...

Theo anh Nguyễn Hoài Nam, nhờ có ứng dụng E-port, việc thực hiện các thủ tục cảng nhanh hơn nhiều lần. Trước đây đi đổi lệnh, người làm thủ tục phải xuống cảng, nếu gặp may thì được làm ngay, nhưng những ngày tàu đông, phải chờ nhau đổi lệnh, có khi đến hơn 1 giờ đồng hồ mới hoàn thành xong thủ tục, đi lại rất vất vả. Nay, nhờ E-port, sau khi chuyển tiền xong, phía cảng xác nhận lại là hoàn thành, thời gian chỉ sau 1 cú nhấp chuột máy tính. Nếu với cách làm thông thường, tại HICT phải mất nửa ngày mới đổi xong lệnh vì đi xa nhiều lần, nhưng nay chỉ tính bằng phút, rất chính xác và an toàn.

Cần thiết triển khai rộng rãi E-port trong giai đoạn phát triển theo xu thế mới của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư, các cảng biển trên địa bàn tỉnh đang tích cực đầu tư công nghệ số để tăng cường công tác quản lý, tiếp tục tạo thuận lợi hơn nữa cho khách hàng. Nhiều doanh nghiệp cảng trên địa bàn thành phố cũng đang bắt tay vào xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu, chuẩn bị triển khai E-port như: Cảng quốc tế Tân Cảng - Cái Mép, Cảng Cái Mép - Thị Vải TCTT...Các ứng dụng về tra cứu, điều động phương tiện ra vào, phương tiện xếp dỡ hiện có tiếp tục được duy trì và là nền tảng để phát triển E-port.

Nguyên lý về ứng dụng E-port là tạo thuận lợi cho khách hàng và cơ bản giống nhau về cách thức hoạt động của ứng dụng. Cũng là hoàn thành thủ tục, chuyển tiền, xác nhận qua thông tin điện tử từ cảng đến với khách hàng và ngược lại. Vì thế, càng triển khai rộng rãi ở các cảng, càng có lợi trong công tác quản lý. E-port là ứng dụng riêng của mỗi cảng, nhưng nếu có một ứng dụng dùng chung, kết nối các E-port với nhau để bảo đảm tính liên thông sẽ thuận lợi hơn nữa cho khách hàng và công tác quản lý cảng

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

biển trên địa bàn Cái Mép - Thị Vải. Ngoài ra, triển khai ứng dụng dùng chung sẽ chia sẻ một phần trong triển khai dịch vụ của mỗi cảng, đồng thời cập nhật những thông tin cơ bản để đơn vị quản lý cảng biển có thể cập nhật số liệu từng ngày, từng giờ, thay vì các đơn vị phải gửi báo cáo như hiện nay.

Triển khai rộng rãi E-port còn góp phần giảm chi phí logistics, chi phí đi lại do tiện ích công nghệ mang lại. Trên thực tế, do hiện nay còn nhiều cảng chưa ứng dụng E-port, nên thực hiện thủ tục kiểm thủ công vẫn chiếm phần lớn. Hằng ngày, hàng giờ, hàng nghìn người chạy lệnh, thực hiện các thủ tục giao, nhận hàng hóa từ cảng biển vẫn phải ngược xuôi trên các tuyến đường đi Đồng Nai, Bình Dương, các cảng trên TP Hồ Chí Minh, hay một số cảng cũng thuộc cụm Cái Mép - Thị Vải... Do đó, nếu các cảng biển Hải Phòng càng đẩy mạnh ứng dụng E-port, càng tăng hiệu quả trong công tác quản lý, rút ngắn thời gian giao nhận hàng hóa qua cảng biển.

**** Các giải pháp về chuyển đổi số giúp TCCT trở thành cảng biển trực tuyến hiện đại, thông minh trong khu vực miền Nam Việt Nam***

Sau thành công của phần mềm Cảng điện tử ePort, đã ứng dụng nhiều công nghệ tiên tiến của thế giới như sử dụng AI- trí tuệ nhân tạo trong nhận dạng container, robot RPA trong nhiều công đoạn để nâng cao năng suất, giảm thiểu thao tác do thao tác thủ công; Cảng Đà Nẵng tiếp tục nghiên cứu và triển khai thành công Cổng container tự động autogate. Theo đó, nhiều giải pháp công nghệ đã được áp dụng như nhận dạng mã container bằng thuật toán ACCR kết hợp với trí tuệ nhân tạo AI, nhận diện biển số xe đầu kéo/romooc, PLC điều khiển đóng mở barrie, đọc chỉ số đầu cân điện tử, dùng Robot (RPA) thực hiện lệnh, gửi thông tin qua APP điện thoại của lái xe, đã hỗ trợ đắc lực trong giao tiếp, thao tác, giám sát góp phần vào giao nhận container chính xác, nhanh chóng, rút ngắn giao nhận hàng đến khách hàng xuất nhập khẩu.

Trước khi áp dụng container tự động Autogate, khi xe container vào cổng, lái xe trình lệnh giấy, nhân viên Cảng kiểm tra thông tin, kiểm tra đăng kiểm, tải trọng của xe; Nhập số xe đầu kéo, romooc, số container, chỉ số cân, ... vào phần mềm CATOS. Sau khi phần mềm CATOS thực hiện xong lệnh, nhân viên Cảng in phiếu tọa độ container giao cho lái xe. Việc tiếp xúc trực tiếp gây nguy cơ lây nhiễm bệnh và kéo dài thời gian giao nhận hàng.

Từ đó đến nay, Cảng Sài Gòn cũng đã từng bước triển khai thành công nhiều ứng dụng hữu ích phục vụ cho nhu cầu quản lý điều hành. Phần mềm E-Port, PL-FS, Smartgate, Cân điện tử, Online Office, CRM,... cũng như kết nối với những ứng dụng khác trong hệ thống của ngành cảng: CAS, ePayment Gateway, eInvoice, thu phí hạ tầng cảng biển,... Tuy nhiên, hầu hết hoạt động rời rạc và thủ công.

Đầu năm 2022, thực hiện chiến lược chuyển đổi số của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) và kế hoạch chuyển đổi số của Công ty Cổ phần Cảng Sài Gòn lộ trình 2022 – 2025 và tầm nhìn 2030, theo tinh thần Nghị quyết 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 “Chuyển đổi số lĩnh vực Logistics, ứng dụng công nghệ thông tin nâng cao năng lực cạnh tranh”. Là một trong những công ty con thuộc sự hỗ trợ quản lý cũng như đầu tư TCCT cần cố gắng cải thiện cũng như có những chiến lược đề ra để có thể tham gia vào việc liên kết chuyển đổi số năm bắt và tận dụng thời cơ cũng như phù hợp với sự phát triển toàn diện của kỹ thuật công nghệ thông tin ngày nay.

Tiến tới chào mừng 160 năm hình thành, phát triển (1863-2023), Cảng Sài Gòn có sự chuyển đổi số mạnh mẽ hơn và đánh dấu sự trở lại bằng việc áp dụng công nghệ mới, đầu tư phát triển phần mềm Quản lý khai thác Cảng tổng hợp (SGPTOS), bao gồm Quản lý khai thác hàng container (VTOS) và Quản lý khai thác hàng tổng hợp (GTOS), mang thương hiệu Cảng Sài Gòn cùng với sự đồng hành của công ty CEH – Đơn vị vừa vinh dự nhận Giải thưởng xuất sắc Chuyển đổi số Bộ ngành, Logistics, do Thủ Tướng Phạm Minh Chính cùng Bộ trưởng TT&TT trao tặng.

Giải pháp Quản lý và Vận hành Hệ thống cảng (SGPTOS) mà cảng áp dụng được thiết kế đồng bộ, đáp ứng toàn bộ các yêu cầu của Cảng – Hãng tàu – Khách hàng trên một hệ thống duy nhất. Ngoài ra, SGPTOS có thể cài đặt trên nhiều loại thiết bị, hệ điều hành khác nhau như IOS, Windows, Android, giúp tiết kiệm chi phí đầu tư và tiện lợi cho người dùng.

SGPTOS là giải pháp toàn diện về giám sát, điều hành cảng có đầy đủ chức năng phục vụ cho việc quản lý cảng. Giải pháp cho phép thiết lập kế hoạch chất xếp hàng hóa lên tàu, bãi và tối ưu vị trí chất xếp nhằm giải phóng hàng hoá nhanh chóng; Quản lý chi tiết container trên bãi, tàu và cung cấp các dịch vụ trực tuyến; dịch vụ quản lý kho, bãi và các dịch vụ khác như: Đăng ký dịch vụ trực tuyến; Thanh toán trực tuyến; Hoá đơn điện tử; Thanh lý hải quan; Tra cứu thông tin hàng hoá; Tra cứu thông tin Bãi;

Tra cứu lịch Tàu, ... SGPTOS có thể áp dụng rộng rãi cho nhiều loại cảng như: Cảng Container; Cảng Tổng Hợp; ICD.

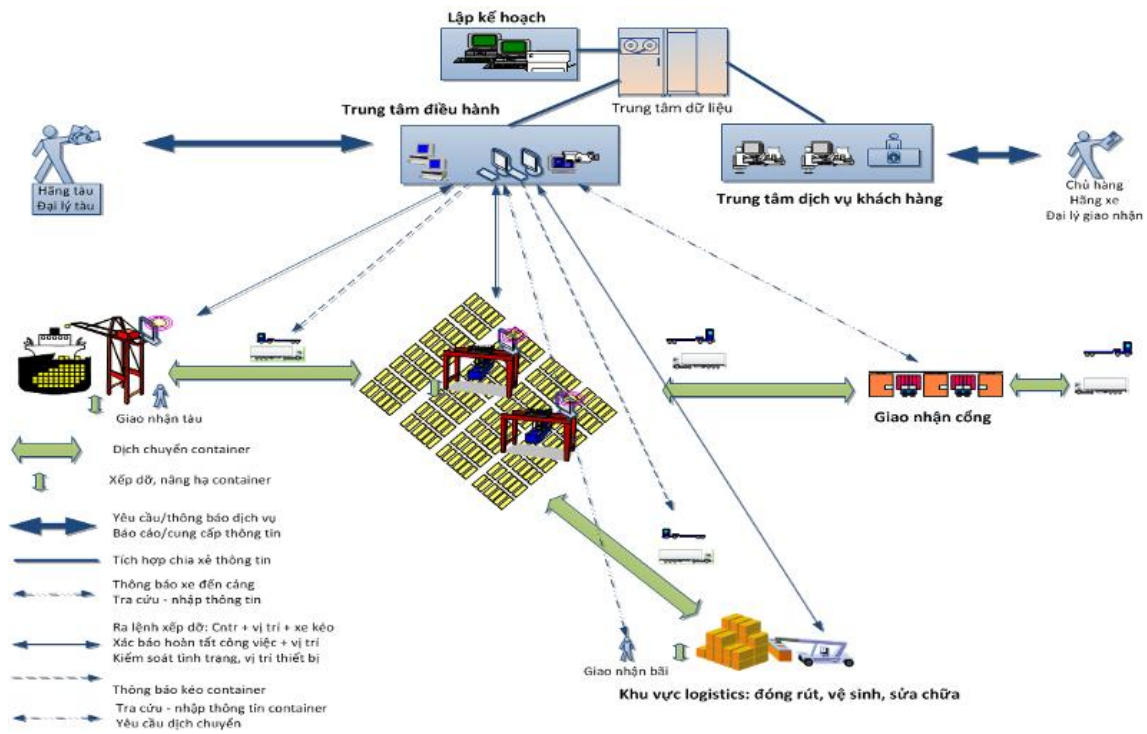
+ Một số giải pháp mà công ty thực hiện:

- Thay đổi tư duy về chuyển đổi số: nhiều lãnh đạo hiện nay vẫn còn e ngại về tính an toàn thông tin trên nền tảng trực tuyến. Do vậy, trước hết lãnh đạo cần hiểu rằng thực hiện chuyển đổi số là tất yếu nếu không muốn bị đào thải.

- Xây dựng lộ trình chuyển đổi số rõ ràng: Lộ trình cần phải phù hợp với khả năng của doanh nghiệp, theo kế hoạch dài hạn, cần trọng từng bước trong việc lựa chọn quy trình thực hiện, công nghệ phần mềm ứng dụng và nhà cung cấp dịch vụ chuyển đổi số.

- Xây dựng hệ sinh thái kho vận số: Tận dụng dữ liệu hiện để tạo lợi thế cạnh tranh trong việc quản lý và vận chuyển hàng hóa hiệu quả. Xây dựng một hệ thống lưu trữ dữ liệu chung để quản lý tập trung dữ liệu vận chuyển của các phương tiện giao thông, vận tải, nhằm mục đích số hóa các hoạt động. Từ đó, có thể sử dụng cơ sở dữ liệu này để điều chỉnh quy hoạch giao thông, xác định vị trí bãi đỗ xe trong thành phố, khu vực trung chuyển hàng hóa, và thiết lập các biện pháp ưu tiên về thời gian.

- DN kinh doanh dịch vụ logistics cần có sự chuyển đổi đồng bộ: Trước hết là xây dựng nền tảng số cho chuỗi logistics để liên kết các bên liên quan như cảng, doanh nghiệp vận tải, công ty, đại lý giao nhận, kho bãi, ...



Hình 3. 1: Mô hình tổng quan về quản lý khai thác Cảng Sài Gòn

Nguồn: Kế hoạch chuyển đổi số của Tân Cảng Sài Gòn - VIMC

+ Kết quả đạt được từ giải pháp

- *Tự động hóa vận hành để tối ưu chi phí:* thực hiện chuyển đổi số, các quy trình phức tạp được số hóa, chuẩn hóa trở nên đơn giản giúp doanh nghiệp theo sát quy trình vận chuyển hàng hóa dịch vụ, hạn chế các rủi ro và đảm bảo đơn hàng giao đúng hẹn. Các hoạt động tự động hóa như gửi mail, fax, cuộc gọi tự động theo dõi quá trình vận chuyển hay việc tính giá cước, các thủ tục giấy tờ sẽ giúp doanh nghiệp tiết kiệm tối đa chi phí.

- *Gia tăng hiệu suất, hiệu quả:* Áp dụng các phần mềm sẽ giúp quản lý tốt hệ thống vận chuyển, theo dõi đơn hàng, truy xuất nguồn gốc, ... Mọi hoạt động vận chuyển, lưu trữ sẽ được cải thiện với tốc độ nhanh hơn và chính xác hơn. Từ đó, giảm thiểu các rủi ro, lỗi phát sinh giúp gia tăng hiệu suất vượt trội. Sử dụng công nghệ phân tích với hệ thống Big data sẽ giúp doanh nghiệp dự đoán, nắm bắt nhanh thông tin, nhu cầu của thị trường, dự báo các rủi ro để lập kế hoạch ứng phó kịp thời. Nhờ vậy, sức cạnh tranh được gia tăng, chất lượng dịch vụ được cải thiện, mang lại trải nghiệm tốt nhất cho khách hàng.

- *Đảm bảo tính minh bạch trong dịch vụ vận chuyển:* Công nghệ IoT sẽ được ứng dụng khi thực hiện chuyển đổi số ngành logistics. Với công nghệ này, hành trình vận chuyển sản phẩm từ kho đến khách hàng sẽ hoàn toàn được minh bạch và được theo dõi chi tiết trên ứng dụng hệ thống. Chính nhờ vào công nghệ này, khách hàng hoàn toàn yên tâm đối với dịch vụ của doanh nghiệp, giảm bớt hoạt động hỗ trợ cập nhật trạng thái đơn hàng, vì lúc này khách hàng có thể theo dõi trực tiếp.

- *Tăng hiệu quả hoạt động:* Bằng cách áp dụng các công nghệ số vào hệ thống quản lý vận chuyển, theo dõi hàng hóa, truy xuất thông tin, tự động hóa quy trình và trao đổi dữ liệu, ngành Logistics có thể cải thiện quá trình vận chuyển, lưu trữ, quản lý hàng hóa và thông tin với mức độ chính xác và tốc độ nhanh hơn. Điều này giúp giảm thiểu lỗi phát sinh, tăng tính linh hoạt và đáp ứng nhanh chóng yêu cầu của thị trường, tạo điều kiện thuận lợi cho việc tối ưu hóa quy trình, giảm thiểu sự lãng phí, tăng cường khả năng dự báo và lập kế hoạch.

- *Tiết kiệm chi phí:* Tự động hóa các công việc và loại bỏ các bước không hiệu quả, ngành Logistics có thể giảm thiểu thời gian và công sức lao động, giảm chi phí nhân lực. Bên cạnh đó, công nghệ số cũng cho phép theo dõi và quản lý tài nguyên như kho hàng, xe vận chuyển và lao động một cách hiệu quả hơn. Thông qua việc sử dụng tài nguyên một cách tối ưu, giúp tránh sự lãng phí và đảm bảo rằng tài nguyên được sử dụng đúng thời gian và đúng mục đích.

- *Nâng cao chất lượng dịch vụ:* Công nghệ số giúp quá trình vận chuyển và quản lý hàng hóa trở nên chính xác hơn. Từ việc theo dõi và ghi nhận thông tin về hàng hóa, vị trí đến việc cập nhật và chia sẻ dữ liệu với các bên liên quan, chuyển đổi số giúp giảm thiểu sai sót và tăng độ tin cậy trong quá trình cung cấp dịch vụ. Thông qua việc tự động hóa và tích hợp thông tin, chuyển đổi số giúp giảm thiểu thời gian xử lý, tăng tốc độ giao hàng và cung cấp độ phản hồi nhanh hơn cho khách hàng. Đồng thời tăng tính linh hoạt và khả năng đáp ứng đa dạng.

- *Tăng khả năng cạnh tranh:* Từ việc tự động hóa quy trình vận chuyển, quản lý kho hàng, đến sử dụng dữ liệu và phân tích thông tin để đưa ra quyết định thông minh, công nghệ số giúp cải thiện sự linh hoạt, tăng năng suất và giảm chi phí hoạt động. Nhờ đó, các doanh nghiệp Logistics có thể cung cấp dịch vụ tốt hơn, nhanh chóng hơn và có chi phí cạnh tranh hơn so với đối thủ.

- Đặc biệt, việc có được thông tin minh bạch và đáng tin cậy về quá trình vận chuyển, lưu trữ hàng hóa và giao nhận giúp tăng niềm tin của khách hàng, đối tác. Điều này được xem là một lợi thế cạnh tranh lớn, nhất là trong việc thu hút khách hàng mới và duy trì mối quan hệ lâu dài với khách hàng hiện tại.

- *Minh bạch trong quá trình vận chuyển:* Mục tiêu của việc chuyển đổi số trong ngành Logistics là tăng cường tính minh bạch trong quy trình giao hàng. Các nhà quản lý doanh nghiệp đã tích hợp các giải pháp IoT (Internet of Things) vào hoạt động logistics giúp theo dõi sản phẩm từ nhà kho đến khách hàng. Tính minh bạch trong quy trình giao hàng mang lại sự tin tưởng của khách hàng đối với thương hiệu. Đồng thời, việc tích hợp giải pháp IoT cũng giúp tiết kiệm thời gian cho các đại lý hỗ trợ, bởi lúc này khách hàng không còn yêu cầu cập nhật trạng thái giao hàng từ phía bộ phận hỗ trợ khách hàng.

3.1.2.2. Giải pháp về con người

Với số lượng và phạm vi hoạt động của đội tàu ngày càng tăng, Ban điều hành TCCT xác định mục tiêu đảm bảo an toàn cho con người và phương tiện được quan tâm hàng đầu. TCCT đã áp dụng hệ thống quản lý theo tiêu chuẩn ISO 9001-2015, hệ thống quản lý tàu, trang thiết bị cho ngành dịch vụ ngoài khơi theo tiêu chuẩn quốc tế (SMS, OVID, IMCA, OVMSA) vào công tác quản trị, điều hành doanh nghiệp.

*** Giải pháp về chú trọng công tác khách hàng**

+ Cơ sở của giải pháp

Khách hàng chiếm vị trí trung tâm trong mọi hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics cũng không ngoại lệ. Bởi vậy, để bán được hàng, tức là cung cấp dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp, công ty cần chú trọng hơn nữa công tác chăm sóc khách hàng.

Nội dung:

- Luôn sẵn sàng tiếp nhận ý kiến khách hàng và phản hồi nhanh chóng.
- Nâng cao tính tương tác giữa doanh nghiệp và khách hàng
- Rút kinh nghiệm và liên tục điều chỉnh để nâng cao mức độ hài lòng của khách hàng

- Thực sự hiểu văn hóa khách hàng

+ *Điều kiện thực hiện giải pháp*

- Hội nghị khách hàng thường niên.
- Mỗi tháng phải tổ chức thu thập và phản hồi ý kiến khách hàng về chất lượng dịch vụ, thái độ nhân viên...
- Hợp rút kinh nghiệm với khách hàng, nhờ khách hàng lên lớp chia sẻ kiến thức, kinh nghiệm quản lý
- Xử lý dứt điểm các sai sót khách hàng góp ý
- Khắc phục những mặt yếu, những hạn chế... khiến khách hàng chưa thật sự hài lòng.
- Có địa chỉ email, hòm thư góp ý, đường dây nóng 24/7... luôn sẵn sàng tiếp nhận ý kiến từ khách hàng.
- Sau khi cải thiện dịch vụ theo phản ánh trước đó, cần liên hệ lại để chắc chắn khách hàng hài lòng với cách giải quyết của công ty.
- Nếu đã là nhân viên của ICD ST, dù ở vị trí lãnh đạo hay nhân viên, tất cả luôn phải niềm nở với khách hàng của công ty.

+ *Kết quả đạt được từ giải pháp*

- Nâng cao mức hài lòng của khách hàng với dịch vụ của doanh nghiệp.
- Thu hẹp khoảng cách giữa khách hàng và công ty.
- Công ty sẽ nâng cao chất lượng dịch vụ thông qua việc tiếp thu ý kiến phản hồi của khách hàng

*** *Giải pháp về đào tạo, nâng cao về chất lượng đội ngũ lao động***

+ *Cơ sở của giải pháp*

Con người chính là nhân tố quan trọng nhất và là tài sản vô giá của mọi doanh nghiệp cho dù các doanh nghiệp đó hoạt động trong các lĩnh vực, ngành nghề khác nhau. Hơn nữa, quy mô thị trường logistics Việt Nam tuy nhỏ nhưng tốc độ tăng trưởng cao, ngành logistics có sự đầu tư phát triển khá nhanh nên cần chú trọng và quan tâm nhiều hơn đến trình độ nghiệp vụ của nhân viên. Mục tiêu của giải pháp đề

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT
ra là làm sao có được một đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp, hiệu quả và nhiệt huyết với công việc cùng công ty.

Nội dung :

- Tổ chức huấn luyện, đào tạo cho nhân viên.
- Sàng lọc đội ngũ nhân sự.
- Phân bổ nhân sự hợp lý nhất để tối ưu hoá hiệu quả của cả đội ngũ.

+ *Điều kiện thực hiện giải pháp*

- Tài trợ cho nhân viên ưu tú những khoá học ngắn hạn tại các nước có ngành logistics phát triển.
- Tổ chức tập huấn và kiểm tra định kì về quy trình nghiệp vụ kho.
- Có các buổi hội thảo chuyên đề về những điểm mới trong logistics nói chung và dịch vụ kho nói riêng
- Cập nhật liên tục về kiến thức, kĩ năng nghiệp vụ cho nhân viên qua mail hoặc diễn đàn của công ty.
- Mời các chuyên viên nước ngoài về đào tạo cho đội ngũ cán bộ.
- Tổ chức cho các nhân sự cấp cao sang tham quan hệ thống kho của các nước có dịch vụ kho bãi phát triển (Singapore...)
- Công tác tuyển dụng phải qua nhiều khâu chất lọc nghiêm ngặt.
- Cắt giảm những thành phần nghiệp vụ yếu, làm việc không hiệu quả
- Tổ chức sát hạch hàng năm để nắm bắt trình độ nghiệp vụ chung của nhân viên.
- Luân chuyển nhân sự giữa các kho để nâng cao tính tương tác và phát huy tối đa kĩ năng làm việc nhóm.
- Thăng, giáng hạng hoặc chuyển vị trí phù hợp với trình độ và năng lực của từng cá nhân.

+ *Kết quả đạt được từ giải pháp*

- Tạo nên đội ngũ nhân viên trình độ chuyên môn cao, năng động và chuyên nghiệp.

- Tối ưu hoá năng lực làm việc đội, nhóm

- Khơi dậy ý thức trách nhiệm, tính tự nguyện, tự giác của nhân viên, từ đó nâng cao chất lượng dịch vụ của công ty.

* Các đề xuất kiến nghị về nhân sự làm việc tại công ty

- Đề xuất Ban điều hành chỉ đạo bộ phận kế toán xây dựng công tác kế toán quản trị thống kê chi phí, chi tiết cho từng hoạt động kinh doanh để so sánh sự biến động chi phí và có cơ sở quản trị chi phí hiệu quả.

- Đề xuất Người đại diện phần vốn của TCO tại các công ty thành viên xây dựng các nguyên tắc quản trị hệ thống nội bộ tập trung thông qua các quy chế quản lý (quy chế tài chính, quy chế lương, quy chế chi tiêu nội bộ,...).

- Đề xuất duy trì thực hiện công tác đánh giá hiệu quả công việc (KPI) cho toàn hệ thống từ TCO đến các công ty thành viên.

- Đề xuất triển khai các khóa đào tạo quản trị nội bộ cho lãnh đạo từ cấp trung, đội ngũ lãnh đạo kế thừa.

Ngoài ra công ty cũng cần có chứng chính sách đối với người lao động phù hợp, nâng cao năng lực chuyên môn đội ngũ lao động, có các chương trình không chỉ đào tạo về nghiệp vụ, kỹ năng yêu cầu khi đối diện với khách hàng mà cần có những lớp học am hiểu về luật pháp, các công tác an toàn an ninh trong các hoạt động hàng hải trên biển theo hệ thống quản lý tàu và phương tiện hàng hải theo tiêu chuẩn quốc tế:

Chính sách tuyển dụng: Công tác tuyển dụng được thực hiện theo chiến lược phát triển của công ty và thực hiện theo kế hoạch hàng năm. Công ty đề ra tiêu chí tuyển dụng lao động, trong đó ưu tiên lao động tốt nghiệp đại học, cao đẳng trong và ngoài nước, lao động có chuyên môn giỏi, kinh nghiệm và năng lực đáp ứng được yêu cầu của công ty, sinh viên khá giỏi vừa mới tốt nghiệp trong và ngoài nước nhằm tạo nguồn nhân lực phát triển lâu dài cho Công ty.

- **Chính sách đào tạo:** Với mục tiêu nâng cao chất lượng chuyên môn và nghiệp vụ của nguồn nhân lực, công ty luôn chú trọng công tác đào tạo và huấn luyện nguồn

nhân lực. Công ty đã tổ chức các khóa đào tạo và bồi dưỡng ngắn hạn phù hợp với vị trí công tác và năng lực của nhân viên cho toàn thể người lao động trong Công ty. Bên cạnh đó, Công ty luôn coi trọng việc thu hút nhân tài nhằm trẻ hóa nguồn lao động và bổ sung thêm nguồn nhân lực chất lượng cao, có khả năng phát triển năng lực, kiến thức, kỹ năng của đội ngũ sẵn có theo hướng chuyên nghiệp hóa, đáp ứng được nhu cầu nhiệm vụ mới trong thời kỳ hội nhập toàn cầu hiện nay.

- **Chính sách lương, thưởng và các chế độ khác đối với người lao động:**

Nhằm đảm bảo thực hiện việc trả lương, thưởng và các phúc lợi xã hội cho người lao động một cách công bằng, hợp lý trên cơ sở đánh giá giá trị đóng góp, năng lực và hiệu quả công việc của người lao động, phù hợp với hoạt động dịch vụ sản xuất kinh doanh chính là ngành dịch vụ tàu dầu khí biển.

- **Chế độ phụ cấp, bảo hiểm xã hội:** Công ty đảm bảo chi trả lương thưởng, trợ cấp xã hội cũng như chế độ bảo hiểm phù hợp với Luật Lao động, các điều luật khác liên quan cũng như Điều lệ công ty. Công ty cũng có chế độ phụ cấp rủi ro, phụ cấp chuyên môn và các khoản thưởng khác tùy vào tình hình và điều kiện cụ thể. Đồng thời, Công ty cũng thường xuyên nâng cao chính sách phúc lợi cho CBCNV bằng các trợ cấp đối với các nhân viên cưới hỏi, ốm đau - nằm viện, thai sản, nghỉ hưu, mất sức, chế độ tang chế. Bên cạnh đó, Ban lãnh đạo cùng Công đoàn công ty luôn chủ tâm phát triển phong trào văn thể mỹ và duy trì các hoạt động ngoại khóa như các giải thể thao, văn nghệ, sinh hoạt tập thể, tổ chức từ thiện giúp đỡ người nghèo. Công ty cũng đảm bảo các điều kiện an toàn và bảo hiểm theo đúng quy định với tất cả các đối tượng lao động trong Công ty, đặc biệt là lao động trong các lĩnh vực đặc thù thường xuyên phải đối mặt với rủi ro trong lĩnh vực dịch vụ hàng hải.

3.1.2.3. Các giải pháp hỗ trợ khác

Về số hoá quy trình quản lý: Trong năm 2023 TCO đã ứng dụng số hoá và áp dụng phần mềm trong công tác quản lý giúp Công ty có thể nâng cao năng suất lao động, giảm thiểu chi phí và gia tăng sự linh hoạt trong hoạt động SXKD. Trong thời gian tới, công ty sẽ tiếp tục duy trì và đẩy mạnh việc ứng dụng phần mềm trong mọi hoạt động SXKD của Công ty và áp dụng cho các Công ty trong cùng hệ thống.

Về tài chính – đầu tư:

- + Kết hợp phương thức quản lý tài chính tập trung và phi tập trung nhằm tập trung sức mạnh tài chính của toàn hệ thống, giảm chi phí nhưng vẫn đảm bảo tính chủ động và kịp thời trong công tác ra quyết định.

- + Nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh bằng cách quản lý và tiết giảm chi phí: Lập ngân sách chi tiêu, kế hoạch chi tiêu cho từng phòng ban chức năng, cho từng phương tiện và từng địa bàn hoạt động.

Về số hoá và chuyển đổi số quy trình quản lý

- + Tiếp tục rà soát và cải tiến các quy trình quản lý nội bộ, từ đó tăng cường sự phối hợp giữa các bộ phận, gia tăng chất lượng dịch vụ và nâng cao hiệu quả quản lý sản xuất kinh doanh trên môi trường số.

- + Tiếp tục triển khai ứng dụng phần mềm quản trị trong các quy trình nội bộ của công ty để giảm thiểu thời gian xử lý hồ sơ, thủ tục phê duyệt, giảm giấy tờ hành chính...từ đó giảm thiểu chi phí, tăng năng suất lao động.

- + Đẩy mạnh công tác nhận diện thương hiệu, phát huy văn hóa, bản sắc công ty trong mọi hoạt động.

Chiến lược phát triển của Công ty tầm nhìn đến năm 2032

- + Đào tạo nguồn nhân lực, nâng cao trình độ chuyên môn, xây dựng cơ chế chính sách cho từng cá nhân phát triển sự nghiệp và gắn bó lâu dài với Công ty.

- + Mở rộng thị trường ra nước ngoài, thông qua hình thức thành lập các công ty liên doanh liên kết tại các thị trường trọng điểm như Thái Lan, Malaysia.

- + Xây dựng chu kì đầu tư mới thông qua việc tìm kiếm các vị trí chiến lược, nhằm xây dựng các cơ sở hạ tầng dịch vụ Logistic và kết nối với các lĩnh vực kinh doanh của Công ty.

Nâng cao hiệu quả quản trị công ty

- + Quản trị Tài chính – Kế toán: Xây dựng hoạch tài chính dài hạn, trung hạn, ngắn hạn, từ đó, xây dựng phương án tài chính phù hợp đảm bảo đáp ứng nhu vốn phục vụ cho hoạt động kinh doanh trong các giai đoạn tiếp theo trong chiến lược phát triển Công ty.

+ Quản trị nhân sự: Tập trung hoàn thành phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao phục vụ các mục tiêu chiến lược. Tiếp tục xây dựng và ban hành các chính sách phát triển nguồn nhân lực, khuyến khích đổi mới sáng tạo, đảm bảo an toàn thông tin nội bộ, ...

+ Quản trị quan hệ khách hàng: TCO tạo được sự tin cậy cao với khách hàng, bao gồm các khách hàng truyền thống và khách hàng mới. TCO có các quy trình quản trị khách hàng chặt chẽ, từ tìm kiếm đến cung cấp dịch vụ và sau cung cấp dịch vụ.

Công tác marketing đẩy mạnh công tác truyền thông: công ty đẩy mạnh về các nền tảng truyền thông xã hội qua đó biết thêm được nhiều khách hàng tiềm năng cũng như là truyền bá tới nhiều hãng tàu hay khách hàng có nhu cầu xuất nhập khẩu biết tới công ty sâu rộng hơn. Tiếp thu các ý kiến đóng góp, các nguyện vọng của khách hàng từ đó công ty có thể xem xét các chính sách ưu đãi tri ân với khách hàng cũng như mở rộng việc thu hút nguồn hàng hóa mới.

Song song với việc đẩy mạnh chiến dịch marketing, công tác và thủ tục giao nhận hàng hóa tại hiện trường được cải tiến theo hướng phục vụ khách hàng trọn khâu, phục vụ khâu nhajoo container hay rút hàng lấy con rỗng tại depot của cảng. Trong mỗi khu đều có nhân viên điều độ, thương vụ phục vụ cũng như hỗ trợ kịp thời mọi nhu cầu của khách hàng, kể cả việc thay đổi phương án tác nghiệp tại chỗ, tiết kiệm thời gian giao dịch

3.2. Kết luận chung về các giải pháp hỗ trợ phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại Tân Cảng - Cái Mép

Kết luận chung về các giải pháp hỗ trợ phát triển hiệu quả các dịch vụ logistics tại Tân Cảng - Cái Mép chúng ta có thể được rút ra từ một số yếu tố và giải pháp chủ chốt như sau:

+ **Hệ thống quản lý:** Với số lượng và phạm vi hoạt động ngày càng tăng, Ban điều hành TCCT cần xác định mục tiêu đảm bảo an toàn cho con người và phương tiện được quan tâm hàng đầu. TCO đã áp dụng hệ thống quản lý theo tiêu chuẩn ISO 9001-2015, hệ thống quản lý tàu, trang thiết bị cho ngành dịch vụ ngoài khơi theo tiêu chuẩn quốc tế (SMS, OVID, IMCA) vào công tác quản trị, điều hành doanh nghiệp. Thực hiện phương hướng mục tiêu hành động năm 2024 "Chuyển đổi số và tăng cường đào tạo", những năm qua TCCT đã áp dụng phần mềm quản trị vào quản lý hệ thống với mục tiêu ứng dụng công nghệ vào các quy trình vận hành, tăng hiệu suất chất lượng cho công việc, quản trị nhân sự bài bản hơn và tiết kiệm chi phí.

+ **Tăng cường cơ sở hạ tầng:** Đầu tư mạnh mẽ vào nâng cấp cơ sở hạ tầng, bao gồm mở rộng cảng, phát triển đường bộ và đường sắt kết nối với các khu vực trong và ngoài nước. Điều này giúp giảm thời gian vận chuyển và nâng cao khả năng tiếp nhận các loại tàu container lớn.

+ **Ứng dụng công nghệ tiên tiến:** Áp dụng công nghệ tự động hóa, quản lý chuỗi cung ứng thông minh và các hệ thống quản lý cảng hiệu quả giúp tối ưu hóa quy trình làm việc, giảm chi phí và tăng cường khả năng giám sát, theo dõi hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển.

+ **Chính sách về nguồn nhân lực:** Đào tạo và phát triển đội ngũ nhân viên có chuyên môn cao trong lĩnh vực logistics, từ việc quản lý cảng đến vận tải, sẽ giúp nâng cao chất lượng dịch vụ và đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng.

+ **Cải thiện quy trình thủ tục hải quan:** Rút ngắn thời gian thông quan hàng hóa và tạo điều kiện thuận lợi hơn cho việc xuất nhập khẩu bằng cách cải cách thủ tục hải quan, đơn giản hóa các quy trình và ứng dụng công nghệ hiện đại trong việc thông quan.

+ **Tăng cường hợp tác giữa các bên liên quan:** Thiết lập các mối quan hệ hợp tác chặt chẽ giữa các doanh nghiệp logistics, các cơ quan nhà nước, và các tổ chức vận tải, qua đó tạo ra một hệ sinh thái logistics mạnh mẽ, hỗ trợ nhau trong việc phát triển thị trường và nâng cao chất lượng dịch vụ.

+ **Nâng cao năng lực cạnh tranh quốc tế:** Hướng đến việc nâng cao vị thế của cảng Tân Cảng - Cái Mép trên thị trường quốc tế bằng việc tập trung vào các dịch vụ logistics chất lượng cao, đáp ứng được yêu cầu của các đối tác quốc tế và thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa.

+ **Chú trọng bảo vệ môi trường và phát triển bền vững:** Đảm bảo rằng các hoạt động logistics phát triển một cách bền vững, không gây tác động xấu đến môi trường, và thúc đẩy các sáng kiến xanh trong ngành vận tải và kho bãi.

Tóm lại, để phát triển hiệu quả các dịch vụ logistics tại Tân Cảng - Cái Mép, cần có một chiến lược toàn diện kết hợp nhiều yếu tố như đầu tư cơ sở hạ tầng, ứng dụng công nghệ, cải cách thủ tục hành chính, đào tạo nhân lực, và phát triển quan hệ hợp tác chặt chẽ giữa các bên. Các giải pháp này sẽ giúp Tân Cảng - Cái Mép không chỉ nâng cao hiệu quả dịch vụ mà còn tăng cường vị thế của Việt Nam trong ngành logistics quốc tế.

KẾT LUẬN

Đối với nền kinh tế quốc dân, hoạt động logistics có nhiệm vụ tận dụng tối đa năng lực của hạ tầng cơ sở, phương tiện một cách tốt nhất nhằm thỏa mãn tốt nhất yêu cầu của chủ hàng trong việc lưu thông phân phối. Logistics là một chức năng kinh tế chủ yếu, có vai trò rất quan trọng đối với nền kinh tế nói chung và từng doanh nghiệp nói riêng. Trên thế giới logistics đã và đang phát triển mạnh mẽ. Ở Việt Nam, logistics đã bắt đầu được nhìn nhận như một công cụ “sắc bén” đem lại thành công cho doanh nghiệp cũng như nâng cao năng lực cạnh tranh cho nền kinh tế quốc gia. Với tính thời cuộc và một triển vọng phát triển kinh tế trong tương lai, đề tài: “Các giải pháp phát triển dịch vụ logistics tại Tân Cảng - Cái Mép” với các nội dung nghiên cứu là rất cần thiết cả về mặt lý luận cũng như thực tiễn.

Qua quá trình nghiên cứu đề tài, Luận văn đã thu được những kết quả sau:

* Thứ nhất, logistics không phải là hoạt động đơn lẻ mà là một chuỗi các hoạt động liên tục, tác động qua lại lẫn nhau, được thực hiện một cách khoa học và có hệ thống qua các bước nghiên cứu, hoạch định, tổ chức, quản lý, thực hiện, kiểm tra, kiểm soát, hoàn thiện và mang lại hiệu quả quản lý và giảm chi phí nâng cao năng lực cạnh tranh. Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại liên quan đến dòng luân chuyển hàng hóa từ nơi sản xuất đến nơi tiêu dùng và nhà cung cấp dịch vụ logistics là các thương nhân, tổ chức triển khai các hoạt động thương mại đó. Thực hiện hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics hiệu quả sẽ làm gia tăng giá trị lớn cho chính nhà cung cấp dịch vụ logistics và cho toàn xã hội.

* Thứ hai, công ty Tân Cảng - Cái Mép cũng đang phát triển vô cùng mạnh mẽ trong cụm cảng Cái Mép - Thị Vải với khả năng tiếp nhận tàu lớn, có sự đầu tư cao về các thiết bị trong cảng cũng như đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp, khả năng nghiệp vụ cao và tìm được nhiều các khách hàng xung quanh khu vực để mở rộng đầu tư phát triển ngày càng nâng cao vị thế và trở thành trung tâm logistics hàng đầu tại đây.

* Thứ ba, phát triển hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp GNVN Việt Nam trên thị trường miền Nam Việt Nam cần thực hiện các giải pháp cụ thể như: Đối với các doanh nghiệp cần nâng cao chất lượng nguồn nhân lực; Tăng tính liên kết giữa các doanh nghiệp GNVN; Ưu tiên phát triển e – logistisc và tái cơ cấu doanh nghiệp. Đối với các cơ quan quản lý Nhà nước cần chú trọng khâu quy hoạch và

Khóa luận tốt nghiệp Giải pháp phát triển hiệu quả các dịch vụ Logistics tại TCCT

xây dựng cơ sở hạ tầng; Hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực để phục vụ cho ngành dịch vụ logistics; Cần có chính sách khuyến khích phát triển thị trường dịch vụ logistics khu vực miền Nam; Tập trung phát triển hạ tầng công nghệ thông tin và thành lập Ủy Ban quốc gia về logistics. Bên cạnh đó, các hiệp hội ngành nghề cũng cần phát huy vai trò đại diện các doanh nghiệp đối thoại và kiến nghị với Chính phủ về các chính sách trong ngành logistics và tạo mối gắn kết giữa hiệp hội và thành viên.

Khóa luận tốt nghiệp được em viết trên cơ sở ứng dụng các kiến thức đã học trong thời gian thực tập tại phòng Kế hoạch - kinh doanh thuộc Công Ty TCCT do thời gian thực tập có hạn nên khóa luận chưa thực sự đi sâu vào quá trình hoạt động của công ty và em cũng chưa có nhiều kinh nghiệm để có thể đề xuất các giải pháp giúp công ty nơi em thực tập có thể giải quyết hoàn toàn các vướng mắc còn tồn đọng tại công ty. Khóa luận giúp có ý kiến đề xuất giúp quản lý công ty có hướng giải quyết các vướng mắc tuy không thật sự hoàn hảo nhưng nó cũng góp phần tìm ra các giải pháp giúp công ty.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Tác giả: Tân Cảng - Cái Mép (2022), tài liệu giới thiệu về Tân Cảng - Cái Mép do công ty tự biên soạn (Truy cập: tháng 12/2024).
2. Nguyễn Thị Phương (2012), “Ứng dụng “Just - in - time” trong dịch vụ vận tải của dây chuyền logistics”, Tạp chí Hàng hải Việt Nam, số tháng 4/2012.
3. Minh Hà (2012), “Bà Rịa - Vũng Tàu khai thác lợi thế tiềm năng để phát triển logistics”, Tạp chí Hàng hải Việt Nam, số tháng 7/2012.
4. Mai Hà (12/2021), “Đề xuất cơ chế 'cảng mở' cho siêu cảng Cái Mép - Thị Vải” Tạp chí tháng 12/2021 (Truy cập: tháng 12/2014).
5. Vũ Thị Thanh Nhân (2020), “Phát triển kinh doanh hoạt động dịch vụ logistics cho các doanh nghiệp trên thị trường miền Nam, Việt Nam”, Luận văn thạc sĩ, Quản trị kinh doanh, Trường Đại học Ngoại thương.
6. Cục thống kê (2023), Báo cáo thương niên TCO thuộc TCT Tân Cảng Sài Gòn năm 2023.
7. Tác giả: Tổng công ty Tân Cảng tự biên soạn, Tìm hiểu chung về lịch sử hình thành của tổng công ty cũng như một số yếu tố để phát triển những công ty con như Tân Cảng Cái mép, trang 40 -50.
8. Tổ Thương vụ phòng Kế hoạch kinh doanh. “*Bảng báo cáo kết quả hoạt động tài chính của công ty qua từng tháng giai đoạn 2022 - 6TĐN 2024*” do công ty tự biên soạn và tổng hợp qua các năm.