

CHI PHÍ LOGISTICS CỦA DOANH NGHIỆP TỈNH BÀ RỊA-VŨNG TÀU

ThS. Đỗ Thanh Phong

Trường Đại học Bà Rịa – Vũng Tàu

Hiện nay, chi phí logistics của doanh nghiệp tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu (BR-VT) cao hơn so với mặt bằng chung thế giới. Làm cách nào giảm chi phí logistics để tăng năng lực cạnh tranh là bài toán cần giải quyết hiện nay của các doanh nghiệp BT-VT. Vậy chi phí logistics là gì, nó bao gồm những chi phí nào và nguyên nhân nào đẩy chi phí logistics tỉnh BR-VT lên cao?

1. Chi phí logistics là gì? Chi phí logistics là gì? Khoản phí này thường gồm 3 loại phí: chi phí vận tải, chi phí kho bãi và chi phí hàng dự trữ. Trong đó, chi phí vận tải là lớn nhất. Quản trị chi phí logistics để giảm mức rủi ro và gia tăng lưu thông hàng hóa giúp tốt giúp doanh nghiệp gia tăng năng lực cạnh tranh.

2. Các loại chi phí logistics

Chi phí logistics được chia làm 3 loại như sau:

- *Chi phí vận tải:* Tất cả các chi phí dành cho việc lưu thông và phân phối hàng hóa từ nơi sản xuất đến thị trường tiêu thụ. Đây là mức chi phí lớn nhất chiếm khoảng 60%. Mặc cho những nỗ lực của ngành vận tải nhằm làm giảm giá cước vận chuyển đường biển hay bằng các phương thức khác mức phí vẫn không ngừng leo thang do sự biến động giá của nhiên liệu. Vì vậy, các doanh nghiệp luôn chú trọng tìm các giải pháp để giảm chi phí vận tải, hiện nay việc sử dụng các phương tiện vận tải có năng suất lớn, trang thiết bị xếp dỡ hiện đại hay container hóa trong vận chuyển giúp đã giúp giảm một phần chi phí vận chuyển.

- *Chi phí kho bãi:* Chi phí kho bãi gồm các thành phần chi phí về nhà cửa và kho hàng, chi phí trang thiết bị và

chi phí về nhân lực. Từ đó ta có thể thấy rằng chi phí kho bãi sẽ chi ảnh hưởng từ các yếu tố: Số lượng hàng kho hàng; số lượng hàng tồn kho; nguồn nhân lực và hình thức sở hữu kho.

- *Chi phí hàng dự trữ:* Số lượng hàng tồn kho là yếu tố tác động trực tiếp tới chi phí lưu kho, thời gian lưu kho của lô hàng, chi phí bình quân cho một đơn vị hàng hàng hóa lưu kho, giá trị của nguyên vật liệu hay hàng hóa lưu kho, tỷ lệ tồn thất hư hỏng của hàng lưu kho, mức chi phí bảo hiểm và tỷ lệ lãi của các khoản vay. Chi phí bảo quản hàng hóa là các khoản chi cho công tác thuê mướn kho bãi, bảo quản hàng hóa, xuất nhập hàng ra vào kho, bù lỗ cho hàng hóa bị hư hỏng và cả chi phí bảo hiểm cho hàng hóa đặc biệt.

3. Thực trạng chi phí Logistics tại tỉnh BR-VT

Chi phí logistics tại BR-VT cao hơn nhiều so với thế giới. Trong khu vực ASEAN, một số nước như Thái Lan, Singapore... đã giảm được chi phí logistics, trong khi chi phí của BR-VT vẫn ở một mức cao, một rào cản đối với năng lực cạnh tranh.

Theo số liệu của Ngân hàng Thế giới (WB), chi phí logistics (vận tải, lưu kho, làm thủ tục hải quan...) ở Việt Nam bằng khoảng 20,9-25% GDP. Mức chi phí này cao hơn Thái Lan 6%, Malaysia 12%, còn so với Singapore thì cao hơn tới 3 lần. Theo Quỹ Tiền Tệ Quốc Tế (IMF), chi phí logistics trung bình chiếm 12% tổng sản phẩm nội địa thế giới. Trong nền kinh tế Hoa Kỳ, chi phí logistics chiếm 9,9% GDP của nước này (921 tỷ USD năm 2000). Đối với các doanh nghiệp, chi phí logistics thay đổi từ 4% đến trên 30% doanh thu. Riêng tại BR-VT, chi phí logistics chiếm khoảng 19% GDP của BR-VT, trong đó vận tải chiếm khoảng 50%-60% là quá cao so với thế giới. Đây là một bài toán khó cần được các doanh nghiệp logistics BR-VT giải quyết. Vậy đâu là nguyên nhân làm chi phí Logistics ở BR-VT cao như vậy?

Các doanh nghiệp BR-VT chưa ý thức rõ về vai trò của logistics/Chuỗi cung ứng: Bộ phận quản trị logistics thường được kết hợp vào các phòng ban hành chính khác khiến việc quản lý chi phí logistics rời rạc, chưa liên kết chặt chẽ. Bên cạnh đó, hàng hóa để tới tay người dùng phải đi qua quá nhiều khâu trung gian, và các bên đều cố gắng trục lợi cho chính mình. Chi phí cho các khâu trung gian này làm đội cước phí vận tải lên cao chóng mặt. Do vậy, cần phải hình thành một bộ phận riêng biệt cho logistics/chuỗi cung ứng để các nhà quản trị bộ phận này có thể phối hợp chặt chẽ với các chức năng khác, bởi một quyết định của chức năng này đều có tác động đến các chức năng khác.

Thiếu sự phối hợp chặt chẽ giữa các thành viên trong chuỗi cung ứng: chuỗi cung ứng có quá nhiều trung gian, sự chạy lòng vòng từ khâu cung ứng nguyên liệu cho sản xuất, đến khâu phân phối hàng hóa tới tay người tiêu dùng, làm tăng chi phí giao dịch, tăng giá bán, và trong chuỗi này, các bên tham gia đều cố gắng trục lợi cho

mình là chính, và vì thiếu thông tin (tức chưa hình thành được mối quan hệ chặt chẽ giữa nhà cung ứng với nhà sản xuất và giữa nhà sản xuất với khách hàng thông qua hệ thống EDI), nên các thành viên trong chuỗi chỉ biết có bên quan hệ trực tiếp với mình mà chẳng biết đến các thành viên khác và kết quả là thổi phồng chi phí logistics.

Các doanh nghiệp BR-VT chưa có thói quen thuê các công ty logistics 3PL ở bên ngoài mà thường tự mình đảm nhận việc vận chuyển. Khi doanh nghiệp tự làm đồng nghĩa với việc đầu tư nguồn vốn khổng lồ để xây dựng kho hàng, thiết bị và phương tiện vận tải. Giải pháp thuê công ty 3PL ở ngoài sẽ hiệu quả và giảm chi phí logistics rất nhiều.

4. Giải pháp giảm chi phí logistics của doanh nghiệp tỉnh BR-VT

- Hệ thống hạ tầng giao thông:
Trong giai đoạn từ 2018 đến 2020, Tỉnh BR-VT ưu tiên tập trung phát triển một Trung tâm dịch vụ logistics có quy mô hiện đại, đầu tư đồng bộ, ngay phía sau khu cảng Cái Mép và khu dự trữ Sao Mai - Bến Đình, đầu tư tuyến đường liên cảng CM-TV, khởi công tuyến đường 991B, đường Long Sơn-Cái Mép nhằm hoàn thiện giao thông kết nối hệ thống cảng, kết nối giao thông các khu công nghiệp trong và ngoài tỉnh BR-VT. Tỉnh BR-VT thu hút các tập đoàn lớn trên thế giới vào đầu tư xây dựng, khai thác tại Trung tâm logistics Cái Mép. Tỉnh BR-VT xây dựng các giải pháp về quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, hạ tầng trung tâm logistics, xây dựng bộ máy quản lý vận hành khai thác; xây dựng cơ chế thu hút vốn đầu tư; xây dựng trình Chính phủ các cơ chế, chính sách, nguồn vốn,... để phát triển ngành logistics trên địa bàn tỉnh BR-VT.

- Tăng sản lượng vận tải biển:
Vận tải biển tỉnh BR-VT đang có những bước phát triển vượt đáng kể. Tăng cường đẩy mạnh hàng hóa xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển ước trên 90%. Năm 2018 kim ngạch xuất nhập khẩu trừ dầu khí trên địa bàn tỉnh đạt 4.415 triệu USD, tăng 13,32% so với cùng kỳ. Đặc biệt, lĩnh vực vận chuyển container luôn đạt tốc

độ tăng trưởng 2 chữ số trong những năm gần đây. Tỉnh BR-VT thuận lợi là có các cảng nước sâu để có thể thỏa mãn được nhu cầu xuất nhập khẩu ngày càng tăng. Doanh thu dịch vụ cảng năm 2018 của BR-VT ước đạt 3.703 tỷ đồng, tăng 9,8% và sản lượng hàng thông qua năm 2018 đạt 69,8 triệu tấn, tăng 13,26% so với cùng kỳ (bao gồm cả hàng quá cảnh), trong đó riêng container đạt khoảng 7 triệu Teus, tốc độ tăng trưởng hàng năm trong vòng 10 năm tới theo dự đoán là 20-25%.

- Tăng cường kết nối các doanh nghiệp: UBND Tỉnh BR-VT thành lập trung tâm kiểm tra chuyên ngành tại khu Cái Mép-Thị Vải, thành lập Ban Quản lý cảng biển và dịch vụ logistics, tổ chức hội nghị kết nối doanh nghiệp, đồng hành cùng doanh nghiệp trong lĩnh vực cảng biển và logistics; thực hiện các giải pháp cải cách thủ tục hành chính, thu hút nguồn hàng về Cái Mép-Thị Vải.

5. Kết luận

Các yếu tố thành chi phí logistics của doanh nghiệp gồm 03 yếu tố chính là chi phí vận tải, chi phí kho bãi và chi phí hàng dự trữ. Các yếu tố còn lại chiếm một phần không đáng kể trong tổng chi phí logistics. Để giảm chi phí logistics của doanh nghiệp, UBND tỉnh BR-VT đầu tư hệ thống giao thông kết nối các cảng biển Đồng Nai, Cát Lái, Long An và khu công nghiệp, tăng cường vận tải đường biển, đặc biệt là vận tải container. Thành lập Ban Quản lý cảng biển và dịch vụ logistics, tổ chức hội nghị kết nối doanh nghiệp, đồng hành cùng doanh nghiệp trong lĩnh vực cảng biển và logistics. **ĐTP**

Tài liệu tham khảo

1. UBND tỉnh BR-VT (2018), Báo cáo tình hình thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội, năm 2018.
2. Sở Công thương tỉnh BR-VT (2018), Báo cáo thực hiện kế hoạch Công nghiệp, thương mại năm 2018.
3. Sở Giao thông Vận tải tỉnh BR-VT (2018), Báo cáo thực hiện kế hoạch GTVT năm 2018.
4. Cục Thống kê tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu (2018), Niên giám thống kê năm 2017.