

TRƯỜNG ĐẠI HỌC MỎ - ĐỊA CHẤT
BỘ MÔN THIẾT BỊ DẦU KHÍ VÀ CÔNG TRÌNH

BÁO CÁO HỌC THUẬT

“Tổng quan về mô hình dịch vụ cảng biển logistics tại Vũng Tàu”

Thực hiện: Nguyễn Thanh Tuấn
Đơn vị công tác: Bộ môn Thiết bị Dầu khí và Công trình

Hà Nội, tháng 01 năm 2022

BÁO CÁO HỌC THUẬT

HỌC KỲ 2 NĂM HỌC 2021 – 2022

Người báo cáo: ThS. Nguyễn Thanh Tuấn

Chuyên đề: “Tổng quan về mô hình dịch vụ cảng biển logistics tại Vũng Tàu”

NỘI DUNG BÁO CÁO:

A. Tổng quan về mô hình dịch vụ cảng biển logistics

Ngày nay, dịch vụ cảng biển là đầu mối quan trọng và có vai trò quyết định trong việc nâng cao hiệu quả của cả quy trình logistics. Mục tiêu chính của dịch vụ cảng biển logistics chính là tập trung xây dựng các khu dịch vụ cảng nhằm tối ưu hóa quy trình logistics thông qua việc nâng cao tính tương thích của cảng trong chuỗi logistics. Trong bài viết này, tác giả mong muốn sẽ giúp bạn nắm rõ hơn về những thông tin liên quan đến mô hình dịch vụ cảng biển logistics.

1. Khái niệm về dịch vụ cảng biển logistics

Theo tài liệu từ Ủy ban quản trị Logistics quốc tế. Logistics cảng được định nghĩa như sau: “Logistics là quá trình hoạch định, tổ chức thực hiện và quản lý hiệu quả dòng chảy của vốn nhằm kiểm soát quá trình lưu chuyển và dự trữ hàng hóa từ khâu bảo quản nguyên liệu thô đến khâu hoàn thiện sản phẩm cũng như các thông tin liên quan đến quy trình này từ điểm xuất phát đầu tiên đến nơi tiêu thụ cuối cùng để thỏa mãn các yêu cầu của khách hàng.”

Điều này hoàn toàn đồng nghĩa với việc logistics là một chuỗi các hoạt động liên tục, có quan hệ mật thiết với nhau, 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 và hoàn thiện. Vì vậy, logistics là quá trình liên quan tới nhiều hoạt động khác nhau trong cùng một tổ chức, từ xây dựng chiến lược cho đến các hoạt động chi tiết, cụ thể để thực hiện chiến lược.

Đối với ngành vận tải, thì logistics bao gồm mọi hoạt động lập kế hoạch, tổ chức thực hiện các dịch vụ kinh doanh liên quan đến vận tải (đường biển, đường bộ, đường hàng không, đường thủy nội địa,...), lưu kho bãi, sắp xếp, đóng gói, bao bì hàng hóa sẵn sàng cho quá trình vận tải và phân phối hàng hóa đi các nơi theo yêu cầu của người ủy thác.

Trong logistics, cảng nắm đầu mối quan trọng trong chuỗi logistics và do vậy có vai trò quyết định trong việc nâng cao hiệu quả của cả quy trình logistics. Mục tiêu của dịch vụ cảng biển logistics chính là tập trung xây dựng các hệ thống dịch vụ cảng nhằm tối ưu hóa quy trình logistics thông qua việc nâng cao tính tương thích của cảng trong chuỗi logistics. Bằng việc sử dụng các giới hạn logistics đầu ra “trên” và “dưới”, sự tham gia của các dịch vụ trong cảng có thể tạo nên thị phần đáng kể trong chuỗi giá trị gia tăng thu được của chuỗi logistics. Nếu một cảng thành công trong việc phát triển các dịch vụ logistics, cảng đó chắc chắn có được ưu thế cạnh tranh hơn so với các cảng đối thủ khác.

2. Mô hình dịch vụ cảng biển logistics

Hệ thống dịch vụ cảng biển thông thường sẽ được chia thành 6 hệ thống thứ cấp, bao gồm:

- Hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu.
- Hệ thống phục vụ tàu vào cảng.
- Hệ thống xếp dỡ.
- Hệ thống phục vụ hàng quá cảnh.
- Hệ thống lưu kho.
- Hệ thống liên kết vận tải nội địa.

Trong quy trình *logistics* cảng, 6 hệ thống này sẽ kết hợp cùng với hệ thống thông tin của cảng có vai trò như 7 nhóm hình thành nên quy trình logistics cảng. Trong mô hình này, mỗi hệ thống có sự liên kết chặt chẽ với các hệ thống khác tùy thuộc vào luồng hàng hóa trong quy trình logistics cảng.

2.1. Hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu

Nhiệm vụ của hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu trong dịch vụ cảng biển logistics. Là cung cấp lương thực, thực phẩm hoặc các dịch vụ hỗ trợ khác cho tàu. Bên cạnh đó, còn có hệ thống thông tin hỗ trợ hành trình của tàu như hệ thống kiểm tra cân bằng xếp hàng trên tàu trước khi tàu rời cảng, kiểm tra cân bằng tàu.

2.2. Hệ thống phục vụ tàu vào cảng

Vai trò chính của hệ thống phục vụ tàu vào cảng là đảm bảo an toàn và thuận tiện cho tàu khi tàu cập cảng. Các công ty, tổ chức cảng vụ, dịch vụ liên quan đến công tác phục vụ tàu vào cảng bao gồm dịch vụ thông quan, dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ đảm bảo an toàn cho tàu vào luồng, đại lý tàu,... Luồng hàng sẽ đi từ hệ thống phục vụ tàu vào cảng đến hệ thống xếp dỡ.

2.3. Hệ thống xếp dỡ

Hệ thống xếp dỡ nắm nhiệm vụ hỗ trợ hoạt động xếp hàng và dỡ hàng của tàu tại cảng sao cho nhanh chóng và an toàn. Các bên liên quan đến hoạt động này sẽ nhận lệnh trực tiếp từ các công ty vận tải biển hoặc thông qua đại lý của người gửi hàng. Còn đội công nhân xếp dỡ sẽ nhận lệnh từ đơn vị thực hiện công tác xếp dỡ.

2.4. Hệ thống phục vụ hàng quá cảnh

Đảm bảo liên kết giữa bên xếp dỡ và bên kho bãi là nhiệm vụ chính của hệ thống phục vụ hàng quá cảnh. Luồng hàng sẽ dịch chuyển từ hệ thống xếp dỡ đến hệ thống liên kết vận tải bộ hoặc hệ thống lưu kho bãi. Ở một số cảng, quá trình này không được tách biệt rõ ràng mà có thể được gộp vào hệ thống lưu kho bãi. Tuy nhiên, đối với các cảng có bãi hàng nằm xa khu vực trung tâm cảng. Thì việc xây dựng hệ thống phục vụ hàng quá cảnh là vô cùng cần thiết.

2.5. Hệ thống lưu kho bãi

Với mỗi loại hàng hóa khác nhau, cần có các quá trình phục vụ khác nhau từ bên chuyên môn như phục vụ kho lưu hàng nguy hiểm, kho lưu hàng thực phẩm, khu chứa bồn cho hàng lỏng và khu kho bãi đa chức năng (bao gồm cả bãi container). Hàng hóa sau khi dỡ từ tàu hoặc mang đến từ chủ hàng sẽ được chuyển đến kho CFS để tháo/ đóng hàng vào container. Luồng hàng đi từ hệ thống phục vụ hàng quá cảnh đến hệ thống liên kết vận tải nội địa.

2.6. Hệ thống liên kết vận tải nội địa

Vai trò của hệ thống liên kết vận tải nội địa là hỗ trợ cho liên kết giữa hệ thống kho bãi (hoặc hệ thống phục vụ hàng quá cảnh) với hệ thống vận tải nội địa.

Dòng hàng dịch chuyển từ hệ thống phục vụ hàng quá cảnh hoặc hệ thống xếp dỡ đến khu vận tải nội địa bao gồm: vận tải đường sắt, vận tải ven biển, vận tải đường thủy nội địa, vận tải đường hàng không và chủ yếu là vận tải đường bộ.

B. 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, 5PL trong logistics là gì?

Hiện nay, sự phát triển của quan hệ thương mại quốc tế đòi hỏi dịch vụ logistics ngày càng chuyên nghiệp, vì vậy dịch vụ **1PL, 2PL, 3PL, 4PL, 5PL** trong logistics cần được chúng ta hiểu sâu sắc về bản chất để từ đó biết được về các loại hình dịch vụ logistics. Vậy cụ thể **1PL, 2PL, 3PL, 4PL, 5PL là gì** và làm sao phân biệt được các loại hình dịch vụ này?, chúng ta hãy cùng nhau khám phá bài viết dưới đây.

1PL (First Party Logistics hay Logistics tự cấp)

1PL là hình thức dịch vụ mà những người sở hữu hàng hóa tự mình tổ chức và thực hiện các hoạt động Logistics để đáp ứng nhu cầu của bản thân. Các công ty này có thể sở hữu phương tiện vận tải, nhà xưởng, thiết bị xếp dỡ và các nguồn lực khác bao gồm cả nhân lực để thực hiện các hoạt động logistics.

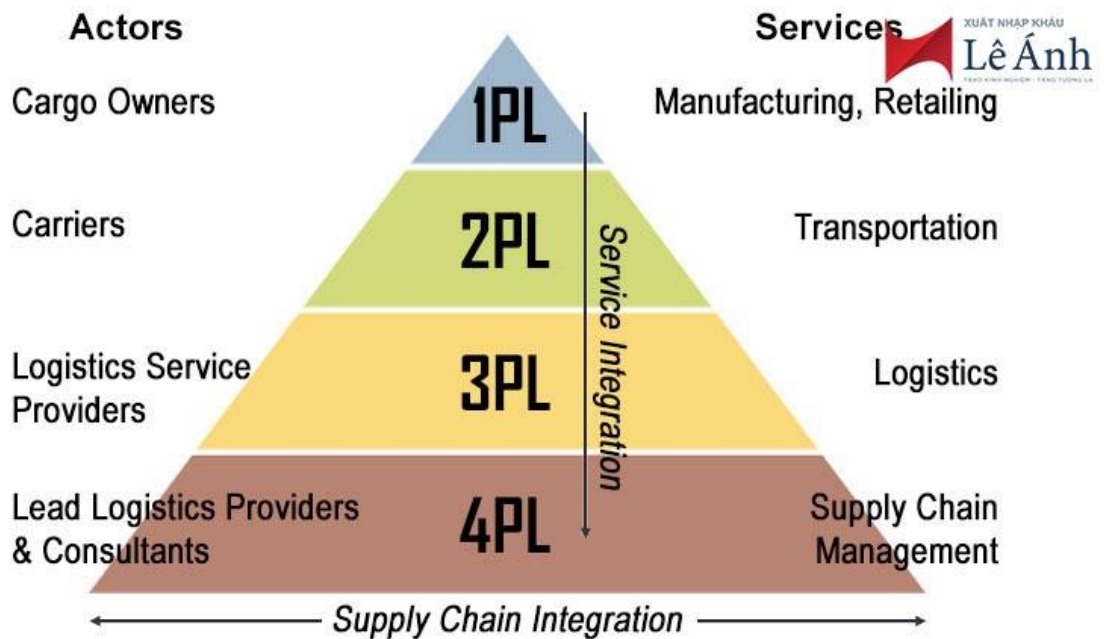
1PL có sự khác biệt rõ rệt với các loại hình Logistics còn lại bởi đặc trưng mang tính tự cấp dịch vụ logistics mà không cần đến một bên cung cấp **dịch vụ logistics** khác. Vì vậy, ở hình thức 1PL, người sở hữu hàng hóa sẽ tự đầu tư phương tiện vận tải, nguồn nhân lực và các công cụ hỗ trợ khác để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa của công ty.

Đa số hình thức 1PL được áp dụng với những hàng hóa có kích thước không quá lớn, dễ vận chuyển và phạm vi vận chuyển hẹp, chủ yếu là nội bộ hoặc trong nước. Cũng có một số trường hợp, đó có thể là công ty rất lớn có khả năng tự thiết kế và điều hành hoạt động logistics. Tuy vậy, với những doanh nghiệp không có quy mô cũng như không có đủ kinh nghiệm, trình độ, chất lượng nhân lực thì hình thức 1PL sẽ gây ra nhiều khó khăn, làm giảm hiệu quả lại dễ gây ra nhiều rủi ro và tổn kém chi phí.

2PL (Second Party Logistics hay Cung cấp dịch vụ logistics bên thứ hai)

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,...

2PL thường chỉ đảm nhận và đóng góp vào một khía cạnh nhỏ trong toàn bộ chuỗi logistics của khách hàng, thường là những hãng tàu hoặc những công ty vận tải đường bộ hay đường hàng không.



3PL (Third Party Logistics – Cung cấp dịch vụ Logistics bên thứ ba)

Có thể nói 3PL là hình thức phát triển một mức cao hơn và rộng hơn của 2PL. 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 một số hoạt động có chọn lọc.

Các hoạt động mà bên cung cấp dịch vụ logistics thực hiện cho công ty khách hàng dựa trên hợp đồng bao gồm: kê khai hải quan, thông quan hàng hóa, các chứng từ giao nhận, vận chuyển, bốc dỡ hàng,... để đảm bảo hàng hóa đến đúng nơi quy định. Thường thì các công ty 3PL sở hữu nhiều loại phương tiện vận chuyển từ đường bộ đến đường hàng không và có mối liên hệ mật thiết với các công ty vận chuyển khác để đáp ứng tốt nhất yêu cầu của khách hàng và tận dụng tối đa chức năng dịch vụ của công ty.

Bên cạnh việc đảm nhận mọi thủ tục và việc vận chuyển hàng hóa, công ty cung cấp dịch vụ 3PL còn chịu trách nhiệm về thời gian vận chuyển hợp lý để hàng hóa còn nguyên vẹn, được giao đúng thời gian và địa điểm. Bởi nếu hàng hóa không còn nguyên vẹn hoặc xảy ra sự cố nào đó thì công ty Logistics thuê ngoài sẽ phải chịu toàn bộ trách nhiệm.

4PL (Fourth Party Logistics – Logistics chuỗi phân phối hay nhà cung cấp Logistics chủ đạo)

Công ty Logistics 4PL là công ty đóng vai trò 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 toàn diện.

Như vậy, 4PL được phát triển trên nền tảng 3PL, nhưng bao gồm các hoạt động rộng hơn và mang tính trách nhiệm cao như 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 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.

Hình thức 4PL ảnh hưởng không chỉ đến hệ thống logistics mà còn là toàn bộ chuỗi cung ứng của khách hàng. Các công ty Logistics cung cấp dịch vụ 4PL thường là công ty liên doanh và có hợp đồng hợp tác dài hạn, mang tính tầm nhìn chiến lược lâu dài. Những công ty đó đóng vai trò như cầu nối giữa khách hàng với nhà cung ứng và nhà phân phối, từ đó giúp chuỗi cung ứng được phát triển phù hợp với tầm nhìn chung của công ty khách hàng.

Nhìn chung, mọi yếu tố ngõ ngách trong chuỗi cung ứng của khách hàng đều được 4PL quản lý. 4PL đảm nhận các hoạt động mang tính chiến lược và quản lý chuyên sâu, tập trung vào đưa ra giải pháp, cải thiện quy trình và vận hành toàn bộ hệ thống logistics và chuỗi cung ứng hiệu quả hơn. *dạy kế toán*

Đặc biệt, vì 4PL được phát triển trên nền tảng 3PL nên nó đảm trách và quản lý toàn bộ các chức năng của 3PL, đồng thời tham gia quản lý một hoặc nhiều công ty 3PL khác để cung cấp toàn bộ các chức năng Logistics được thuê ngoài. Chúng ta có thể thấy rằng 4PL mang đặc trưng rõ nét hơn so với 3PL đó là tính giá trị cốt lõi, mang tầm chiến lược, có ảnh hưởng lâu dài đến mọi hoạt động trong chuỗi cung ứng của công ty, nó không chỉ là nhằm mục đích cắt giảm chi phí như dịch vụ 3PL.

Chính vì vậy, 4PL được mệnh danh là Những Nhà Cung cấp Dịch vụ Logistics dẫn đầu (Lead Logistics Providers).



5PL (Cung cấp dịch vụ logistics bên thứ năm)

Có lẽ ít bạn nào biết đến dịch vụ 5PL bởi nó mới phát triển trên nền tảng thương mại điện tử một vài năm gần đây. **khả năng thanh toán tức thời**

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.

1PL: Logistics tự cấp, chủ hàng tự cung cấp dịch vụ logistics bằng chính cơ sở vật chất của mình.

2PL: Logistics 1 phần, chủ hàng thuê 1 phần dịch vụ logistics, thường là những hãng tàu hoặc những công ty vận tải đường bộ hay đường hàng không đảm nhận dịch vụ này.

3PL: Logistics thuê ngoài, dịch vụ logistics được bên thứ ba cung cấp, nhưng đơn lẻ.

4PL: Chuỗi logistics, dịch vụ logistics được cung cấp đầy đủ, một “chuỗi”, được quản lý chặt chẽ theo hệ thống và mang giá trị cốt lõi, tầm chiến lược, hợp tác lâu bền.

5pL: E-logistics, Logistics trên nền thương mại điện tử

C. Chuỗi dịch vụ logistics chủ yếu bao gồm những gì?

Ngày nay, logistics nắm một vai trò rất quan trọng trong sự phát triển của nền kinh tế. Vậy chuỗi dịch vụ logistics chủ yếu bao gồm những gì? Hãy tìm hiểu thật kỹ vấn đề này thông qua bài viết này nhé!

1. Logistics là gì?

Logistics là quá trình lên kế hoạch, áp dụng và kiểm soát các luồng chuyển dịch của hàng hóa hay thông tin liên quan tới nguyên nhiên liệu vật tư (đầu vào) và sản phẩm cuối cùng (đầu ra) từ điểm xuất phát tới điểm tiêu thụ,

2. Chuỗi dịch vụ logistics chủ yếu bao gồm những gì?

Nhìn chung chuỗi dịch vụ logistics chủ yếu bao gồm các dịch vụ sau:

- Dịch vụ bốc xếp hàng hóa (bao gồm cả hoạt động bốc xếp container).
- Dịch vụ kho bãi và lưu giữ 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).
- Các dịch vụ hỗ trợ khác, bao gồm: 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 động xử lý lại hàng hóa bị khách hàng trả lại, hàng hóa tồn kho, hàng hóa quá hạn, lỗi một và tái phân phối hàng hóa đó, hoạt động cho thuê và thuê mua container.

Ngoài các dịch vụ logistics chủ yếu trên, còn có 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.

Và các dịch vụ logistics liên quan khác, bao gồm:

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

3. Đặc điểm của ngành dịch vụ logistics

Logistics là tổng hợp các hoạt động của doanh nghiệp dựa trên 3 khía cạnh chính, bao gồm: *logistics sinh tồn*, *logistics hoạt động* và *logistics hệ thống*.

- Logistics sinh tồn có liên quan đến các nhu cầu cơ bản trong cuộc sống. Nó xuất phát từ chính bản năng sinh tồn của con người, đáp ứng các nhu cầu thiết yếu của con người như: cần gì, cần bao nhiêu, khi nào cần và cần ở đâu. Chính bởi những đặc tính này mà logistics sinh tồn đã trở thành bản chất và nền tảng của hoạt động logistics nói chung.

- Logistics hoạt động là bước phát triển mới của logistics sinh tồn và gắn với toàn bộ quá trình và hệ thống sản xuất các sản phẩm của doanh nghiệp. Logistics hoạt động sẽ liên quan đến 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 sẽ giúp ích cho việc duy trì hệ thống hoạt động. Các yếu tố của logistics hệ thống bao gồm các máy móc thiết bị, nguồn nhân lực, công nghệ, cơ sở hạ tầng nhà xưởng.

Vì sao logistics luôn nắm một vai trò quan trọng trong sự phát triển của nền kinh tế toàn cầu? Đó chính là vì logistics luôn 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. 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.

D. ĐẶC ĐIỂM CỐT LÕI VÀ VAI TRÒ CỦA NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS

Những đặc điểm cốt lõi và sâu sắc nhất của ngành, dịch vụ logistics sẽ được trình bày trong bài viết dưới đây. Sau bài viết này, bạn sẽ hiểu rõ hơn **tầm quan trọng của ngành logistics**, vì vậy nếu bạn đang làm việc trong doanh nghiệp logistics thì hãy tự hào về công việc của mình và cố gắng hơn nữa, góp phần đưa ngành **logistics Việt Nam** phát triển trong tương lai.

1. Đặc điểm của dịch vụ logistics

Tổng hợp nghiên cứu của các chuyên gia và những người trực tiếp làm việc về dịch vụ logistics đã rút ra một số đặc điểm cơ bản của **ngành logistics** này như sau:

Logistics là tổng hợp các hoạt động của doanh nghiệp trên 3 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 sinh tồn là bản chất và nền tảng của hoạt động logistics nói chung;

Logistics hoạt động là bước phát triển mới của logistics sinh tồn và 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. Các yếu tố của logistics hệ thống bao gồm các máy móc thiết bị, nguồn nhân lực, công nghệ, cơ sở hạ tầng nhà xưởng, ...

Logistics sống sót, hoạt động giải trí và mạng lưới hệ thống có mối liên hệ ngặt nghèo, tạo cơ sở hình thành mạng lưới hệ thống logistics hoàn hảo .

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 vận tải giao nhận, vận tải giao nhận gắn liền và nằm trong logistics. Cùng với quá trình phát triển của mình, logistics đã làm đa dạng hóa khái niệm vận tải giao nhận truyền thống. Từ chỗ chỉ thay mặt khách hàng để thực hiện các khâu rời rạc như thuê tàu, lưu cước, chuẩn bị hàng, đóng gói hàng, tái chế, làm thủ tục thông quan, ... cho tới cung cấp dịch vụ trọn gói từ kho đến kho (Door to Door), dịch vụ hỗ trợ sau khi đưa đến kho,....

Từ chỗ đóng vai trò đại lý, người được ủy thác trở thành một chủ thể chính trong những hoạt động giải trí vận tải đường bộ giao nhận với người mua, chịu nghĩa vụ và trách nhiệm trước những nguồn luật kiểm soát và điều chỉnh . Ngày nay, để hoàn toàn có thể triển khai nhiệm vụ của mình, người giao nhận phải quản trị một mạng lưới hệ thống đồng nhất từ giao nhận tới vận tải đường bộ, đáp ứng nguyên vật liệu Giao hàng sản xuất kinh doanh thương mại, dữ gìn và bảo vệ sản phẩm & hàng hóa trong kho, phân phối sản phẩm & hàng hóa đúng nơi, đúng lúc, sử dụng thông tin điện tử để theo dõi, kiểm tra, ... Như vậy, người giao nhận vận tải đường bộ trở thành người cung ứng dịch vụ logistics .

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

Trước đây, sản phẩm & hàng hóa đi theo hình thức hàng lẻ từ nước xuất khẩu sang nước nhập khẩu và trải qua nhiều phương tiện đi lại vận tải đường bộ khác nhau, thế cho nên Phần Trăm rủi ro đáng tiếc mất mát so với sản phẩm & hàng hóa là rất cao, và người gửi hàng phải ký nhiều hợp đồng với nhiều người vận tải đường bộ khác nhau mà nghĩa vụ và trách nhiệm của họ chỉ số lượng giới hạn trong chặng đường hay dịch vụ mà họ đảm nhiệm .

2. Vai trò của logistics

Sự tăng trưởng can đảm và mạnh mẽ của quan hệ thương mại quốc tế, nhu yếu mua và bán, trao đổi sản phẩm & hàng hóa thực sự bùng nổ khiến logistics trở thành một dịch vụ có vai trò vô cùng quan trọng:

*** Là công cụ liên kết các hoạt động trong chuỗi giá trị toàn cầu (GVC-Global Value Chain) như cung cấp, sản xuất, lưu thông phân phối, mở rộng thị trường cho các hoạt động kinh tế.**

Khi thị trường toàn thế giới tăng trưởng với những tân tiến công nghệ tiên tiến, đặc biệt quan trọng là việc Open thị trường ở những nước đang và chậm tăng trưởng, logistics được những nhà quản trị coi như là công cụ, một phương tiện đi lại link những ngành khác nhau của kế hoạch doanh nghiệp. Logistics tạo ra sự hữu dụng về thời hạn và khu vực cho những hoạt động giải trí của doanh nghiệp.

Thế giới thời nay được nhìn nhận như những nền kinh tế tài chính link, trong đó những doanh nghiệp lan rộng ra biên giới vương quốc và khái niệm vương quốc về thương mại chỉ đứng hàng thứ 2 so với hoạt động giải trí của những doanh nghiệp, ví dụ như thị trường tam giác gồm có 3 khu vực địa lý : Nhật, Mỹ-Canada và EU .

Trong thị trường tam giác này, những công ty trở nên quan trọng hơn vương quốc vì quyền lực tối cao kinh tế tài chính của họ đã vượt quá biên giới vương quốc, quốc tịch của công ty đã trở nên mờ nhạt. Ví dụ như hoạt động giải trí của Toyota lúc bấy giờ, mặc dầu phần nhiều cổ đông của Toyota là người Nhật và thị trường quan trọng nhất của Toyota là Mỹ nhưng hầu hết xe Toyota bán tại Mỹ được sản xuất tại xí nghiệp sản xuất của Mỹ thuộc chiếm hữu của Toyota. Như vậy, quốc tịch của Toyota đã bị mờ đi nhưng so với thị trường Mỹ thì rõ ràng Toyota là đơn vị sản xuất 1 số ít loại xe hơi và xe tải có chất lượng cao.

*** Logistics có vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa chu trình lưu chuyển của sản xuất kinh doanh từ khâu đầu vào nguyên vật liệu, phụ kiện, ... tới sản phẩm cuối cùng đến tay khách hàng sử dụng.**

Từ thập niên 70 của thế kỷ XX, liên tục những cuộc khủng hoảng cục bộ nguồn năng lượng buộc những doanh nghiệp phải chăm sóc tới ngân sách, đặc biệt quan trọng là ngân sách luân chuyển. Trong nhiều tiến trình, lãi suất vay ngân hàng nhà nước cũng cao khiến những doanh nghiệp có nhận thức thâm thúy hơn về vốn, vì vốn bị đọng lại do việc duy trì quá nhiều hàng tồn dư.

Chính trong tiến trình này, phương pháp tối ưu hóa quy trình sản xuất, lưu kho, luân chuyển sản phẩm & hàng hóa được đặt lên số 1. Và với sự trợ giúp của công nghệ thông tin, logistics chính là một công cụ đắc lực để triển khai điều này.

*** Logistics hỗ trợ nhà quản lý ra quyết định chính xác trong hoạt động sản xuất kinh doanh**

Trong quy trình sản xuất kinh doanh thương mại, nhà quản trị phải xử lý nhiều bài toán hóc búa về nguồn nguyên vật liệu đáp ứng, số lượng và thời gian hiệu suất

cao để hỗ trợ nguồn nguyên vật liệu, phương tiện đi lại và hành trình dài vận tải đường bộ, khu vực, khi bãi chứa thành phẩm, bán thành phẩm, ...

Để giải quyết những vấn đề này một cách có hiệu quả không thể thiếu vai trò của logistics vì logistics cho phép nhà quản lý kiểm soát và ra quyết định chính xác về các vấn đề nêu trên để giảm tối đa chi phí phát sinh đảm bảo hiệu quả trong hoạt động sản xuất kinh doanh.

*** Logistics đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo yếu tố đúng thời gian-địa điểm (just in time)**

Quá trình toàn thể giới hóa kinh tế tài chính đã làm cho sản phẩm & hàng hóa và sự hoạt động của chúng phong phú và đa dạng và phức tạp hơn, yêu cầu sự quản trị ngặt nghèo, đặt ra nhu yếu mới so với dịch vụ vận tải đường bộ giao nhận. Đồng thời, để tránh hàng tồn dư, doanh nghiệp phải làm thế nào để lượng hàng tồn dư luôn là nhỏ nhất.

Kết quả là hoạt động giải trí lưu thông nói riêng và hoạt động giải trí logistics nói riêng phải bảo vệ nhu yếu giao hàng đúng lúc, kịp thời, mặt khác phải bảo vệ tiềm năng khống chế lượng hàng tồn dư ở mức tối thiểu.

Sự tăng trưởng can đảm và mạnh mẽ của tin học được cho phép tích hợp ngặt nghèo quy trình đáp ứng, sản xuất, lưu kho sản phẩm & hàng hóa, tiêu thụ với vận tải đường bộ giao nhận, làm cho cả quy trình này trở nên hiệu suất cao hơn, nhanh gọn hơn, nhưng đồng thời cũng phức tạp hơn .

3. Tác dụng của dịch vụ logistics

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 số ít tổ chức triển khai nghiên cứu và điều tra về logistics cũng như Viện điều tra và nghiên cứu logistics của Mỹ cho biết, ngân sách cho hoạt động giải trí logistics chiếm tới khoảng chừng 10-13 % GDP ở những nước tăng trưởng, số lượng này ở những nước đang tăng trưởng thì cao hơn khoảng chừng

15-20 %. Theo thống kê của một điều tra và nghiên cứu, hoạt động giải trí logistics trên thị trường Trung Quốc tăng trưởng với vận tốc trung bình là 33 % / 1 năm và ở Brazil là 20 % / 1 năm. Điều này cho thấy ngân sách cho logistics là rất lớn.

Vì vậy với việc hình thành và tăng trưởng dịch vụ logistics là rất lớn. Do đó, với việc hình thành và tăng trưởng dịch vụ logistics sẽ giúp những doanh nghiệp cũng như hàng loạt nền kinh tế tài chính quốc dân giảm được ngân sách trong chuỗi logistics, làm cho quy trình sản xuất kinh doanh thương mại tinh giản hơn và đạt hiệu suất cao hơn. Giảm ngân sách trong sản xuất, quy trình sản xuất kinh doanh thương mại tinh giản, hiệu suất cao sản xuất kinh doanh thương mại được nâng cao góp thêm phần tăng sức cạnh tranh đối đầu của doanh nghiệp trên thị trường.

Thực tế những năm qua tại những nước Châu Âu, ngân sách logistics đã giảm xuống rất nhiều và còn có xu thế giảm nữa trong những năm tới.

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

Giá cả sản phẩm & hàng hóa trên thị trường chính bằng Chi tiêu ở nơi sản xuất cộng với ngân sách lưu thông. giá thành lưu thông sản phẩm & hàng hóa, đa phần là phí vận tải đường bộ chiếm một tỷ suất không nhỏ và là bộ phận cấu thành giá thành sản phẩm & hàng hóa trên thị trường, đặc biệt quan trọng là sản phẩm & hàng hóa trên thị trường thương mại quốc tế. Vận tải là yếu tố quan trọng của lưu thông. Vận tải có trách nhiệm đưa sản phẩm & hàng hóa đến nơi tiêu dùng và tạo năng lực để thực thi giá trị và giá trị sử dụng của sản phẩm & hàng hóa . Trong kinh doanh quốc tế, ngân sách vận tải đường bộ chiếm tỷ trọng khá lớn, theo số liệu thống kê của UNCTAD thì ngân sách vận tải đường bộ đường thủy chiếm trung bình 10-15 % giá FOB, hay 8-9 % giá CIF. Mà vận tải đường bộ là yếu tố quan trọng nhất trong mạng lưới hệ thống logistics cho nên vì thế dịch vụ logistics ngày càng triển khai xong và tân tiến sẽ tiết kiệm chi phí cho phí vận tải đường bộ và những ngân sách khác phát sinh trong quy trình lưu thông dẫn đến tiết kiệm ngân sách và chi phí và giảm ngân sách lưu thông.

Nếu tính cả ngân sách vận tải đường bộ, tổng ngân sách logistics (gồm có đóng gói, lưu kho, vận tải đường bộ, quản trị, ...) ước tính chiếm tới 20 % tổng chi phí sản xuất ở những nước tăng trưởng, trong khi đó nếu chỉ tính riêng ngân sách vận tải đường bộ hoàn toàn có thể chiếm tới 40 % giá trị xuất khẩu của một số ít 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 mô hình dịch vụ có quy mô lan rộng ra và phức tạp hơn nhiều so với hoạt động giải trí vận tải đường bộ giao nhận thường thì. Trước kia, doanh nhân dịch vụ vận tải đường bộ giao nhận chỉ cung ứng cho người mua những dịch vụ đơn thuần, thuần túy và đơn lẻ.

Ngày nay, do sự tăng trưởng của sản xuất, lưu thông, những chi tiết cụ thể của một mẫu sản phẩm hoàn toàn có thể do nhiều vương quốc đáp ứng và ngược lại một loại loại sản phẩm của doanh nghiệp hoàn toàn có thể tiêu thụ tại nhiều vương quốc, nhiều thị trường khác nhau, thế cho nên dịch vụ mà người mua nhu yếu từ người kinh doanh thương mại vận tải đường bộ giao nhận phải phong phú và đa dạng và phong phú. Người vận tải đường bộ giao nhận ngày này đã tiến hành phân phối những dịch vụ nhằm mục đích cung ứng nhu yếu trong thực tiễn của người mua. Họ trở thành người phân phối dịch vụ logistics (logistics service provider).

Rõ ràng, dịch vụ logistics đã góp thêm phần làm ngày càng tăng giá trị kinh doanh thương mại của những doanh nghiệp vận tải đường bộ giao nhận.

Theo kinh nghiệm tay nghề ở những nước tăng trưởng cho thấy, trải qua việc sử dụng dịch vụ logistics trọn gói, những doanh nghiệp sản xuất hoàn toàn có thể rút ngắn thời hạn từ lúc nhận đơn hàng cho đến lúc giao loại sản phẩm cho người mua 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 những dịch vụ ngoại thương khác.

Logistics phát triển góp phần mở rộng thị trường trong buôn bán quốc tế.

Sản xuất có mục tiêu là ship hàng tiêu dùng, vì vậy trong sản xuất kinh doanh thương mại, yếu tố thị trường luôn là yếu tố quan trọng và luôn được những nhà phân phối và kinh doanh thương mại chăm sóc. Các nhà phân phối kinh doanh thương mại muốn sở hữu và lan rộng ra thị trường cho loại sản phẩm của mình phải cần sự tương hỗ của dịch vụ logistics.

Dịch vụ logistics có tính năng như chiếc cầu nối trong việc chuyển dời sản phẩm & hàng hóa trên những tuyến đường mới đến những thị trường mới đúng nhu yếu về thời hạn và khu vực đặt ra. Dịch vụ logistics tăng trưởng có tính năng rất lớn trong việc khai thác và lan rộng ra thị trường kinh doanh thương mại cho những doanh nghiệp.

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 thanh toán giao dịch trong kinh doanh quốc tế thường phải tiêu tốn những loại sách vở, chứng từ. Theo ước tính của Liên Hiệp Quốc, ngân sách về sách vở để ship hàng mọi mặt thanh toán giao dịch thương mại trên quốc tế hàng năm đã vượt quá 420 tỷ USD. Theo thống kê giám sát của những chuyên viên, riêng những loại sách vở, chứng từ rườm rà hàng năm khoản ngân sách tiêu tốn cho nó cũng chiếm tới hơn 10 % kim ngạch mậu dịch quốc tế, ảnh hưởng tác động rất lớn tới những hoạt động giải trí kinh doanh quốc tế.

Logistics đã cung ứng những dịch vụ phong phú trọn gói đã có tính năng giảm rất nhiều những ngân sách cho sách vở, chứng từ trong kinh doanh quốc tế. Dịch vụ vận tải đường bộ đa phương thức do doanh nhân dịch vụ logistics phân phối đã loại bỏ đi rất nhiều ngân sách cho sách vở thủ tục, tăng cấp và chuẩn hóa chứng từ cũng như giảm khối lượng việc làm văn phòng trong lưu thông sản phẩm & hàng hóa, từ đó nâng cao hiệu suất cao kinh doanh quốc tế.

Ngoài ra, cùng với việc tăng trưởng logistics điện tử (electronic logistics) sẽ tạo ra cuộc cách mạng trong dịch vụ vận tải đường bộ và logistics, ngân sách cho sách vở, chứng từ trong lưu thông sản phẩm & hàng hóa càng được giảm đến hơn cả

tối đa, chất lượng dịch vụ logistics ngày càng được nâng cao sẽ thu hẹp hơn nữa cản trở về mặt khoảng trống và thời hạn trong dòng lưu chuyển nguyên vật liệu và sản phẩm & hàng hóa. Các vương quốc sẽ xích lại gần nhau hơn trong hoạt động giải trí sản xuất và lưu thông.

Như vậy, chúng ta có thể thấy rằng, vai trò to lớn của ngành logistics đối với nền kinh tế toàn cầu, thúc đẩy sự phát triển thương mại quốc tế, giảm bớt chi phí và thủ tục vận chuyển, lưu thông hàng hóa. Ở nước ta hiện nay, dịch vụ logistics cũng đã có những đóng góp không nhỏ với nền kinh tế. Tuy nhiên kinh nghiệm cũng như cơ sở vật chất làm logistics còn yếu, vì vậy trong tương lai, việc đầu tư cả về vật chất lẫn nhân lực trong ngành này là điều cần được chú trọng.

E. SỰ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG BIỂN, DỊCH VỤ HẬU CẦN CẢNG CỦA TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU

Với vị trí địa lý thuận lợi có nhiều cảng biển nước sâu, lãnh đạo tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu quyết tâm tạo sự chuyển biến mạnh mẽ cho sự phát triển của hệ thống cảng biển, cũng như dịch vụ hậu cần cảng trong nhiệm kỳ 2021-2025.

Từ những nỗ lực chung của tỉnh, đến nay, hiệu quả hoạt động của hệ thống cảng đang ngày càng được nâng lên, tổng công suất khai thác của hệ thống cảng năm 2020 ước đạt 75 triệu tấn/năm; công suất khai thác cảng tăng từ 40% năm 2015 lên 53% năm 2020, trong đó hàng container bằng tàu biển đạt bình quân 2,93 triệu TEU/năm, tăng 23%/năm. Hệ thống cảng biển có sự chuyển biến mạnh mẽ, dịch vụ hậu cần cảng được quan tâm đầu tư và đạt kết quả tích cực. Theo Quy hoạch phát triển nhóm cảng số 5 do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt thì khu vực Bà Rịa- Vũng Tàu được xác định là tâm điểm của nhóm cảng này. Phát huy thế mạnh, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đã đầu tư hệ thống giao thông kết nối và kiến nghị Bộ Giao thông vận tải triển khai nạo vét luồng hàng hải Vũng Tàu - Thị Vải; hệ thống hóa các chính sách hỗ trợ, ưu đãi đầu tư trong lĩnh vực logistics; triển khai phát triển 03 khu vực cảng cạn theo quy hoạch; rà soát quỹ đất và xác định vị trí cụ thể kêu gọi đầu tư logistics trong các khu công nghiệp. Hiện nay, trên địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu

quy hoạch tổng thể có 69 dự án cảng, trong đó đã triển khai xây dựng và đưa vào hoạt động 48 dự án với công suất 141,5 triệu tấn/năm.

Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải hoạt động ngày càng hiệu quả, thuộc nhóm cảng có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất trên thế giới, với mức tăng trên 22%/năm, cao thứ sáu trên thế giới và cao nhất khu vực Đông Nam Á. Đây là một trong 21 cảng có thể tiếp nhận tàu có trọng tải 200.000 tấn; khối lượng hàng hóa và số lượng tàu vào cảng tăng nhanh; triển khai đầu tư đồng bộ nhiều tuyến đường giao thông quan trọng kết nối với cảng.

Nhờ vậy, từ đầu năm đến nay, dù hoạt động hàng hải chịu nhiều ảnh hưởng của dịch COVID-19, tuy nhiên cụm Cái Mép - Thị Vải lại liên tục đón nhận nhiều tin vui, nhiều kỷ lục mới được xác lập như: xếp dỡ thành công các thiết bị siêu trường, siêu trọng; đạt năng suất xếp dỡ hàng container cao nhất Việt Nam nói riêng và các nước trong khu vực nói chung.

Cùng với đó, những năm qua, Dịch vụ hậu cần cảng tại Bà Rịa - Vũng Tàu đã có những chuyển biến tích cực, từng bước hình thành hệ sinh thái logistics; có thêm 152 ha kho bãi đi vào hoạt động, đang chuẩn bị thủ tục lựa chọn nhà đầu tư Trung tâm logistics Cái Mép Hạ. Công tác cải cách thủ tục, rút ngắn thời gian thông quan hàng hóa qua cảng được triển khai đồng bộ, hiệu quả. Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu xác định, nhiệm kỳ 2020-2025, tinh ưu tiên dành 20.000 tỷ đồng để đầu tư hạ tầng kết nối giao thông liên cảng, liên vùng.

Trong thời gian đó, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu dành 2.000ha để quy hoạch không gian phát triển hệ thống logistics, trung tâm kiểm hóa hiện đại, chọn nhà đầu tư có đủ năng lực, kinh nghiệm để phát triển hệ thống hậu cần cảng; thành lập Ban quản lý Cụm cảng Cái Mép-Thị Vải, tạo sự điều hành thống nhất, tạo thuận lợi tối đa cho các doanh nghiệp và các hãng tàu khi ra vào hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải; phát triển hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải thành cửa ngõ xuất nhập khẩu hàng hóa phục vụ vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

Tuy nhiên theo đánh giá từ tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, mặc dù đạt được những kết quả bước đầu nhưng việc phát triển hệ thống cảng biển cũng như các dịch vụ cảng chưa tương xứng với tiềm năng sẵn có. Đó là mặc dù số lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển đang tăng cao nhưng lượng hàng container cũng mới chỉ đạt 53% công suất thiết kế cảng. Việc đầu tư hạ tầng giao thông kết nối, nạo vét luồng lạch còn chậm, không gian cho dịch vụ logistics còn ít, chưa hình thành Trung tâm Kiểm tra chuyên ngành tập trung nên ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh và hiệu quả của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải.

Trong Báo cáo Chính trị trình Đại hội đại biểu Đảng bộ lần thứ VII, nhiệm kỳ 2020- 2025 tỉnh Bà Rịa- Vũng Tàu xác định tập trung thực hiện đồng bộ 07 nhóm giải pháp phát triển cảng biển, dịch vụ hậu cần cảng tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu trên cơ sở Kế hoạch hành động thực hiện Nghị quyết số 08-NQ/TU.

Trong đó tiếp tục tập trung đầu tư hạ tầng giao thông kết nối đa phương thức, kết nối liên vùng và khu vực, hình thành hệ sinh thái logistics để cụm cảng Cái Mép - Thị Vải thực sự trở thành cảng trung chuyển hàng hóa quốc tế; nghiên cứu triển khai, thu hút đầu tư cảng tàu khách quốc tế chuyên biệt tạo động lực mới cho phát triển du lịch. Tiếp tục cải cách các thủ tục, tạo thuận lợi cho hàng hóa xuất nhập khẩu tại cảng; duy tu, nạo vét, bảo đảm an ninh, an toàn trên các tuyến luồng hàng hải và tại các bến cảng. Tập trung triển khai các dự án: Đường 991B, cầu Phước An, đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, đường Long Sơn - Cái Mép, Phước Hòa-Cái Mép, đường sau cảng Mỹ Xuân - Thị Vải; xúc tiến các thủ tục để khởi động xây dựng đường sắt kết nối cảng, Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ, Trung tâm kiểm tra chuyên ngành tập trung; thúc đẩy phát triển các dự án cảng thủy nội địa.

Ngoài các giải pháp nêu trên, lãnh đạo UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu cũng đang quyết liệt chỉ đạo Sở Công Thương Nghiên cứu thành lập trung tâm phân phối hàng hóa kết nối sân bay quốc tế Long Thành và cảng biển Cái Mép - Thị Vải nhằm kết hợp vận tải đa phương thức và khu mậu dịch tự do tại Cái Mép để các tập đoàn chuyên các chuỗi cung ứng toàn cầu về khu vực này, tận dụng lợi thế cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải. Trong tương lai, khi các dự án kết nối hạ tầng đường bộ cũng

như các trung tâm logistics, khu mậu dịch tự do và trung tâm phân phối hàng hóa kết nối với sân bay quốc tế Long Thành được hoàn thiện, ngành logistics sẽ giúp Bà Rịa - Vũng Tàu trở thành điểm sáng trong lĩnh vực cảng và trung chuyển hàng hóa của cả khu vực. /.

Nhân lực logistics thiếu và yếu

Logistics là lĩnh vực tạo ra nhiều công ăn việc làm. Tuy nhiên, nguồn nhân lực phục vụ cảng, dịch vụ logistics hiện nay trên địa bàn tỉnh còn thiếu và yếu ở cả ba cấp độ: cán bộ hoạch định chính sách, quản lý hoạt động và nghiệp vụ cụ thể. Nhìn chung, nguồn nhân lực hiện tại chưa đáp ứng được các nhu cầu hoạt động và phát triển logistics, đặc biệt thiếu các chuyên viên logistics giỏi có năng lực ứng dụng và triển khai tại các doanh nghiệp.

Toàn bộ hệ thống cảng Bà Rịa – Vũng Tàu gồm 52 dự án, đưa vào khai thác được 26 dự án cảng biển, công suất khoảng 76,5 triệu tấn/năm, trong đó: Thị Vải - Cái Mép: 14 dự án, Vũng Tàu - sông Dinh: 11 dự án và Côn đảo: 1 dự án. Lượng hàng thông qua cảng trong 6 tháng đầu năm đạt khoảng 22,9 triệu tấn, so với tổng công suất của 26 dự án cảng thì các cảng biển trên địa bàn tỉnh chỉ hoạt động khoảng 50%.

Theo khảo sát, số lao động phục vụ cho một cảng biển trên địa bàn tỉnh dao động từ 200 đến 300 người tùy theo cảng, nếu 52 dự án cảng đi vào hoạt động thì nguồn nhân lực chuyên ngành cảng phải cần khoảng 13 ngàn lao động, đó là chưa kể tới nguồn lao động phục vụ cho các trung tâm logistics mà tỉnh đang triển khai quy hoạch, mỗi trung tâm này cần hàng ngàn lao động chuyên ngành. Từ đó cho thấy, nhu cầu lao động chuyên ngành cảng là rất lớn. Ông Nguyễn Xuân Kỳ, Phó Tổng Giám đốc Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) cho biết, hiện nay, nhìn chung việc tuyển dụng được các lao động có kỹ năng cao (kỹ năng quản lý con người, kỹ năng mềm, tiếng Anh...) luôn gặp nhiều khó khăn và mất nhiều thời gian hơn do số lượng ứng cử viên địa phương đáp ứng các yêu cầu đặt ra là quá ít.

Tình hình nói trên cho thấy những tín hiệu tích cực cho nguồn nhân lực của hệ thống cảng biển trong thời gian tới, nhưng vẫn là những chuyển động quá ít so với nhu cầu thực tế.