

KHÁI NIỆM VÀ MÔ HÌNH LOGISTICS CẢNG BIỂN SEAPORT LOGISTICS: DEFINITION AND MODEL

TSKH. NGUYỄN THANH THÙY
Khoa Kinh tế vận tải biển, Trường ĐHHH

Tóm tắt:

Cảng biển là các 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, từ đó thuật ngữ “logistics cảng” được đưa vào nghiên cứu. Mục tiêu của logistics cảng 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. Bài báo này định nghĩa thuật ngữ “logistics cảng” và giới thiệu mô hình logistics cảng thông qua việc đề cập đến các hệ thống dịch vụ của cảng biển để xem xét tác động của các hệ thống dịch vụ này đến quy trình logistics cảng. Cuối cùng bài báo đánh giá mức độ ứng dụng logistics cảng tại các cảng biển của Việt Nam nói chung và lấy ví dụ cụ thể về một Công ty khai thác cảng container hàng đầu của Việt Nam - Công ty Tân Cảng Sài Gòn.

Abstract:

Seaports are important intersect points in logistic chains and consequently have their role to play in enhancing the logistic process, where the term of “port logistics” came in. Port logistics is concerned with the rendering of port services aimed at the optimization of logistic process through the improved integration of the ports in logistic chains. This paper defines the term of “port logistics” and introduces the port logistics based on port cluster systems to observe how port cluster systems may engage in the port logistics process. Finally, this paper reviews the logistic application on seaports of Vietnam in general and points out a specific case of the first rank company of operating container port of Vietnam – Saigon Newport Company.

1. Đặt vấn đề

Xu thế của kinh tế thế giới là toàn cầu hóa với ưu điểm tuyệt đối là làm cho nền kinh tế thế giới phát triển năng động và vững chắc hơn. Toàn cầu hóa khiến giao thương của 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 và các dịch vụ hỗ trợ khác. Xu thế mới này dẫn đến sự nảy sinh và phát triển tất yếu của logistics, được ghi nhận như một chức năng kinh tế chủ yếu và là một công cụ mang lại thành công cho các doanh nghiệp cả trong khu vực sản xuất lẫn trong khu vực dịch vụ, và hiện nay là logistics toàn cầu trong đó có logistics cảng. Do đó, nghiên cứu về logistics là một việc làm cần thiết quan trọng nhằm nâng cao tính cạnh tranh và hiệu quả kinh doanh của các cảng biển.

2. Khái niệm về logistic cảng

Ủy ban quản trị Logistics quốc tế đưa ra định nghĩa về logistics 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”^[5]. Điều này có nghĩa là 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. Do đó, 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.

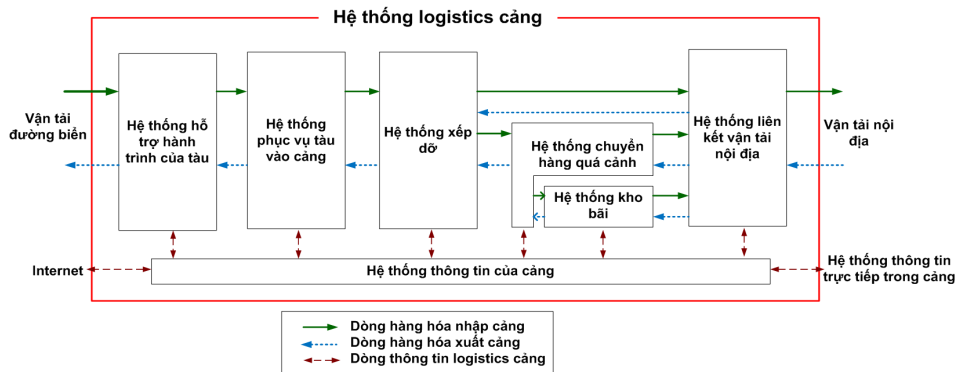
Trong ngành vận tải, logistics bao gồm mọi hoạt động lập kế hoạch, tổ chức thực hiện các dịch vụ kinh doanh liên quan đến vận tải (đường biển, đường bộ, đường hàng không, đường thủy nội địa,...), lưu kho bãi, sắp xếp, đóng gói, bao bì hàng hóa sẵn sàng cho quá trình vận tải và phân phối hàng đi các nơi theo yêu cầu của người ủy thác. Như vậy, không nên hiểu logistics một cách thô sơ như là một khâu vận chuyển và lưu trữ hoặc chỉ là một dịch vụ hậu cần đơn thuần của quá trình vận tải.

Cảng là 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, từ đó thuật ngữ “logistics cảng” được đưa vào nghiên cứu. Mục tiêu của logistics cảng 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 tổng 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 so với các cảng đối thủ khác.

3. Mô hình logistic cảng biển

Có nhiều cách khác nhau khi phân chia hệ thống logistics cảng, nhưng thông thường đối với một cảng biển hiện đại, hệ thống logistics cảng được chia thành 6 hệ thống thứ cấp: Hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu, hệ thống phục vụ tàu vào cảng, hệ thống xếp dỡ, hệ thống xếp dỡ hàng quá cảnh, hệ thống liên kết vận tải nội địa, hệ thống lưu kho và hệ thống liên kết vận tải nội địa. Sáu hệ thống thứ cấp này cùng với hệ thống thông tin của cảng có vai trò như bảy nhóm hình thành nên quy trình logistics cảng. Mỗi hệ thống lại liên kết chặt chẽ với các hệ thống khác tùy thuộc vào luồng hàng hóa trong quy trình logistics cảng. Hình 1 mô tả mối liên kết giữa các hệ thống thứ cấp này trong quy trình logistics cảng khi phục vụ luồng hàng.



Hình 1. Liên kết giữa các hệ thống thứ cấp trong hệ thống logistics cảng

Vai trò nhiệm vụ của mỗi hệ thống thứ cấp này như sau:

3.1 Hệ thống hỗ trợ hành trình tàu

Nhiệm vụ của hệ thống hỗ trợ hành trình tàu là cung cấp lương thực thực phẩm hoặc các dịch vụ hỗ trợ cho tàu. Các công ty liên quan đến hoạt động của hệ thống được trình bày trong Hình 2. Phần lớn các công ty này nhận lệnh trực tiếp từ công ty vận tải biển hoặc qua đại lý hàng hải, trong khi các công ty liên quan gián tiếp đến cảng lại nhận lệnh trực tiếp từ người gửi hàng hoặc từ đại lý của người gửi hàng. Hình 2 không đề cập đến luồng lệnh thông tin chu chuyển cũng như luồng tài chính đi kèm với những lệnh này. Bên cạnh đó còn phải kể đến 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, ...

3.2 Hệ thống phục vụ tàu vào cảng

Vai trò chủ yếu của hệ thống phục vụ tàu vào cảng là bảo đảm 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 bảo đảm an toàn cho tàu vào luồng, đại lý tàu, vận vãn, được trình bày trong Hình 3. Các công ty/tổ chức dịch vụ này nhận lệnh trực tiếp từ các công ty vận tải biển hoặc thông qua đại lý của họ. Luồng hàng đi từ hệ thống phục vụ tàu vào cảng đến hệ thống xếp dỡ.

3.3 Hệ thống xếp dỡ

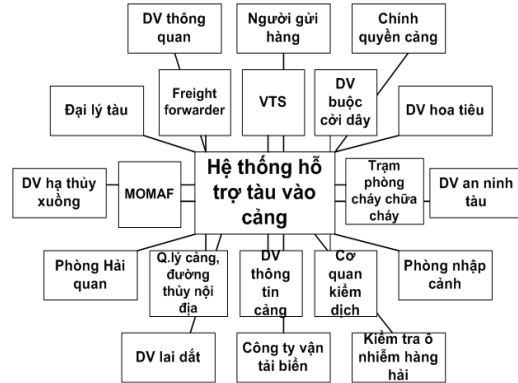
Nhiệm vụ của hệ thống xếp dỡ là hỗ trợ hoạt động xếp hàng và dỡ hàng của tàu tại cảng sao cho nhanh chóng và an toàn. Các bên liên quan đến hoạt động của hệ thống xếp dỡ được trình bày trong Hình 4. Phần lớn các bên có liên quan trực tiếp đến cảng nhận lệnh trực tiếp từ đơn vị khai thác cảng. Đôi khi đơn vị thực hiện công tác xếp dỡ hàng nhận lệnh từ người gửi hàng hoặc đại lý của người gửi hàng. Đội công nhân xếp dỡ lại nhận lệnh từ đơn vị thực hiện công tác xếp dỡ. Hình 4 không thể hiện các yếu tố đầu vào ngoài hệ thống, bởi hệ thống xếp dỡ chỉ liên quan tới việc xếp và dỡ hàng lên/xuống tàu.

3.4 Hệ thống phục vụ hàng quá cảnh

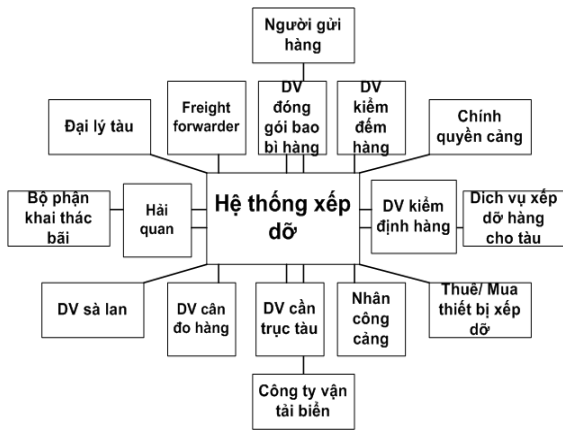
Công việc của hệ thống phục vụ hàng quá cảnh là bảo đảm liên kết giữa bên xếp dỡ và bên kho bãi (hoặc bên vận tải nội địa). Các bên liên quan đến hệ thống phục vụ hàng quá cảnh được biểu thị trong Hình 5. Luồng hàng sẽ dịch chuyển từ hệ thống xếp dỡ đến hệ thống liên kết vận tải bộ hoặc hệ thống lưu kho bãi. Ở rất nhiều cảng, quá trình quá cảnh này không được tách biệt rõ ràng mà có thể được gộp vào hệ thống xếp dỡ hoặc hệ thống lưu kho bãi. Nhưng đối với các cảng có bãi hàng nằm xa khu vực trung tâm cảng, việc xây dựng hệ thống phục vụ hàng quá cảnh là cần thiết.



Hình 2. Hệ thống hỗ trợ hành trình tàu



Hình 3. Hệ thống hỗ trợ tàu vào cảng



Hình 4. Hệ thống xếp dỡ



Hình 5. Hệ thống phục vụ hàng quá cảnh

3.5 Hệ thống lưu kho bãi

Nhiệm vụ của hệ thống lưu kho bãi là hỗ trợ cho quá trình lưu kho bãi (Hình 6). Với mỗi loại hàng hóa khác nhau, cần có các quá trình phục vụ khác nhau từ các 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 bộ phận kiểm đếm để kiểm tra hàng ngay tại kho bãi. Nếu là hàng gom thì 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.

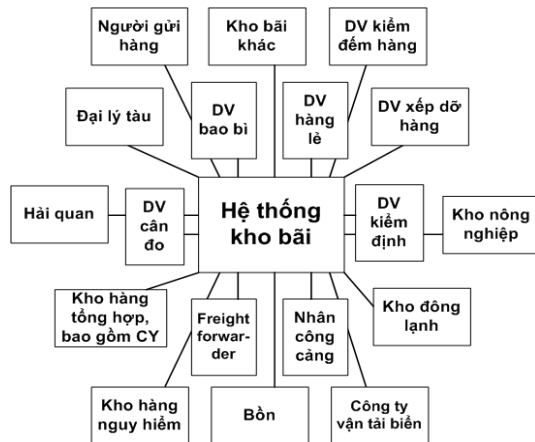
3.6 Hệ thống liên kết vận tải nội địa

Vai trò của hệ thống liên kết vận tải bộ 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. Các bên liên quan đến hệ thống liên

kết vận tải nội địa được trình bày trong Hình 7. 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.

Trong trường hợp vận tải đường ống, sau khi dỡ hàng từ tàu, hàng được chuyển trực tiếp tới đường ống nên không cần phải sử dụng đến hệ thống liên kết vận tải nội địa.

4. Đánh giá mức độ ứng dụng logistics của cảng biển Việt Nam



Hình 6. Hệ thống kho bãi



Hình 7. Hệ thống liên kết vận tải nội địa

Trong hội thảo mang tên “Kết nối Việt Nam với Châu Á” diễn ra tại thành phố Hồ Chí Minh ngày 27 tháng 8 năm 2008, các vấn đề về thị trường logistics của Việt Nam đã được đem ra thảo luận với các nhận xét chung như sau:

(1) Mặc dù là thị trường tiềm năng, nhưng Việt Nam bị xếp hạng thấp nhất về cơ sở hạ tầng vận chuyển hàng hóa trong số các nền kinh tế trọng điểm ở khu vực Đông Nam Á.

(2) Ngành logistics tại Việt Nam vẫn đang trong giai đoạn khởi đầu, các dịch vụ vận tải, kho bãi và phân phối không được thực hiện với một phương thức thống nhất.

(3) Chi phí logistics tại Việt Nam gần như gấp đôi so với các nước công nghiệp khác, xuất phát từ việc thiếu thốn về hạ tầng và năng lực vận tải yếu kém.

(4) Việt Nam có quá nhiều cảng nhỏ và hoạt động không hiệu quả, thiếu cảng biển lớn có khả năng tiếp nhận tàu từ 30.000 tấn trở lên hoặc tàu container loại 2.000 TEU trở lên.

(5) Các cảng của Việt Nam không có dịch vụ hàng hải trực tiếp kết nối Việt Nam với các cảng biển tại Châu Âu hay Mỹ - vốn là những thị trường xuất khẩu chính của Việt Nam hiện nay.

(6) Các cảng thiếu trang thiết bị xếp dỡ hiện đại, năng suất thấp, cộng thêm với hệ thống đường bộ kém phát triển sẽ kéo theo tình trạng quá tải tại các cảng.

(7) Các kho bãi hiện tại trên cả nước lại không phù hợp với hàng hóa bốc dỡ nhanh, trong đó có nhiều kho bãi đã được khai thác hơn 30 năm qua và không đáp ứng được các tiêu chuẩn quốc tế. Chưa kể đến tình trạng thiếu điện và dịch vụ hỗ trợ giao tiếp thông tin (viễn thông).

(8) Mặc dù Việt Nam có đội ngũ nhân lực tiềm năng cho ngành logistics, nhưng vẫn thiếu những chiến lược về đào tạo và thiếu sự đầu tư cho trang thiết bị đạt tiêu chuẩn cao hơn.

Từ các nhận xét trên đủ thấy rằng cảng biển là một trong những khâu đầu mối quan trọng trong tổng thể dịch vụ logistics. Đánh giá thị trường logistics trước hết phải xem xét khu vực cảng.

Lấy ví dụ về một trong những công ty khai thác cảng container lớn nhất Việt nam, Công ty Tân Cảng Sài Gòn, là công ty có ứng dụng logistics và có chiến lược phát triển logistics cảng, khảo sát tại thời điểm tháng 1 năm 2009.

Công ty Tân Cảng Sài Gòn là thương hiệu mạnh trong lĩnh vực khai thác cảng container chuyên dụng và kinh doanh các dịch vụ cảng biển tại Việt Nam. Với thị phần hàng hoá container xuất nhập khẩu thông qua cảng chiếm hơn 65% các cảng thuộc khu vực thành phố Hồ Chí Minh và trên 42% thị phần trên cả nước, Công ty Tân Cảng Sài Gòn hiện đang dẫn đầu hệ thống cảng biển Việt Nam về phát triển và khai thác cảng. Hiện tại công ty Tân Cảng Sài Gòn có 6 cơ sở khai thác cảng và các ICD khác nhau, trong đó có 3 khu cảng xếp dỡ container là Tân Cảng, Tân Cảng - Cát Lái và khu cảng container nước sâu được đánh giá lớn nhất Việt Nam là Tân Cảng - Cái Mép.

Mặc dù được đánh giá là hiện đại nhất Việt Nam hiện nay, nhưng về mức độ ứng dụng logistics, các cảng của Công ty Tân Cảng Sài Gòn cũng vẫn chỉ đang ở những bước khởi đầu. Cảng đã đầu tư mạnh vào hệ thống xếp dỡ và trên thực tế khối lượng hàng xếp dỡ của cảng không thua kém một cảng hiện đại nào khác có cùng khả năng thông qua (Năng suất xếp dỡ portray đạt khoảng 45 containers/giờ-tàu cập và năng suất làm hàng đạt khoảng 65 containers/giờ-tàu làm hàng. Sản lượng thông qua của Tân Cảng từ đầu năm 2008 đến tháng 9 năm 2008 đạt 1,8 triệu TEU. Chỉ riêng lượng container xếp dỡ năm 2008 của khối Tân Cảng Logistics đã đạt mỗi tháng đạt khoảng 400.000 TEU kể cả container có hàng và container rỗng). Trên website của cảng có thể trực tiếp tra cứu vị trí của container trên bãi theo các tiêu chí “hàng xuất”, “hàng nhập” và “tìm kiếm theo lô” hoặc có thể tra cứu bằng phương pháp nhắn tin SMS. Tại cảng Tân Cảng - Cát Lái đã đưa chương trình phần mềm TOPX (Terminal Operation system Package) vào hoạt động từ tháng 6 năm 2008 để quản lý mọi hoạt động khai thác cảng theo thời gian thực Realtime. Phần mềm giúp quản lý toàn bộ hoạt động xuất/nhập tàu và giao nhận bãi, bao gồm cả container rỗng, container lạnh và quản lý chuyển hàng từ bãi vào kho.

Để giải quyết các vấn đề ùn tắc hàng khi các phương tiện vận tải bộ đến đóng và rút hàng, cũng là vấn đề của các cảng khác tại Thành phố Hồ Chí Minh, Công ty Tân Cảng Sài Gòn đã chuyển phần lớn lượng hàng nhập cảng về các vị trí xa trung tâm hơn ở Tân Cảng – Cát Lái và sau này là Tân Cảng – Cái Mép. Tuy vậy, ở khâu lưu kho bãi và khâu kết nối hệ thống vận tải nội địa vẫn chưa có các ứng dụng logistics mà chỉ đơn thuần cung cấp các thông tin hỗ trợ khách hàng - là bước khởi điểm của dịch vụ logistics. Hiện tại cảng cũng chưa có hệ thống Gate In/Out tự động nhưng đã có dự kiến sẽ lắp đặt trong thời gian tới.

Với các tàu khi đến cảng, mặc dù cảng đã thiết lập hệ thống cung cấp lịch trình chi tiết của tàu và công bố trên website của cảng cùng với việc sử dụng các chương trình lập sơ đồ xếp hàng cho tàu và chương trình kiểm soát cân bằng xếp hàng của tàu chạy song song với TOPX, công tác điều tàu cũng như các thủ tục cho tàu vào cầu và hỗ trợ tàu vẫn được tiến hành theo cách thức truyền thống mà chưa có sự đầu tư vào hệ thống hỗ trợ tàu cập cảng và hệ thống hỗ trợ hành trình của tàu. Các giao dịch giữa cảng và các bên có liên quan chưa thể áp dụng giao dịch điện tử hoàn toàn do hạn chế mang tính pháp lý của một số thủ tục hành chính của Việt Nam.

Tuy vẫn còn tồn tại những vấn đề như đã nêu nhưng với chiến lược phát triển logistics của mình, Công ty Tân Cảng Sài Gòn chắc chắn sẽ phát triển và ứng dụng mạnh mẽ logistics cảng trong tương lai không xa để trở thành một đối thủ cạnh tranh mạnh trong khu vực.

5. Kết luận

Hiện nay cùng với sự bùng nổ phát triển logistics trên mọi lĩnh vực, phát triển logistics cảng là tất yếu vì cảng đóng vai trò khâu xung yếu trong toàn bộ chuỗi logistics. Phát triển logistics cảng đồng nghĩa với việc phát triển hệ thống giao thông vận tải đến/đi từ cảng, đẩy mạnh các ứng dụng công nghệ thông tin trong cảng để tăng năng suất xếp dỡ, giảm thời gian tàu nằm tại cảng từ đó giảm thời gian quay vòng của tàu, tạo giá trị cho khách hàng của cảng. Đối với các cảng biển Việt Nam, muốn phát triển logistics cảng, bài toán nan giải cần thực hiện đầu tiên chính là bài toán xây dựng cơ sở hạ tầng trong đó có quy hoạch mạng lưới giao thông đến cảng với vai trò là cơ sở hạ tầng kết nối. Ngoài ra cũng cần có những chính sách pháp lý phù hợp mới tạo điều kiện cho các cảng đẩy mạnh đầu tư ứng dụng logistics cảng vào hoạt động của mình.

LỜI CẢM ƠN

Tác giả xin trân trọng cảm ơn ông Nguyễn Năng Toàn, Giám đốc Xí nghiệp Kho bãi, Công ty Tân Cảng Sài Gòn đã cung cấp tư liệu về Công ty Tân Cảng Sài Gòn cho bài viết này.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Đoàn Thị Hồng Vân (2003), *Logistics- Những vấn đề cơ bản*, Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội, Việt Nam.
- [2]. <http://www.vntrades.com/tintuc/modules.php?name=News&file=print&sid=32825>
- [3]. Kap Hwan Kim (2007), *Issues for logistics design and operation of modern container terminal*, E- Proceedings of the conference on Global maritime and Intermodal logistics 2007, Singapore
- [4]. Shy Bansan (2007), *Evaluating seaport operation and capacity analysis - preliminary methodology*, Maritime Policy & Management, Vol. 34, No. 1, pp. 3-19.
- [5]. Theo Notteboom (2002), *Current issues in port logistics and intermodality*, published by Garant, Belgium

Người phản biện: ThS. Bùi Thanh Tùng