

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

KHOA SAU ĐẠI HỌC

-----๖๐๘-----

ĐOÀN THÀNH TRUNG

**PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG LOGISTICS
VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM PHÍA NAM**

Chuyên ngành: Kinh Tế Phát Triển

LUẬN VĂN THẠC SĨ KINH TẾ

Người hướng dẫn khoa học: TS. Hồ Ngọc Phương

TP. HỒ CHÍ MINH, NĂM 2009

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

KHOA SAU ĐẠI HỌC

-----3080-----

ĐOÀN THÀNH TRUNG

**PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG LOGISTICS
VÙNG KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM PHÍA NAM**

Chuyên ngành: Kinh Tế Phát Triển

Mã số: 60.31.05

LUẬN VĂN THẠC SĨ KINH TẾ

Người hướng dẫn khoa học: TS. Hồ Ngọc Phương

TP. HỒ CHÍ MINH, NĂM 2009

LỜI CẢM ƠN

Trước tiên tôi xin chân thành cảm ơn thầy Hồ Ngọc Phương đã tận tình chỉ bảo, góp ý và động viên tôi trong suốt quá trình thực hiện Luận Văn Tốt Nghiệp.

Nhân đây tôi xin gửi lời cảm ơn đến quý Thầy Cô, những người đã tận tình truyền đạt kiến thức cho tôi trong hai năm học cao học vừa qua.

Tôi xin cảm ơn Ts. Nguyễn Văn Chương, Ts. Nguyễn Hoàng Tiệm, Ths. Trần Hoá Điện, Ks. Khuất Văn Liêm, anh Bùi Văn Quý, anh Huân, chị Nga, anh Thắng, bạn Hào, Thành. Xin cảm ơn các nhà báo: Hoàng Long, Mộc Khoa, Lan Hương đã đóng góp ý kiến và cung cấp một số tài liệu rất hữu ích cho Luận Văn này.

Những lời cảm ơn sau cùng, con xin cảm ơn Cha, Mẹ đã hết lòng quan tâm và tạo điều kiện tốt nhất để con hoàn thành được Luận Văn Tốt Nghiệp này.

Đoàn Thành Trung

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan rằng đây là công trình nghiên cứu của tôi, có sự hỗ trợ từ Thầy hướng dẫn và những người tôi đã cảm ơn. Các nội dung nghiên cứu và kết quả trong đề tài này là trung thực và chưa từng được ai công bố trong bất cứ công trình nào.

TP.HCM, ngày 28 tháng 10 năm 2009

Tác giả

Đoàn Thành Trung

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU

Tính cấp thiết của đề tài	1
Mục tiêu nghiên cứu.....	3
Phương pháp nghiên cứu.....	3
Giới hạn đề tài nghiên cứu và phương hướng tiếp tục.....	3
Ý nghĩa của việc nghiên cứu.....	4
Chương 1. CƠ SỞ LÝ THUYẾT.....	5
1.1. TỔNG QUAN VỀ NGÀNH LOGISTICS.....	5
1.1.1. Định nghĩa về Logistics.....	5
1.1.2. Phạm vi ứng dụng của thuật ngữ Logistics	5
Lĩnh vực quân sự.....	5
Lĩnh vực sản xuất kinh doanh thương mại.....	6
Lĩnh vực kinh tế xã hội.....	7
1.1.3. Hệ thống Logistics ứng dụng trong lĩnh vực kinh tế xã hội.....	9
Khái niệm Logistics trong kinh tế vĩ mô.....	9
Trung tâm Logistics.....	10
Các phương thức vận chuyển.....	11
Hệ thống Logistics.....	15
1.1.4. Vai trò của Logistics đối với nền kinh tế.....	18
Logistics là công cụ liên kết các hoạt động kinh tế	18
Tối ưu hóa chu trình lưu chuyển của sản xuất và kinh doanh.....	19
Tiết kiệm và giảm chi phí trong lưu thông và phân phối	19
Mở rộng thị trường trong buôn bán quốc tế.....	19

Quan hệ mật thiết với các ngành của nền kinh tế.....	19
1. 2. PHƯƠNG PHÁP LUẬN.....	20
1.2.1. Mô hình quản trị Logistics tích hợp	20
1.2.2. Quan điểm hiệu quả kinh tế-xã hội trong thiết lập hệ thống Logistics.....	23
Chương 2. HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG LOGISTICS CỦA VKTTĐPN	26
2.1. ĐỐI TƯỢNG NGHIÊN CỨU-VKTTĐPN	26
2.1.1. Lịch sử hình thành VKTTĐPN.....	26
2.1.2. Vai trò của VKTTĐPN	26
Trung tâm giao lưu quốc tế và của quốc gia	26
Trung tâm khoa học công nghệ thương mại, dịch vụ, tài chính.....	28
Trung tâm năng lượng	29
Trung tâm công nghiệp.....	29
2.2. HÀNG HÓA THÔNG QUA VKTTĐPN – CHI PHÍ LOGISTICS	30
2.3. HIỆN TRẠNG CỦA HỆ THỐNG LOGISTICS	31
2.3.1. Hệ thống cảng biển VKTTĐPN	31
Bản đồ các khu CN và cảng biển	31
Năng lực các cảng biển vừa VKTTĐPN	31
Tình hình hàng hóa thông qua cảng biển	33
Phân tích hệ thống cảng biển.....	35
Đánh giá tổng thể hệ thống cảng biển	39
2.3.2. Hệ thống ICD của VKTTĐPN	42
Thực trạng hệ thống ICD.....	42
Phân tích hệ thống ICD	45
Đánh giá tổng thể hệ thống ICD.....	47

2.3.3. Hệ thống đường thủy VKTTĐPN	49
Tuyến giao thông chính	49
Hệ thống cảng sông hiện có.....	51
Phân tích và đánh giá hệ thống đường sông.....	52
2.3.4. Hệ thống đường bộ VKTTĐPN.....	52
Thực trạng hệ thống.....	52
Phân tích và đánh giá hệ thống.....	54
2.3.5. Hệ thống đường sắt.....	56
Tuyến đường sắt VKTTĐPN	56
Đánh giá năng lực vận tải đường sắt	57
2.3.6. Hàng không.....	57
Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất	57
Đánh giá năng lực và quan hệ quốc tế.....	58
2.4. ĐÁNH GIÁ TỔNG QUÁT HỆ THỐNG LOGISTICS CỦA VKTTĐPN.....	58
Chương 3. ĐỀ XUẤT HỆ THỐNG LOGISTICS CHO VKTTĐPN	60
3.1. CƠ SỞ ĐỀ XUẤT.....	60
3.1.1. Tính pháp lý.....	60
Cấu trúc không gian vùng.....	60
Định hướng tổ chức phát triển không gian vùng đến năm 2020	61
3.1.2. Tính khoa học	64
Lợi thế tự nhiên	64
Mô hình Quản trị Logistics tích hợp	64
Chi phí xã hội	64
3.1.3. Tính đồng bộ.....	64

Phân bổ kênh phân phối và TT Logistics	64
Sự liên kết phối hợp giữa các TT Logistics.....	65
Sự chuyên môn hóa trong hệ thống.....	65
3.1.4. Quy hoạch cảng biển - bộ GTVT	65
Quy hoạch chi tiết cụm cảng khu vực TP HCM	65
Quy hoạch chi tiết cụm cảng tỉnh Đồng Nai	68
Quy hoạch chi tiết cụm cảng tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu.....	68
3.1.5. Quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông – Bộ GTVT	69
Mạng đường bộ.....	69
Mạng đường sắt	70
Qui hoạch các luồng chạy tàu trong khu vực	70
3.2. ĐỀ XUẤT HỆ THỐNG LOGISTICS CHO VKTTĐPN	71
3.2.1. Kênh trung chuyển.....	71
Đường sông	71
Đường sắt.....	73
3.2.2. Trung tâm Logistics	75
TT Logistics trung tâm – Nhơn Trạch.....	75
TT Logistics trung chuyển cấp độ A	76
TT Logistics cấp độ B	80
Trung tâm Logistics cấp độ C	82
3.2.3. Thiết lập sơ đồ hệ thống Logistics	82
3.3. ĐÁNH GIÁ HIỆU QUẢ CỦA HỆ THỐNG LOGISTICS	84
3.3.1. Các công trình nghiên cứu trên thế giới	84
Chỉ tiêu hiệu quả năng lượng của các phương thức tính trên tấn/dặm.....	84

Mức khí thải của các phương tiện	84
3.3.2. Chi phí vận chuyển qua các phương thức tại Việt Nam	85
Chi phí vận tải thủy	86
Chi phí vận tải đường bộ	87
Chi phí vận tải đường sắt.....	87
3.3.3. Những vấn đề mới của đề tài	88
Điều chỉnh một số TT phân phối tại đầu mối.....	88
Đề xuất mới các TT Logistics ĐPT.....	88
Kết hợp các hình thức vận chuyển thành hệ thống.	88
3.3.4. Đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội	89
Đối với xã hội.....	89
Đối với kinh tế vùng.....	89
Đối với môi trường.....	90
KẾT LUẬN.....	91
TÀI LIỆU THAM KHẢO	92
Phụ lục 1	97
Phụ lục 2	98
Phụ lục 3.....	99
Phụ lục 4.....	100
Phụ lục 5.....	101
Phụ lục 6.....	102
Phụ lục 7.....	103
Phụ lục 8.....	104

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 0.1. Phân bổ GDP và lao động theo ngành giữa các quốc gia.....	1
Bảng 1.1. Xếp hạng đặc điểm của các phương thức vận chuyển hàng hoá	15
Bảng 2.1. So sánh cước vận chuyển đến Yokohama giữa Việt Nam và Singapore	30
Bảng 2.2. Tóm tắt năng lực cảng VKTTĐPN 2008.....	31
Bảng 2.3. Sản lượng hàng hóa thông qua các cảng VKTTĐPN.....	33
Bảng 2.4. So sánh một số cảng hàng đầu trong khu vực	39
Bảng 2.5. Các ICD của VKTTĐPN.....	42
Bảng 3.1. Tuyến đường sông trung chuyên	71
Bảng 3.2. Tóm tắt hiệu quả sử dụng dầu.....	84

DANH MỤC HÌNH VẼ

Hình 1.1. Khái niệm Logistics trong kinh tế vĩ mô.....	9
Hình 1.2. Hệ thống Logistics của nền kinh tế.....	17
Hình 1.3. Mối quan hệ giữa các loại chi phí logistics.....	21
Hình 1.4. Mô hình hệ thống Logistics theo chi phí.....	25
Hình 2.1. Cụm cảng VKTTĐPN trong hệ thống cảng biển quốc gia.....	27.
Hình 2.2. Tình hình đầu tư vào Việt Nam.....	28
Hình 2.3. Bản đồ các khu công nghiệp – cảng biển – ICD VKTTĐPN.....	32
Hình 2.4. So sánh thị phần các cảng hàng rời.....	34
Hình 2.5. So sánh thị phần các cảng container.....	34
Hình 2.6. Hoạt động xếp dỡ tại CSG.....	37
Hình 2.7. Cơ sở hạ tầng tại Tân Cảng Cát Lái.....	38
Hình 2.8. Chất xếp container tại cảng Tân Thuận.....	38
Hình 2.9. Hiệu quả khai thác bến.....	41
Hình 2.10. So sánh mức đầu tư.....	41
Hình 2.11. Quy mô các ICD tính theo diện tích.....	43
Hình 2.12. Sản lượng hàng thông qua ICD Phước Long.....	43
Hình 2.13. Ủn tắt giao thông tại khu vực ICD Thủ Đức.....	46
Hình 2.14. Sơ đồ hoạt động trung chuyển container.....	48
Hình 2.15. Hệ thống giao thông đường thủy VKTTĐPN.....	49
Hình 2.16. Sông Vàm Cỏ Đông và Kênh Chợ Gạo (Tiền Giang).....	51
Hình 2.17. Giao thông tại nút Gò Dưa.....	55

Hình 2.18. Quá tải tại Tỉnh lộ 25B và ngã ba Cát Lái	55
Hình 3.1. Quy hoạch vùng TPHCM	63
Hình 3.2. Cảng Hiệp Phước – Sông Soài Rạp	67
Hình 3.3. Các cảng trên sông Thị Vải.....	68
Hình 3.4. Liên kết đường sắt tại các cảng.....	74
Hình 3.5. Hệ thống Logistics	83
Hình 3.6. Mức độ ô nhiễm chất thải.....	85

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

1. Tiếng Anh

Từ viết tắt	Từ đầy đủ	Nghĩa tiếng việt
APL	American President Lines	Hãng tàu APL
CB	Cargo in Bulk – Bulk Cargo	Hàng rời, hàng xá
ECD	Empty Container Depot	Bãi container rỗng
ICD	Inland Container Depot	Cảng cạn
GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm quốc nội
MO	Midstream Operations	Công nghệ chuyển tải container tại các bến phao neo tàu
MTO	Multimodal Transport Operator	Người vận tải đa phương thức
NCIEC	National Committee for International Economics Cooperative	Ủy Ban quốc gia về hợp tác Kinh tế Quốc tế
PC	Portcoast	Công ty Cổ Phần Tư Vấn Thiết Kế Kỹ Thuật Cảng Biển
Pso	Province Statistics Office	Cục Thống Kê
PT	Port tariff	Bảng giá làm hàng tại cảng
TEU	Twenty-foot equivalent units	Đơn vị đo của hàng hoá tương đương với một Container tiêu chuẩn 20ft (dài) * 8ft (rộng) * 8ft (cao).

Tedi-South	Transport Engineering Design Joint Stock Incorporated South	Công ty Cổ phần Tư Vấn Thiết Kế Giao Thông Vận Tải phía Nam
THC	Terminal Handling Charge	Phí xếp dỡ
VPA	Vietnam Port Assosiation	Hiệp hội cảng biển Việt Nam
Vinamarine	Vietnam Marine Administration	Cục Hàng Hải Việt Nam
Viwa	Vietnam Inland Waterway Administratrion	Cục Đường Thủy Nội Địa Việt nam

2. Tiếng Việt

Từ viết tắt	Từ đầy đủ	Từ viết tắt	Từ đầy đủ
BTC	Bộ Tài Chính	TCHQ	Tổng Cục Hải Quan
CSG	Cảng Sài Gòn	TNHH	Trách nhiệm hữu hạn
ĐPT	Đa phương thức	TP	Thành phố
GSQL	Giám sát quản lý	TT	Trung tâm
GTVT	Giao thông vận tải	Ttg	Thủ Tướng
HCM	Hồ Chí Minh	TTNCKTMN	Trung Tâm Nghiên Cứu Kinh Tế Miền Nam
KCN	Khu công nghiệp	VKTTĐPN	Vùng Kinh Tế Trọng Điểm Phía Nam
KCX	Khu chế xuất	XNK	Xuất nhập khẩu
KSTK	Khảo sát thiết kế	SXKD	Sản xuất kinh doanh
PVTT	Phóng viên thường trú		

MỞ ĐẦU

Tính cấp thiết của đề tài:

Trong nền kinh tế quốc gia, GDP được cấu thành bởi thu nhập 3 ngành lớn đó là: Nông Nghiệp – Công Nghiệp - Dịch Vụ. Trong giai đoạn hiện nay, Nghị Quyết Đại Hội Đảng toàn quốc lần X chỉ rõ: “*Đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp và nông thôn, giải quyết đồng bộ các vấn đề nông nghiệp, nông thôn và nông dân; Phát triển nhanh hơn công nghiệp, xây dựng và dịch vụ; Phát triển kinh tế vùng; Phát triển kinh tế biển; Chuyển dịch cơ cấu lao động, cơ cấu công nghệ; bảo vệ và sử dụng có hiệu quả tài nguyên quốc gia, cải thiện môi trường tự nhiên*” (Tạp Chí Cộng sản, 2006).

Nghiên cứu phân bổ GDP giữa các ngành của các quốc gia phát triển trên thế giới (Xem bảng 0.1).

Bảng 0.1: Phân bổ GDP và lao động theo ngành giữa các quốc gia

QUỐC GIA	GDP bình quân (USD)	Tỷ trọng GDP (%)			Tỷ trọng lao động (%)		
		Nông nghiệp	Công nghiệp	Dịch vụ	Nông nghiệp	Công nghiệp	Dịch vụ
Sweden	52,051	3.4	32.3	64.2	2	24	74
USA	46,000	0.9	20.6	78.5			
Switzerland	39,800	2.5	34	64.5	4.6	26.3	69.1
Canada	38,200	2.1	28.8	69.1	2	29	79
United Kingdom	35,300	0.9	33.6	73.5	1.4	20.6	78
Germany	34,000	0.9	29.6	69.5	2.8	33.4	63.8
Japan	33,800	1.5	25.2	73.3	4.6	27.8	67.7
Malaysia	14,400	8.6	47.8	43.6	13	36	51
Thailand	8,000	10.8	45.3	43.8	49	14	37
China	5,300	11.7	49.2	39.1	43	25	32
Vietnam	2,600	19.4	43.3	38.3	55.6	28.9	25.5

(Nguồn: Cục TMDT và CNTT - bộ công thương, 2007-2008, <http://www.ecvn.gov.vn/>)

Theo các số liệu ở Bảng 0.1, các quốc gia có GDP bình quân đầu người cao trên thế giới cũng là các quốc gia có tỷ trọng GDP trong ngành dịch vụ cao, ví dụ như Anh, Đức... các quốc gia đầu tiên của cuộc cách mạng công nghiệp cũng có tỷ trọng GDP trong ngành dịch vụ trên 69% điều này chứng minh dịch vụ trở thành ngành có vai trò quan trọng trong nền kinh tế phát triển.

Như vậy, định hướng của Đảng Cộng Sản Việt Nam: phát triển ngành dịch vụ, phát triển kinh tế vùng, kinh tế biển, sử dụng hiệu quả tài nguyên quốc gia là vấn đề mấu chốt trong phát triển kinh tế, phù hợp với xu thế toàn cầu và thực tế Việt Nam.

Logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong toàn bộ nền kinh tế, ở cấp độ vĩ mô Logistics góp phần mang lại hiệu quả cho hoạt động kinh tế thông qua việc sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên quốc gia, kết nối chu chuyển các nguồn lực giữa các ngành. Ở các nước trên thế giới, ngành Logistics được Chính Phủ quan tâm ở tầm cỡ quốc gia có vai trò như một mắt xích quan trọng trong vận hành nền kinh tế.

Việt Nam là một quốc gia có vị trí địa lý thuận lợi trong khu vực để trở thành trung tâm Logistics của Đông Nam Á, VKTTĐPN có vai trò quan trọng trong nền kinh tế nhưng hiện tại còn có nhiều bất hợp lý trong tổ chức Logistics làm chi phí xã hội, giá bán sản phẩm cao do chi phí lưu thông và phân phối (Nomura Research Institute, 2003, tr. 45). Việc phát triển hệ thống Logistics khoa học góp phần làm giảm chi phí xã hội và tạo điều kiện phát triển kinh tế biển, phát triển kinh tế vùng, giảm chi phí lưu thông, tăng sức cạnh tranh của hàng hóa, tăng thêm thu nhập cho nền kinh tế.

Trong Chiến Lược Phát Triển GTVT đến năm 2020 của Bộ GTVT được Thủ Tướng duyệt tại Quyết Định 206/2004/QĐ-TTg không thấy đề cập đến việc xây dựng một hệ thống Logistics cho VKTTĐPN.

Nhiều dự án TT Logistics bắt đầu hình thành nhưng mang tính tự phát, thiếu sự liên kết thành một hệ thống đồng bộ nên chưa phát huy vai trò một cách hiệu quả. Việc nghiên cứu đề tài này góp phần bổ sung những thiếu sót của việc quy hoạch trên, đồng thời có ý nghĩa tích cực cho các hoạt động kinh tế và lưu thông hàng hóa.

Mục tiêu nghiên cứu:

Trên cơ sở nghiên cứu tính cần thiết của việc chọn đề tài, mục tiêu nghiên cứu của đề tài là đạt được các điểm sau:

Thiết lập một sơ đồ bố trí các trung tâm Logistics ưu việt đảm bảo: giảm thiểu chi phí vận chuyển cho các doanh nghiệp trong khu vực.

Hình thành các tuyến vận tải hợp lý, liên kết trong và ngoài khu vực đảm bảo:

- Nâng cao sản lượng hàng hóa thông qua và giảm chi phí xã hội.
- Phù hợp với quy hoạch hệ thống giao thông vận tải,
- Nâng cao hiệu quả kinh tế xã hội trong khâu lưu thông hàng hóa.
- Phát huy tối đa thế mạnh của VKTTĐPN trong tầm quốc gia và khu vực.

Phương pháp nghiên cứu:

Luận văn tiếp cận khái niệm Logistics ở góc độ kinh tế vĩ mô, phân tích thực trạng của ngành Logistics qua ma trận SWOT, tập trung phân tích các điểm yếu và sự manh mún, thiếu liên kết, dẫn đến chi phí cao và kém hiệu quả trong ngành Logistics.

Phương pháp nghiên cứu: Sử dụng phương pháp tổng hợp thông kê, so sánh, phân tích định tính, áp dụng các thành quả nghiên cứu của các đề tài khoa học trong nước và trên thế giới chứng minh cho lập luận và đề xuất hệ thống Logistics thích hợp.

Nguồn dữ liệu thu thập: Chủ yếu là nguồn thông tin thứ cấp từ các báo cáo thống kê của Bộ, Ban, Ngành, Sở quy hoạch các cấp và được đăng tải trên báo chí, hội thảo và Internet. Ngoài ra tác giả khảo sát, đo đạc, tính toán các khoảng cách theo thực địa và theo tỷ lệ trên Bản Đồ Hành Chính các Tỉnh.

Giới hạn đề tài nghiên cứu và phương hướng tiếp tục.

Đề tài sẽ tập trung nghiên cứu nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong những năm 2002-2009, đặc biệt là sau khi Việt Nam gia nhập tổ chức Thương Mại Thế Giới WTO.

Khu vực nghiên cứu là VKTTĐPN tập trung chính vào 4 tỉnh, thành: TP HCM – Bình Dương – Bà Rịa Vũng Tàu – Đồng Nai. Đánh giá tầm quan trọng của vùng kinh tế này với khu vực.

Từ đó hình thành một hệ thống Logistics đảm bảo phục vụ các yêu cầu trên.

Phương hướng tiếp tục nghiên cứu là mô hình quản lý và điều hành hệ thống Logistics, đào tạo nhân sự nhằm phát triển hệ thống theo kịp xu thế toàn cầu.

Ý nghĩa của việc nghiên cứu.

Hiểu rõ được tổng quan của hệ thống Logistics của các nước trên thế giới và khu vực, quy mô, trình độ ngành Logistics và lợi ích mà ngành mang lại cho nền kinh tế.

Đánh giá chính xác tầm quan trọng của hệ thống Logistics trong vận hành kinh tế của VKTTĐPN.

Xây dựng một hệ thống Logistics tiên tiến góp phần khai thông phân phối hàng hóa trong khu vực và trong vùng, tiết kiệm thời gian và chi phí, nâng cao hiệu quả kinh tế xã hội, tăng chỉ số GDP cho nền kinh tế.

Chương 1

CƠ SỞ LÝ THUYẾT

1.1. TỔNG QUAN VỀ NGÀNH LOGISTICS

1.1.1. Định nghĩa về Logistics.

Logistics là một thuật ngữ có nguồn gốc Hi Lạp: Logistikos- Kỹ năng tính toán, phản ánh môn khoa học nghiên cứu tính quy luật của các hoạt động cung ứng và đảm bảo các yếu tố tổ chức, vật chất và kỹ thuật (do vậy, một số từ điển định nghĩa là hậu cần) để cho quá trình chính yếu được tiến hành đúng mục tiêu.

Từ điển Websters định nghĩa: “Logistics là quá trình thu mua bảo quản, phân phối và thay thế con người và trang thiết bị”. Theo American Heritage Dictionary, Logistics có hai nghĩa: “Logistics là một lĩnh vực hoạt động của quân đội, liên quan đến việc thu mua, phân phối, bảo quản và thay thế các thiết bị cũng như con người”. Và: “Logistics là việc quản lý các chi tiết của quá trình hoạt động” (Đoàn Thị Hồng Vân , 2006, tr.2).

1.1.2. Phạm vi ứng dụng của thuật ngữ Logistics.

Trên thực tế hiện nay, Logistics được áp dụng trong rất nhiều lĩnh vực của đời sống con người bao gồm:

- Lĩnh vực quân sự.
- Lĩnh vực sản xuất kinh doanh thương mại.
- Lĩnh vực kinh tế xã hội.

Trong mỗi một lĩnh vực, Logistics có khái niệm và đóng vai trò khác nhau:

Lĩnh vực quân sự.

Napoleon định nghĩa: *Logistics là hoạt động duy trì lực lượng quân đội ở các chiến trường* (Đoàn Thị Hồng Vân, 2006, Tr.3).

Nếu mang ý nghĩa này thì nghiệp vụ Logistics đã được đề cập đến từ hàng trăm năm trước công nguyên trong cuốn Tôn Tử Binh Pháp, trong các sách sử Trung Hoa, Hy Lạp, hay La Mã cổ đại dưới hình thức tổ chức điều động quân đội lương thực sao

cho nhanh chóng và hiệu quả nhất, để chiến thắng đối phương. Cuộc tấn công thần tốc của Vua Quang Trung là cả một nghệ thuật ứng dụng Logistics thành công. Theo Việt Nam Sử Lược: trong vòng 35 ngày hành quân từ Phú Xuân ra Tam Điệp (500 km) và 5 ngày tiến công thần tốc từ Tam Điệp vào Thăng Long chứng minh cho tính hiệu quả của việc ứng dụng Logistics trong quân đội. Trong cuộc kháng chiến chống Pháp, Mỹ, dưới sự chỉ đạo tài tình của Đảng, quân và dân ta đã thiết lập các con đường huyết mạch: vượt núi, xuyên biển, phối hợp các phương tiện từ thô sơ đến hiện đại, cung cấp lương thực, khí tài cho tiền tuyến, giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước.

Lĩnh vực sản xuất kinh doanh thương mại.

Theo Đoàn Thị Hồng Vân (2006, Tr.4) thì Logistics được ứng dụng rộng rãi từ sau đại chiến thế giới lần thứ II cho đến cuối thế kỷ 20 như một chức năng kinh tế chủ yếu, một công cụ hữu hiệu mang lại thành công cho các doanh nghiệp cả trong khu vực sản xuất lẫn trong khu vực dịch vụ. Khái niệm Logistics được phát triển qua 3 giai đoạn:

- **Giai đoạn 1: Phân phối vật chất:**

Bắt đầu từ thập niên 60 của thế kỷ XX, vấn đề quản lý một cách có hệ thống những hoạt động có liên quan với nhau để đảm bảo phân phối sản phẩm hàng hóa cho khách hàng một cách có hiệu quả, những hoạt động đó bao gồm: Vận tải, phân phối, bảo quản hàng hóa, quản lý tồn kho, bao bì đóng gói, phân loại dán nhãn... những hoạt động nêu trên được gọi là phân phối sản phẩm vật chất hay còn có tên là Logistics đầu ra.

- **Giai đoạn 2: Hệ thống Logistics.**

Đến giai đoạn thập niên 80, các công ty tiến hành kết hợp quản lý hai mặt: đầu vào (gọi là cung ứng vật tư) với đầu ra (phân phối sản phẩm), để tiết kiệm chi phí, tăng thêm hiệu quả của quá trình này và gọi là hệ thống Logistics.

- **Giai đoạn 3: Quản trị dây chuyền cung ứng (Supply Chain Management)**

Để quản lý một cách có hiệu quả hơn, khái niệm Logistics đã được mở rộng và mang tính chiến lược về quản trị chuỗi nối tiếp từ người cung cấp đến nhà sản xuất,

khách hàng tiêu dùng sản phẩm, bên cạnh đó là việc lập các chứng từ liên quan, hệ thống theo dõi, kiểm tra làm tăng thêm giá trị sản phẩm. Khái niệm này siết chặt quan hệ giữa các đối tác: người sản xuất, người tiêu dùng và bên cung cấp nguyên liệu, dịch vụ liên quan như: Nhà vận tải, kho bãi, giao nhận, cung cấp công nghệ thông tin.

Tổng hợp các khái niệm về Logistics (Nguyễn Hồng Thanh, 2007) như sau:

- Logistics là quá trình lập kế hoạch, chọn phương án tối ưu để thực hiện việc quản lý, kiểm soát việc di chuyển và bảo quản nguyên liệu, bán thành phẩm và thành phẩm để đạt hiệu quả về chi phí và ngắn nhất về thời gian, cũng như các thông tin tương ứng từ giai đoạn tiền sản xuất cho đến khi hàng hóa đến tay người tiêu dùng cuối cùng nhằm đáp ứng yêu cầu của khách hàng
- Logistics là quá trình lên kế hoạch, thực hiện và kiểm soát hiệu quả, tiết kiệm chi phí của dòng lưu chuyển và lưu trữ nguyên vật liệu, hàng tồn, thành phẩm và các thông tin liên quan từ điểm xuất xứ đến điểm tiêu thụ, nhằm mục đích thỏa mãn những yêu cầu của khách hàng.
- 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.

Lĩnh vực kinh tế xã hội.

Trong luận văn này tác giả sẽ tiếp cận Logistics ở tầm vĩ mô và các ứng dụng của Logistics trong lĩnh vực kinh tế xã hội.

Các tiền đề nghiên cứu:

Logistics có nghĩa là việc tổ chức cung ứng và dịch vụ đối với một hoạt động phức hợp nào đó (Nguyễn Văn Chương, 2004).

Logistics là quá trình tối ưu hóa về vị trí, lưu trữ và chu chuyển các tài nguyên/yếu tố đầu vào từ điểm xuất phát đầu tiên là nhà cung cấp, qua nhà sản xuất, người bán

buôn, bán lẻ, đến tay người tiêu dùng cuối cùng, thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế (Đoàn Thị Hồng Vân, 2006, tr.8).

Phân tích dưới góc độ vĩ mô:

Logistics là “*quá trình tối ưu*” : Hoạt động Logistics được thực hiện một cách có khoa học và hệ thống qua các bước: nghiên cứu, hoạch định, tổ chức, quản lý, thực hiện, kiểm tra giám sát và hoàn thiện. Như vậy Logistics vĩ mô liên quan đến hầu hết các Bộ ngành của nền kinh tế: Tài Nguyên Môi Trường – Xây dựng – Giao Thông – Kế Hoạch Đầu Tư – Nông Nghiệp và Phát Triển Nông Thôn – Thông Tin Truyền Thông – Công Thương – Khoa học và Công Nghệ - Lao Động và Thương Binh Xã Hội.

Logistics liên quan đến toàn bộ các nguồn tài nguyên và yếu tố đầu vào của nền kinh tế bao gồm : tài nguyên, vốn, nguyên, nhiên, vật liệu, lao động, thông tin, công nghệ, cơ sở hạ tầng giao thông , dịch vụ...

Logistics bàn đến vấn đề “vị trí tối ưu”: Ở đây đòi hỏi Chính Phủ cần phối hợp các Bộ- Ngành để quy hoạch bố trí hiệu quả, đối tượng là:

- Nguồn tài nguyên.
- Nguồn năng lượng .
- Nguồn lao động .
- Vị trí các KCN và các ngành nghề.
- Thị trường.
- TT Logistics.

Logistics bàn đến việc “vận chuyển và dự trữ tối ưu” cho các nguồn lực và hàng hóa, các nhà kinh tế cần giải bài toán Quy Hoạch Tuyến Tính và Kinh Tế Lượng nhằm tối thiểu hoá chi phí và thời gian vận chuyển từ: nguồn cung cấp đến nơi chế biến sản xuất và từ nơi sản xuất đến thị trường tiêu thụ, và phải trả lời được các câu hỏi:

Phương thức vận tải nào được chọn?

Có cần dự trữ không và dự trữ bao nhiêu?

Những loại hàng hóa nào cần vận chuyển phối hợp và bao nhiêu là tối ưu?

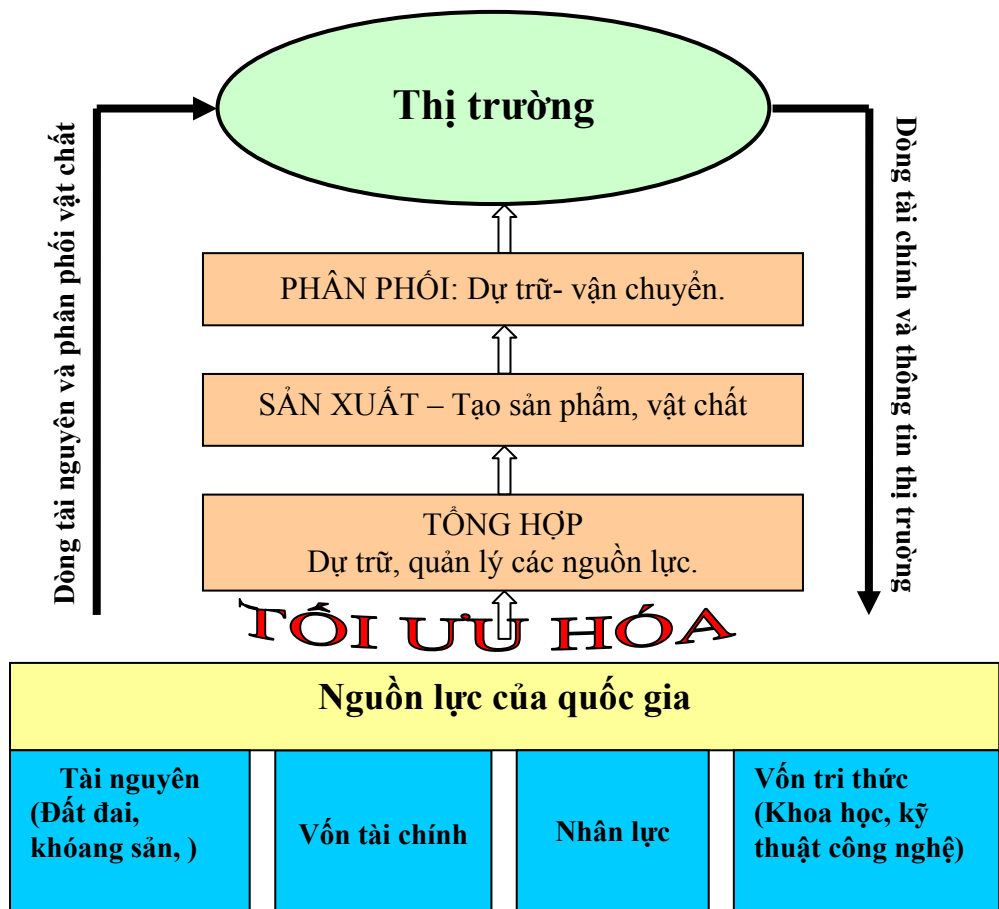
Đoàn Thị Hồng Vân (2006, Tr.8) định nghĩa về Logistics như một ngành “*khoa học nghiên cứu việc lập kế hoạch, tổ chức thực hiện những lợi ích và công dụng của các nguồn tài nguyên cần thiết nhằm giữ vững hoạt động của toàn bộ hệ thống*”.

1.1.3. Hệ thống Logistics ứng dụng trong lĩnh vực kinh tế xã hội.

Khái niệm Logistics trong kinh tế vĩ mô:

Qua phân tích về thuật ngữ Logistics ở trên, tác giả sử dụng ý nghĩa thuật ngữ Logistics với phạm vi rộng: “Logistics là một ngành dịch vụ giúp tối ưu hóa quá trình phân phối vận chuyển, dự trữ các nguồn lực giúp các quốc gia và nhân loại phát triển bền vững và hiệu quả”.

Hình 1.1: Khái niệm Logistics trong kinh tế vĩ mô



Trung tâm Logistics:

Là một phức hợp các cơ sở hạ tầng và phương tiện được bố trí tại một điểm nút trọng yếu nhằm tối ưu hóa các luồng lưu chuyển nguồn lực cho các hoạt động kinh tế trong một khu vực, thị trường nào đó. TT Logistics có thể là tập hợp các cơ sở vật chất như sau:

a. Cảng biển- Sea Port.

Cảng biển là một đầu mối giao thông lớn bao gồm nhiều công trình và kiến trúc, bảo đảm cho tàu thuyền neo đậu yên ổn, nhanh chóng và thuận lợi để thực hiện công việc chuyển giao hàng hóa/ hành khách từ các phương tiện giao thông trên đất liền sang các tàu biển hoặc ngược lại, bảo quản, gia công hàng hóa và phục vụ tất cả các nhu cầu cần thiết của tàu neo đậu trong cảng (Đặng Quang Liên, 2007, tr. 14).

b. Cảng cạn- ICD:

Điểm thông quan nội địa (Inland Clearance Depot - ICD) một địa điểm nằm sâu trong đất liền mà các công ty vận chuyển hàng hoá bằng đường biển cấp phát vận đơn của mình cho hàng hoá nhập khẩu được chuyển chở tới đó hoặc những hàng hoá xuất khẩu từ đó đi. Điểm thông quan nội địa đặt dưới sự kiểm tra, giám sát của hải quan, được hải quan và các cơ quan có liên quan khác làm các thủ tục cần thiết để đưa vào nội địa sử dụng, tạm lưu kho hoặc xuất khẩu thẳng. Ngày nay có người sử dụng cụm từ trên với ý nghĩa là Inland Container Depot: Bến container nội địa (TCHQ, 1996).

c. Kho ngoại quan. (Bounded warehouse).

Kho ngoại quan là khu vực kho, bãi được lập trên lãnh thổ Việt Nam, ngăn cách với khu vực xung quanh để tạm lưu giữ, bảo quản hoặc thực hiện một số dịch vụ đối với hàng hoá từ nước ngoài, hoặc từ trong nước đưa vào theo hợp đồng thuê kho ngoại quan được ký giữa chủ kho và chủ hàng dưới sự kiểm tra, giám sát của hải quan.

Hàng hoá gửi để tạm lưu giữ, bảo quản trong kho ngoại quan nếu là hàng xuất khẩu là hàng đã làm xong thủ tục hải quan để xuất khẩu; nếu là hàng từ nước ngoài đưa

vào là hàng chờ chuyển tiếp đi nước khác hoặc chờ làm thủ tục nhập khẩu vào Việt Nam, chưa phải nộp thuế nhập khẩu. Chủ hàng được bảo đảm quyền sở hữu đối với hàng hoá của mình gửi trong kho ngoại quan (Quy chế kho ngoại quan, 1998)

d. Kho CFS (Container Freight Station).

Nơi người gom hàng nhận chở các lô hàng lẻ từ nhiều chủ hàng, sau đó phân loại, chỉnh đốn và tập hợp chúng thành lô hàng chung có đủ số hoặc khối lượng để thuê trọn gói container của người chuyên chở gửi hàng đi theo yêu cầu của các chủ hàng.

e. Bãi container rỗng (*Empty Depot*).

Là nơi sửa chữa, bảo trì và lưu chứa container rỗng để cung cấp cho khách hàng đóng hàng.

Các phương thức vận chuyển:

Là cách thức lưu chuyển hàng hóa từ nơi này đến nơi khác, khi phân bố khoa học các TT Logistics và áp dụng các phương thức vận chuyển hợp lý sẽ tăng được hiệu quả sử dụng phương tiện và vốn, do vậy chi phí trung chuyển trong hệ thống giảm, chỉ bằng khoảng 30% chi phí vận chuyển ngoài hệ thống với cùng khoảng cách.

Có các loại hình vận chuyển đường sắt, đường thủy, đường bộ, đường hàng không, và đa phương thức (ĐPT).

Đường sắt:

Đường sắt có chi phí cố định cao (tàu, nhà ga, bến bãi) và chi phí biến đổi thấp, thường thích hợp với các loại hàng có trọng lượng lớn, khối lượng vận chuyển nhiều, cự li vận chuyển dài. Mặt hạn chế của vận chuyển đường sắt là kém linh hoạt: Tàu hỏa chỉ có thể cung cấp dịch vụ từ ga này tới ga kia, chứ không thể đến tận kho (Door to Door) theo yêu cầu của khách hàng. Ngoài ra, tàu hỏa thường đi, đến theo lịch trình cố định, tần suất khai thác các chuyến thấp. Chính vì những đặc trưng này, nên mặc dù có giá cước thấp, đường sắt vẫn chưa được áp dụng trong Logistics như một phương thức vận tải độc lập, mà thường được phối hợp sử dụng với các phương tiện khác.

Đường thủy

Đường thủy (gồm đường biển và đường sông) có chi phí cố định trung bình (tàu và thiết bị trên tàu) và chi phí biến đổi thấp (khả năng vận chuyển khối lượng hàng lớn), do đó đây là phương tiện có tổng chi phí thấp, thích hợp với những thứ hàng cồng kềnh, lâu hỏng, giá trị thấp (vật liệu xây dựng, than đá, cao su) và hàng rời (cà phê, gạo), trên các tuyến đường trung bình và dài.

Tuy nhiên, đường thủy có hạn chế là tốc độ chậm, chịu ảnh hưởng của thời tiết và các tuyến đường vận chuyển (phụ thuộc vào mạng lưới sông ngòi và bến cảng). Tính linh hoạt của vận chuyển đường thủy không cao, mức độ tiếp cận thấp.

Đối với vận chuyển thương mại quốc tế, đây lại là phương tiện thống trị, đặc biệt là khi có sự ra đời của các loại tàu biển lớn, hiện đại có khả năng chinh phục được thiên nhiên ở mức độ nhất định. Hiện nay có khoảng hơn 50% giá trị tính bằng tiền và 90% khối lượng hàng giao dịch trên toàn cầu là sử dụng đường biển. Cùng với quá trình toàn cầu hoá, vận tải biển sẽ ngày càng phát triển và phổ biến. Tuy nhiên, chi phí vận tải đường biển hiện tại của Việt Nam vẫn nằm trong số những nước cao nhất trong khu vực, gây ảnh hưởng không nhỏ tới sức cạnh tranh của hàng hoá Việt Nam.

Đường bộ:

Đường bộ có chi phí cố định thấp (ô tô) và chi phí biến đổi trung bình (nhiên liệu, lao động, và bảo dưỡng phương tiện). Ưu điểm nổi bật của đường bộ là có tính cơ động và tính tiện lợi cao, có thể đến được mọi nơi, mọi chỗ, với lịch trình vận chuyển rất linh hoạt. Bởi vậy, đây là phương thức vận chuyển nội địa phổ biến, cung cấp dịch vụ nhanh chóng, thích hợp với những lô hàng vừa và nhỏ, nhưng giá cước cao.

Theo thống kê (Phụ lục 2), lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường bộ tăng đều qua mỗi năm, với nhiều loại hình dịch vụ đa dạng và số lượng nhà cung cấp đông đảo.

Phương thức vận chuyển này là một bộ phận quan trọng trong hệ thống Logistics của nhiều doanh nghiệp vì khả năng đáp ứng hiệu quả các yêu cầu của khách hàng.

Đường hàng không

Đường hàng không có chi phí cố định cao (máy bay, và hệ thống điều hành) và chi phí biến đổi cao (nhiên liệu, lao động, sửa chữa bảo hành). Có tốc độ nhanh nhất, an toàn, nhưng vì chi phí rất cao, nên thường chỉ thích hợp với những mặt hàng mau hỏng, gọn nhẹ, có giá trị lớn, nhất là khi có yêu cầu vận chuyển gấp. Dịch vụ tương đối linh hoạt, có tính cơ động cao, có thể đáp ứng nhanh chóng nhu cầu chuyên chở hàng hoá về mặt thời gian và tần suất bay trên một tuyến đường. Sự hấp dẫn của dịch vụ vận tải hàng không chính là vận tốc vượt trội của nó so với các phương tiện khác trong suốt hành trình, đặc biệt đối với khoảng cách xa. Trong thương mại quốc tế, đường hàng không vận chuyển khoảng 20% giá trị hàng hóa toàn cầu.

Bên cạnh cước vận tải cao, hàng không còn bị hạn chế bởi thủ tục kiểm tra hàng hóa và chứng từ khá phức tạp, mất nhiều thời gian. Mức độ tiếp cận thấp, chỉ dừng ở các sân bay. Hơn nữa, khối lượng vận chuyển bị hạn chế bởi dung tích khoang chứa hàng và tải trọng chuyên chở của máy bay.

Vận chuyển đa phương thức (ĐPT).

Là hình thức một công ty vận tải sẽ cung ứng dịch vụ phối hợp ít nhất hai loại phương tiện vận tải, sử dụng một chứng từ duy nhất và chịu trách nhiệm hoàn toàn về quá trình vận chuyển hàng hóa.

Trong những năm gần đây, vận tải ĐPT không ngừng phát triển nhanh chóng. Những lợi ích rõ ràng về kinh tế và quá trình toàn cầu hóa là các động lực chính cho loại hình vận chuyển này nở rộ. Các dịch vụ vận chuyển ĐPT có được là do sự hợp tác giữa các hãng vận tải để phối hợp những dịch vụ riêng lẻ của họ lại với nhau. Các đại lý vận tải, các TT môi giới thường được sử dụng để phối hợp các phương tiện và tạo ra các loại dịch vụ trọn gói, cung ứng sự thuận tiện cho chủ hàng.

Vận chuyển ĐPT lợi dụng được ưu thế vốn có của mỗi loại phương tiện, và do đó có thể cung ứng dịch vụ vận tải thống nhất với tổng chi phí thấp nhất. Đây thực sự là một cuộc cách mạng trong vận tải hàng hoá nói riêng và trong Logistics nói chung.

Trong đó, việc tiêu chuẩn hoá và thống nhất bao bì Logistics, đặc biệt là quá trình container hóa là một yếu tố quan trọng làm thay đổi diện mạo của ngành vận tải trong thế kỉ 20. Malcolm McLean, người sáng lập tập đoàn vận tải SeaLand, cũng là người đầu tiên phát minh ra container và đã rất thành công trong việc thương mại hóa sử dụng container từ những năm 1950, ở New Jersey, Hoa Kỳ (Nguyễn Vũ, 2007) .

Container là các loại thùng chứa hàng đặc biệt (thùng tải), có kích thước được tiêu chuẩn hoá (độ dài 20ft = 6,1m; 40ft = 12,2m và 45ft = 13,7m), có kết cấu bền chắc để có thể sắp xếp tiện lợi và vững vàng trên các tàu container, toa xe lửa hay xe tải chuyên dụng và cho phép sử dụng nhiều lần. Sức chứa container (của tàu, cảng, v.v.) được đo theo TEU (twenty-foot equivalent units). TEU là đơn vị đo của hàng hoá tương đương với một container tiêu chuẩn 20ft (dài) * 8ft (rộng) * 8ft (cao). Kết hợp với mâm tải (pallet), việc sử dụng container trong vận chuyển hàng hoá có những ưu điểm nổi bật sau:

Giảm bớt và đơn giản hóa các khâu thao tác trung gian trong quá trình vận chuyển; Rút ngắn thời gian bốc dỡ, chất xếp hàng hóa khi chuyển tải; Giải phóng nhanh phương tiện vận tải, Hàng hóa được đưa từ cửa tới cửa rất thuận tiện.

Đảm bảo an toàn hàng hoá, tránh đổ vỡ, hao hụt, xáo trộn, mất cắp... trong quá trình giao nhận, vận chuyển nhờ có vỏ bọc bền chắc của container; Đỡ tranh chấp khiếu nại ; Tiết kiệm chi phí bao bì; Tận dụng được dung tích của phương tiện do giảm được những khoảng trống. Có nhiều khả năng phối hợp với dịch vụ vận tải ĐPT.

Căn cứ vào đặc tính của các phương thức vận chuyển và kinh nghiệm công tác trong ngành vận tải đa phương thức, tác giả đề xuất bảng xếp hạng (xem Bảng 1.1), thể hiện sự so sánh giữa các loại phương tiện vận chuyển hàng hóa theo 6 tiêu thức về: tốc độ, an toàn-tin cậy, năng lực vận chuyển, tính linh hoạt, chi phí xã hội (kẹt xe, tai nạn). Tuy nhiên bảng xếp hạng này hoàn toàn chỉ mang tính tương đối, việc lựa chọn loại đường vận chuyển /phương tiện nào còn phụ thuộc vào nhiều yếu tố cụ thể như đặc

điểm mặt hàng, qui mô lô hàng, yêu cầu về địa điểm và thời gian giao hàng của khách hàng của từng lô hàng vận vận chuyển khác nhau.

Bảng 1.1: Xếp hạng đặc điểm của các phương thức vận chuyển hàng hoá

Phương thức/ Chi tiêu	Hàng không	Đường sắt	Đường bộ	Đường thủy	Container ĐPT
Chi phí	5	3	4	1	2
Tốc độ	1	3	2	5	4
Năng lực vận chuyển	5	3	4	1	2
An toàn- Tin cậy	1	3	4	5	2
Linh hoạt	3	4	1	5	2
Chi phí xã hội	1	3	5	2	4
Tổng	16	19	20	20	14

Xếp hạng: 1 là tốt nhất, nhanh nhất, và rẻ nhất; 5 là tồi nhất, chậm nhất, và đắt nhất

Hệ thống Logistics:

Là nhóm các cách tiếp cận để liên kết các nguồn cung ứng, nhà sản xuất, thị trường, TT Logistics để toàn bộ các nguồn lực, sản phẩm được phân phối chính xác nhằm tối thiểu hóa chi phí xã hội và tối ưu hóa các yêu cầu của nền kinh tế.

Hệ thống Logistics là sự chi tiết hóa, liên kết các TT Logistics đã được quy hoạch bằng các kênh trung chuyển tốt nhất nhằm phát huy tối đa hiệu quả của việc cung ứng về thời gian, chi phí. Lấy TT là cảng biển, sân bay (tùy theo từng điều kiện) hệ thống Logistics bao gồm:

a. Điểm nút của hệ thống.

- TT Logistics cấp độ A: Nằm sát cảng, sân bay: là cấp độ cao nhất, đảm nhiệm chức năng như một cảng, bãi container rỗng, kho ngoại quan, kho CFS.

- TT Logistics cấp độ B: Tại các điểm trọng yếu, cấp thấp hơn, đảm nhiệm chức năng như ICD, bãi container rỗng, kho ngoại quan, kho CFS.
- TT Logistics cấp độ C: Cấp thấp nhất: bao gồm: kho ngoại quan, kho CFS, kho chứa hàng, trạm vận tải ...

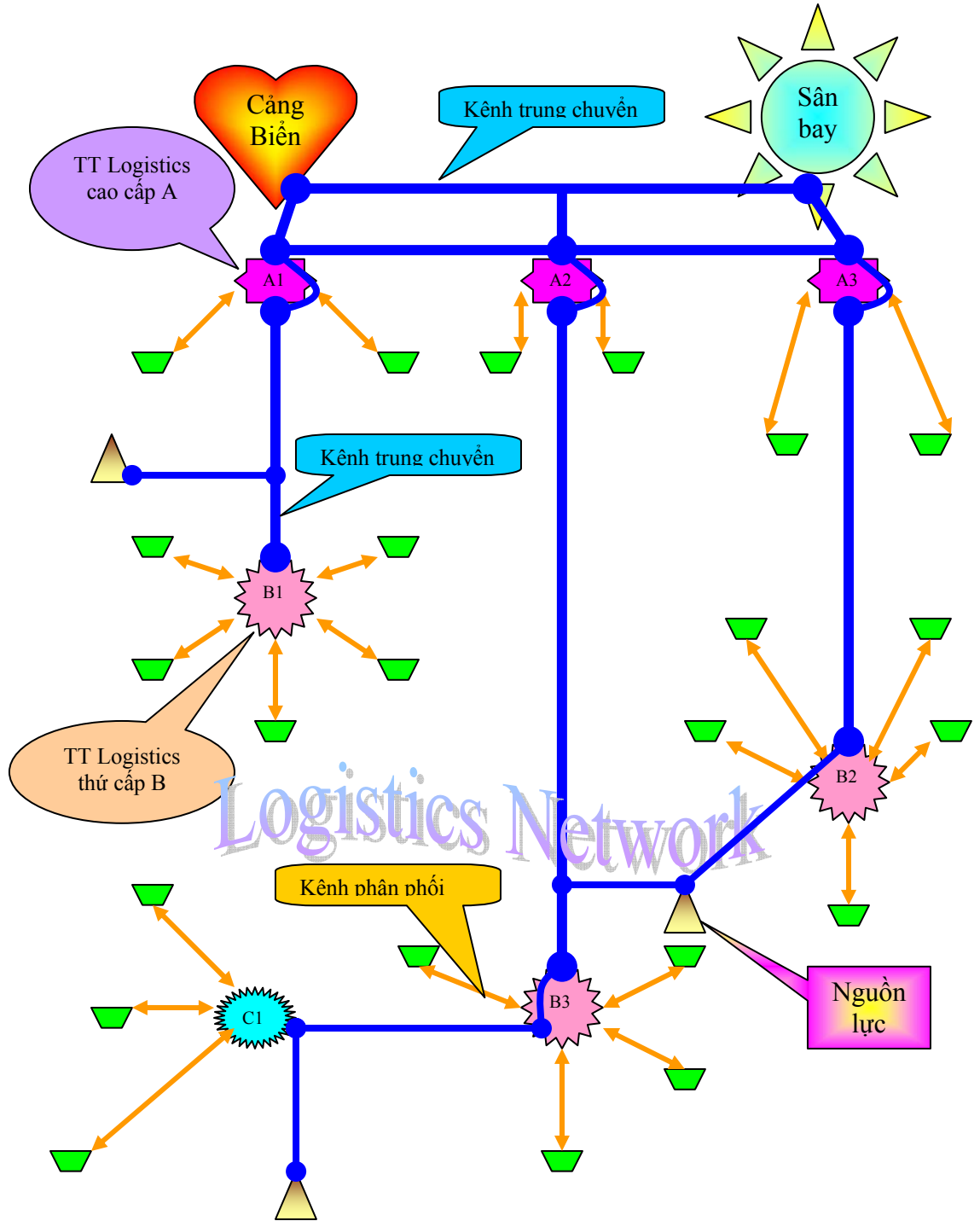
Mỗi TT Logistics đảm nhiệm một thị trường riêng mà TT đó có thể mạnh, TT Logistics A có vị trí chiến lược trong điều tiết hàng hóa cho các TT địa phương B và C.

b. Kênh của hệ thống: gồm 2 loại: kênh trung chuyển và kênh phân phối

- Kênh trung chuyển: Là kênh kết nối các TT Logistics với nhau, được phối hợp chặt chẽ với nhau, được chuyên biệt hóa nhằm tối ưu chi phí và thời gian. Kênh trung chuyển luôn mang tính chiến lược và đòi hỏi ưu tiên tối đa. Do tầm quan trọng hệ thống nên sự liên kết giữa các TT Logistics luôn bao gồm toàn bộ các kênh trung chuyển ĐPT: thủy, bộ, sắt, có thể bổ trợ và thay thế nhau một cách linh hoạt.
- Kênh phân phối: Là kênh kết nối giữa các TT Logistics và các điểm tiêu thụ, thông thường các kênh này là đường bộ do tính chất, linh hoạt và bao phủ rộng khắp của mạng lưới này.

Nguyên tắc phân bổ các TT Logistics luôn phải kèm theo việc quy hoạch đồng bộ các kênh trung chuyển nhằm kết nối các TT hoạt động hiệu quả hơn và giảm thiểu các thao tác không cần thiết. Do vậy các TT Logistics phải có hệ thống giao thông tốt hỗ trợ mới phát huy vai trò của mình, đường bộ có nhiều bất cập về tải trọng, kẹt xe... đường sông thì phụ thuộc vào yếu tố tự nhiên: độ sâu, luồng tuyến hạn chế..., nên khi xây dựng hệ thống Logistics cần lưu ý xây dựng các tuyến đường sắt kết nối được các TT Logistics, các KCN, như vậy hệ thống Logistics mới phát huy hiệu quả thực tế của nó. Mô hình hệ thống Logistics được trình bày ở Hình 1.2.

Hình 1.2: Hệ thống Logistics của nền kinh tế



1.1.4. Vai trò của Logistics đối với nền kinh tế.

Ngành Logistics có vị trí ngày càng quan trọng trong các nền kinh tế hiện đại và có ảnh hưởng to lớn đến sự phát triển kinh tế của các quốc gia và toàn cầu. Phần giá trị gia tăng do ngành Logistics tạo ra ngày càng lớn và tác động của nó thể hiện rõ dưới những khía cạnh sau:

Logistics là công cụ liên kết các hoạt động kinh tế trong một quốc gia và toàn cầu.

Thông qua việc cung cấp nguyên liệu, sản xuất, lưu thông phân phối, mở rộng thị trường hàng hóa trong nền kinh tế hiện đại, sự tăng trưởng về sản lượng hàng hóa XNK đã làm cho phạm vi thị trường giao thương quốc tế ngày càng mở rộng và làm tăng nhanh nhu cầu lưu thông hàng hóa và dịch vụ Logistics. Công nghệ sản xuất và lưu thông hàng hóa đã chuyển biến phức tạp và hiện đại hơn, các nhà máy liên hợp thay thế cho những nhà máy đơn. Các phương thức vận chuyển tiên tiến thay thế cho phương thức cũ. Nhu cầu về một hệ thống Logistics hiện đại sẽ giúp các quốc gia làm chủ được toàn bộ năng lực XNK của mình qua việc liên kết các hoạt động cung cấp, sản xuất, lưu thông, phân phối kịp thời chính xác. Nhờ đó mà đáp ứng được những cơ hội kinh doanh trong phạm vi toàn cầu. Đối với nhiều quốc gia, Logistics là một ngành quan trọng đóng góp vào GDP. Tận dụng lợi thế sẵn có, Singapore đã đầu tư xây dựng hệ thống cảng biển và TT Logistics kết nối, lưu chuyển hàng hóa giữa châu Á và toàn cầu. Trong những năm gần đây, nhận thức được vai trò liên kết của Logistics. Trung Quốc đã tiến hành cải cách ngành Logistics: số lượng các công ty Logistics 3PL¹ tăng lên rất nhanh. Doanh thu từ hoạt động Logistics năm 2005 là 5,800 tỷ USD, tăng 25,4% so với năm 2004. Trung quốc cũng xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng cho ngành Logistics: Đường bộ, đường sông, đường sắt, đường biển, hàng không và hệ thống kho bãi, các TT Logistics lớn tầm cỡ thế giới tại Bắc Kinh và Thượng Hải. Thiên Tân cũng

¹ 3PL: Bên thứ 3: Là người thay mặt chủ hàng làm nhiều dịch vụ nhằm kết hợp chặt chẽ việc luân chuyển, tồn trữ, xử lý thông tin để mang lại tối ưu cho dây chuyền cung ứng của khách hàng.

coi Logistics như một ngành mũi nhọn của tỉnh và ban hành nhiều chính sách hỗ trợ phát triển (Đoàn Thị Hồng Vân, 2006, tr.34).

Tối ưu hóa chu trình lưu chuyển của sản xuất và kinh doanh.

Logistics hỗ trợ sự di chuyển và dòng chảy của nhiều hoạt động quản lý một cách hiệu quả, tạo thuận lợi trong việc mua bán các loại hàng hóa và dịch vụ. Nếu hàng hóa không đến đúng thời điểm, không đến đúng các vị trí và với các điều kiện mà khách hàng cần thì sẽ làm mọi hoạt động kinh tế trong chuỗi cung ứng bị vô hiệu.

Tiết kiệm và giảm chi phí trong lưu thông và phân phối.

Với tư cách là các tổ chức kinh doanh cung cấp các dịch vụ Logistics chuyên nghiệp, các doanh nghiệp Logistics tiết kiệm tối đa về thời gian và tiền bạc cho các quá trình lưu thông phân phối trong nền kinh tế.

Trong kinh tế vĩ mô, việc tổ chức hợp lý hệ thống Logistics góp phần tạo sự dòng chu chuyển hàng hóa thuận lợi từ đó các tổ chức kinh doanh dịch vụ Logistics dễ dàng hơn trong việc phục vụ cho các khách hàng của mình (xem Phụ Lục 5).

Mở rộng thị trường trong buôn bán quốc tế.

Trong thời đại toàn cầu hóa, thương mại quốc tế là sự lựa chọn tất yếu cho mọi quốc gia trong tiến trình phát triển đất nước. Các giao dịch quốc tế chỉ thực hiện được và mang lại hiệu quả khi dựa trên một hệ thống Logistics rẻ tiền và chất lượng cao. Hệ thống này giúp cho mọi dòng hàng hóa được lưu chuyển thuận lợi, suôn sẻ từ quốc gia này đến quốc gia khác nhờ việc cung ứng kịp thời, phân phối chính xác, chứng từ tiêu chuẩn, thông tin rõ ràng.

Quan hệ mật thiết với các ngành của nền kinh tế:

Là một bộ phận trong GDP, Logistics ảnh hưởng đáng kể đến tỷ lệ lạm phát, tỷ lệ lãi suất, năng suất, chi phí, chất lượng và hiệu quả, cũng như các khía cạnh khác của nền kinh tế.

1. 2. PHƯƠNG PHÁP LUẬN

1.2.1. Mô hình quản trị Logistics tích hợp (*Intergrated Logistics Management*).

Nhiệm vụ quan trọng của quản trị Logistics là giảm chi phí trong khi vẫn đảm bảo chất lượng lưu chuyển hàng hóa. Các ngành kinh doanh khác nhau có mức chi phí Logistics khác nhau. Trong nhiều ngành, chi phí Logistics có thể vượt quá 25% chi phí sản xuất. Do đó, nếu quản trị Logistics tốt có thể tiết kiệm được chi phí đáng kể, góp phần tăng hiệu quả của nền kinh tế và góp phần tăng hiệu quả nguồn vốn. Tổng chi phí Logistics được hình thành từ 6 loại chi phí chủ yếu:

Chi phí dịch vụ khách hàng- E_{ser} : Bao gồm các chi phí để hoàn tất những yêu cầu của đơn đặt hàng (phân loại, kiểm tra, bao bì đóng gói, dán nhãn...); chi phí để cung cấp dịch vụ, hàng hóa; chi phí để giải quyết tình huống hàng bị trả lại... chi phí dịch vụ khách hàng liên quan mật thiết với các khoản chi phí vận tải, chi phí dự trữ và chi phí cho công nghệ thông tin.

Chi phí vận tải- E_{fre} : Là một trong những khoản lớn nhất trong chi phí Logistics và chịu sự ảnh hưởng của nhiều yếu tố như: loại hàng hoá, quy mô lô hàng, tuyến đường vận tải... Chi phí vận tải của một đơn vị hàng hoá (cước phí) tỷ lệ nghịch với khối lượng vận tải và tỷ lệ thuận với quãng đường vận chuyển.

Chi phí quản lý kho bãi- E_{stor} : Nhằm đảm bảo cho các nghiệp vụ kho được diễn ra suôn sẻ, trong một số trường hợp bao gồm cả chi phí thiết kế mạng lưới kho, chi phí khảo sát, chọn địa điểm và xây dựng kho hàng. Tuy nhiên số lượng kho hàng có ảnh hưởng đến dịch vụ khách hàng và doanh thu của công ty nên cần phân tích, tính toán kỹ lưỡng để cân bằng giữa chi phí quản lý kho, chi phí dự trữ, chi phí vận tải với khoản doanh thu có thể bị tăng hoặc giảm tương ứng khi quyết định số lượng kho cần có trong hệ thống Logistics.

Chi phí xử lý đơn hàng và hệ thống thông tin- E_{Inf} : Để hỗ trợ dịch vụ khách hàng và kiểm soát chi phí một cách hiệu quả cần bỏ ra một khoản không nhỏ để trao đổi thông tin với khách hàng và các bộ phận có liên quan nhằm giải quyết đơn đặt hàng,

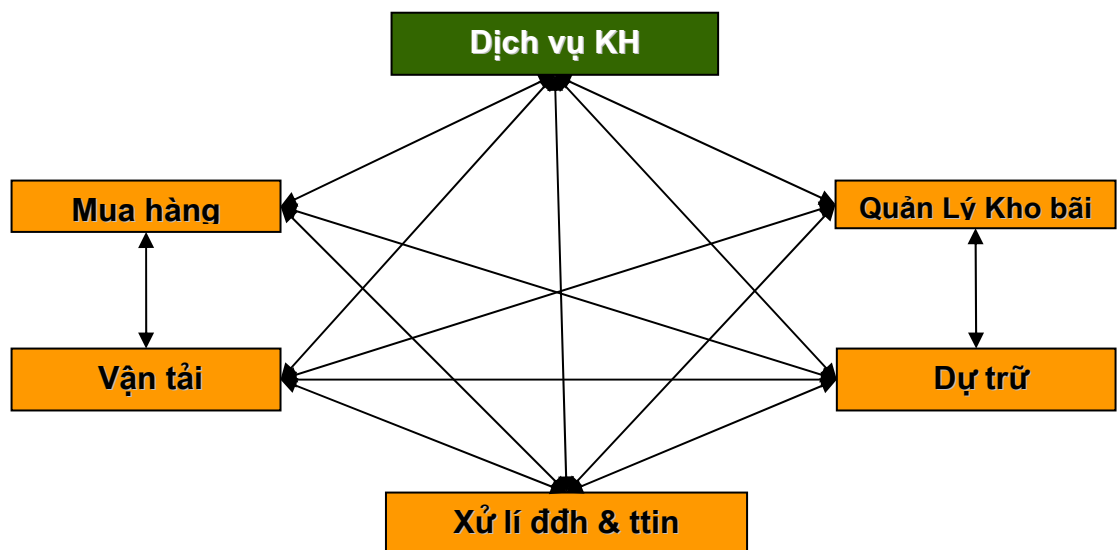
thiết lập các kênh phân phối, dự báo nhu cầu thị trường. Chi phí này cũng liên quan đến chi phí quản lý kho, dự trữ, sản xuất...

Chi phí thu mua- E_{Pur} (để có lô hàng đủ theo yêu cầu): Khoản chi phí này dùng cho thu gom, chuẩn bị hàng cung cấp cho khách. Bao gồm nhiều khoản chi phí nhỏ: Xây dựng cơ sở gom hàng; Tìm nhà cung cấp; Mua và tiếp nhận nguyên vật liệu...

Chi phí dự trữ- E_{hold} : Hoạt động Logistics tạo ra chi phí dự trữ. Chi phí này tăng giảm tùy theo số lượng hàng hoá dự trữ nhiều hay ít. Có 4 loại chi phí dự trữ: (1) Chi phí vốn hay chi phí cơ hội. (2) Chi phí dịch vụ dự trữ, gồm cả bảo hiểm và thuế đánh trên lượng dự trữ. (3) Chi phí mặt bằng kho bãi, (4) Chi phí để phòng ngừa rủi ro, khi hàng hoá bị lỗi thời, mất cắp hư hỏng...

Giữa các loại chi phí Logistics có mối quan hệ tương hỗ, tác động qua lại và ảnh hưởng lẫn nhau, chi phí nợ ràng buộc hữu cơ với chi phí kia được trình bày ở Hình 1.3.

Hình 1.3: Mối quan hệ giữa các loại chi phí Logistics



Nguồn : (Đoàn Thị Hồng Vân, 2006. Tr.31)

Về bản chất, Logistics là một chuỗi tích hợp nhiều hoạt động kinh tế nhằm tối ưu hoá vị trí và quá trình lưu chuyển, dự trữ nguồn lực từ điểm đầu cho đến điểm cuối, nên nếu thay đổi chi phí tùy tiện ở từng khâu riêng lẻ, chưa chắc đã đạt được kết quả mong muốn. Giữa các hoạt động Logistics có liên quan mật thiết với nhau, giảm chi phí ở khâu này có thể tăng chi phí ở khâu khác. Do vậy, để giảm chi phí Logistics, nhà nghiên cứu phải tìm cách giảm tổng chi phí xuống mức thấp nhất trong điều kiện cho phép trong khi có thể lựa chọn được nhiều mức dịch vụ khách hàng với các cấu trúc dịch vụ khác nhau.

Xuất phát từ góc độ này, (Đoàn Thị Hồng Vân, 2006, tr.74,82) đưa ra quan điểm Quản Trị Logistics Tích Hợp (quan điểm Tiếp Cận Hệ Thống), là một nguyên lý cơ bản trong quản trị Logistics hiện đại. Quan điểm này cho rằng: tất cả các chức năng và các hoạt động cần được nhận thức dưới cùng những điều kiện ảnh hưởng và bị ảnh hưởng, các thành phần và các hoạt động của nó luôn tương tác lẫn nhau. Logistics là một chuỗi các hoạt động được liên kết nhau, với mục tiêu quản trị các dòng hàng hóa liên tục vào các tổ chức trong chuỗi. Như vậy, nếu quản lý tốt thì hiệu quả đầu ra của một chuỗi liên kết sẽ lớn hơn hiệu quả mà các thành phần riêng rẽ của nó mang lại.

Quan điểm Quản Trị Logistics Tích Hợp đề cập đến việc quản lý nhiều hoạt động như một hệ thống hợp nhất. Tổng chi phí Logistics có thể giảm bằng cách phối hợp một loạt các hoạt động Logistics có liên quan như dịch vụ khách hàng, vận chuyển, nhà kho, dự trữ, quá trình đặt hàng, hệ thống thông tin kế hoạch sản xuất và mua sắm. Nếu không có sự phối hợp có thể dẫn đến làm tăng chi phí cho khâu đó và gây ra những thiệt hại lớn cho toàn hệ thống. *Trong hệ thống Logistics, nếu hợp nhất vận tải và kho bãi với nhau sẽ tạo ra hiệu quả cao: toàn bộ giá cước vận tải sẽ giảm xuống vì số lượng chuyên chở tăng lên, chi phí chạy rỗng phương tiện và các chi phí trung chuyển, tác nghiệp giảm xuống. Điều này cho phép các kế hoạch chuyên chở của công ty và nhà vận tải có hiệu quả cao hơn. Quan điểm này chi phối các phương pháp và cách thức để tối ưu hóa tổng chi phí Logistics.*

Tổng chi phí Logistics được tính một cách đơn giản qua công thức:

$$E_{\log} = E_{\text{ser}} + E_{\text{fre}} + E_{\text{stor}} + E_{\text{inf}} + E_{\text{pur}} + E_{\text{hold}}$$

Trong đó: E_{\log} là Tổng chi phí Logistics, các E_{\dots} là các chi phí cấu thành

Để giảm tổng chi phí không đơn giản là giảm cục bộ các chi phí cấu thành để đạt được mục tiêu mong muốn mà cần xem xét tất cả các chi phí này trong mối tương quan đánh đổi (Trade-off)², hay sự thay thế lẫn nhau để tìm ra phương án có chi phí thỏa đáng. Chính vì vậy các nhà quản trị Logistics coi sự hợp nhất các hoạt động Logistics tập trung chủ yếu vào kỹ thuật phân tích và tính toán chi phí thay thế giữa các hoạt động hợp thành để chọn ra các phương án phối hợp tối ưu. ***Đây cũng là quan điểm xuyên suốt đề tài.***

1.2.2. Quan điểm hiệu quả kinh tế xã hội trong thiết lập hệ thống Logistics.

Khi thiết lập hệ thống Logistics cho VKTTĐPN, tác giả sẽ đặt hiệu quả kinh tế xã hội lên trên khi phân tích chi phí Logistics. Trong cùng một thời điểm, với điều kiện bình thường của nền kinh tế thì các chi phí mua hàng, xử lý thông tin, dịch vụ khách hàng, và dự trữ có tác động ít đến chi phí Logistics. Tác giả sẽ tiến hành phân tích hiệu quả kinh tế xã hội và chi phí Logistics:

Chi Phí Vận tải E_{fre} :

- Gọi F_X là chi phí vận tải từ đầu hệ thống đến thị trường tiêu thụ X.
- F_{AX} , F_{BX} , F_{CX} : Chi phí vận tải (Freight) từ TT A, B, C đến nơi tiêu thụ X.

Chi Phí kho bãi E_{stor} : Gồm hai loại chi phí là lưu kho và tác nghiệp.

- H_{AX} , H_{BX} , H_{CX} Chi phí tác nghiệp(Handling Cost) từ các TT A, B, C đến nơi tiêu thụ X. Phí này bao gồm các chi phí giám sát, xếp dỡ tương ứng với các hình thức phân phối của các TT A, B, C.
- S_A , S_B , S_C Phí lưu kho (Storage Cost) tại A, B, C.

² Tương quan đánh đổi (Trade-off) : Sự cân bằng nhiều yếu tố khác nhau để đạt được sự hợp nhất tối ưu.

E_{Log} : Logistics Expense: Chi phí Logistics.

I_{Log} : Logistics Income: Thu nhập từ hoạt động Logistics.

L_E : Economics Loss : Thiệt hại kinh tế xã hội là các chi phí mà nền kinh tế và xã hội phải trả khi phương thức phân phối nào đó ứng dụng

ϵ : Effectiveness : Hiệu quả kinh tế xã hội

Có nhiều cách lưu chuyển giữa A \leftrightarrow X nên phải tính toán đến chi phí Logistics:

Phân phối trực tiếp : Dùng phương tiện vận chuyển trực tiếp từ TT A đến X:

Chi phí Logistics E_{Log} : Cho việc lưu chuyển trực tiếp sẽ là:

$$E_{Log} = E_{AX} = S_A + H_{AX} + F_{AX}$$

Chi phí vận chuyển sẽ tăng dần tùy theo bán kính địa lý hay địa hình khó khăn... Đến lúc nào đó tính hiệu quả của TT A mất đi: Do tăng tổng chi phí, mất chủ động nguồn hàng, thì thay vào đó người ta sẽ chuyển sang sử dụng phương thức mới.

Phân phối gián tiếp:

Sử dụng TT Logistics B để điều tiết hàng, mối liên hệ giữa A và B là mối liên hệ hệ thống.

$$E_{Log} = E_{ABX} = S_B + (H_{AB} + H_{BX}) + (F_{AB} + F_{BX})$$

Sử dụng TT Logistics C để điều tiết hàng, mối liên hệ giữa A ,B, C là mối liên hệ hệ thống.

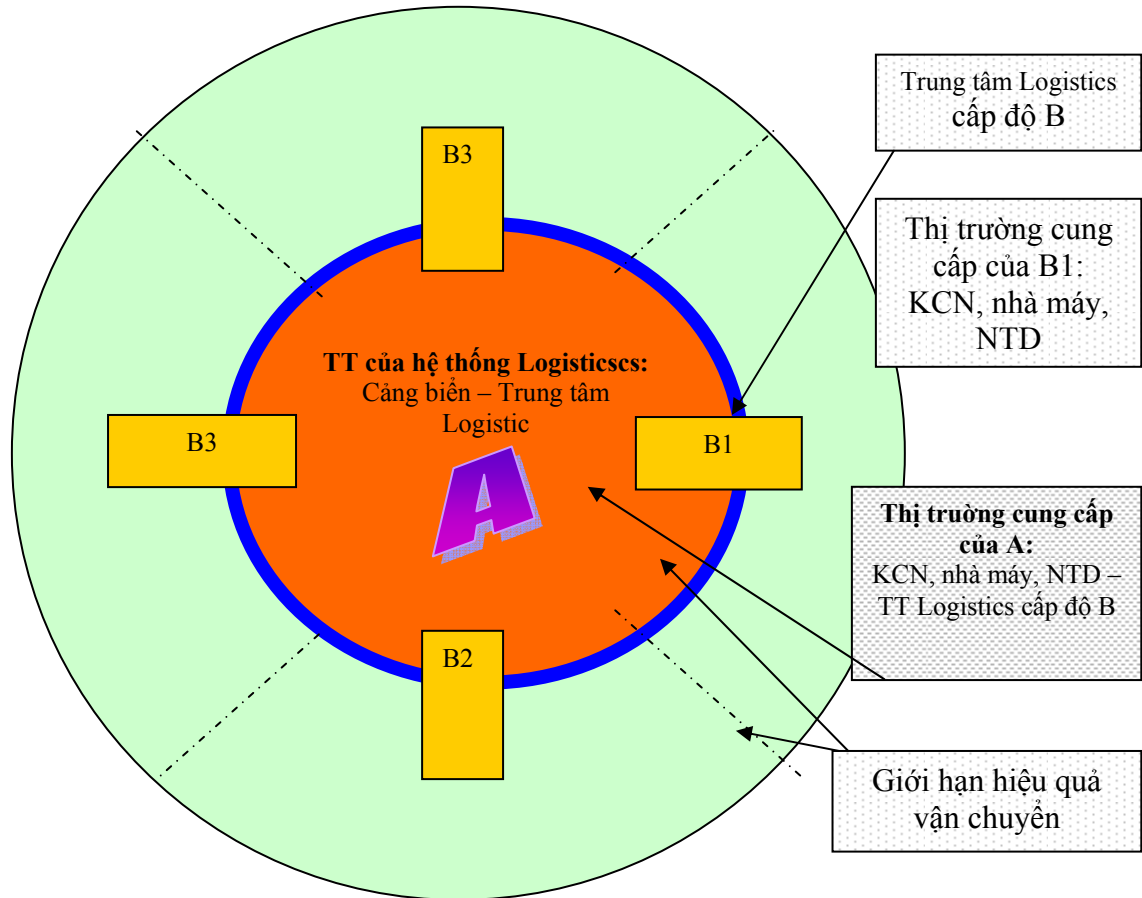
$$E_{Log} = E_{ABCX} = S_C + (H_{AB} + H_{BC} + H_{CX}) + (F_{AB} + F_{BC} + F_{CX}).$$

Khi so sánh các phương án phân phối cho một tập hợp thị trường, người ta tính toán đến hiệu quả kinh tế mà phương án đó mang lại cho thị trường đó, hiệu quả này tính bằng thu nhập từ việc thực hiện quá trình phân phối sản phẩm đến điểm cuối trừ đi chi phí Logistics và thiệt hại kinh tế mà phương thức đó mang lại.

$$\epsilon = I_{Log} - E_{Log} - L_E .$$

Mỗi TT sẽ hình thành lên một thị phần riêng mà tại khu vực đó hiệu quả kinh tế của TT là tối ưu, đồng thời thiết lập bán kính phân phối và đường giới hạn mà tại đó hiệu quả kinh tế của các phương thức bằng nhau (xem hình 1.4).

Hình 1.4: Mô hình hệ thống Logistics theo chi phí



Mô hình hệ thống Logistics sẽ lấy hiệu quả kinh tế xã hội làm nền tảng, ứng dụng quan điểm quản trị Logistics tích hợp để xây dựng các TT Logistics với vị trí tối ưu, có thể kết nối được nhiều phương thức vận chuyển nhất nhằm phát huy thế mạnh của từng phương thức. Tập trung được nghiệp vụ xử lý đơn hàng và thông tin, các tác nghiệp kho bãi để giảm thiểu tổng chi phí.

Chương 2

HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG LOGISTICS CỦA VKTTĐPN

2.1. ĐỐI TƯỢNG NGHIÊN CỨU-VKTTĐPN.

2.1.1. Lịch sử hình thành VKTTĐPN.

Sau Đại Hội Đại Biểu toàn quốc lần thứ VI của Đảng Cộng Sản Việt Nam, với chủ trương tạo ra những tam giác kinh tế phát triển, tạo động lực cho khu vực và cả nước, 3 tam giác kinh tế được thành lập: miền Bắc (Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh) với thủ đô Hà Nội là hạt nhân, miền Trung (Huế - Quảng Nam Đà Nẵng - Quảng Ngãi) với TP Đà Nẵng là hạt nhân và miền Nam (TP HCM - Đồng Nai - Bà Rịa-Vũng Tàu) với TP HCM là hạt nhân.

Năm 1998, Thủ tướng chính phủ ký “Quyết định số 44/1998/QĐ/TTG ngày 23/2 về việc phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội VKTTĐPN” tại điều 1 bao gồm 4 tỉnh thành : TP HCM - Bình Dương – Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu.

Năm 2004, theo quyết định số 146/2004/QĐ-TTg , VKTTĐPN được mở rộng phạm vi hành chính gồm 7 tỉnh thành: TP HCM - Bình Dương – Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu - Bình Phước – Tây Ninh – Long An.

Đến năm 2005 Chính Phủ bổ sung Tiền Giang danh sách các tỉnh trong VKTTĐPN.

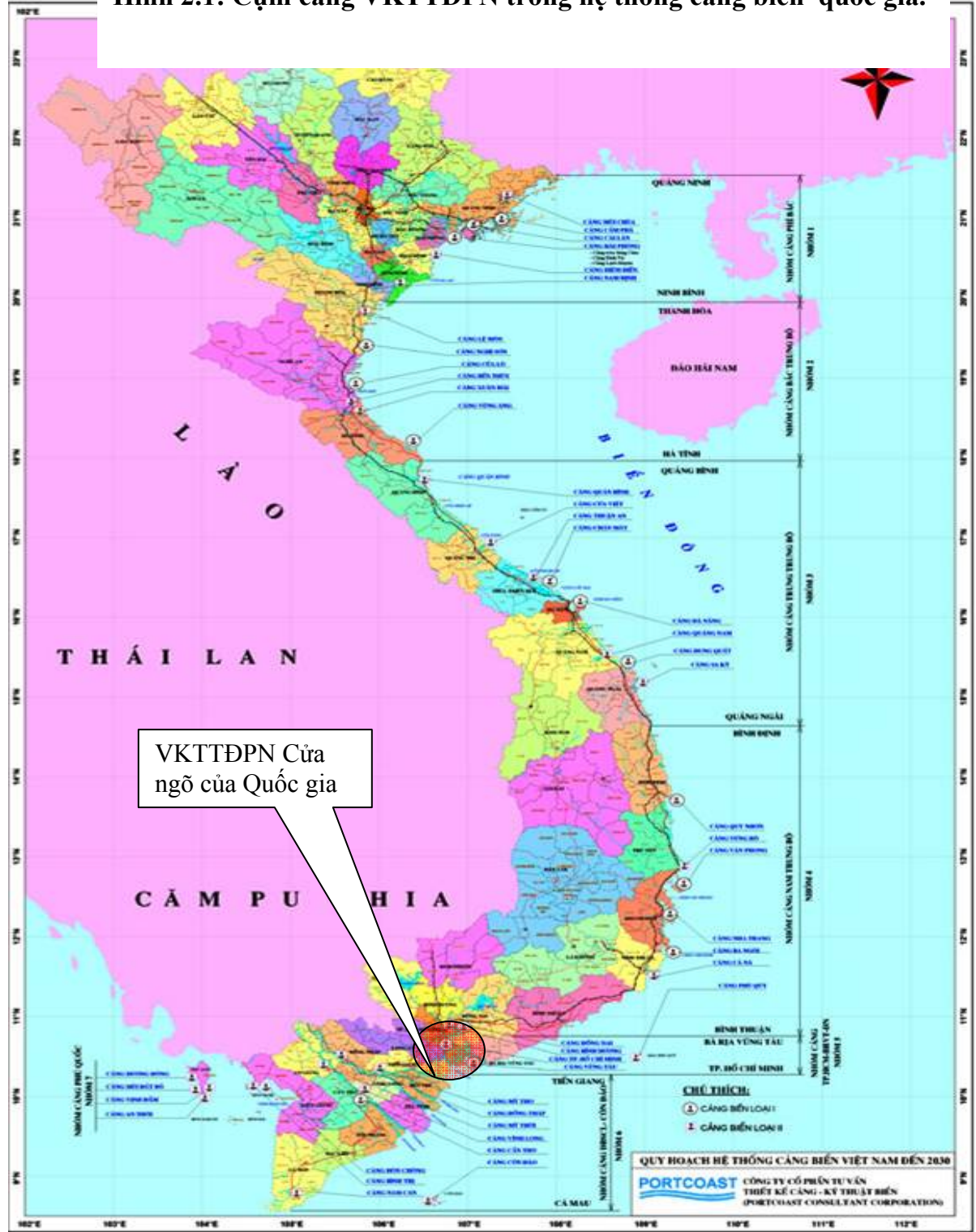
Như vậy đến ngày 16/4/2009 Chính Phủ phê duyệt đề án thành lập vùng kinh tế trọng điểm ĐBSCL bằng Quyết định 492/QĐ-TTG thì VKTTĐPN là vùng kinh tế lớn nhất trong 4 vùng kinh tế trọng điểm của cả nước.

2.1.2. Vai trò của VKTTĐPN.

Trung tâm giao lưu quốc tế và của quốc gia.

VKTTĐPN có địa thế hết sức quan trọng là TT giao lưu quốc tế, là cửa ngõ giao thông của khu vực Đông Nam Á, là đầu mối giao thông đường biển, VKTTĐPN có hệ thống cảng biển lớn nhất cả nước là 14 cảng (VPA, 2007) (Xem Hình 2.1).

Hình 2.1: Cụm cảng VKTTĐPN trong hệ thống cảng biển quốc gia.

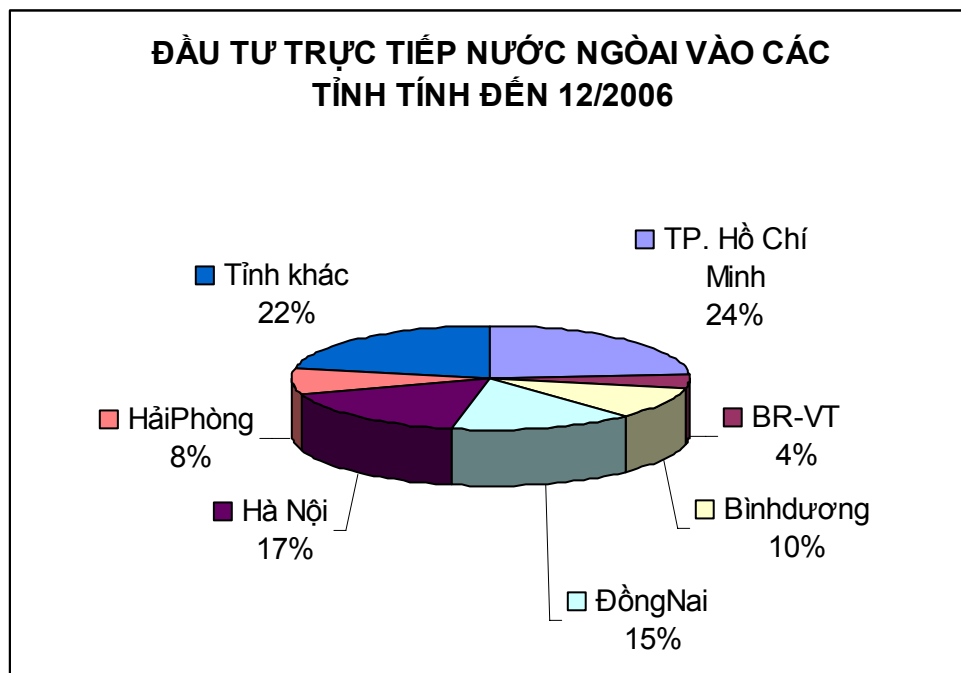


Nguồn: Portcoast.

Nếu lấy hệ thống cảng biển là trung tâm thì VKTTĐPN có điều kiện kết nối giao thông với miền Đông, miền Tây Nam Bộ với các tỉnh, thành trong nước thông qua hệ thống đường thủy nội địa, hệ thống đường sắt, đường bộ và đặc biệt là điểm quan trọng thông thương giữa Việt Nam và nhiều quốc gia khác trên thế giới:

Đầu tư nước ngoài vào VKTTĐPN chiếm tỷ trọng cao nhất trong toàn quốc (xem Hình 2.2):

Hình 2.2: Tình hình đầu tư vào Việt Nam.



Nguồn: Frost& Sullivan, 2007, tr.24.

Trung tâm khoa học công nghệ thương mại, dịch vụ, tài chính.

Theo Bảng 0.1 , các quốc gia có GDP cao nhất đều có tỷ lệ thu nhập từ ngành dịch vụ cao trên 65%. Tỷ trọng đóng góp của VKTTĐPN trong GDP của Việt Nam tăng từ 24,6% năm 1990 lên 28,9% năm 1995, 31,1% năm 1999 lên gần 32% vào năm 2002. Tỷ trọng này năm 2006 chiếm đến 35-36%, là mức đóng góp cao nhất cho GDP quốc gia.(TTNCKTMN, 2008).

TP HCM là một đô thị lớn, hiện đại nhất cả nước có GDP tuyệt đối năm 2008 là 289,550 tỷ đồng chiếm 19,47% GDP cả nước là 1,487,000 tỷ đồng (Báo cáo TP HCM, 2008).

TP HCM có số lượng các nhà khoa học và các viện nghiên cứu đứng thứ 2 sau Hà Nội. GDP năm 2006 của lĩnh vực dịch vụ chiếm tỷ trọng 51,1%. Dẫn đầu cả nước về số lượng ngân hàng và doanh số quan hệ tài chính tín dụng. Tổng tài sản của các ngân hàng trên địa bàn tăng gấp 2,1 lần so với cuối năm 2006, tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm là 57% (Nguyễn Hòa Bình, 2009) và TP HCM được đánh giá là là hạt nhân của VKTTĐPN trong vai trò này nên các nhà đầu tư đều chọn TP HCM là điểm đầu tư.

Tập đoàn Berjaya Malaysia xây dựng TT tài chính lớn nhất Việt Nam trị giá 930,000,000 USD vào quý I năm 2008. Hầu hết các quỹ đầu tư lớn đều có trụ sở tại TP HCM: Dragon Capital, Vinacapital, Indochina Capital, Mekong Capital, BankInvest.... TP HCM thu hút được nhiều dự án khổng lồ do có nhiều chính sách ưu đãi, khuyến khích đầu tư, mở rộng hợp tác kinh doanh, đặc biệt là thu hút đầu tư vào các ngành dịch vụ cao cấp và công nghệ cao.

Trung tâm năng lượng.

Trung tâm điện lực Phú Mỹ (tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu), Nhà máy Điện Bà Rịa, Hiệp Phước (tổng công suất điện năng chiếm trên 30% tổng công suất điện năng cả nước), Công trình Khí – Điện – Đạm Cà Mau và TT điện lực Nhơn Trạch.

Trung tâm công nghiệp.

Với tổng số 70 KCN trong thời điểm hiện nay tập trung vào các tỉnh:

- Bình Dương: Đang hoạt động: 25 KCN.
- Đồng Nai: Đang hoạt động: 17 KCN
- TP HCM: 17 KCN.
- Bà Rịa Vũng tàu: 11 KCN.

Các vai trò trên có mối liên hệ mật thiết 4 tỉnh thành : TP HCM - Đồng Nai - Bình Dương và Bà Rịa Vũng Tàu là 4 địa phương mạnh nhất của VKTTĐPN do vậy đề tài cũng tập trung nghiên cứu hệ thống Logistics chủ yếu trong khu vực này.

2.2. HÀNG HÓA THÔNG QUA VKTTĐPN – CHI PHÍ LOGISTICS

Cùng với quốc gia sau khi gia nhập WTO, hàng hóa thông qua cảng biển tăng nhanh từ 13% lên 20% và có triển vọng đạt được tốc độ 30%, và có thể đạt được tốc độ tăng trưởng 30% trong thời gian dài như trường hợp của Trung Quốc (VPA, 2007, tr.3/14). Hàng hóa tăng nhanh thể hiện hoạt động giao thương phát triển, tuy nhiên nguy cơ tiềm ẩn đối với nền kinh tế của Việt Nam là đối mặt với sự yếu kém trong lưu thông làm giảm sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam. VKTTĐPN đóng vai trò quan trọng là đầu mối của Logistics quyết định chi phí vận chuyển và giá thành của hàng hóa. Hiện nay chi phí Logistics của Việt Nam nằm trong số các quốc gia cao nhất trên thế giới: ước tính tương đương 25% GDP (Patrick Burnson, 2009, tr.24).

Hàng hóa xuất nhập khẩu qua cửa khẩu Việt Nam đến 90% là đường biển, chi phí vận chuyển phụ thuộc rất lớn vào hệ thống Logistics của quốc gia đặc biệt là khu vực VKTTĐPN.

Bảng 2.1 : So sánh cước vận chuyển đến Yokohama giữa Việt Nam và Singapore.

Đơn vị tính : USD/ 40' DC

Tuyến vận chuyển	Năm			
	2003	2004	2005	2006
HCM-Yokohama	1078	900	1150	1070
Hà nội-Yokohama	1470	1300	1630	1480
Singapore- Yokohama	550	575	770	940
HCM so với Singapore (%)	196	157	149	114
Hà nội so với Singapore (%)	267	226	212	157

Nguồn: Frost& Sullivan, 2007, tr.37

Riêng với hàng container để xuất khẩu sang các quốc gia trên thế giới chúng ta phải dùng tàu nhỏ để chuyển tải sang tàu lớn tại các cảng như Singapore, Port Klang, Kaohsiung, Hong Kong.... Nên chi phí vận chuyển cao (xem Bảng 2.1)

Để giảm chi phí Logistics cần phải tìm hiểu những mặt yếu kém của hệ thống bao gồm: Cảng, ICD, giao thông, những yếu tố bất hợp lý làm chi phí cao, giảm sức cạnh tranh của hàng hóa từ đó tiến hành cải tạo và phát triển hệ thống Logistics.

2.3. HIỆN TRẠNG CỦA HỆ THỐNG LOGISTICS.

2.3.1. Hệ thống cảng biển VKTTĐPN.

Bản đồ các khu CN và cảng biển (Xem Hình 2.3).

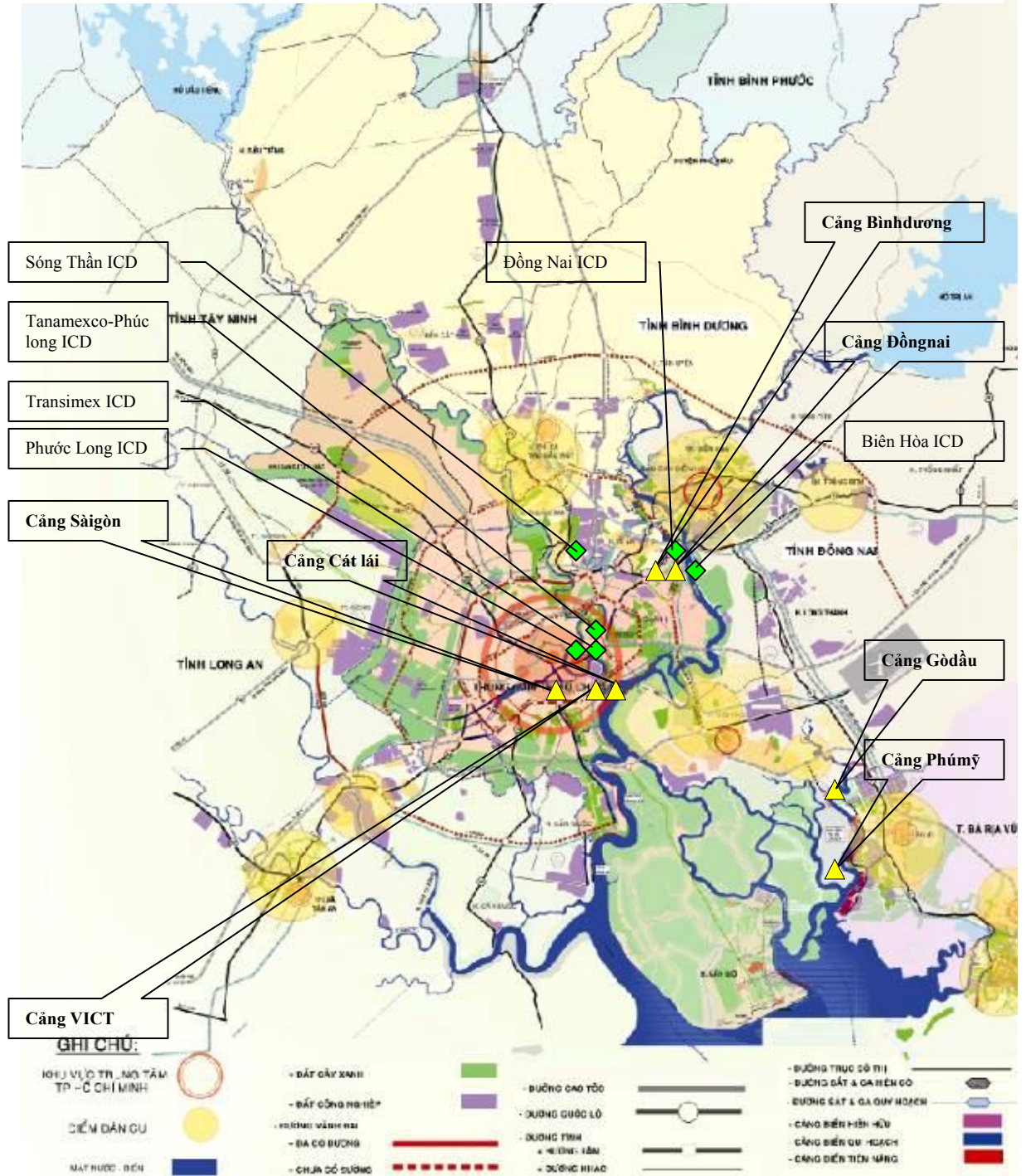
Năng lực các cảng biển vủa VKTTĐPN(xem Bảng 2.2).

Bảng 2.2: Tóm tắt năng lực cảng VKTTĐPN 2008

STT		Diện tích (m ²)	Chiều Dài cầu (m)	Max size (T)	Cầu dãn	Cầu bờ	Cầu khung bãi	Reach stacker
1	Cảng Bình dương	40,000	100	5,000	0	2	0	2
2	Cảng VICT	200,000	678	20,000	6		16	6
3	Cảng Vũng Tàu	82,600	250	8000		3		
4	Tân CSG	1,120,000	1,677	30,790	15	8	33	43
5	CSG	500,000	2,975	32,000	2	8	5	14
6	Cảng Bến Nghé	320,000	816	36,000	2	3		7
7	Cảng Lotus	150,000	275	30,000		3		4
8	Cảng Phú Mỹ	129,000	881	60,000		3		
9	Cảng Đồng Nai	443,000	460	15,000		11		
10	Tân Thuận Đông	29,500	149	10,000				
11	Cảng rau quả	77,477	222	20,000				
	Tổng cộng:							
	VKTTĐ	3,092,367	8,483	266,790	25	41	54	76

Nguồn: VPA.

Hình 2.3: Bản đồ các KCN – Cảng biển- ICD VKTTĐPN



Tình hình hàng hóa thông qua cảng biển (xem Bảng 2.3).

Bảng 2.3: Sản lượng hàng hóa thông qua các cảng VKTTĐPN

Đơn vị tính : 1000 MT – TEUS-

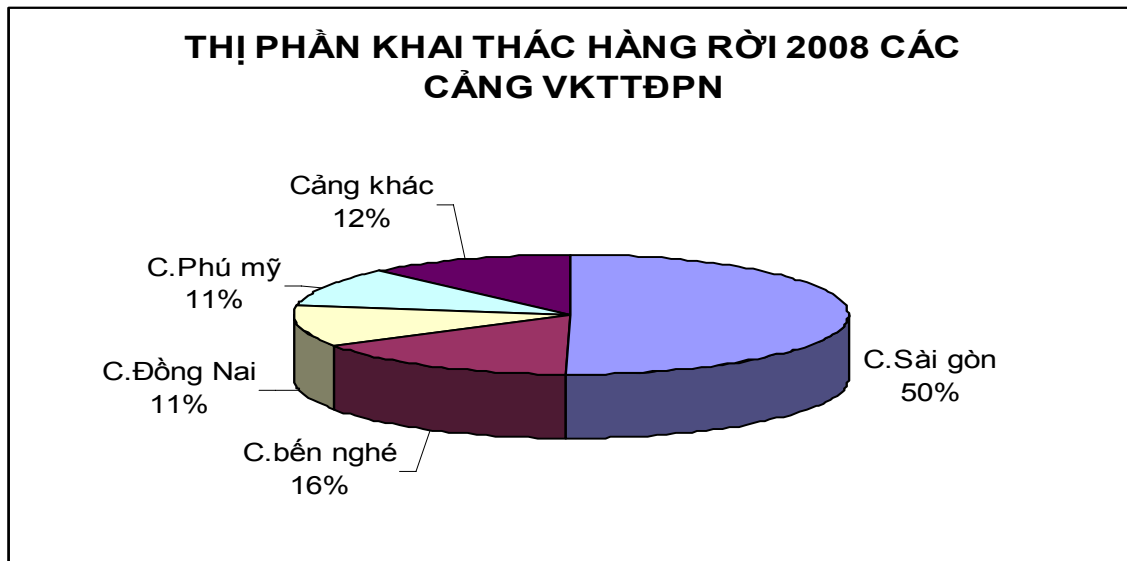
STT		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1	Cảng Bình Dương	0	0	0	0	312	552	356
	Teu	0	0	0	0	0	0	110
2	Thương Cảng Vũng tàu	0	85	217	275	415	643	855
3	Tân Cảng Sài gòn	5,589	7,500	11,049	14,570	20,000	0	0
	Teu	475	700	880	1,056	1,470	1,800	2,018
4	Cảng Sài gòn	12,077	10,889	10,534	10,744	11,127	13,618	13,166
	Teu	295	330	300	285	221	350	510
5	Cảng Bến Nghé	2,700	3,003	3,170	3,384	3,680	4,060	4,199
	Teu	78	89	129	164	191	218	189
6	Cảng Lotus	500	520	518	800	865	1,200	1,134
	Teu	17	9	0	21	18	24	24
	Teu	264	298	348	377	446	572	536
7	Cảng Phú Mỹ	1,109	1,422	1,451	2,268	2,633	2,900	2,743
8	Cảng Đồng Nai	1,127	1,421	1,620	1,612	1,814	2,922	2,803
9	Tân Thuận Đông	381	358	388	304	315	531	556
10	Cảng Rau Quả	639	940	922	869	991	485	308
11	Cảng Cát Lái(dầu)	1,000	1,428	1,429	1,208	1,306	1,100	1,100
12	Cảng Saigon Petro(dầu)	0	857	1,038	1,036	942	810	888
13	Xăng dầu nhà bè(dầu)	0	3,682	3,300	7,933	3,900	3,900	4,500
	Tổng cộng: VKTTĐ	25,121	32,105	35,636	45,001	48,299	32,723	32,607
		1,129	1,426	1,657	1,902	2,345	2,964	3,278

Nguồn: VPA.

Hầu hết hàng hóa xuất nhập khẩu của VKTTĐPN đều phải thông qua các cảng TP HCM – Đồng Nai, và Bà Rịa Vũng Tàu.

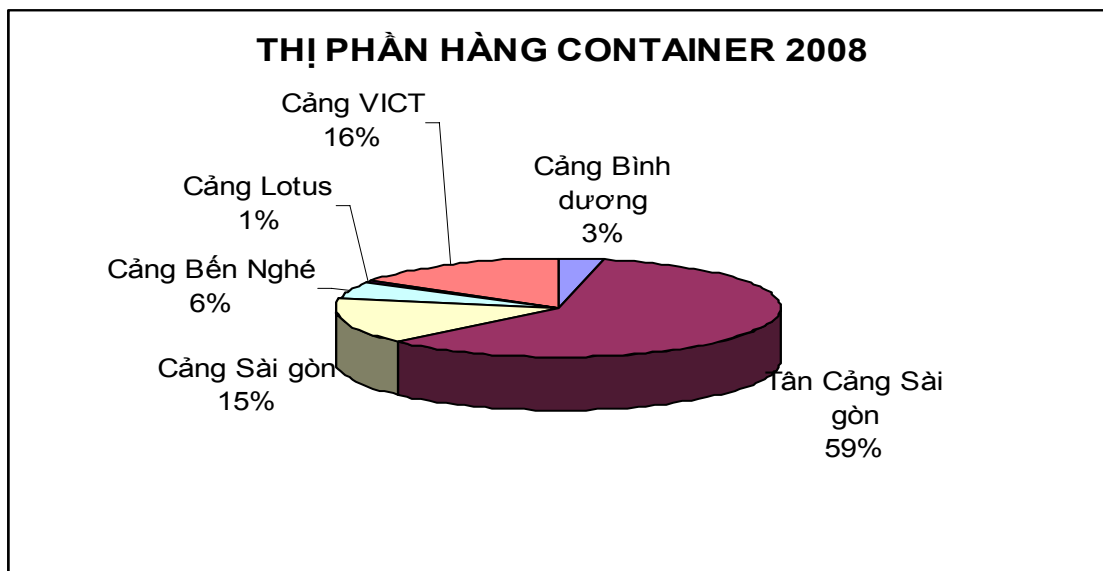
Sản lượng hàng thông qua các cảng năm 2008 (xem Hình 2.4)

Hình 2.4 : So sánh thị phần các cảng hàng rời



Hàng container tập trung về khu vực Cảng TP HCM, đặc biệt là Tân Cảng Sài Gòn chiếm đến 59% tổng sản lượng (xem Hình 2.5).

Hình 2.5: So sánh thị phần các cảng container



Lưu lượng hàng hoá thông qua tăng nhanh, trong khi tiến độ di dời, đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, xây dựng cảng mới lại quá chậm, làm ảnh hưởng không nhỏ đến khả năng phát triển kinh tế - xã hội của TP. Các cảng trên địa bàn TP HCM thường xuyên đối mặt với cảnh quá tải hàng hoá gây khó khăn cho các doanh nghiệp, phát sinh nhiều chi phí, gây thiệt hại cho nền kinh tế do hoạt động sản xuất bị đình trệ.

Theo ông Lê Công Minh – Tổng Giám đốc Công ty TNHH Một thành viên Cảng Sài Gòn (CSG –TP HCM), tháng 4/2009, lượng tàu đang làm hàng và tàu chờ vào CSG lên tới 50 chiếc. có lúc CSG có 29 tàu đang làm hàng và 13 tàu đang chờ vào cảng bốc dỡ hàng hóa, dẫn đến tình trạng quá tải, ùn tắc, mặc dù CSG đã áp dụng nhiều biện pháp tăng năng suất xếp dỡ hàng hóa, giải phóng tàu nhanh (Huy Thịnh, 2009).

Phân tích hệ thống cảng biển.

Bên cạnh các nguyên nhân khó khăn tài chính làm doanh nghiệp chậm làm thủ tục, có hai nguyên nhân nữa liên quan đến việc ùn tắc hàng hóa tại cảng đó là: năng lực thiết kế không đáp ứng và cơ sở hạ tầng yếu kém, trang thiết bị lạc hậu.

a. Sản lượng hàng và năng lực thiết kế.

Quyết định 791/QĐ-TTg ngày 12.8.2005 của Thủ Tướng Chính Phủ phê duyệt quy hoạch chi tiết Nhóm cảng số 5 (TP HCM- Đồng Nai - Bà Rịa - Vũng Tàu), thì công suất của Nhóm cảng số 5 đến năm 2010 đạt 53 triệu tấn/năm (không kể hàng lỏng), trong đó của cụm cảng TP HCM là 26 triệu tấn/năm. Tiếp đó, định hướng đến năm 2020, công suất của cả Nhóm cảng số 5 đạt 100 triệu tấn/năm (riêng cụm cảng TP HCM đạt 35 triệu tấn/năm).

Trên thực tế, đến cuối năm 2006, tổng lượng hàng hoá thông qua cụm cảng TP HCM đã đạt 51,684 triệu tấn/năm (hàng lỏng 8 triệu tấn/năm) - vượt mục tiêu của quy hoạch chi tiết đến năm 2020. Những mặt hàng thông qua cảng chủ yếu là nông sản, phân bón, máy móc, gỗ xẻ và các sản phẩm từ các KCX-KCN (PVTT, 2008). Theo VPA (2007, tr.4/14): hàng hóa khu vực TP HCM và Đồng Nai đạt trên 55 triệu tấn

(trong đó có 2,5 triệu TEUs) năm 2006, vượt xa dự báo nhu cầu là 38 triệu tấn cho năm 2010 theo quy hoạch được xét duyệt.

Hàng hóa đều tập trung vào các cảng TP HCM trên sông Sài Gòn và Lòng Tàu với cơ sở hạ tầng cũ và chưa được cải tạo nâng cấp đáp ứng theo đúng nhu cầu. Một mặt do lấn cấn trong việc đầu tư và di dời cảng theo quy hoạch mới. Nhóm cảng số 5 với TT là Thị Vải Cái Mép chỉ mới bắt đầu xây dựng, TT Hiệp Phước vẫn chưa hoàn tất. Việc ách tắc hàng hóa gây ra nhiều thiệt hại cho hoạt động kinh tế như: Chi phí neo tàu (tải trọng 10,000MT khoảng 6,000USD) theo tập quán CQD³ chủ tàu chịu, nhưng nếu thời gian neo quá dài, chủ tàu sẽ tăng cước vận tải, giá thành tăng theo. Chi phí ứ đọng vốn phải trả ngân hàng do hàng không được giải phóng khách hàng phải chịu. Thiệt hại cơ hội: Gồm các các thiệt hại liên quan đến việc thiếu nguồn nguyên liệu, dẫn đến đình trệ sản xuất, mất cơ hội kinh doanh.

Công suất thiết kế không đáp ứng được sản lượng dẫn đến ùn tắc hàng hóa tại cảng, vì vậy công tác dự báo cần chính xác làm cơ sở cho quy hoạch, các mô hình dự báo, quy hoạch phải tính toán đến những phương án dự phòng khi xảy ra khủng hoảng, các cảng biển cần phải có liên kết hệ thống.

b. Cơ sở hạ tầng và thiết bị của cảng:

Theo VPA PL (2007): Luồng vào các cảng TP HCM đều ở sâu trong nội địa từ 79-100km, thời gian hành trình tàu ra vào luồng khoảng 6-8 tiếng (mỗi chuyến). Hệ thống cảng biển phía Nam chỉ đáp ứng cho tàu có tải trọng nhỏ hơn 30,000 DWT. Tàu có tải trọng cao hơn phải chuyển tải, giảm tải tại các vùng neo đậu, mất thời gian. và làm tăng mức hao hụt hàng hóa cho chủ hàng do việc tính toán tải trọng hàng hóa đều căn cứ trên giám định mớn nước. Hàng container phải trung chuyển qua Singapore, HongKong, PortKlang... để xếp lên tàu lớn, cước phí cho mỗi container cao (xem Phụ lục 8).

³ CQD : Custom Quick Despatch at Bends : Một điều khoản trong ký kết hợp đồng thuê tàu, trong đó thỏa thuận là tuân theo tập quán của hai đầu bến, chủ tàu phải chịu các chi phí phát sinh tại hai đầu bến.

Hình 2.6: Hoạt động xếp dỡ tại CSG .



Nguồn: Bộ GTVT, (3/7/2009).

Các cảng khu vực TP HCM hầu hết là cảng tổng hợp, khai thác nhiều nguồn hàng nên hệ thống kho bãi dàn trải và không tập trung. Với diện tích hạn hẹp, cảng luôn phải phân chia các cầu cảng, phương tiện để tác nghiệp hàng rời, hàng bao, hàng container, đặc biệt hàng sắt thép chiếm nhiều diện tích bến bãi. Khi gặp thời tiết xấu hàng rời không khai thác được phải chờ, kế hoạch xếp dỡ thường bị động. (xem Hình 2.6)

Nhóm cảng số 5 chỉ có 23 cầu dàn (gantry crane) cho tàu container và tập trung vào 02 cảng chính là Tân Cảng Cát Lái và VICT. Các cảng còn lại đều dùng cầu bánh lốp hay cầu ray (mobile crane) để làm hàng, tốc độ bình quân là 2.5 phút/move⁴. Có lúc phải dùng cầu tàu, tốc độ làm hàng rất chậm. Trong khi đó, nếu dùng gantry crane chỉ có 1 phút/ move . Cả Nhóm có tổng số 54 cầu khung hoạt động trong bãi container trong khi Tân Cảng đã chiếm đến 61% (xem Hình 2.7). Các phương tiện xếp dỡ lạc hậu dẫn đến việc xuất nhập container tại Cảng TP HCM rất khó khăn và mất nhiều diện tích, không đảm bảo các nguyên tắc khắt khe của tàu liners (xem Hình 2.8) dẫn đến giá thành làm hàng rất cao (xem Phụ lục 8).

⁴ Là một chuyển động xếp hay dỡ hàng lên xuống tàu.

Hình 2.7: Cơ sở hạ tầng tại Tân Cảng Cát Lái.



Nguồn : Saigonnewport.

Hình 2.8: Chất xếp container tại Cảng Tân Thuận



Đánh giá tổng thể hệ thống cảng biển.

So sánh cảng biển VKTTĐPN với các cảng trong khu vực (xem Bảng 2.4):

Bảng 2.4: So sánh một số cảng hàng đầu trong khu vực

	Chiều dài bến (m)		Số cầu container		Sản lượng		Chỉ số	
	Tổng chiều dài	Bến cont	Cầu dàn bờ	Cầu dàn bãi	Teu (triệu)	Tấn (Triệu)	teu/m	Tấn/m
Nhóm Cảng Sài gòn	8,483	5,705	25	54	3,3	32.6	575	11,738
Port Klang	11,700	5,279	51	183	8	22.2	1,515	3,457
Hong Kong	14,700	7,000	92		24.5	61.9	3,500	8,039
Singapore	17,345	12,800	147		29	34.4	2,266	7,569
Shanghai	20,000	7,800	83	288	28	368	3,590	18,400
Kaohsiung	23,400	6,897	67		9.67	146	1,402	8,847
Tân Cảng Cát Lái	1,677	973	15	37	2.01		2.1	

Nguồn: Tổng hợp: PVA, www.pka.gov.my/, www.en.wikipedia.org/,
www.portshanghai.com.cn, www.worldportsource.com/,
www.Saigonnewport.com.vn/

Các cảng trên thế giới đều liên kết thành một hệ thống được chuyên môn hóa tối đa. Các phương tiện xếp dỡ hiện đại nhất được bố trí tối ưu để tác nghiệp hàng hóa. Nếu loại bỏ yếu tố nguồn hàng thì sự khác nhau về chiều dài cảng (berth length), diện tích bãi, mức độ hiện đại của phương tiện xếp dỡ sẽ quyết định sản lượng thông qua cảng, do đó để đánh giá HIỆU QUẢ KHAI THÁC BẾN cần tính đến:

- Chỉ số sản lượng thông qua mỗi m cầu cảng

Sản lượng

$$\xi_b = \frac{\text{Sản lượng}}{\text{Chiều dài bến}} = (\text{Teu/m cầu, hay Tấn/m cầu})$$

Chiều dài bến

Để đánh giá MỨC ĐẦU TƯ phương tiện xếp dỡ hiện đại ta dùng

- Chỉ số cầu chuyên dụng trên mỗi m dài bến:

Số cầu chuyên dụng

$$\xi_{cr} = \frac{\text{Số cầu chuyên dụng}}{\text{Chiều dài bến}} = \text{Chỉ số cầu/m cầu..}$$

Chiều dài bến

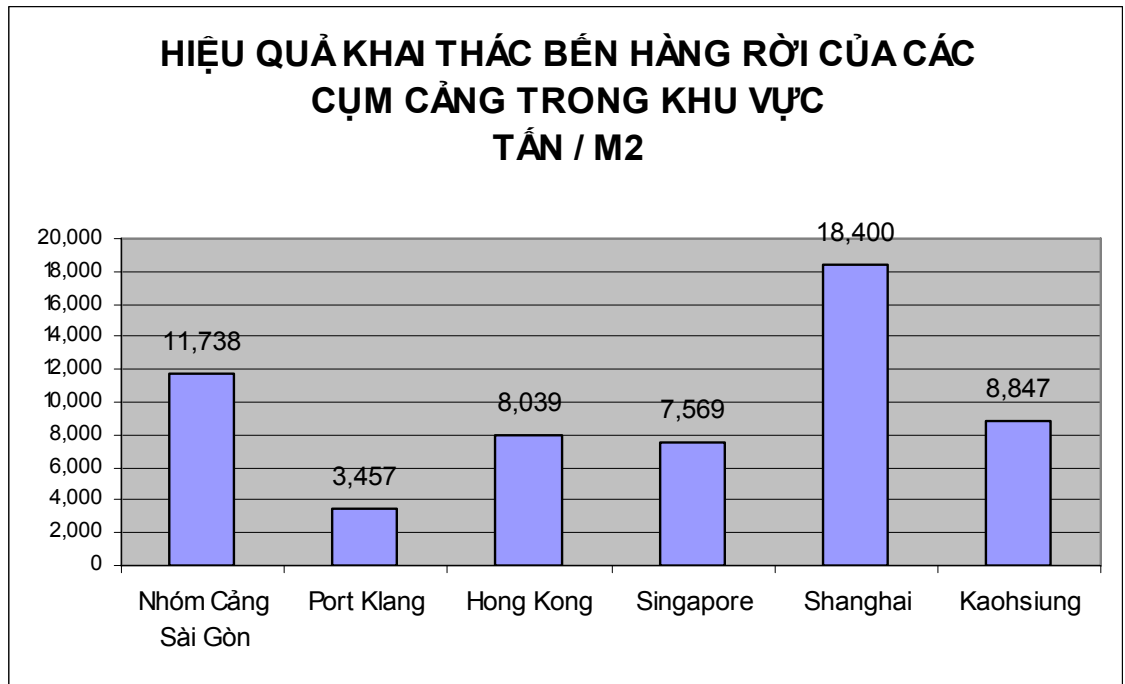
Từ Bảng 2.4 tác giả tính toán các chỉ tiêu so sánh (xem Hình 2.9).

Đối với hàng container thì nhóm cảng TP HCM khai thác rất yếu, do cảng chưa đánh giá đúng mức độ quan trọng để đầu tư hiệu quả cho hàng container. Trong khi đó cũng trong cùng khu vực, nếu việc tổ chức quy hoạch và đầu tư hợp lý sẽ làm tăng năng lực các cảng. Có thể thấy được mối liên hệ giữa hiệu quả khai thác bến và mức đầu tư phương tiện, Tân Cảng Cát Lái có mức đầu tư cao nhất về cầu bờ đã nâng hiệu quả khai thác bến lên cao chỉ đứng sau Shanghai, Singapore, Hong Kong. Vượt qua các cảng trung chuyển của khu vực như Kaohsiung, Port Klang (xem Hình 2.10)

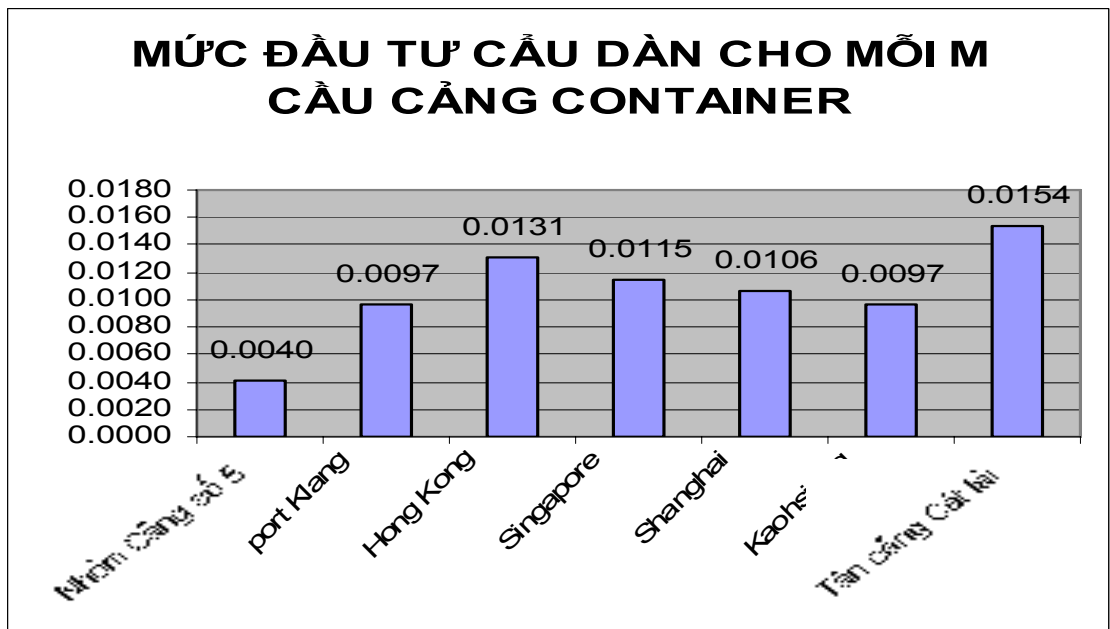
Đánh giá tổng thể hệ thống cảng biển VKTTĐPN :

- Ở quá sâu trong nội địa, mớn nước thấp. Cước vận chuyển cao.
- Các cảng phân tán rải rác, không có sự liên kết, đầu tư dàn trải, không chuyên môn hóa.
- Phương tiện, thiết bị lạc hậu, năng suất thấp. Biểu cước làm hàng tại cảng cao.

Hình 2.9: Hiệu quả khai thác bến



Hình 2.10: So sánh mức đầu tư



2.3.2. Hệ thống ICD của VKTTĐPN.

Thực trạng hệ thống ICD.

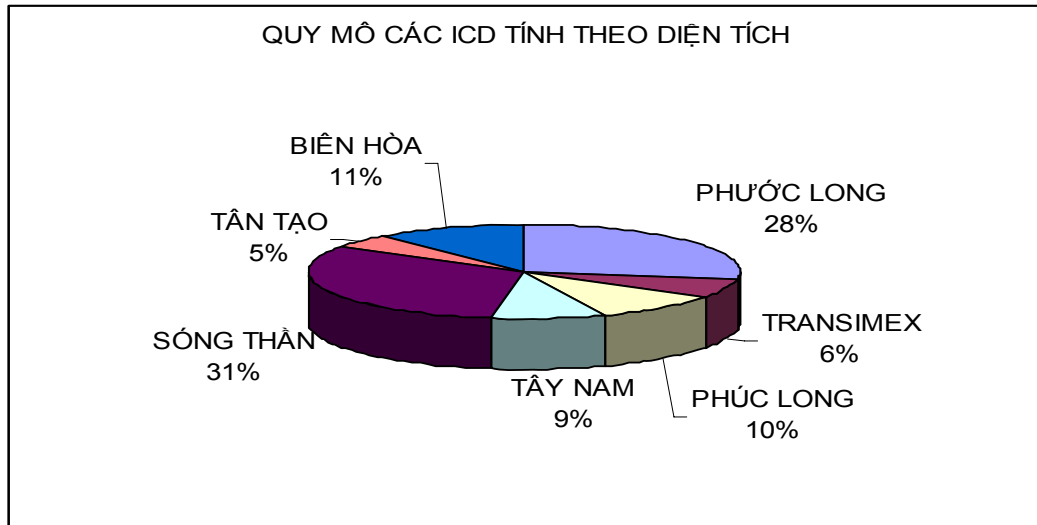
VKTTĐPN hiện nay có 06 ICD được cấp phép đó là : ICD Phước Long, Transimex, Biên Hòa, Trường Thọ, Sóng Thần, Tân Tạo. Gần đây mới có thêm ICD Tây Nam, Bến Nghé: các ICD phân bổ tập trung vào 3 điểm chính đó là Q.9 - Thủ Đức (Phước Long, Phúc Long, Transimex, Tây Nam), KCN Sóng Thần, KCN Tân Tạo, KCN Biên Hòa.

Bảng 2.5: Các ICD của VKTTĐPN

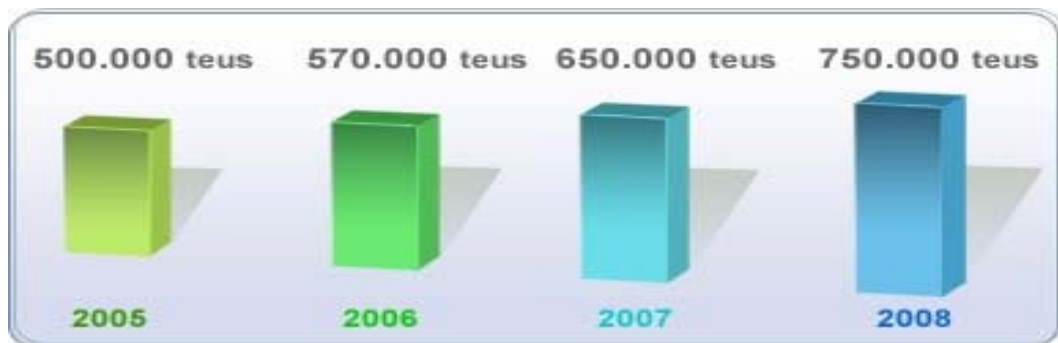
TÊN CÁC ICD	Diện tích (m ²)	Bến dài (m)	Kho CFS (m ²)	Kho ngoại quan (m ²)	Bãi hàng (m ²)	Bãi rỗng (m ²)
PHƯỚC LONG	440,000	1,650	4,000	10,000	135,000	200,000
TRANSIMEX	100,000	180	2,300	20,000		20,000
PHÚC LONG	160,000	86		CHƯA		20,000
TÂY NAM	140,000	140	5,500		70,000	70,000
SÓNG THẦN	500,000		96,400		135,000	
TÂN TẠO				60,000	19,000	
BIÊN HÒA	180,000	75	46,385			
Tổng cộng:						
VKTTĐ	1,520,000	2,131	154,585	90,000	359,000	310,000

Nguồn: www.phuoclongicd.com.vn; www.transimexsaigon.com, www.phuolongicd.com, www.saigonnewport.com.vn; www.haiquan.hochiminhcity.gov.vn, www.icdbienhoavn.com

Từ các số liệu Bảng 2.5, tác giả đưa ra so sánh quy mô các ICD (xem Hình 2.11):

Hình 2.11: Quy mô ICD tính theo diện tích

ICD PHƯỚC LONG: là ICD đầu tiên trong hệ thống, được hình thành từ năm 1995, trực thuộc Gemadept tiếp nhận nguồn hàng từ một trong những hãng tàu container lớn nhất lúc này là Gemartrans cũng như các hãng tàu container như KMTC, K'lines, Hyundai, OOCL... do Gemadept làm đại lý.

Hình 2.12: Sản lượng hàng thông qua ICD Phước Long

Nguồn: www.phuoclongicd.com.vn.

- 1997: Là Công ty Việt Nam đầu tiên thực hiện thành công quy trình giải phóng tàu container bằng công nghệ Midstream Operations⁵
- 1998: Cảng ICD đã giải phóng thành công tàu container có trọng tải hơn 1000 teus bằng công nghệ MO.
- 2001: Thành lập kho ngoại quan lớn nhất Việt Nam tại tỉnh Bình Dương với diện tích 40.000m² sức chứa gần 100.000 tấn hàng hóa XNK.
- 2004: Chính thức đưa cảng Bình Dương vào khai thác.

ICD TRANSIMEX : Năm sát ICD Phước Long, TRANSIMEX thành lập năm 1997 tuy nhiên do chưa được sự hậu thuẫn của các hãng tàu nên ICD Transimex hoạt động như một thầu phụ của ICD Phước Long. Năm 2000-2002, sau khi các hãng tàu lớn thành lập các công ty 100% vốn tại Việt nam, thì ICD TRANSIMEX bắt đầu hoạt động độc lập. Với 4 cầu bờ và 180m cầu cảng khả năng xếp dỡ tối đa của ICD này là 500,000 teus/ năm.

ICD Biên Hòa: nằm ngay TT giao thông thủy bộ của VKTTĐPN, gần ngã tư QL51 và QL1A, cảng sông trong KCN Biên Hòa 1.

ICD Sóng Thần: Là Công ty TNHH một thành viên thuộc Tổng Công Ty Tân Cảng Sài Gòn, đi vào hoạt động từ năm 2001 tọa lạc tại : Đường DT743 - KCN Sóng Thần 2, xã Bình Hòa, huyện Thuận An, tỉnh Bình Dương. Nằm giữa hơn 10 KCN, KCX thuộc TP HCM, Tỉnh Bình Dương và Tỉnh Đồng Nai, ICD Sóng Thần là điểm thông quan nội địa, hậu phương của Cảng Tân Cảng – Cát Lái, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp tiết kiệm thời gian và chi phí. Hiện nay, ICD Sóng Thần là một trong những ICD có cơ sở hạ tầng hoàn chỉnh, bãi container với đầy đủ trang thiết bị xếp dỡ hiện đại, hệ thống kho nội địa, kho CFS, kho ngoại quan đạt tiêu chuẩn quốc tế.

⁵ Viết tắt là MO: Công nghệ dùng cầu nổi chuyên tải container giữa tàu và sà lan tại các bến phao, không thông qua các thiết bị và cầu cảng nối liền với các ICD trong nội địa.

Phương tiện trung chuyển giữa Tân Cảng Cát Lái với ICD Sóng Thần hiện nay là đường bộ. Năm 2008 sản lượng thông qua đạt 2,3 triệu tấn.

ICD Phúc Long – ICD Tanamexco – ICD Bến Nghé: Do áp lực của CSG, các ICD trên được thành lập như một giải pháp nhằm nối dài cảng khu vực TP HCM .

ICD Tân Tạo: Hoạt động từ năm 2003 với vị trí nằm sâu trong KCN Tân Tạo, ở phía Tây Nam TP HCM nhưng ICD Tân Tạo không khai thác được hàng hóa XNK, trong 05 năm chỉ có 12 bill hàng có đích đến là ICD Tân Tạo. Phương tiện vận chuyển kỹ thuật là 01 xe nâng hàng và 02 đầu kéo container. Hoạt động khai thác chủ yếu là cho thuê kho.(Huỳnh Văn Anh, 2007)

Phân tích hệ thống ICD.

Theo những số liệu trên, hệ thống ICD ở khu vực VKTTĐPN phân ra làm 3 khu chính có sản lượng cao.

- Nhóm ICD Thủ Đức : Phước Long, Transimex, Phúc Long, Tanamexco, Bến Nghé và một phần về Cảng Bình Dương (chân cầu Đồng Nai) có nguồn hàng ổn định từ công nghệ MO (của công ty Gemadept) và nguồn hàng trung chuyển qua sà lan từ các cảng TP HCM. Năm 2007 tổng sản lượng hàng thông qua nhóm này đạt 1,715,000 TEUs tương đương với Tân Cảng Sài Gòn.

Điểm mạnh:

- Là hậu phương hỗ trợ cho hệ thống CSG vốn đang quá tải và gặp bế tắc về diện tích bến bãi và giao thông qua trung tâm vào giờ cao điểm.
- Có kỹ thuật chuyển tải chuyên nghiệp và phương tiện đáp ứng được nhu cầu giải phóng hàng của các hãng tàu.
- Có vị trí thuận lợi: có bến sà lan 1000T bến tàu 5000T nằm ngay cửa ngõ TP HCM bên ngoài khu vực cấm giờ cao điểm.

Điểm yếu : Không có kết nối đường sắt.

Thiệt hại xã hội từ nhóm này: Do sản lượng container xuất nhập cao và nằm sát trục lộ chính là nguyên nhân chính gây nên tình trạng kẹt xe thường xuyên tại khu vực Ngã tư MK, Bình Thái, Thủ Đức trên trục đường cửa ngõ phía Đông TP HCM khiến giao thông thường xuyên tê liệt, đặc biệt là vào giờ cao điểm (xem Hình 2.13)

- ICD Sóng Thần: Là điểm hậu phương của Tân Cảng Sài Gòn, có nhiệm vụ chính là tiếp cận các khách hàng trong các KCN Bình Dương cho Tân Cảng Sài Gòn.

Hình 2.13: Ùn tắc giao thông ở ICD Thủ Đức



Nguồn: Lao động, 29/7/2009.

Điểm mạnh:

Được sự hỗ trợ của cảng lớn và hiện đại nhất VKTTĐPN và Việt Nam, chiếm vị trí TT của các KCN Bình Dương, hệ thống kho và phương tiện hiện đại.

Điểm yếu:

Không có kết nối đường sắt, đường thủy, phương tiện trung chuyển duy nhất là đường bộ nên chi phí cao và tác động xấu đến giao thông đường bộ.

- ICD Biên Hòa: Là nơi tập kết hàng xuất nhập của các doanh nghiệp thuộc KCN Biên Hòa 1,2 cũng như trong địa bàn tỉnh, nơi tích trữ nông sản chờ xuất của các doanh nghiệp nước ngoài. Theo (Hồng Văn, 2007) thì năm 2006, ICD Biên Hòa đạt sản lượng gần 60,000 teus.

Điểm mạnh:

Nằm vị trí TT giao thông đường bộ, có cảng đường sông, gần vị trí tuyến đường sắt quốc gia tương lai, thích hợp làm kho chứa hàng.

Điểm yếu:

Diện tích bãi cảng khoảng 10,000m² nhưng mức nước thấp (3-4m) chỉ đủ tiếp nhận sà lan 350 MT.

Không có đội sà lan và công nghệ MO nên không chủ động nguồn hàng. Đi vào hoạt động từ năm 2000, ICD Biên Hòa vẫn chưa khẳng định được vai trò của mình ngoài chức năng cho thuê kho.

Chi phí trung chuyển, tác nghiệp container từ các cảng về bằng đường bộ cao, thời gian dài.

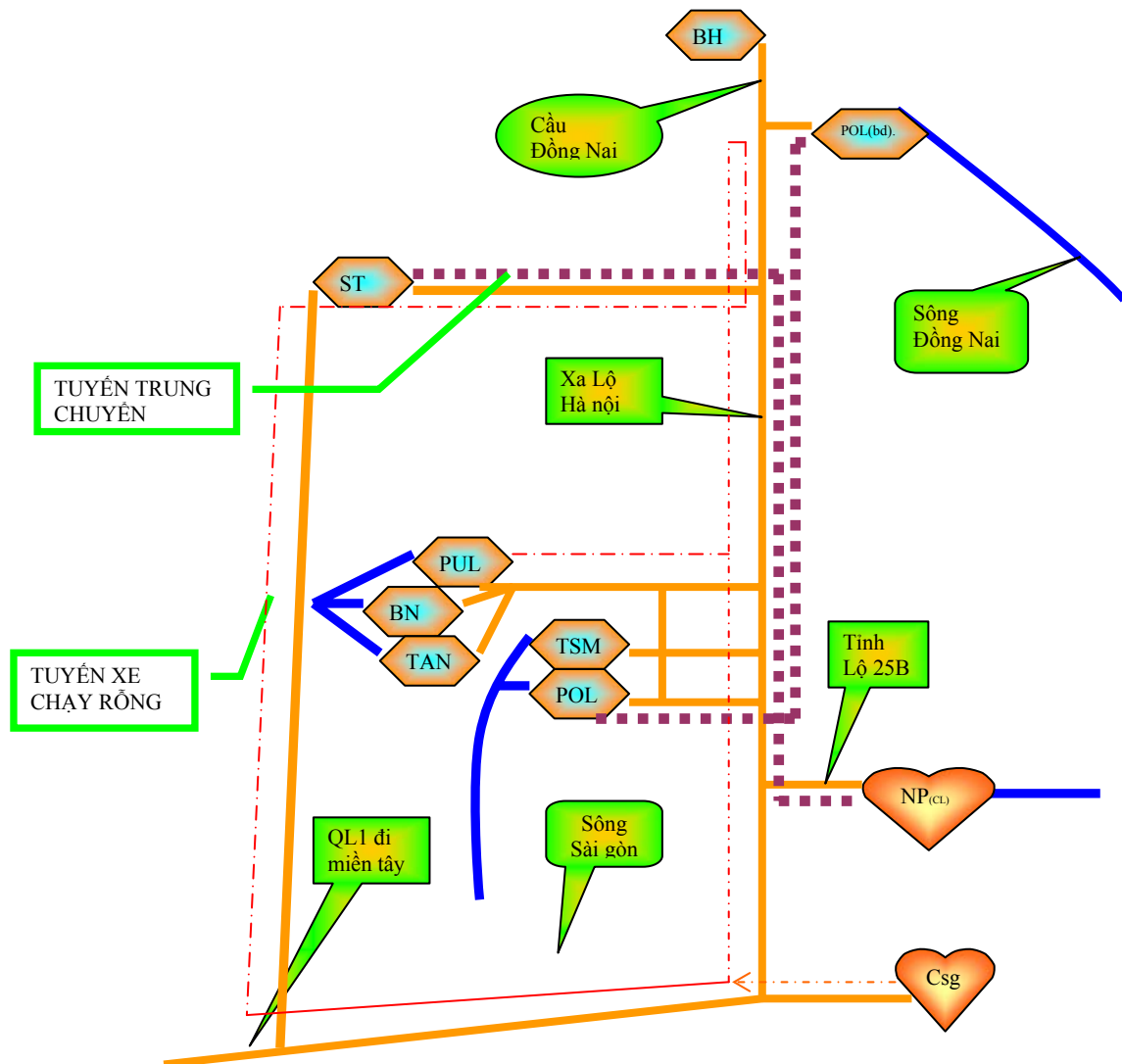
Đánh giá tổng thể hệ thống ICD.

- Mang tính tự phát chỉ tập trung vào lợi ích riêng của nhà đầu tư:

Các ICD xuất phát từ lợi ích riêng của nhà đầu tư, tận dụng những ưu thế riêng về quan hệ kinh doanh, có quyền sử dụng đất tại các vị trí thuận lợi (gần TT, gần trục giao thông, có bến sông...). Các cảng đang hướng tới mở rộng mạng lưới riêng của mình thông qua phát triển ICD, các nhóm ICD luôn cạnh tranh với nhau mà không có quy hoạch chung. Có quá nhiều ICD trong cùng một địa phương (Thủ Đức), có đến 2 ICD trên cùng một tuyến sông cách nhau 1km (ICD Biên Hòa và cảng ICD Bình Dương).

Các ICD thiết lập hệ thống kho và dịch vụ riêng, với nguồn vốn, diện tích đất, cầu bến nhỏ, nên các ICD đều không thể phát triển theo xu hướng lớn và hiện đại, có ICD chỉ khai thác được chức năng là kho chứa hàng.

Hình 2.14 : Sơ đồ hoạt động trung chuyển container



- Không có liên kết hệ thống, thiếu sự đồng bộ.

Các ICD không có sự kết nối theo tuyến ngang, không thể bổ sung và phối hợp khi xảy ra sự cố, không có phân cấp (ngoại trừ hệ thống của Tân Cảng Cát Lái liên kết dọc với ICD Sóng Thần, Phước Long liên kết hệ thống ngang với Bình Dương)

CSG không có ICD hậu phương cho thị trường các tỉnh miền Tây và Tây Ninh, nên chi phí Logistics cho vùng này khá cao. CSG hiện nay đã hết đất để làm bãi chứa container rỗng nên nếu từ Cát Lái, CSG muốn đóng, trả hàng miền Tây thì xe phải vòng ra khu vực Thủ Đức – Bình Dương để lấy/ trả vỏ, sau đó đi ngược xuống miền Tây, phát sinh ra một quãng đường 60 km chạy xe không và chờ vỏ rỗng. Với định mức chạy rỗng 30 lít dầu/100km thì nền kinh tế thiệt hại khoảng 18L dầu và 2 giờ đồng hồ cho một container đi miền Tây (xem Hình 2.14).

- Chưa mang lại hiệu quả thực sự cho nền kinh tế xã hội:

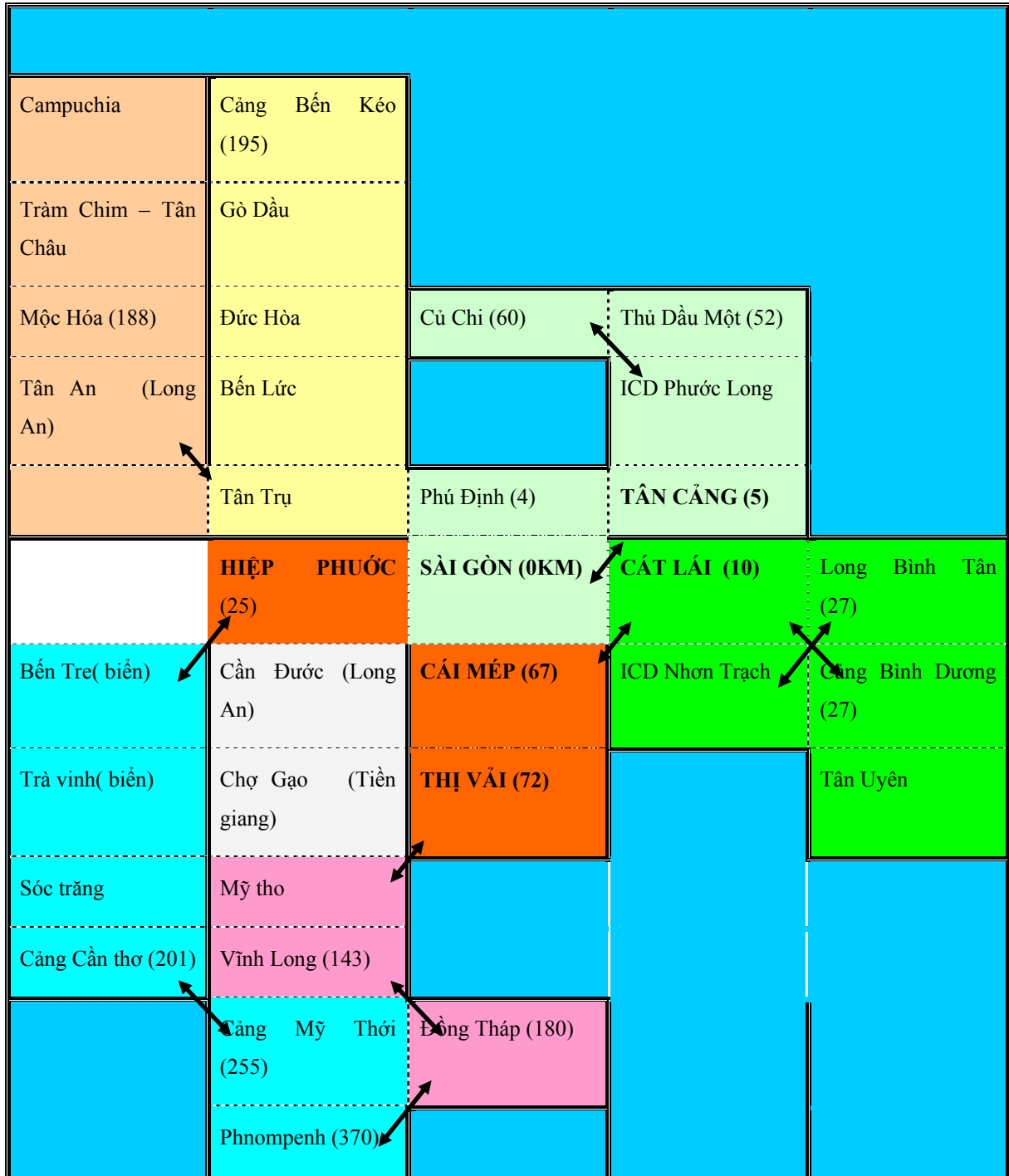
Tuy giảm được áp lực hàng hóa tại các cảng, nhưng hệ thống ICD vẫn tạo ra nhiều chi phí phát sinh cho xã hội trong quá trình khai thác.

2.3.3. Hệ thống đường thủy VKTTĐPN.

Tuyến giao thông chính (xem hình 2.15)

Hình 2.15: Hệ thống giao thông đường thủy VKTTĐPN

Luồng Sông Soài Rạp – Lòng Tàu	Cấp I
Luồng Kênh Chợ Gạo	Cấp III
Luồng Biển- Định An Sông Hậu	Cấp I
Luồng Sông Đồng Nai	Cấp III
Luồng Sông Sài Gòn	Cấp III
Luồng Sông Vàm Cỏ Đông	Cấp III
Luồng sông Vàm Cỏ Tây	Cấp III
Luồng Sông Tiền	Cấp I



Nguồn: viwa, 2009.

Các luồng vận tải sông này còn khai thác tự nhiên chưa được nạo vét duy tu đúng mức nên thường bị bồi cạn, phao tiêu báo hiệu quá ít, nhà cửa, đặng đậy cá chiếm dụng luồng. Một số công trình cầu cũ, cống ngăn mặn ảnh hưởng không nhỏ đến vận tải sông và an toàn giao thông đường thủy. Giao thông trên sông Vàm Cỏ bị tê liệt do lục bình còn giao thông trên tuyến kênh Chợ Gạo thì bị quá tải (xem Hình 2.16)

Hình 2.16 : Sông Vàm Cỏ Đông (Tây Ninh) Và Kênh Chợ Gạo (Tiền Giang)



Nguồn: Tuổi Trẻ, 16/9/2008.

Hệ thống cảng sông hiện có.

1. Cảng sông 1 của Liên hiệp Xí nghiệp vận tải thủy 2.
2. Bến tập kết Lash Nhà Bè.
3. Cảng sông Tân Thuận.
4. Cảng Bình Đông, TP HCM (500 nghìn tấn/năm).
5. Cảng Long Bình Tân, Đồng Nai.
6. Cảng Bourbon – Bến Lức
7. Cảng Gò Dầu của nhà máy Phân lân Đồng Nai.
8. Cảng Bến Kéo, Tây Ninh.

9. Tại TP HCM còn một số bến nhỏ hẹp như bến Tôn Thất Thuyết, bến Phú Định, bến Cây Khô, bến clinker Thủ Đức.

Các cảng sông này chỉ tiếp nhận tàu dưới 2.000 tấn, công suất 100.000 - 500.000 tấn/năm. Thiết bị xếp dỡ ở các cảng sông này lạc hậu, không đồng bộ, hệ thống kho bãi chưa hoàn chỉnh, một số bến trên bị bồi lắng, độ sâu luồng không đảm bảo.

Các cảng trên đều có tuyến đường sông nối liền với các cảng của ĐBSCL như: Cảng Mỹ Tho, cảng Trần Quốc Toản, cảng Vĩnh Thái trên sông Tiền; Cảng Cần Thơ, cảng Trà Nóc, cảng Mỹ Thới trên sông Hậu; cảng Hòn Chông và cảng nhà máy xi măng Hà Tiên (Kiên Giang); cảng Gành Hào, cảng Năm Căn (Minh Hải). Hệ thống cảng sông này làm cả nhiệm vụ sông pha biển, hàng hóa thông qua cảng không những đi nội tỉnh, liên tỉnh mà còn đi cả một số nước Đông Nam Á.

Phân tích và đánh giá hệ thống đường sông

Hệ thống vận tải bằng đường thủy VKTTĐPN có nhiều điểm mạnh nhờ sông rạch chằng chịt, kết nối giữa các cảng biển với các vùng của Nam Bộ. Tuy nhiên, hệ thống cảng sông chưa được đầu tư trở thành đầu mối liên kết giữa các vùng, miền, chưa thể hiện được vai trò làm TT Logistics cho các khu vực mà nó đảm nhận, do vậy các khu vực sản xuất, thương mại thường dựa vào hệ thống đường bộ đang xuống cấp, và chi phí vận chuyển quá cao.

2.3.4. Hệ thống đường bộ VKTTĐPN

Thực trạng hệ thống.

Trong địa bàn VKTTĐPN đã hình thành một mạng lưới đường bộ dày đặc về số lượng nhưng kém về chất lượng. Có 3 hệ thống: quốc lộ, liên tỉnh lộ và tỉnh lộ tạo nên mạng lưới rộng khắp khu vực.

- Quốc lộ (QL) bao gồm 6 tuyến quốc lộ qua VKTTĐPN với hơn 300 km.
- Quốc lộ 1A: xuyên qua cả vùng và nối vùng với các tỉnh toàn quốc.

- Quốc lộ 51 trục giao thông chính nối liền 3 TP lớn từ TP HCM - Biên Hòa - Vũng Tàu: Tổng chiều dài: 85,6 km, chiều rộng: mặt đường rộng từ 15 m đến 23 m, trải bê tông nhựa, trên đường có 15 cầu, tải trọng từ 13 tấn đến 25 tấn. Loại đường: đường cấp I đồng bằng.
- Quốc lộ 13 đi Bình Dương - Bình Phước, Quốc lộ 14 đi Tây Nguyên.
- Quốc lộ 20 đi Đà Lạt.
- Quốc lộ 22 đi Campuchia.

Trong đó quốc lộ 51 và quốc lộ 1A là trục xương sống của VKTTĐPN.

Các quốc lộ này đều có cấu tạo mặt đường bê tông nhựa, cầu cống vĩnh cửu, đạt tiêu chuẩn cấp 3, cấp 4 đồng bằng. So với cả nước thì các quốc lộ này thuộc loại khá, nhưng so với yêu cầu vận tải khu vực thì chưa đạt mà ngày càng xuống cấp nghiêm trọng và nhiều đoạn gây ách tắc giao thông.

- Liên tỉnh lộ (LTL):

Ngoài hệ thống QL, ở đây còn có hệ thống LTL rất thuận tiện cho lưu thông khu vực với 405 km. Hệ thống LTL này hiện nay bị xóa tên (đặt lại thành tỉnh lộ. Mặc dù vậy, sự lưu thông của nó mang đầy đủ ý nghĩa liên tỉnh, liên vùng khá quan trọng, không thể xếp nó vào hệ thống TL. Có thể, vì hệ thống đường LTL này không được coi trọng đúng mức từ những năm 1980 trở lại đây, do đó hiện nay trên các tuyến đường này phần nhiều bị gián đoạn giao thông (do tỉnh này cần, tỉnh khác không cần, đầu tỉnh này cuối tỉnh khác, không được tỉnh nào chú ý đến).

- Tỉnh lộ (TL):

Trong khu vực này có một hệ thống TL với hơn 300 km

Ngoài hệ thống QL, LTL, TL, trong các TP: Hồ Chí Minh, Biên Hòa, Vũng Tàu còn hình thành một mạng đường nội thị với hơn 1.500 km.

Phân tích và đánh giá hệ thống.

Đáp ứng nhu cầu vận chuyển của hệ thống các cảng biển và các KCN ta có các trục lộ chính như sau:

- Quốc lộ 1A: Từ Xuân Lộc đi qua Đồng Nai, đến Bình Dương và tiếp giáp với Long An tại Bình Chánh: là con đường chính liên kết các KCN: Qua nhiều đô thị, có nhiều giao lộ, nên tốc độ lưu thông hạn chế, thường xuyên kẹt xe tại các điểm: TP Biên Hòa, ngã tư Vũng Tàu, ngã ba Tân Vạn, Suối Tiên, cầu vượt Gò Dưa, Đông Hưng, Bình Chánh. Có những điểm kẹt xe kéo dài từ 3-4 tiếng, nhất là trong các giờ cao điểm. Riêng Gò Dưa liên tục kẹt xe hàng ngày từ năm 2003, đầu tư xây dựng cầu vượt 189 tỷ vẫn không hết kẹt xe (Đình lý, 2007). (Xem Hình 2.17)
- Quốc lộ 51: nối liền HCM và Vũng Tàu : Hiện nay vẫn đảm bảo nhu cầu lưu thông, nhưng khi Cảng Thị Vải - Cái Mép đi vào hoạt động thì hoàn toàn khó khăn do hệ thống cầu quá yếu, không đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa.
- Xa lộ Hà Nội: Dài 9Km từ Cầu Sài Gòn đến ngã ba Trạm 2, chỗ rộng nhất là 60m, là con đường đô thị cửa ngõ phía Đông của TP HCM kết nối cảng Cát Lái – ICD Thủ Đức với Bình Dương và Đồng Nai, luôn bị kẹt xe hàng ngày tại: ngã ba Cát Lái, ngã tư MK, ngã tư Bình Thái và Thủ Đức, thông thường khi kẹt thì toàn bộ tuyến này đều tắc nghẽn.
- Tỉnh lộ 25B: Dài 7,5km từ xa lộ Hà Nội vào cảng Cát Lái rộng 8m, là con đường độc đạo đi qua TT quận 2 vào cảng container hiện đại và sầm uất nhất Việt Nam, bị quá tải hoàn toàn, luôn kẹt xe, có ngày dài nhất đến 9 tiếng. Gây hiệu ứng xấu đến toàn bộ tuyến đường ở xa lộ Hà Nội (Xem Hình 2.18)

Hình 2.17: Giao thông tại nút Gò Dưa



Nguồn : Đình Lý, 2007.

Hình 2.18: Quá tải tại tỉnh lộ 25B và ngã ba Cát Lái.



Nguồn: Tuổi Trẻ, 31/7/2009.

Tuyến đường nội thị, từ Nguyễn Hữu Cảnh, Tôn Đức Thắng, Nguyễn Tất Thành, Nguyễn Văn Linh, là con đường kết nối giữa cụm CSG, Tân Cảng và ngoại ô bị cấm từ 6h00-9h00 và từ 16h00 đến 21h00 do đi qua TT TP HCM và bị giới hạn tải trọng 30T qua cầu Tân Thuận nên chỉ cho phép xe container chở khoảng 15 tấn hàng qua cầu.

Theo Huy Thịnh (2007) dẫn chứng nghiên cứu của Khoa Kỹ Thuật Giao Thông Đại Học Bách Khoa cho thấy với thu nhập GDP của người dân TP HCM hiện nay trên

1.500 USD/người/năm thì bình quân mỗi giờ người lao động làm ra hơn 0,72 USD/người. Khi kẹt xe trung bình là 45 phút, thiệt hại là 0,54 USD/người. Mỗi ngày TP thiệt hại gần 1,3 triệu USD. Ngoài ra số xe gắn máy tại TP HCM tiêu hao gần 217.000 lít xăng/năm, với giá 11.000 đồng/lít (trước khi tăng giá xăng ngày 7-5) thì tổng mức thiệt hại do ùn tắc giao thông mỗi năm ở TP HCM sẽ trên 13.000 tỷ đồng”. Con số này bằng 0.94% GDP quốc gia, và gấp 10 lần kinh phí đoạn đường cao tốc Sài Gòn - Dầu Giây qua quận 9 và gần bằng tổng kinh phí cho tuyến đường này (Phùng Sương, Đình Thắng, 2009), gấp hơn 28 lần mức 490,03 tỷ là mức lợi nhuận trước thuế của GMD, VICT và Tân Cảng Sài Gòn là 3 doanh nghiệp kinh doanh Cảng và Logistics hiệu quả nhất Việt Nam cộng lại. Chỉ tiêu 2009 Lợi nhuận CSG chỉ đạt 50 tỷ (nguồn VPA) Đó là chưa tính đến các thiệt hại kinh tế của các khách hàng: mất đi các cơ hội kinh doanh do hàng hóa chậm trễ, vốn vay ngân hàng...

Đánh giá

Đường bộ là kênh chủ yếu trong hệ thống Logistics hiện nay tại VKTTĐPN hiện nay, quy mô và chất lượng hệ thống đường bộ không đáp ứng được nhu cầu giao thông của kinh tế và xã hội. Sự gia tăng số lượng các phương tiện và nhu cầu lưu thông hàng hóa mâu thuẫn với diện tích và chất lượng mặt đường dẫn đến tình trạng bế tắc trong lưu thông và phân phối hàng hóa, cản trở sự phát triển kinh tế. Chi phí vận chuyển nội địa cao (xem phụ lục 7), chi phí xã hội cao. Các tuyến đường bộ hiện hữu là kênh phân phối kém hiệu quả trong hệ thống Logistics.

2.3.5. Hệ thống đường sắt.

Tuyến đường sắt VKTTĐPN.

Đường sắt trong khu vực được xây dựng hơn 100 năm với 3 tuyến : Sài Gòn - Mỹ Tho; Sài Gòn - Hà Nội; Sài Gòn - Lộc Ninh và các nhánh nối với cảng và KCN, TP như Sài Gòn - CSG (4,7 km đã bỏ), Gò Vấp - Tân Cảng (6 km đã bỏ).

Trong VKTTĐPN hiện chỉ còn duy nhất một tuyến đường sắt Bắc Nam được khôi phục từ sau giải phóng, với khổ đường 1m cũ kỹ, cầu cống hư hỏng nặng (cầu

Bình Lợi). Các công trình nhà ga đều xuống cấp không đạt tiêu chuẩn kỹ thuật, việc thay ray mới (P43) thái ray cũ (P27) chưa làm hết vì thiếu kinh phí. Các đoạn tuyến đi qua TP HCM và Biên Hòa không đảm bảo an toàn đã làm hạn chế tốc độ chạy tàu.

Trong VKTTĐPN có 21 ga đường sắt, các ga chủ yếu như: Hòa Hưng (ga hành khách của cả vùng), Sóng Thần (ga hàng hóa của cả vùng), Dĩ An (nối vào nhà máy toa xe Dĩ An), Biên Hòa (ga phục vụ cho khu dân cư và công nghiệp Biên Hòa).

Đánh giá năng lực vận tải đường sắt.

Đường sắt trong VKTTĐPN là đoạn cuối của tuyến đường sắt thống nhất, mang tính chất loại hình đầu mối cụt không hoàn chỉnh. Năng lực thông qua của tuyến đường sắt trong địa bàn VKTTĐPN được xác định khoảng 15 chuyến tàu/ngày đêm 1 hướng, Vai trò vận tải đường sắt khu vực không nổi rõ, chưa đảm nhận được các khối lượng vận tải tương đối lớn hiện do ô tô chuyên chở trong khu vực với chi phí đắt hơn đường sắt. Tuyến đường sắt trong VKTTĐPN hiện nay chủ yếu là vận tải hành khách Bắc Nam và một ít hàng hóa không đáng kể.

Chưa có vận tải đường sắt đi từ TP HCM đến các tỉnh ĐBSCL và Bà Rịa - Vũng Tàu. Đây là một nhu cầu cần được nghiên cứu để đảm nhận các khối lượng vận tải lớn khu vực, khi có mật độ dân số cao và phát triển kinh tế mạnh trong các năm sắp tới. Tuyến đường sắt chưa được đầu tư đáp ứng nhu cầu liên kết giữa các TT Logistics trong VKTTĐPN. Chưa có các ga hiện đại đảm bảo là TT Logistics cho vùng.

2.3.6. Hàng không.

Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất:

Cách TT TP 6 km, diện tích hơn 1.500 ha, là sân bay Quốc Tế lớn nhất của Việt Nam. Nhà ga được mở rộng và nâng cấp để đảm bảo 5 triệu HK/năm. Đã tăng thêm diện tích nhà ga 14.600 m², trang bị thêm một số thiết bị tiện nghi phục vụ hành khách. Phạm vi hoạt động của sân bay hạn chế vì quá gần TP, đất vành đai bị chiếm dụng xây cất nhà.

Đánh giá năng lực và quan hệ quốc tế:

Sân bay Tân Sơn Nhất là sân bay lớn nhất của cả nước, là một trong những sân bay có uy tín trong khu vực Đông Nam Á, có đường bay tới các sân bay trong nước và đường bay đến các nước trên thế giới. Đón máy bay của khoảng 40 hãng hàng không.

Năm 1991 tiếp nhận 420.000 hành khách trong đó 40% là hành khách quốc tế.

Năm 1992 đã đạt 1,2 triệu hành khách.

Năm 1993 đạt 1,6 triệu hành khách và đã có máy bay của 22 hãng hàng không các nước đi đến Tân Sơn Nhất, các tuyến bay thường xuyên đi tới 16 quốc gia.

Năm 2006 Có 64,000 lượt chuyến bay cất và hạ cánh tại sân bay này, thời gian cao điểm có thể đáp ứng 20 chuyến bay/giờ.

2.4. Đánh giá tổng quát hệ thống Logistics của VKTTĐPN.

Từ những phân tích và đánh giá từng bộ phận cấu thành hệ thống Logistics đề tài xây dựng ma trận SWOT của toàn bộ hệ thống:

S: Strengths: Điểm mạnh:

- Hệ thống Logistics nằm trong VKTTĐPN là TT kinh tế lớn nhất cả nước.
- Hệ thống sông rạch tự nhiên hình thành các tuyến vận tải thủy của VKTTĐPN.

W: Weakness: Điểm yếu:

- Hệ thống cảng biển nằm sâu trong đất liền, mớn nước thấp. Mức đầu tư nhỏ, manh mún, không có sự liên kết với nhau, biểu cước cho hàng XNK cao.
- Các công nghệ thiết bị của cảng lạc hậu, không được chuyên môn hóa, năng suất thấp. Chi phí làm hàng cao.
- Hệ thống kênh phân phối yếu kém: Chủ yếu sử dụng đường bộ, thường xuyên bị ùn tắc, tải trọng chất lượng cầu đường không đáp ứng nhu cầu vận chuyển, giá cước nội địa cao. Đường sắt và đường sông chưa được quan tâm đầu tư.
- Các ICD và TT phân phối, hoạt động rời rạc, cạnh tranh lẫn nhau, chưa đóng góp được hiệu quả cho nền kinh tế, gây nhiều thiệt hại và lãng phí cho xã hội.

- Chưa hoạt động như một thể thống nhất, không có sự kết nối hệ thống có thể hỗ trợ nhau để phát huy tính đồng bộ và tổng lực. Chưa có TT Logistics ĐPT.
- Chi phí Logistics cao.

O: Opportunities: Cơ hội:

- Sản lượng hàng hóa tăng cao sau khi Việt Nam gia nhập WTO.
- Nhiều hãng tàu và Logistics đang phát triển cụm cảng nước sâu Thị Vải- Cái Mép- Hiệp Phước thành cảng trung chuyên cho khu vực.
- Mở rộng thị trường vận tải và các kênh phân phối trên hệ thống sông Mekong.

T: Threatens: Đe dọa:

- Sự quá tải của giao thông đường bộ gây hậu quả nghiêm trọng đến toàn bộ nền kinh tế, xã hội.
- Các kênh rạch tự nhiên đang bị xuống cấp làm giảm chất lượng của vận chuyển.
- Quy hoạch Logistics không đồng bộ dẫn đến nền kinh tế hoạt động yếu kém, rời rạc và lãng phí tài nguyên.

Từ những cơ hội trên đề tài đề xuất phương hướng phát triển hệ thống Logistics lấy trung tâm là cụm Cảng Thị Vải đóng vai trò làm Cảng trung chuyên tầm khu vực, phát triển kênh phân phối theo dòng Mekong. Chuyển đổi công năng các cảng sâu trong nội địa thành các TT Logistics của VKTTĐPN và quan trọng nhất là phải liên kết theo cả chiều dọc và chiều ngang.

Phát triển hệ thống Logistics sẽ tận dụng điểm mạnh về hệ thống sông ngòi dày đặc như một kênh trung chuyển chính giúp giải tỏa sự quá tải của hệ thống giao thông đường bộ, lựa chọn lại các điểm có lợi thế tự nhiên có thể liên kết các phương tiện giao thông thành tập hợp các trung tâm Logistics ĐPT trong đó hợp nhất các tác nghiệp Logistics thành chuỗi cung ứng nội bộ để tối thiểu chi phí.

Chương 3

ĐỀ XUẤT HỆ THỐNG LOGISTICS CHO VKTTĐPN

3.1. CƠ SỞ ĐỀ XUẤT:

3.1.1. Tính pháp lý:

Theo QĐ-589/QĐ-TTg quy hoạch vùng đô thị quanh TP HCM trong đó:

Cấu trúc không gian vùng:

- Cấu trúc không gian các vùng đô thị - công nghiệp tập trung gồm:

Vùng trung tâm bán kính 30 km với hạt nhân là TP HCM và các đô thị vệ tinh trực thuộc từ đường vành đai 2 vào TT; vùng phụ cận từ 30 đến 50 km dọc theo tuyến vành đai số 3, phát triển mật độ thấp gắn với vùng cảnh quan sinh thái.

Các cực phát triển đối trọng gồm:

Cực phía Đông Nam hướng về phía Bà Rịa - Vũng Tàu với TP Vũng Tàu là đô thị hạt nhân vùng và đô thị Phú Mỹ, Bà Rịa, Long Hải hỗ trợ tạo thành vùng đô thị TP Vũng Tàu;

Cực phía Đông gồm các đô thị: Dầu Giây, Long Thành, Giá Ray, Định Quán, Tân Phú, Vĩnh Cửu với đô thị Long Khánh là hạt nhân;

Cực phía Bắc gồm các đô thị: Mỹ Phước, Chơn Thành, An Lộc, Lộc Ninh, Hoa Lư; Đồng Xoài với Chơn Thành là hạt nhân;

Cực phía Tây Bắc gồm các đô thị: Trảng Bàng, Gò Dầu, Mộc Bài, Tây Ninh, Xa Mát, trong đó các đô thị Trảng Bàng, Gò Dầu, Mộc Bài, Tây Ninh là hạt nhân;

Cực phía Tây Nam gồm các đô thị: Bến Lức, Tân An, Tân Hiệp, Mỹ Tho; trong đó các đô thị TP Mỹ Tho, Tân An là hạt nhân.

- Cấu trúc không gian vùng cảnh quan: gồm hệ thống sông Sài Gòn, sông Nhà Bè, sông Bé, sông Vàm Cỏ Đông, sông Cỏ Tây, sông Tiền, sông Soài Rạp, sông Thị Vải, sông Lòng Tàu, cùng với các hồ Trị An, Dầu Tiếng và vùng biển Đông; các vùng cảnh quan tự nhiên như Bình Châu - Phước Bửu, Nam Cát Tiên, Vĩnh Cửu,

Thác Mơ, Bù Gia Mập, Lò Gò - Xa Mát, rừng tràm Đồng Tháp Mười và vùng sinh quyển Cần Giờ.

Định hướng tổ chức phát triển không gian vùng đến năm 2020:

– Phân vùng chức năng:

Vùng phát triển đô thị:

Đô thị trung tâm bán kính 30 km: gồm đô thị hạt nhân TP HCM, các đô thị vệ tinh độc lập (bao gồm các TP: Biên Hòa, Thủ Dầu Một), các đô thị vệ tinh phụ thuộc (bao gồm các đô thị mới: Nhơn Trạch, Tam Phước, Hiệp Phước, Củ Chi, Đức Hòa, Long Thành, Trảng Bom, An Lạc, Nhà Bè, Cần Giờ, Dĩ An - Thuận An) và các đô thị vùng phụ cận (bao gồm các đô thị loại 3 - 4 ở phía ngoài vành đai 3: Dầu Giây, Vĩnh Cửu, Tân Uyên, Mỹ Phước, Hậu Nghĩa, Bến Lức, Cần Giuộc);

Đô thị đối trọng: Vùng đô thị đối trọng phía Đông Nam (vùng đô thị Bà Rịa - Vũng Tàu - trục hành lang kinh tế đô thị Quốc lộ 51); vùng đô thị đối trọng phía Đông TP HCM (vùng đô thị Đồng Nai - trục hành lang Quốc lộ 1A); vùng đô thị đối trọng phía Bắc (Bình Phước - trục hành lang kinh tế đô thị Quốc lộ 13); vùng đô thị đối trọng phía Tây Bắc (Tây Ninh - trục hành lang kinh tế đô thị Quốc lộ 22 xuyên Á); vùng đô thị đối trọng phía Tây Nam (Long An, Tiền Giang - trục hành lang kinh tế đô thị Quốc lộ 1A đi Cần Thơ).

Phân bố mạng lưới đô thị theo tính chất và chức năng:

Chức năng đô thị tổng hợp cấp quốc gia, cấp vùng: TP HCM, TP Vũng Tàu, TP Mỹ Tho, TP Biên Hòa, TP Bà Rịa, TP Tân An, TP Thủ Dầu Một, TP Tây Ninh, TP Đồng Xoài.

Chức năng đô thị chuyên ngành:

Đô thị thương mại, dịch vụ, khoa học: đô thị mới Tam Phước (đô thị loại 3);

Đô thị cửa khẩu: Hoa Lư (đô thị loại 3), Mộc Bài (đô thị loại 3), Xa Mát (đô thị loại 3);

Đô thị khoa học Long Thành;

Đô thị du lịch: thị xã Long Hải (đô thị loại 3), thị xã Thác Mơ, thị trấn Dương Minh Châu, thị trấn Vĩnh An;

Đô thị công nghiệp, dịch vụ cảng: đô thị Phú Mỹ, TP Nhơn Trạch, đô thị mới Hiệp Phước.

Vùng phát triển công nghiệp:

Vùng công nghiệp TT tại TP HCM bố trí các ngành công nghiệp kỹ thuật cao, công nghệ thông tin, công nghệ sinh học, công nghiệp sạch, cơ khí chính xác và công nghiệp phụ trợ;

Vùng công nghiệp phía Bắc tại tỉnh Bình Dương bố trí các ngành khai thác, chế biến nông lâm sản, công nghiệp điện tử, vật liệu xây dựng;

Vùng công nghiệp phía Đông tại tỉnh Đồng Nai bố trí các ngành công nghiệp đa ngành, chế biến nông lâm, chế tạo cơ khí và công nghiệp phụ trợ;

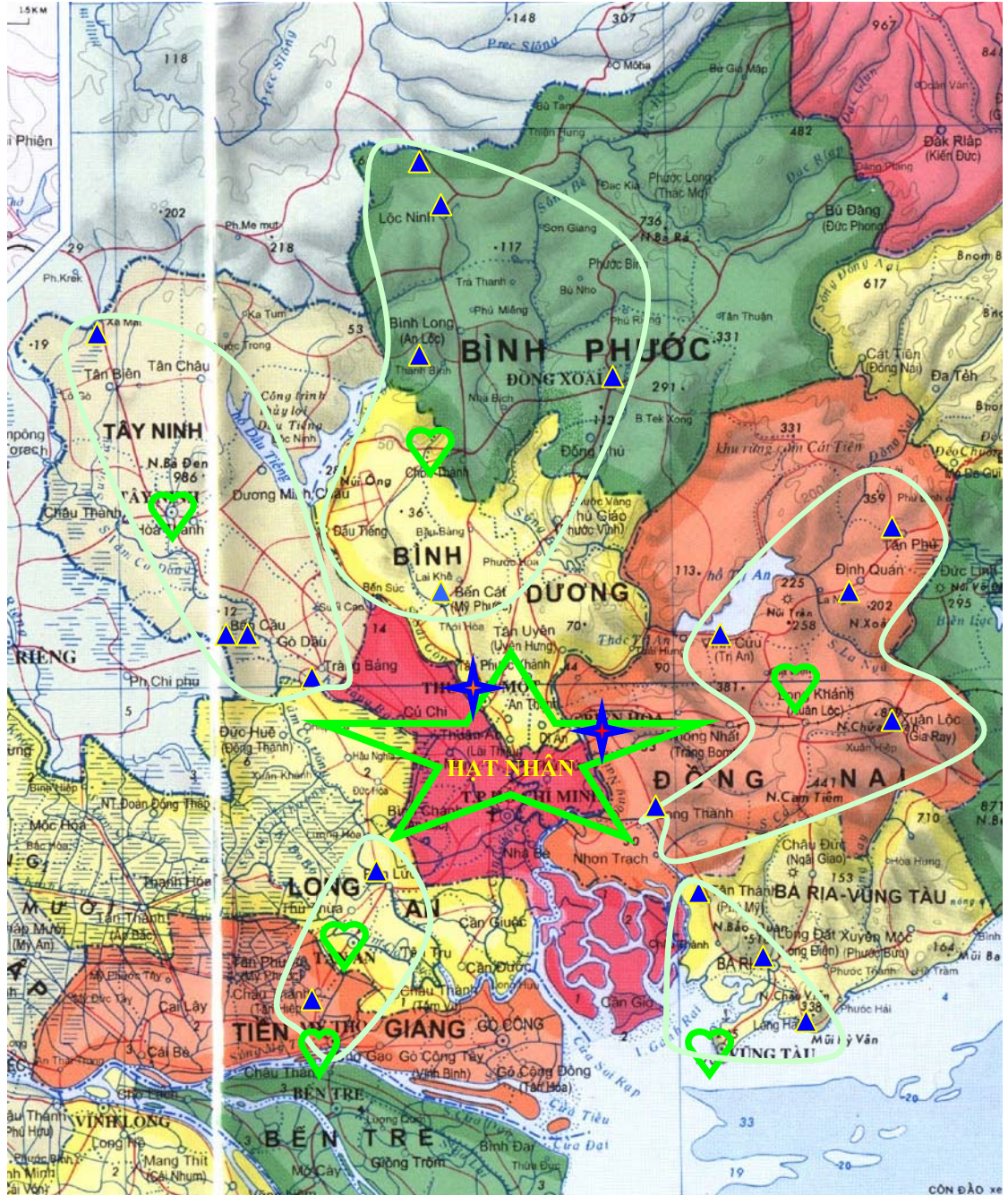
Vùng công nghiệp Đông Nam tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu: bố trí công nghiệp nặng, công nghiệp dầu khí, lọc hóa dầu, công nghiệp sử dụng cảng biển.

Vùng công nghiệp Tây Nam tại tỉnh Long An và Tiền Giang: bố trí công nghiệp chế biến nông lâm thủy sản, cơ khí phục vụ sản xuất nông nghiệp, sản xuất hàng tiêu dùng;

Vùng công nghiệp Tây Bắc tại tỉnh Tây Ninh và Long An: bố trí công nghiệp vật liệu xây dựng, cơ khí chế tạo, điện tử...

Theo Ngô Lực Tải (2009): Để quy hoạch và xây dựng hệ thống cảng biển cần quan tâm đến 2 vấn đề mấu chốt đó là **tính khoa học** và **đồng bộ**, đây cũng là quan điểm đề tài sẽ áp dụng để xây dựng hệ thống Logistics cho VKTTĐPN, Vùng đô thị TP HCM .

Hình 3.1: Quy hoạch vùng Thành Phố Hồ Chí Minh
(Căn cứ Quyết định 589/QĐ-TTg ngày 20/5/2008)



3.1.2. Tính khoa học.

Lợi thế tự nhiên:

Căn cứ vào vị trí địa lý của khu vực và điều kiện tự nhiên của vùng quy hoạch mà thiết lập TT phân phối sao cho vốn đầu tư ban đầu thấp, nằm ở vị trí trung tâm của các kênh phân phối hay dọc tuyến đường vận chuyển, hệ số tương quan đánh đổi thấp, có nhiều phương án vận chuyển thay thế khi xảy ra đột biến mà không ảnh hưởng xấu đến các biến số khác.

Mô hình Quản trị Logistics tích hợp.

Xây dựng hệ thống Logistics khoa học liên quan đến việc điều tiết hàng hóa sao cho tổng chi phí Logistics tối thiểu, *hệ thống Logistics phải được xây dựng nhằm mục đích hợp nhất vận chuyển và nhà kho, các phương tiện vận chuyển phải chạy tròn tuyến, thời gian và quãng đường chạy rỗng phải thấp nhất*, do vậy cần thiết lập các TT phân phối ở vị trí có thể phân phối và có thể tiếp nhận được hàng về nơi xuất phát đồng thời thiết kế mô hình TT Logistics ĐPT (Multimodal Logistics Center) nhằm nội bộ hóa các tác nghiệp thành chuỗi liên kết giảm các chi phí tác nghiệp.

Vấn đề đa dạng hóa các liên kết hệ thống bằng kênh trung chuyển nhằm mục đích phát huy tính năng động của các phương thức vận chuyển, giảm thiểu rủi ro do thiếu phương thức thay thế khi có khủng hoảng.

Chi phí xã hội :

Khi thiết lập hệ thống Logistics cần giảm thiểu được chi phí xã hội, nó bao gồm chi phí trực tiếp cho hệ thống Logistics- E_{log} và chi phí ngoại bộ là các phí tổn bên ngoài phải trả cho hệ thống Logistics: Ô nhiễm môi trường, tắc nghẽn giao thông, tai nạn giao thông...

3.1.3. Tính đồng bộ:

Phân bổ kênh phân phối và TT Logistics:

Về nguyên tắc xây dựng hệ thống phải tuân thủ thứ tự: Xác định nguồn hàng, xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật, giao thông, kênh phân phối vững chắc, các kênh phân

phối thủy, bộ, sắt cần hợp lưu với nhau tại các điểm trọng yếu. Sau đó mới tiến hành đầu tư xây dựng các cảng và TT phân phối, tránh quy hoạch ngắn hạn, manh mún.

Sự liên kết phối hợp giữa các TT Logistics.

Mỗi TT Logistics phải đảm nhận khu vực phân phối nhất định, đồng thời phải liên kết được với các trung tâm khác để điều phối khi có sự cố.

Sự chuyên môn hóa trong hệ thống:

Các phương tiện cho dịch vụ phải hiện đại và phải được đầu tư đúng cho ngành nghề, hàng hóa mà TT Logistics đó phục vụ để đạt được hiệu suất cao nhất.

Căn cứ trên quy hoạch vùng TP HCM liên kết với các chùm đô thị như trên, lấy trung tâm là cụm Cảng biển số 5 đã được Thủ Tướng Chính Phủ duyệt theo quyết định 791/2005/QĐ-TTg. Bộ GTVT đã đề xuất quy hoạch mô hình cụm Cảng số 5 như sau:

3.1.4. Quy hoạch cảng biển – bộ GTVT:

Quy hoạch chi tiết cụm cảng khu vực TP HCM

Theo Portcoast (2004) báo cáo Bộ GTVT về tình hình triển khai thực hiện quy hoạch chi tiết cụm cảng số 5:

Khu cảng Sài Gòn trên sông Sài Gòn:

Khu vực này có 4 cảng chính, một nhà máy đóng tàu và một số cảng nhỏ khác.

- Tân Cảng: Chiều dài bến 1.289m, Đến năm 2006 – 2008 toàn bộ sẽ di chuyển ra khu Cát Lái và Cái Mép. Sau khi di dời tái thiết thành khu cao ốc văn phòng, công viên.
- Xí nghiệp Liên hợp Ba Son: Chiều dài bến là 754m. Di dời ra khu vực phân thành công viên, giữ lại khu lưu niệm Bác Tôn và chuyển thành khu cao ốc văn phòng, dân cư.

- Cảng Sài Gòn: Chiều dài bến 2.667m, trong đó khu Nhà Rông – Khánh Hội: 1735m. (Khu Nhà Rông dài 590m, khu Khánh Hội dài 1145m, khu Tân Thuận và Tân Thuận II có tổng chiều dài 932m). Giai đoạn 2005-2010 sẽ di chuyển khu Nhà Rông và một phần khu Khánh Hội (2 bến) ra khu vực Hiệp Phước. Từ năm 2010-2020 sẽ di chuyển các bến còn lại. Xây dựng cảng Sài Gòn mới tại Cái Mép – Thị Vải. Khu vực Nhà Rông và Khánh Hội sau khi di dời sẽ chuyển đổi thành khu bến khách quốc tế, khu TT thương mại, khu công viên du lịch...
- Cảng Bến Nghé: Chiều dài bến 816m, chuyển đổi mục đích sử dụng sau 2010.
- Cảng VICT: Chiều dài 490m. Chưa xem xét chuyển đổi mục đích sử dụng.
- Cảng Bông Sen: Chiều dài bến 300m. chuyển đổi mục đích sử dụng sau 2010
- Các cảng Tân Thuận Đông, cảng Rau Quả sẽ được di dời để phục vụ xây dựng hệ thống cầu qua sông Sài Gòn. Dự kiến cảng Tân Thuận Đông di dời sang khu vực Cát Lái, cảng Rau Quả di dời sang khu vực Hiệp Phước.

Khu cảng Cát Lái – sông Đồng Nai:

Ngoài các cảng chuyên dụng hiện hữu (cảng Xi măng Sao Mai, cảng Sài Gòn Petro, cảng dầu Petec, cảng gỗ Vitaico...), quy hoạch cảng khu vực này như sau:

- Cảng KCN Cát Lái (Saigon IPD): Tổng chiều dài bến 1000m, cỡ tàu 20.000DWT.
- Tân Cảng- Cát Lái: Chiều dài bến đã và đang xây dựng 850m. Quy hoạch phát triển thêm 600m phía thượng lưu nhằm phục vụ cho di dời.
- Dành 300m phía thượng lưu của khu đất Tân Cảng dự kiến để đầu tư xây dựng cảng Tân Thuận Đông mới để di dời cảng cũ trong nội thành ra.
- Cảng Bến Nghé mới (thượng lưu rạch Bà Cua): chiều dài 600m.

Khu cảng Nhà Bè – sông Nhà Bè:

Bao gồm các cảng chuyên dùng hiện hữu và các cảng kho xăng dầu...

Khu cảng Hiệp Phước – sông Soài Rạp:

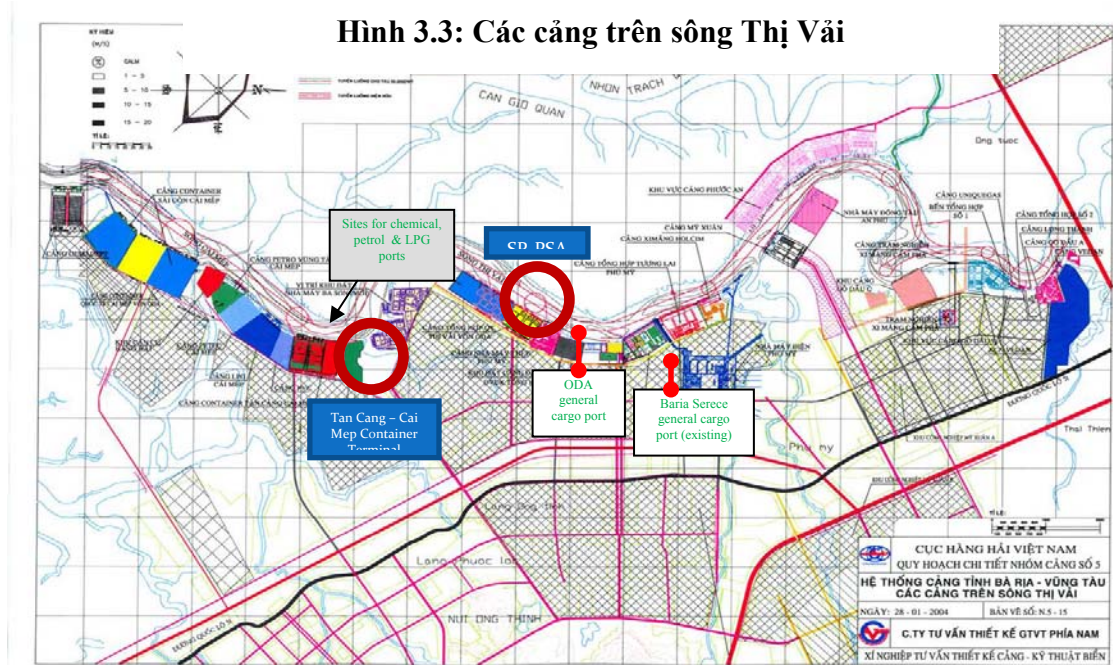
Khu vực tiếp theo kéo dài đến Kênh Hàng bố trí các cảng tiềm năng với chiều dài tuyến bến khoảng 4,4 km. Cỡ tàu quy hoạch vào khu cảng này tương đương với cảng Sài Gòn là 30.000 DWT.

Quy hoạch chi tiết cụm cảng tỉnh Đồng Nai

- Khu cảng Phú Hữu, Ông Kèo – trên sông Nhà Bè – Lòng Tàu: tổng chiều dài quy hoạch là 1.750m và các cảng chuyên dụng khác.
- Khu cảng Gò Dầu A, Gò Dầu B và khu cảng Phước An: Trên sông Thị Vải, khu cảng Phước An: Tổng chiều dài bến quy hoạch là 1.735m cho tàu trọng tải 30.000DWT.

Quy hoạch chi tiết cụm cảng tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu:

- Khu cảng Gò Dầu C : Bao gồm cảng Gò Dầu C và cảng tổng hợp Mỹ Xuân.
- Khu cảng Thị Vải (Phú Mỹ): Tổng chiều dài hơn 6km, tàu có trọng tải từ 30.000DWT đến 50.000DWT.



Nguồn: Bùi Văn Quý, 2009

- Cảng Quốc tế Cái Mép - Thị Vải (phần bến tổng hợp Thị Vải) chiều dài tuyến bến 1800m, cho tàu 50.000 DWT. Đến năm 2010 xây dựng 2 bến với chiều dài 600m, đầu tư bằng vốn vay ODA (Nhật Bản). Phần còn lại dài 1200m dự kiến sẽ phát triển cảng mới của cảng Sài Gòn, trong đó đến 2010 cũng sẽ đầu tư xây dựng 02 bến với chiều dài 600m.
- Khu vực Rạch Bàn Thạch (hạ lưu khu cảng Phú Mỹ) dự kiến dành cho xây dựng Nhà máy đóng tàu Ba Son mới (phục vụ cho di dời nhà máy Ba Son từ nội thành TP HCM ra). Khu đất dự kiến khoảng 67ha.
- Khu cảng Cái Mép: Cảng container Cái mép Thượng, chiều dài tuyến bến 900m cho tàu container 50.000DWT. Khu vực này được sử dụng phục vụ công tác di dời, cụ thể Tân Cảng Sài Gòn sẽ xây dựng cảng mới tại đây.
- Cảng Quốc tế Cái Mép – Thị Vải (phần bến container Cái Mép hạ), chiều dài tuyến bến 1800m – 1900m, cho tàu container trọng tải 50.000-80.000 DWT. Đến năm 2010 xây dựng 02 bến cho tàu container 50.000DWT với chiều dài bến 600m, đầu tư bằng vốn vay ODA (Nhật Bản). Phần còn lại dài 1200m – 1300m, dự kiến sẽ phát triển cảng mới của cảng Sài Gòn, trong đó đến 2010 cũng sẽ đầu tư xây dựng 02 bến với chiều dài 600m.

3.1.5. Quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông – Bộ GTVT.

Mạng đường bộ:

- Hệ thống cảng TP HCM: được nối kết với các tuyến vành đai của TP và qua đó nối kết với các tuyến trục giao thông liên vùng
- Hệ thống cảng Đồng Nai: Các khu cảng trên sông Đồng Nai, Nhà Bè, Lòng Tàu và sông Thị Vải được nối kết với tuyến vành đai 2 của TP HCM, tuyến cao tốc TP HCM – Long Thành – Dầu Giây và nối kết với các tuyến trục giao thông liên vùng.

- Hệ thống cảng Bà Rịa – Vũng Tàu: được nối kết trực tiếp với quốc lộ 51, tuyến cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu, qua đó nối kết với các tuyến trục giao thông liên vùng.

Cả 3 Hệ thống cảng này sẽ được kết nối bởi 1 tuyến “Đường liên cảng VKTTĐPN”, cần xây dựng 1 cầu (tĩnh không tối đa 37m qua sông Thị Vải phía thượng nguồn) để kết nối khu cảng Cái Mép – Thị Vải, khu Phước An, khu Phú Hữu, khu Cát Lái và khu Hiệp Phước.

Mạng đường sắt

Quy hoạch tuyến đường sắt tới khu cảng Cát Lái, Hiệp Phước và khu cảng Thị Vải, Cái Mép, theo tuyến đường sắt Biên Hòa- Vũng Tàu, kết nối tuyến đường sắt Bắc – Nam.

Qui hoạch các luồng chạy tàu trong khu vực

Luồng Lòng Tàu: Tổng chiều dài luồng từ phao số “0” vào tới cảng Sài Gòn là 85km. Độ sâu tự nhiên chỗ cạn nhất là -7,00m. Hiện nay và trong tương lai, vẫn nạo vét duy trì độ sâu -8,5m cho tàu 15.000 – 20.000DWT, lợi dụng triều cho tàu 30.000DWT.

Luồng Soài Rạp: Dài 40km, độ sâu tự nhiên chỗ cạn nhất là -5,30m, khai thác bước đầu cho tàu trọng tải đến 7.000DWT. Tiếp tục nghiên cứu khả năng nạo vét thử nghiệm giai đoạn II, nâng cấp cải tạo cho các cỡ tàu đến 20.000DWT. Hiện nay, tàu 20.000DWT vào cảng Hiệp Phước vẫn theo luồng Lòng Tàu qua mũi Bình Khánh vào sông Soài Rạp (chiều dài luồng từ phao số “0” vào tới cảng Hiệp Phước theo tuyến này là 77km), tuyến luồng Soài Rạp vẫn thuận lợi hơn tuyến luồng Lòng Tàu – CSG hiện nay do cự ly hành hải ngắn hơn, số đoạn cong ít hơn và đặc biệt là các bán kính cong là lớn hơn, thuận lợi cho việc xoay trở tàu an toàn.

Luồng Thị Vải – Vũng Tàu: Tổng chiều dài luồng từ phao số “0” đến cảng Gò Dầu là 47km. Độ sâu tự nhiên chỗ cạn nhất là -10,60m, hiện đang lợi dụng triều khai thác cho tàu đến 60.000DWT vào khu cảng Cái Mép và Thị Vải (Phú Mỹ). Đến

2010 nạo vét tới cao độ -14,0m cho tàu trọng tải 60.000DWT vào tới Cái Mép (hành thủy 24/24 giờ), tới Thị Vải nạo vét tới -12,0m, lợi dụng triều cho tàu trọng tải 50.000DWT.

Việc nạo vét Luồng Thị Vải đã được tính toán trong dự án đầu tư xây dựng cảng Quốc tế Cái Mép – Thị Vải bằng vốn vay ODA (Nhật Bản) sẽ khởi công vào năm 2005.

3.2. ĐỀ XUẤT HỆ THỐNG LOGISTICS CHO VKTTĐPN:

3.2.1. Kênh trung chuyển.

Đường sông:

Các tuyến đường sông và khoảng cách được tác giả đo đạc (Xem Bảng 3.1):

Bảng 3.1: Tuyến đường sông trung chuyển.

Tuyến(km)	ICD Thủ Đức	Tân Cảng	Cảng SG	Cát lái	Nhon trạch	Long binh tân- Bình duong	Cái mép	Hiệp Phước	Bến Lức	Tây ninh	Thanh Phước	Mỹ tho
ICD thủ đức	0	5	10	22	30	50	106	38	108	220	68	113
Tân Cảng Sài gon	5	0	5	17	25	45	101	33	103	215	63	108
Cảng Sài gòn	10	5	0	12	20	40	96	28	98	210	58	103
Cát lái	22	17	12	0	8	28	84	22	92	204	46	97
Nhon trạch	30	25	20	8	0	28	92	30	100	212	46	105
Long Bình Bân- Bình duong	50	45	40	28	28	0	112	50	120	232	74	125
Cái Mép	106	101	96	84	92	112	0	82	152	264	130	157
Hiệp phước	38	33	28	22	30	50	82	0	70	182	68	75
Bến Lức	108	103	98	92	100	120	152	70	0	112	138	145
Tây Ninh	220	215	210	204	212	232	264	182	112	0	250	257
Thanh Phước	68	63	58	46	46	74	130	68	238	250	0	143
Mỹ tho	113	108	103	97	105	125	157	75	145	257	143	0
Tổng:	770	720	680	632	696	904	1376	678	1338	2358	1084	1428

- **Đối với cụm đô thị phía Đông (Đồng Nai):**

Sử dụng tuyến sông Thị Vải Cái Mép đến Cảng Gò Dầu:

Sử dụng tuyến luồng sông Đồng Nai từ Nhơn Trạch đến Cảng Long Bình Tân và Cảng Đồng Nai. Hàng hóa sẽ tập trung hàng tại Cảng Đồng Nai và Cảng Long Bình Tân sau đó chuyển xuống sà lan hình thành nên tuyến Long Bình Tân – Nhơn Trạch – Cát Lái. Tại TT Logistics Cát Lái – hàng hóa sẽ được phân luồng để đi đến các cảng trong khu vực thông qua các tuyến sông Sài Gòn - Cảng Bà Lụa, tuyến Nhà Bè – Vàm Cỏ Đông, hay Nhà Bè - Chợ Gạo, và tuyến sông Lòng Tàu đi Thị Vải và Cái Mép, hay ngược lại.

- **Đối với Cụm đô thị phía Bắc (Bình Dương – Bình Phước):**

Theo quy hoạch của tỉnh Bình Dương thì có 2 tuyến đường sông: sông Sài Gòn và sông Đồng Nai. Xét vị trí của cảng Thạnh Phước, nằm trên thượng nguồn sông Đồng Nai cách Long Bình Tân 16km, cách cụm KCN Bình Dương 10km, sẽ rất khó khăn để khai thác ngành container vì quá gần, cảng Bà Lụa nằm trên tuyến sông Sài Gòn có ưu thế gần TX Thủ Dầu Một, gần Quốc lộ 13, gần tuyến đường sắt xuyên Á và các cụm CN trung tâm Bình Dương hiện đang có kế hoạch nâng cấp để đạt sản lượng 2 triệu tấn/ năm, tạo với ICD Phước Long và cảng VICT thành trục vận chuyển.

- **Khu vực Tây – Tây Bắc (Tây Ninh):**

Chỉ có duy nhất tuyến sông Vàm Cỏ Đông từ Tây Ninh đi ngang qua Gò Dầu, xuống Bến Lức và Hiệp Phước, sau đó sẽ tập trung tại Nhơn Trạch để phân luồng, hoặc đi theo tuyến Sông Đồng Nai đi Bình Dương hoặc tuyến sông Lòng Tàu đi cảng Thị Vải Cái Mép, hay Sài Gòn đi Thủ Dầu Một.

- **Khu Vực Tây – Tây Nam (Long An- Tiền Giang):**

Sử dụng tuyến sông Vàm Cỏ và Sông Tiền: Hàng hóa tập trung lại tại khu vực Cảng Nhơn Trạch sau đó chuyển sang các tuyến sông Vàm Cỏ để lên Bến Lức, phân phối bằng đường bộ, hoặc đi theo tuyến kênh Chợ Gạo để đến Cảng Mỹ Tho. Cũng có thể dùng tàu lớn đi theo luồng Cỏ Chiên vào cảng Mỹ Tho.

Đường sắt:

Quy hoạch phát triển GTVT TP HCM đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020, đã xác định “xây dựng mới 2 tuyến đường sắt chuyên dụng nối từ đường sắt quốc gia tới cảng Hiệp Phước và Cát Lái”. Tuy nhiên, năm 2008 tại Quyết định điều chỉnh bổ sung quy hoạch phát triển các KCN tại TP HCM đến năm 2015 và định hướng đến 2020, đã quy định tại khu vực Cát Lái, quận 2 chỉ còn lại KCN Cát Lái (cụm 2) với quy mô 124 héc ta. Vì vậy, UBND TP HCM đã đề nghị Bộ GTVT điều chỉnh lại không xây dựng đường sắt trên tuyến này.

Chính Phủ duyệt tuyến đường sắt Vũng Tàu Biên Hòa đi xuyên cụm cảng Thị Vải Cái Mép, ICD Long Bình Tân kết nối liên thông tại gần ICD Long Bình Tân, các tuyến đi sân bay Long Thành là tuyến đường cắt, tuyến cảng Hiệp Phước quy hoạch từ phía Tây Nam TP cũng là đường cắt tại khu cảng trên sông Nhà Bè. Như vậy, cảng sẽ mất đi sự kết nối hệ thống mang tính chiến lược. Tại các cảng hiện đại, đường sắt là kênh trung chuyển quan trọng giữa các cảng trong khu vực, hầu như các cảng lớn trên thế giới đều có hệ thống đường sắt đi ngang qua vì sự thuận tiện nhanh chóng, chi phí vận chuyển đường sắt thấp (Xem Hình 3.4)

Sự kết nối đường sắt tại VKTTĐPN: Hiện tại tuyến sông Thị Vải Cái Mép đang quy hoạch dài 20km, cảng trung chuyển cần nhiều nguồn hàng để tập trung xếp tàu, cũng như dỡ hàng rồi phân phối đến các cảng khác, hàng hoá cần được phân bổ đến các cảng của hệ thống một cách phù hợp: Cảng Thái Lan, Singapore, Port Klang, Hong Kong, Campuchia, đi nội địa..... việc kết nối giữa các cảng trong khu vực là cần thiết, nếu không đạt được sự kết nối bằng đường sắt, đường bộ và đường thủy khó đáp ứng được khi nhu cầu biến động sự tương trợ giữa các cảng sẽ yếu.

Đề xuất cần phải có sự kết nối bằng đường sắt giữa hệ thống cảng Cái Mép- Thị Vải – Nhơn Trạch – Cát Lái, cảng Sông Nhà bè – Hiệp Phước, liên kết với hệ thống đường sắt quốc gia tại hai điểm chính là Long Bình Tân và Bến Lức.

Hình 3.4 : Liên kết đường sắt tại các cảng



Hệ thống Khai thác container bằng đường sắt tại cảng Prince Rupert(Canada).

Nguồn: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a9/PortOVan.jpg>



Hệ thống khai thác container = đường sắt tại Cảng Burchardkai Hamburg – Đức

Nguồn: <http://www.hhla.de>

3.2.2. Trung tâm Logistics:

Các TT Logistics được phân cấp theo chức năng: Trọng yếu -> Cấp độ A -> Cấp độ B- Cấp độ C, yêu cầu của các TT phải đảm bảo tính tối ưu trong việc kết nối các phương tiện, giữ vị trí tối ưu khi phân phối các nguồn hàng đến các TT cấp thấp hơn.

TT Logistics trọng yếu – Nhơn Trạch.

Trong toàn bộ hệ thống, ICD Nhơn Trạch chiếm vị trí chiến lược, tổng số khoảng cách từ ICD Nhơn Trạch đến các cảng còn lại ngắn nhất, nơi hợp lưu của các phương thức vận chuyên: thủy - bộ - sắt.

Nhiệm vụ:

Là điểm tập trung để điều phối hàng hóa từ các cảng và các TT Logistics đến các cảng trong khu vực:

Hàng hóa tập trung về Nhơn Trạch để xếp lên các tàu đi nước ngoài, cũng như để trung chuyển đến các TT khác trong VKTTĐPN. Diện tích bãi lưu trữ container tại cảng rất hạn hẹp nên giá trị sử dụng kho bãi tại cảng rất cao, khi xảy ra khủng hoảng, cảng luôn bị ìng. Mặt khác, lịch trình của tàu container liner phải chuẩn để đến các cảng sau đúng thời gian, do vậy yêu cầu ICD Nhơn Trạch phải giữ vị trí trọng yếu trong điều tiết container có hàng đến các cảng: Hiệp Phước, Cát Lái, Thị Vải Cái Mép, và là TT phân phối cho các KCN tại Nhơn Trạch và Long Thành.

Trung tâm Nhơn Trạch điều tiết container rỗng đến các cảng và ICD phục vụ đóng hàng: Việc điều rỗng (reposition) rất quan trọng, nó quyết định hiệu quả kinh doanh qua chi phí điều rỗng Thực tế, không phải hãng tàu nào cũng có vỏ container rỗng ở khắp các TT Logistics để chờ đóng hàng vì rất khó quản lý. Khi khách hàng có nhu cầu đóng rút hàng ở ICD hay lấy rỗng về kho riêng, họ sẽ chọn ICD gần nhất để tác nghiệp để giảm chi phí vận chuyên và thời gian... để điều rỗng có hiệu quả, nên kết hợp xếp rỗng lên các chuyến sà lan, đi ngang qua ICD Nhơn Trạch. Nếu có nhu cầu tập trung hay phân phối hàng hóa, ICD Nhơn Trạch cũng đáp ứng được do ở vị trí tối ưu, là nơi hợp lưu của các phương tiện thủy bộ, sắt.

Nguyên tắc khai thác:

Từ ICD Nhơn Trạch, tổ chức hệ thống quản lý nhu cầu trung chuyển bằng công nghệ hiện đại, xử lý thông tin và lên kế hoạch tiếp nhận sà lan từ các TT phân phối, hay cảng biển, kết nối lại để hình thành tuyến trên luồng sông Sài Gòn, Đồng Nai, Vàm Cỏ Đông và tứ giác Long Xuyên, đảm bảo tối thiểu chạy rỗng phương tiện, nên phối hợp kết nối sà lan chạy theo lịch trình cố định hàng ngày qua các TT Logistics.

Đối với những hàng hóa yêu cầu trung chuyển nhanh, cần phối hợp lịch để tổ chức vận chuyển trên tuyến bằng đường sắt, chỉ sử dụng đường bộ để điều tiết trong trường hợp khẩn cấp hay mất cân đối trong điều phối hàng.

TT Logistics trung chuyển cấp độ A:

Gồm TT Long Bình Tân, TT Cảng Bến Lức, TT Cảng Bà Lụa, TT Chơn Thành:

TT Long Bình Tân:

Cụm này gồm: ICD Long Bình Tân của Tân Cảng, ICD Đồng Nai, ICD Biên Hòa, các ICD này hiện tại chiếm vị trí thuận lợi về đường bộ nằm ngay đầu tuyến độ đạo từ QL51, QL1 đi Bình Dương – TP HCM và đi các tỉnh Tây Nguyên và phía Bắc, và tiếp nhận nguồn hàng đường sắt từ tuyến đường sắt xuyên Á.

Nhiệm vụ:

Điều tiết hàng hóa giữa các đầu: Cảng Cát Lái, Cái Mép, Nhơn Trạch với các tuyến: Miền Bắc Miền Trung, tuyến Bình Dương-Bình Phước- Xuyên Á, tuyến vành đai TP HCM và miền Tây. Là giao điểm của đường sông, đường bộ và đường sắt.

ICD Đồng Nai làm nhiệm vụ trung chuyển hàng bằng đường sông, tiếp nhận nguyên container có hàng và lưu giữ container rỗng cho khu vực.

ICD Biên Hòa do bến cảng, diện tích đất hẹp nên hạn chế tiếp nhận container, nên quy hoạch làm kho hàng và Logistics đường bộ.

ICD Long Bình Tân, tập trung vào dịch vụ CFS, kho ngoại quan, phối hợp với ICD Biên Hòa để điều tiết nguồn hàng bằng đường sắt, phối hợp với ICD Đồng Nai để chuyển hàng hóa bằng sà lan, thông qua hệ thống đường sắt và đường bộ nội bộ.

Nguyên tắc khai thác:

Chi phí tác nghiệp rất cao nếu các ICD chỉ sử dụng bằng đường bộ để trung chuyển, vì xe cần xoay vòng nhanh để tăng năng suất, không thể chờ xuất tàu. Chính vì vậy, việc làm đường xe lửa đi ngang các khu vực cảng sẽ giảm tối đa các tác nghiệp không cần thiết vì xe lửa có thể phối hợp để lên xuống hàng thông qua mạng lưới đường sắt trong TT Logistics. Tương tự như vậy việc trung chuyển bằng sà lan cũng thuận lợi vì sà lan chở nhiều hàng, có thể cất sà lan và chờ xuất tàu trực tiếp không cần thông qua các tác nghiệp ở cảng : do đó không phải trả phí THC.

Đề tài kiến nghị cần có sự kết nối giữa các ICD này với nhau thành TT Logistics DPT (Multimodal Logistics Center) và làm nhiệm vụ trung chuyển hàng hóa từ hệ thống đường sắt quốc gia và Xuyên Á đến cụm cảng và ngược lại, đặc biệt là kết nối với cảng Vân Phong, trong quy hoạch cần xác định nơi để tách toa, khu vực rộng để tác nghiệp container, xe tải... đảm bảo phối hợp kết nối hàng hóa từ các phương thức vận chuyển với dịch vụ nhanh chóng, và chi phí thấp nhất (xem Phụ lục 6).

TT Cảng Bến Lức.

Nằm trên QL1A đi miền Tây, trên bờ sông Vàm Cỏ Đông, là tuyến đường sông từ hệ thống cảng biển Trung Tâm đi Gò Dầu – Bến Kéo (Tây Ninh).

Nhiệm vụ:

Điều tiết hàng hóa bằng đường bộ, đường sông, đường sắt giữa hệ thống cảng Trung tâm – Tuyến Tân An, Miền Tây – Tuyến Củ Chi, Tây Ninh. Điều tiết hàng hóa cho khu vực TP HCM theo các kênh phân phối phía Nam, Tây Nam, Tây – Tây Bắc TP. Điều tiết container và kết nối với TT Hiệp Phước –Cát Lái - Nhơn Trạch để làm hậu phương cho Cụm Thị Vải - Cái Mép.

Nơi trung chuyển và lưu giữ container rỗng, container có hàng. Phục vụ khu vực Long An -Tiền Giang- TP HCM - Tây Ninh bằng đường bộ.

Tiếp nhận làm các dịch vụ xuất nhập khẩu, kho ngoại quan, CFS cho khu vực.

Kết nối với cảng Gò Dầu, cảng Bến Kéo để trung chuyển hàng quá cảnh sang Campuchia qua cửa khẩu Mộc Bài. Hiện nay, tập đoàn Bourbon đã đầu tư xây dựng Cảng Bourbon và điểm thông quan nội địa trên khu vực này.

Nguyên tắc khai thác:

Kế hoạch vận chuyển từ Bến Lức đi nơi khác sẽ báo lại về TT điều phối, TT sẽ bố trí sà lan đi ngang qua cảng để lấy hàng, việc sử dụng sà lan tại đây khai thác như sau: Cắt sà lan để làm hàng nhập, nối sà lan hàng xuất vào hành trình cho cảng tiếp theo, rút ngắn được thời gian sà lan chờ làm hàng.

Hàng hóa nhập về cảng Bến Lức sẽ chia ra làm 2 phần: Trung chuyển trực tiếp và lưu kho. Phần trung chuyển cần kết nối được các phương tiện với nhau để giảm thiểu phí tác nghiệp.

Với đặc điểm, vị trí ưu thế hiện nay, đề tài đề xuất qui mô đầu tư cho khu vực này thành TT Logistics ĐPT cấp độ A: Thủy – Bộ - Sắt.

TT Cảng Bà Lụa.

Nằm ngay TT tỉnh Bình Dương, trên trục quốc lộ 13 và đường xuyên Á, theo quy hoạch của tỉnh, dành 20 ha để phát triển cảng này thành cảng có sản lượng lớn nhất tỉnh, Về cơ bản cảng này là sự nối dài của hệ thống ICD Thủ Đức trên tuyến sông Sài Gòn, kết nối với tuyến đường sắt xuyên Á.

Nhiệm vụ:

Kết nối các phương thức vận chuyển thủy - bộ - sắt tại khu vực Thủ Dầu Một, là đầu mối trung chuyển giữa các phương thức vận chuyển.

Điều tiết hàng đi và đến các TT Logistics cấp thấp hơn. Phân phối hàng cho khu CN và đô thị Bình Dương. Phân phối hàng hóa cho Củ Chi thông qua tỉnh lộ 8.

Nguyên tắc khai thác:

Kế hoạch xuất nhập được kết nối với TT điều phối, từ đó sẽ phân bổ sà lan theo nhu cầu vận chuyển của cảng: lên kế hoạch chạy tàu kéo, cắt, nối sà lan, nhằm tối thiểu hóa quá trình chạy rỗng phương tiện.

Tại đây sẽ lên kế hoạch kết nối với các TT khác về nguồn hàng để điều động phương tiện chuyên chở hàng hóa đến và nhận hàng hóa đối lưu, lên kế hoạch chạy xe hàng ngày, đảm bảo hành trình tối ưu.

Các tác nghiệp phải thiết kế thành hệ thống và nối với nhau thành chuỗi nội bộ đảm bảo tối thiểu hóa các thao tác không cần thiết, giảm chi phí.

Đề tài đề xuất quy hoạch TT Logistics này thành TT Logistics ĐPT cấp độ A trung chuyển bằng đường sông từ cụm cảng biển số 5, trung chuyển bằng đường sắt từ hệ thống quốc gia và Xuyên Á phục vụ Bình Dương và phân phối đến các KCN, đô thị Bình Dương và một phần Bình Phước qua Quốc lộ 13 và hệ thống đường DT.

TT Chơn Thành.

Với điều kiện gần tuyến đường sắt xuyên Á, nơi bắt đầu của con đường quốc lộ 14 đi Tây nguyên.

Nhiệm vụ:

Tập hợp nguồn hàng từ Tây Nguyên xuất khẩu bằng tuyến đường sắt xuyên Á và hàng nhập khẩu về cho tỉnh Bình Phước và Tây Nguyên. Hàng từ Tây Nguyên cũng có thể chuẩn bị đi bằng đường sắt về cụm cảng số 5 hay đi bằng ô tô về TT Logistics Bà Lụa để đi bằng sà lan.

Nguyên tắc khai thác:

Trước đây, hàng nông sản của Tây Nguyên và Bình Phước thường đi bằng đường bộ về kho Sóng Thần sau đó tập hợp về cảng khi có nhu cầu xuất khẩu, chi phí vận chuyển rất cao khi khách hàng thu mua hàng, cung cầu về vận tải thường mất cân đối, hàng xuất nhiều, hàng nhập ít, nhà xe phải tự kiếm nguồn hàng để vận chuyển nên manh mún. Trong tương lai, ngoài nông sản chúng ta còn xuất khẩu cả khoáng sản nên vận chuyển bằng đường sắt và đường thủy là lựa chọn tối ưu nhất và Chơn Thành là nơi có thể quy hoạch làm TT Logistics cấp độ A, mang tính chiến lược cho quốc gia.

TT Logistics cấp độ B.

TT Logistics cấp độ B có chức năng điều tiết trong nội bộ tỉnh, TP gồm TT Cát Lái - Phú Hữu, TT ICD Thủ Đức, TT Bến Phú Định, TT cảng Mỹ Tho, TT cảng Bến Kéo.

TT Cát Lái - Phú Hữu.

Có tác dụng như hậu phương của cụm cảng Cát Lái và đầu mối của TP HCM, theo đề xuất của Ban Quản Lý các KCN và KCX là hình thành TT Logistics tổng hợp nằm tại khu vực ngã ba Đền Đỏ và cảng Cát Lái,

Nhiệm vụ: Là nơi chứa container rỗng và hàng nhập xuất nhập khẩu phục vụ cảng Cát Lái, Tân Thuận Đông mới, Bến Nghé mới container rỗng phần lớn vẫn lưu bên ICD Nhơn Trạch, nếu có nhu cầu sẽ chuyển rỗng sang.

Hàng hóa từ các nguồn về đây tập trung vào kho để chờ phân phối đến các kênh tiêu thụ trên toàn TP. Phục vụ khu vực Trung Tâm – Đông , Đông Nam, Nam TP thông qua hệ thống đường vành đai trong qua cầu Phú Mỹ sang quận 7 và các đường xuyên tâm qua hầm Thủ Thiêm, cầu Thủ Thiêm, cầu Sài Gòn, đến các TT cấp thấp tại các quận nội thành.

TT ICD Thủ Đức

ICD Thủ Đức nằm ngay TT đô thị, trong tuyến vành đai trong của TP HCM, với xu hướng di dời các cảng biển ra khỏi đô thị nên giảm dần các chức năng của cụm ICD này nhằm giãn bớt hàng hóa trung chuyển ra khỏi TT đô thị.

Sau khi hình thành hệ thống Logistics, việc tiết giảm hàng hóa trung chuyển thông qua ICD Phước Long là cần thiết. Các địa điểm thông quan nội địa và làm thủ tục hải quan ngoài cửa khẩu không làm thủ tục hải quan cho hàng hoá chuyển cảng, chuyển cửa khẩu, quá cảnh, tạm nhập tái xuất tại đây. Việc này sẽ giảm áp lực cho hệ thống giao thông trong đô thị vốn đang bị quá tải vì container trung chuyển.

Đề tài đề xuất xây dựng ICD Thủ Đức thành TT Logistics phân phối hàng hóa bằng đường sông, trên tuyến đi Thủ Dầu Một, xây dựng hệ thống kho phục vụ nhu cầu

phân phối hàng hóa nội thị TP HCM, dự trữ hàng hóa, phân phối hàng nhập khẩu, đến các điểm xung quanh.

TT Bến Phú Định.

Theo quy hoạch ban đầu là cảng sông container, kho ngoại quan.... Tuy nhiên, xét về quan điểm hệ thống thì cảng sông này không có lợi thế: Tuyến đường từ cụm CSG về miền Tây qua Kênh Tẻ đã bị thay thế bằng tuyến Hiệp Phước – Vàm Cỏ - Chợ Gạo (hoặc Vàm Cỏ Đông đi Bến Kéo) và thay thế bằng Cảng Bến Lức (tuyến Đường sắt, đường Sông Vàm Cỏ Đông, QL1, vành đai ngoài) cho hàng container.

Đề xuất TT này thành TT Logistics cấp độ B đối trọng với TT Cát Lái, và ICD Thủ Đức phụ trách hàng nông sản từ miền Tây chuyển lên bằng ghe, xe tải, phục vụ TP HCM, các vùng Trung Tâm, Nam, Tây Nam - Tây TP HCM và ngược lại.

TT Cảng Mỹ Tho.

Nằm trên sông Tiền, trên tuyến đường sông TP HCM - Cà Mau và TP HCM - Kiên Giang. trong KCN Mỹ Tho, có khả năng tiếp nhận tàu đến 3000MT, tuy nhiên cảng này cách cảng Bến Lức 42km, thị trường hàng không nhiều, không nên xây dựng theo quy mô lớn. Đề tài đề xuất chỉ xây dựng TT Logistics cấp độ B: phục vụ phân phối cho TP Mỹ Tho và KCN phụ cận.

TT Cảng Bến Kéo.

Nằm bên bờ sông Vàm Cỏ Đông sát đường cao tốc xuyên Á, cách TX Tây Ninh 7km, cách cửa khẩu Mộc Bài 30km.

Nhiệm vụ:

Làm TT phân phối vùng Tây Ninh và cho các KCN Tây Ninh. Từ Bến Kéo, hàng hóa có thể lưu kho chờ xuất sang biên giới Campuchia qua Xa Mát hay Mộc Bài.

Nguyên tắc khai thác:

TT Bến Kéo kết nối với cảng Bến Lức trong việc điều tiết hàng hóa trên cùng tuyến đường sông. Nối với cụm cảng số 5 thành hệ thống, nhằm tối ưu hóa quá trình vận chuyển, hạn chế chạy rỗng phương tiện.

Trung tâm Logistics cấp độ C.

Khu vực Bà Rịa Vũng Tàu

Đề xuất hệ thống kho hàng tại KCN Đông Xuyên để đảm bảo phân phối hàng cho Vũng Tàu.

Khu vực Đồng Nai

Đề xuất quy hoạch hệ thống kho ngoại quan và CFS bên cạnh sân bay Long Thành, gần tuyến đường sắt và trục đường bộ đảm bảo phân phối các mặt hàng nhanh chóng cho khu vực. Trong mỗi KCN cần hình thành một kho CFS nhằm đối lưu hàng hóa cho khu vực khi hệ thống tác nghiệp.

Khu vực Bình Dương:

Các ICD như Long Bình Tân- ICD Sóng Thần - Cảng Bình Dương, Cảng Thạnh Phước - Bà Lụa đã kết nối thành hệ thống đảm bảo phục vụ hậu cần cho tỉnh Bình Dương.

Khu vực Tây Ninh

Trong tương lai, hệ thống phân phối tại Tây Ninh sẽ lấy TT là Cảng Bến Kéo từ đó các TT cấp thấp sẽ phân phối theo phạm vi địa lý, và cụm công nghiệp, các TT này cũng theo nhu cầu của thị trường mà hình thành dưới hình thức các kho ngoại quan hay bến tập kết hàng hóa.

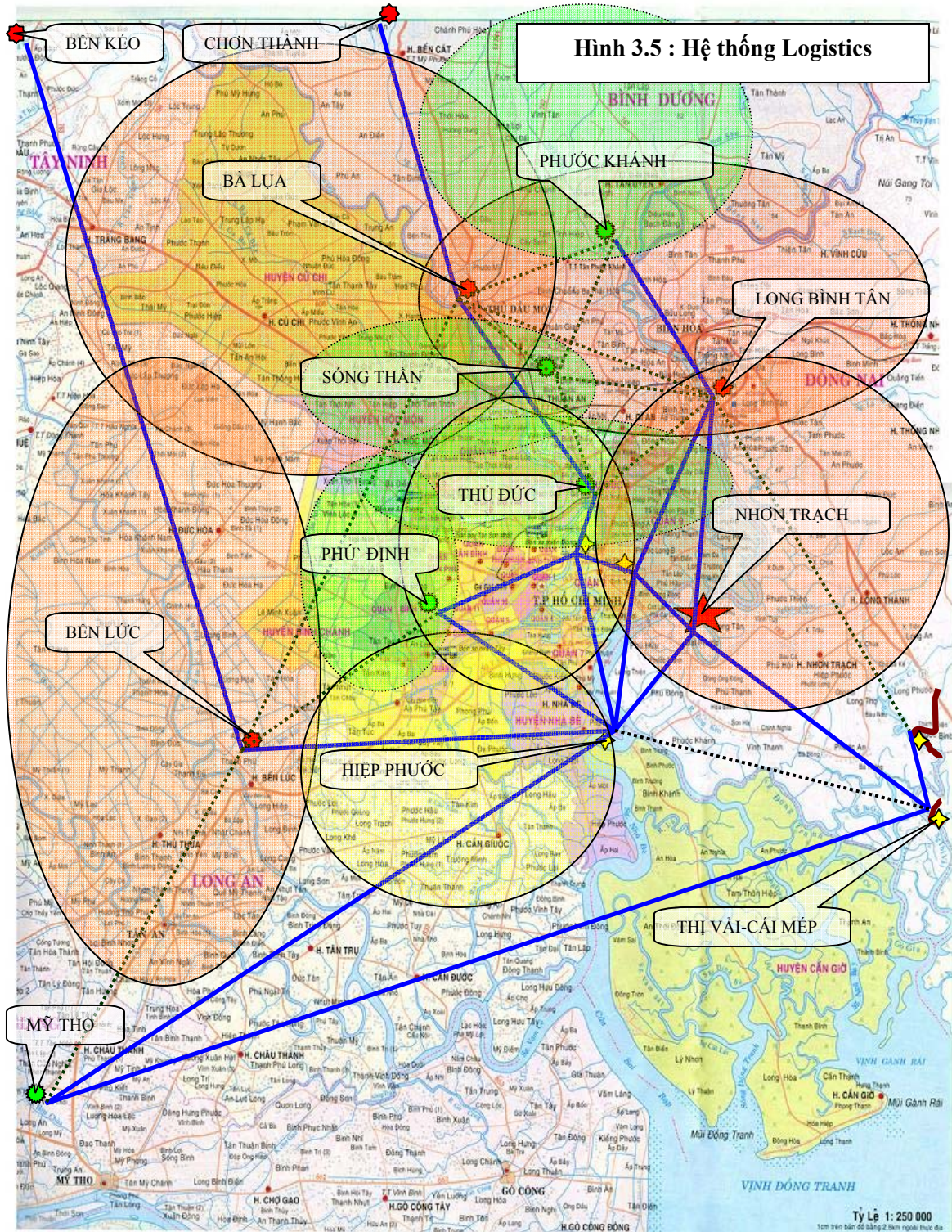
Khu vực Long An, Tiền Giang:

Về cơ bản cảng Bến Lức sẽ giải quyết vấn đề Logistics cho cụm đô thị này trong thời gian dài, hiện tại chưa có đề xuất TT Logistics cấp thấp cho khu vực này, duy trì cảng Mỹ Tho như TT Logistics phục vụ TP, và các huyện lỵ của tỉnh.

3.2.3. Thiết lập sơ đồ hệ thống Logistics.

Căn cứ trên các quy hoạch và đề xuất của đề tài, sơ đồ hệ thống Logistics được thiết lập ở Hình 3.5.

Hình 3.5: Hệ thống Logistics



Mỗi TT Logistics có một bán kính chi phí phân phối đường bộ nhất định, bán kính phân phối phủ kín phạm vi địa lý, Các đường liên kết các TT bao gồm kênh thủy, bộ, sắt. Ưu tiên đường thủy để trung chuyển và điều rỗng, đường sắt để điều tiết, đường bộ để phân phối.

3.3. ĐÁNH GIÁ HIỆU QUẢ CỦA HỆ THỐNG LOGISTICS

3.3.1. Các công trình nghiên cứu trên thế giới:

Texas Transportation Institute (2009) đã đưa ra các chỉ tiêu để so sánh các phương thức vận tải trên lãnh thổ Hoa Kỳ như sau:

Chỉ tiêu hiệu quả năng lượng của các phương thức tính trên Tấn dặm.

Bảng 3.2 : Tóm tắt hiệu quả sử dụng dầu.

Phương thức vận chuyển	Tấn-dặm/Gallon	% so với đường bộ
Sà Lan	576	371
Đường Sắt Phía Tây	413	266
Đường sắt Phía Đông	413	266
Đường bộ	155	100

Nguồn: Texas Transportation Institute, 2009, tr. 42.

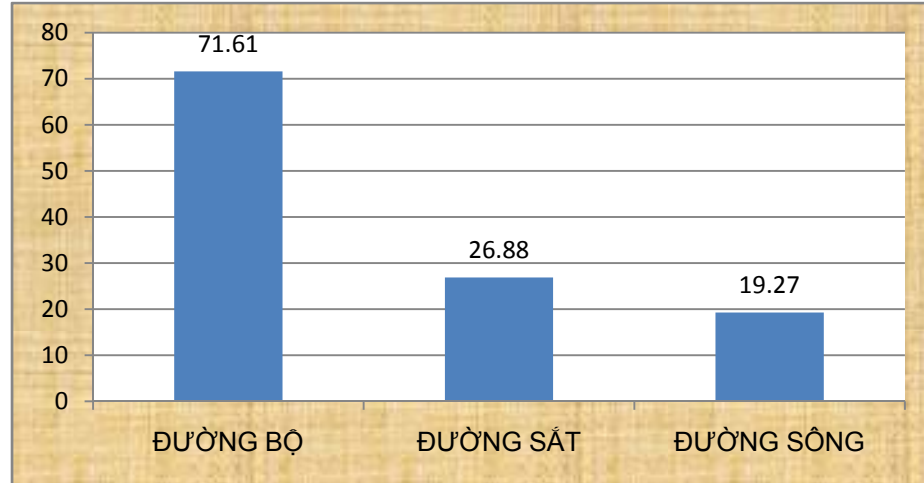
Hiệu quả sử dụng nguyên liệu của sà lan đạt mức cao nhất, bằng 371% hiệu quả sử dụng nguyên liệu của xe tải. (Xem Bảng 3.2)

Hiệu quả sử dụng của đường sắt cao tiếp theo đạt 266% hiệu quả sử dụng xe tải.

Từ mức tiêu thụ nguyên liệu trên, các nhà khoa học phân tích tiếp chỉ tiêu hiệu ứng nhà kính thông qua.

Mức khí thải của các phương tiện (xem Hình 3.6)

Mức khí thải phương tiện của đường bộ là cao nhất so với các loại phương tiện khác.

Hình 3.6: Mức độ ô nhiễm chất thải

Nguồn : Texas Transportation Institute. 2009. Tr. 34

Jean Marchal (2003) chia chi phí vận chuyển thành 2 loại: Phí tổn trực tiếp (direct cost) và phí tổn ngoại bộ (external cost), trong đó xác định phí tổn trực tiếp là phí tổn bình quân của phương thức vận tải đơn lẻ để so sánh, và phí tổn ngoại bộ là phí tổn mà tất cả các yếu tố xung quanh phương thức đó phải trả khi quá trình vận tải được thực hiện: Phí tổn xã hội, phí tổn môi trường... theo ước tính của công trình này, phí tổn ngoại bộ của EU chiếm 8% GDP của EU và vận tải bộ chịu trách nhiệm đến 90% chi phí này. Sau khi phân tích công trình này kết luận:

- Nếu 10% -20% - 30% hàng vận chuyển bằng đường bộ được chuyển sang đường thủy, tổng chi phí vận chuyển sẽ giảm đi 8% - 16% - 24% tương ứng.
- Nếu 90% hàng hóa được container hóa sẽ giảm đi 15% chi phí vận chuyển.

3.3.2. Chi phí vận chuyển qua các phương thức tại Việt Nam:

Cơ sở tính toán:

- Thông tư 06/2005/TT-BXD hướng dẫn phương pháp xây dựng ca máy và thiết bị thi công.
- Nghị định số 205/2004/NĐ-CP ngày 14 tháng 12 năm 2004 của Chính Phủ quy định về tính thang lương và bảng lương và chế độ phụ cấp trong các công ty nhà nước.
- Giá khấu hao phương tiện theo giá thị trường.

- Riêng ngành đường sắt, áp dụng đơn giá tính của ngành.
- Quy đổi đơn giá vận chuyển các phương tiện ra VNĐ/tấn km, so sánh các phương thức.

Công thức tổng quát:

$$CCM = CKH + CSC + CNL + CTL + CCPK \quad (\text{VNĐ/ca})$$

Trong đó:

- CKH : Chi phí khấu hao
- CSC : Chi phí sửa chữa
- CNL : Chi phí nguyên liệu, năng lượng
- CTL : Chi phí tiền lương thợ điều khiển
- CCPK : Chi phí khác(VNĐ/ca)

Chi phí vận tải thủy:

Cơ sở tính toán đơn giá cước theo TT/06/2005. Áp dụng mức giá dầu dielsel tại thời điểm tháng 6/2005: 5,500 VNĐ/lít

Giả định hoạt động của sà lan sông 1200T, sử dụng đầu kéo 600HP:

$$CKH = 856,401 \times 11 / 200 = 47,102 \text{ VNĐ. (1)}$$

$$CKH_{\text{sà lan}} = 1,700,000 \times 13 / 260 = 85,000 \text{ VNĐ. (2)}$$

$$CSC = 856,401 \times 4.2 / 200 = 17,984 \text{ VNĐ (3)}$$

$$CSC_{\text{sà lan}} = 1,700,000 \times 5.2 / 260 = 34,000 \text{ VNĐ. (4)}$$

$$CNL_{\text{chính}} = 315 \times 5,500 = 1,732,500 \text{ VNĐ. (5)}$$

$$CLN_{\text{phụ}} = 1,732,500 \times 0.05 = 86,625 \text{ VNĐ. (6)}$$

Chi phí lương : Tiền lương vận hành đầu kéo + lương vận hành sà lan.

$$CTL = 617,084 \text{ VNĐ. (7)}$$

$$CCPK = 64,922 \text{ VNĐ (8)}$$

Giá ca sà lan (8h):

$$CCM = (1)+(2)+(3)+(4)+(5)+(6)+(7)+(8) = 2,685,217 \text{ VNĐ.}$$

Giả định sà lan đạt được tải trọng chuẩn và tốc độ hành trình của đoàn sà lan phù hợp với quy hoạch đường sông là 12km/h.

$$\text{Chi phí vận tải đường sông:} = CCM/1200/1200/8 = 23.3 \text{ VNĐ/tấn x km}$$

Chi phí vận tải đường bộ:

Tính toán ca xe theo mức sử dụng xe ô tô vận tải thùng, trọng tải 20T:

$$CKH = 806,501 \times 14 / 220 = 51,322 \text{ VNĐ.}$$

$$CSC = 806,501 \times 5.44 / 220 = 1,994 \text{ VNĐ.}$$

$$CTL \ 12 \times 976,000 / 220 = 53,236 \text{ VNĐ.}$$

$$CCPK = 806,501 \times 6 / 220 = 21,995 \text{ VNĐ.}$$

Giá ca xe không bao gồm NL: 128,547 VNĐ.

Định mức thực tế cho xe chạy 100 km

$$CNL_{\text{chính}} = 38 \times 5,500 = 209,000 \text{ VNĐ.}$$

$$CNL_{\text{phụ}} = 209,000 \times 0.05 = 10,400 \text{ VNĐ.}$$

$$CNL = CNL_{\text{chính}} + CNL_{\text{phụ}} = 219,400 \text{ VNĐ.}$$

Giả định xe chở 20 tấn hàng hoạt động 100/km bao gồm thời gian giao nhận hàng và chạy rỗng là 6 tiếng

$$\text{Chi phí vận tải đường bộ} = 158 \text{ VNĐ/tấn/km}$$

Chi phí vận tải đường sắt:

Cơ sở hạ tầng đường sắt đều do nhà nước bao cấp, cuối năm đơn vị sử dụng tính toán và nộp phí cho nhà nước tương đương 8% doanh thu.

Cơ sở tính toán đơn giá theo Quyết định 206/2003/QĐ-BTC về quản lý tài sản cố định.

Định mức tiêu hao nguyên liệu của ngành đường sắt là 39,5 kg/vận tấn Km tương đương 54,11 lít và 0.00541 lít/tấn/km

$$CNL_{\text{chính}} = 29,76 \text{ Đ/tấn/KM.}$$

Giả định thuê đầu máy nóng (có vận hành) theo đơn giá của TCT(254/QĐ-ĐS) 20,000 VNĐ/Hp ngày = 883.3 VNĐ/hp giờ

Giá thuê toa : 5,300 đồng/ Tấn 24h = 220.8 VNĐ/ tấn giờ.

Để tính toán: Dùng thực tế thời gian vận chuyển 120h từ Giáp Bát đến Sóng Thần dài 1706km tương đương vận tốc 14,21km/h

Để chuyên 1 tấn hàng cần sử dụng 2hp đầu máy, tương đương 1,766.6 VNĐ và 220.8 VNĐ thuê toa = 1,986.6 VNĐ/tấn giờ

Chi phí vận tải đường sắt = 139.8 VNĐ/Tấn km.

Từ những kết quả trên, đề tài sẽ đánh giá được hiệu quả kinh tế của hệ thống khi chuyển đổi hiện trạng.

3.3.3. Những vấn đề mới của đề tài:

Điều chỉnh một số TT phân phối tại đầu mới:

Sau khi nghiên cứu đề tài đã đề xuất giảm quy mô của ICD Thủ Đức xuống thành TT phân phối phục vụ TP HCM, đưa chức năng ICD ra vùng vành đai nằm trong các TT Logistics ĐPT là Long Bình Tân – Cảng Bà Lụa – Cảng Bến Lức.

Đề tài cũng đề xuất điều chỉnh mô hình tại Bến Phú Định thành TT phân phối kho bãi cho TP HCM, đề xuất mở rộng quy mô kho ngoại quan, thông quan nội địa bãi rộng cho cụm cảng Bến Lức.

Đề xuất mới các TT Logistics ĐPT.

Các TT Logistics ĐPT: Nhơn Trạch – Long Bình Tân – Cảng Bà Lụa – Bến Lức. Trên thực tế việc kết hợp các TT Logistics ĐPT góp phần nâng cao hiệu quả kinh tế xã hội: thời gian, chi phí, tác nghiệp bên ngoài hệ thống giao thông...

Mô hình này được các nước trên thế giới ứng dụng nhưng chưa có ở Việt Nam.

Kết hợp các hình thức vận chuyển thành hệ thống.

Các TT này kết hợp nhau thành hệ thống, sử dụng phương thức vận chuyển ưu việt để đưa container tập kết sâu hơn trong nội địa tiếp cận thị trường tiêu thụ:

- Đường thủy nội địa (Waterway): Đền Thủ Dầu Một – Bến Lức - Bến Kéo.
- Đường sắt (Railway): liên kết các TT Logistics với nhau.

- Đường bộ (Road): chỉ làm nhiệm vụ phân phối hàng trên các tuyến đường ngắn hay khi các phương thức vận tải khác bị tắc nghẽn.

3.3.4. Đánh giá hiệu quả kinh tế xã hội:

Căn cứ vào báo cáo của Tổng Cục Thống kê và các nghiên cứu phân tích chi phí vận chuyển so sánh giữa các phương thức vận chuyển tại mục 3.3.1 và 3.3.2., việc xây dựng hệ thống Logistics và sẽ mang lại các thành quả sau:

Đối với xã hội:

Giảm tối đa sản lượng hàng vận chuyển bằng đường bộ từ đó giảm thiểu các nguy cơ tiềm ẩn: kẹt xe, tai nạn... giảm chi phí xã hội từ các nguy cơ này. Năm 2007, sản lượng đường thủy chiếm 22,66%, đường bộ chiếm 67,58% tổng số sản lượng hàng vận chuyển trong nước (Phụ lục 1, 2007). Nếu thiết lập hệ thống Logistics như vậy sẽ thay đổi lại hầu hết sơ đồ chạy xe tải (Phụ lục 2) và giảm số lượng xe chạy trên các tuyến QL1, QL13 QL22, QL51, tuyến từ Cảng Sài Gòn ngang nội thành.

Tập trung được hàng hóa tại các TT Logistics, từ đó đảm bảo, việc cung ứng hàng hóa cho các khu đô thị được kịp thời.

Chuyên môn hóa ngành Logistics, góp phần nâng cao trình độ người lao động.

Giảm lượng tiêu thụ xăng dầu từ xe, góp phần cải tạo môi trường sống, nâng cao sức khỏe và tuổi thọ giảm các chi phí cho Y tế và Bảo Hiểm Xã Hội .

Đối với kinh tế vùng

Sự liên thông các cảng biển với nhau thành hệ thống, phối hợp các TT Logistics ĐPT với nhiều cấp khác nhau, sẽ hình thành một mạng lưới chu chuyển và phân phối hàng hóa hiệu quả, làm giảm thiểu chi phí Logistics :

Chi phí của phương thức vận tải đường sông – đường sắt thấp hơn đường bộ: khu vực đô thị Tây Ninh, Bình Dương, Bình Phước khi phối hợp tốt có thể giảm được 50-75% khoảng cách xe chạy đến cảng. Giảm chi phí vận chuyển trên tuyến đường này.

Giảm tắc nghẽn giao thông, ùn ứ hàng hóa tại cảng: Việc xây dựng hệ thống kênh trung chuyển góp phần làm đa dạng hóa phương thức vận chuyển, giải tỏa các ách tắc khi có sự cố.

Sức mạnh hệ thống có thể linh hoạt giải quyết khi có khủng hoảng, đặc biệt là các cảng có thể hỗ trợ lẫn nhau với chi phí thấp nhất.

Giảm chi phí vận hành xe không trong các tác nghiệp vận chuyển:

Theo hình thức vận chuyển truyền thống: Xe phải đi lấy rỗng, đóng hàng rồi quay về hạ cảng, trong đó gồm: tuyến chạy xe không - tuyến chở container rỗng - tuyến chở container có hàng. Nếu tuyến đường càng dài thì chi phí chở container rỗng càng lớn. Khi tổ chức thành hệ thống Logistics, phương tiện và hàng hóa được tập trung để lên kế hoạch vận chuyển, cùng một tuyến đường có thể sử dụng loại phương tiện hợp lý và hiệu quả nhất, các phương tiện có thể chạy hàng liên tục, các tuyến phân phối bằng xe tải đều rất ngắn nên có thể giảm chi phí chạy rỗng đến 90%. Giảm gần 50 % số lượng xe tải, container chạy trên đường, đặc biệt là tuyến Q51 (chở rỗng), và khoảng 30% chi phí vận chuyển và chi phí xã hội:

Giảm chi phí vận chuyển container rỗng, điều rỗng: Các bãi rỗng đều có hệ thống đường sông hỗ trợ, các xe có thể cất moóc và quay đầu, tăng cường hiệu suất, giảm giá thành vận chuyển.

Giải quyết được các vấn đề về nguồn hàng, chân hàng từ Campuchia để đưa cụm cảng Cái Mép- Thị Vải thành cụm cảng trung chuyển hàng từ thượng nguồn sông Mekong đến các quốc gia Đông – Bắc Châu Á, Châu Mỹ, Mỹ La Tinh.

Hình thành hệ thống phân phối ổn định cho VKTTĐPN.

Đối với môi trường

Sự chuyển đổi phương thức vận chuyển bằng đường bộ sang đường thủy và đường sắt sẽ giảm thiểu mức độ ô nhiễm môi trường và mức độ hiệu ứng nhà kính đến 70% bao gồm chất thải do quá trình vận chuyển và chất thải do tai nạn cháy nổ.

KẾT LUẬN

Việc đề xuất “PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG LOGISTICS VKTTĐPN” là vấn đề cần thiết trong giai đoạn phát triển kinh tế quốc gia và vùng trong thời hội nhập hiện nay. Hệ thống Logistics được xây dựng trên quan điểm quản trị Logistics tích hợp và ưu tiên nâng cao hiệu quả kinh tế xã hội sẽ mang lại cho VKTTĐPN những động lực mới để phát triển bền vững kinh tế vùng, phát triển kinh tế biển, nâng cao sức cạnh tranh của hàng hóa trên thị trường quốc tế.

Hệ thống Logistics sẽ chấm dứt giai đoạn hoạt động manh mún của các tổ chức kinh doanh và những thiệt hại mà ngành vận tải gây ra cho xã hội khi thực hiện chức năng của mình. Việc các TT Logistics kết nối bởi các kênh trung chuyển sẽ chấm dứt tình trạng lãng phí tài nguyên, đất đai, và lao động, tối ưu hóa các hoạt động lưu thông hàng hóa và các nguồn lực của VKTTĐPN.

Mặt hạn chế của Luận Văn là chưa xây dựng được mô hình hoạt động chi tiết của hệ thống: quy hoạch các TT Logistics ĐPT, hệ thống quản trị mạng tích hợp các hoạt động giữa các TT vì mô vi nội dung này quá lớn so với khả năng nghiên cứu của một Luận Văn Thạc Sĩ, nhưng Luận Văn đã đề xuất được một mạng lưới các TT Logistics liên kết chặt chẽ với nhau bằng tất cả các phương thức vận chuyển tối ưu nhất trong VKTTĐPN. Từ đó giảm tối đa chi phí chạy rỗng của phương tiện cũng như các hoạt động vô ích của xã hội.

Mong muốn của tác giả từ Luận Văn này là: các Bộ, Ngành, Chính Quyền cần quan tâm đến tính hệ thống và sự đồng bộ của Logistics, để từ đó phối hợp và kết nối các trung tâm Logistics, các phương tiện vận tải một cách khoa học và hiệu quả nhất, đem lại lợi ích tối đa cho xã hội và cho các doanh nghiệp trong vùng. Tác giả cũng mong muốn sẽ có nhiều bài viết đào sâu nghiên cứu về Logistics trên quan điểm quản trị tích hợp, giải bài toán vận tải, ứng dụng công nghệ thông tin... để hình thành lên một hệ thống Logistics hoàn hảo cho VKTTĐPN.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

I. Tiếng Việt:

1. Báo cáo HCM, 2008 . Báo cáo tình hình kinh tế xã hội năm 2008 tại TP HCM.
Website: www.dpi.hochiminhcity.gov.vn. Truy cập:5/2009.
2. Bộ GTVT, (3/7/2009) . 6 tháng, Cảng Sài Gòn bốc xếp gần 8,9 triệu tấn hàng,
www.mt.gov.vn/Default.aspx?tabid=26&catid=135&articleid=4934 , truy cập:
25/7/2009.
3. Bùi Văn Quỳnh, 2009. *Logistics Infrastructure In Vietnam*. Saigonnewport.
Conference of European chamber commerce in Vietnam . (30/7/2009).
4. Cục TMDT và CNTT - Bộ Công Thương, 2007-2008. <http://www.ecvn.gov.vn/>.
5. Đặng Quang Liên, 2007. *Đôi điều luận bàn về cảng biển*. Tạp Chí KSTK.
(01/2007).
6. Đình Lý, 2007. “Cầu vượt Gò Dưa (TP HCM)... dây dưa”. *Sài Gòn Giải Phóng*,
(13/6/2007). <http://www.sggp.org.vn/xahoi>. Truy cập: 15/7/2009.
7. Đoàn Thị Hồng Vân, 2006. *Quản trị Logistics*. Thống kê. 2006.
8. Hồng Văn, 2007. “ Khi cảng cạnh kinh doanh logistics”, *Kinh tế Sài gòn online*.
<http://mobile.thesaigontimes.vn/ArticleDetail.aspx?id=554>. Truy cập 22/6/2009.
9. Huy Thịnh, 2007. “13.000 tỷ đồng/ năm thiệt hại do ùn tắc giao thông tại TP
HCM”. *Tiền Phong*- 3/5/2007.
10. Huy Thịnh, 2009, “Cảng Sài Gòn ùn tắc trầm trọng”, *Tiền Phong*, (12/05/2009).
11. Huỳnh Văn Anh, 2007, *Trăn trở về sự tồn tại của một tổ chức*, Hải Quan Tân
Tạo, (16/5/2007), <http://www.haiquan.hochiminhcity.gov.vn>. Truy cập: 5/2009.
12. Lao Động, <http://www.laodong.com.vn/Home/Giao-thong-thuong-xuyen-te-liet/20097/148962.laodong>. Truy
cập: 2/8/2009.
13. Lê Quả, 1993, *Quy hoạch GTVT địa bàn kinh tế trọng điểm Phía Nam (Thành
Phố Hồ Chí Minh- Đồng Nai – Bà Rịa Vũng Tàu)*, Viện Nghiên Cứu Phát Triển
TP Hồ Chí Minh.

14. Nghị định số 205/2004/NĐ-CP ngày 14 tháng 12 năm 2004 của Chính Phủ quy định về tính thang lương và bảng lương và chế độ phụ cấp trong các công ty nhà nước.
15. Ngọc Ân, 2009, “ Vẫn kẹt xe từ cảng ra xa lộ”, *Tuổi Trẻ*, 31/7/2009.
16. Ngô Lực Tài, 2009. “Tính khoa học và đồng bộ của Quy hoạch Cảng Biển Việt Nam”, *Kinh Tế Biển online*, <http://kinhtebien.vn>. Truy cập: 25/5/2009.
17. Nguyễn Hòa Bình, 2009. “Sôi động thị trường tài chính ngân hàng sau hội nhập”, *Báo Điện tử Đài Tiếng Nói Việt Nam*, <http://vovnews.vn/Home/Soi-dong-thi-truong-tai-chinh-ngan-hang-sau-hoi-nhap/20097/115569>. Truy cập 15/5/2009.
18. Nguyễn Hồng Thanh, 2007, *Khái niệm, vai trò, đặc điểm và các cam kết quốc tế của Việt Nam về dịch vụ Logistics*, NCIEC, <http://www.nciec.gov.vn/>, Truy cập: 6/5/2009.
19. Nguyễn Văn Chương, 2004, “Tầm Quan Trọng của Hệ Thống Logistics”, *Tạp Chí Hàng Hải số 164*.
20. Nguyễn Vũ, 2007, “Những người tiên phong của kỷ nguyên toàn cầu hóa, Malcolm McLean – Làm đảo lộn thương mại thế giới”, *Sài Gòn Giải Phóng*, (10/12/2007).
21. Patrick Burnson, 2009, “Thách thức Logistics ở Việt Nam và Ấn Độ”. *Vietnam Logistics Review*, (5/2009), Vũ Việt Tiên dịch.
22. Phùng Sương, Đình Thắng, 2009. “15 ngàn tỷ đồng xây đường cao tốc Hồ Chí Minh- Dầu Giây”. *Tiền Phong- 6/8/2009*. Truy cập: 12/8/2009
<http://www.tienphong.vn/Tianyon/Index.aspx?ArticleID=168243&ChannelID=2>.
23. <http://www.phuoclongicd.com.vn>. Truy cập 8/2009.
24. Portcoast, <http://www.portcoast.com.vn>. Truy cập: 7/2009.
25. Portcoast, 2004. *Báo cáo tình hình triển khai thực hiện quy hoạch chi tiết cụm cảng số 5*. <http://www.portcoast.com.vn/?id=news5>. Truy cập: 8/2009.

26. PVTT, 2008. “Cảng TP Hồ Chí Minh quá tải”. *Báo Lao Động*. (số 242-20/10/2008).
27. Quy chế kho ngoại quan, 1998. QĐ Số: 212/1998/QĐ-TTg.
www.dncustoms.gov.vn/Data/Nghi_dinh/qd . Truy cập 22/5/2009.
28. Quy định 254/QĐ-ĐS ngày 20/2/2009. Tổng Công ty Đường Sắt Việt Nam.
29. Quyết định 146/2004/QĐ-TTg của Thủ Tướng Chính Phủ Về phương hướng chủ yếu phát triển kinh tế - xã hội VKTTĐPN đến năm 2010 và tầm nhìn đến năm 2020. http://www.moit.gov.vn/vsi_portlets/UserFiles/LegalText/Upload/797D4A16E.8.pdf ,
Truy cập: 2/4/2009.
30. Quyết định 16/2000/QĐ-TTg của Thủ Tướng Chính Phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành giao thông vận tải Đường sông Việt Nam đến năm 2020.
31. Quyết định số 44/1998/QĐ/TTG ngày 23/2 về việc phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội VKTTĐPN, <http://www.nea.gov.vn>. Truy cập: 26/5/2009.
32. Quyết định 589/QĐ-TTg ngày 20/5/2008 về việc phê duyệt quy hoạch xây dựng vùng thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050.
33. Quyết định 791/QĐ-TTg ngày 12.8.2005 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng số 5 (TP HCM- Đồng Nai - Bà Rịa - Vũng Tàu).
<http://www.vpa.org.vn/english/regulations/ND791.pdf> . Truy cập: 20/5/2009.
34. Saigonnewport, <http://www.saigonnewport.com.vn>. Truy cập: 5/2009.
35. TCHQ, 1996, Quyết định 27/TCHQ-GSQL 8/4/1996, *Ban hành quy chế hải quan đối với hàng hóa nhập khẩu qua điểm thông quan nội địa*, TCHQ.
36. Tạp Chí Cộng Sản, 2006. *Nước Công nghiệp theo hướng hiện đại*.
http://203.162.0.19:8080/show_content.pl?topic=9&ID=4580. Truy cập: 5/2009.
37. Tedi-South, 2005. *Quy Hoạch Phát Triển GTVT TP Hồ Chí Minh đến 2020*.

38. Thông tư 06/2005/TT-BXD hướng dẫn phương pháp xây dựng ca máy và thiết bị thi công.
39. TTNCKTMN, 2008, *VKTTĐPN có liên kết mới phát triển*, Trung tâm nghiên cứu kinh tế Miền Nam. Truy cập 3/5/2009.
<http://www.svec.org.vn/Default.aspx?tabid=88&ctl=ArticleView&mid=441&ArticleID=71>
40. Tuổi Trẻ, <http://www.tuoitre.com.vn/Tianyon/Index.aspx?ArticleID=278732&ChannelID=3>, truy cập 15/6/2009. <http://www.tuoitre.com.vn/Tianyon/Index.aspx?ArticleID=329294&ChannelID=3>, truy cập 15/6/2009.
41. Viwa, 2009, *Quy Hoạch và xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường thủy Nội địa, giai đoạn 2020*, Cục Đường thủy nội địa. <http://www.viwa.gov.vn>. Truy cập: 8/2009.
42. VPA: Website Hiệp Hội Cảng Biển Việt Nam: www.vpa.org.vn.
43. VPA, 2007. *Văn kiện Đại Hội lần thứ VI Hiệp Hội Cảng Biển Việt Nam*.
44. VPA PL, 2007. Phụ Lục VPA 2007: Tóm Tắt Năng Lực Các Cảng Thành Viên.

II. Tiếng Anh:

45. Business Monitor International, 2009, Vietnam Freight Transport Report Q2 2009.
46. Connecting to Compete - Trade Logistics in the Global Economy, *Logistics Performance Index Report*, The World Bank, 2007. Website: www.siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/lpireport.pdf. Truy cập 5/9/2009.
47. <http://www.en.wikipedia.org>.
48. Frost&Sullivan, 2007. *Vietnam Transportation and Logistics – Challenges and Opportunities*. Frost & Sullivan. Feb 2007, APL registered.
49. James C. Johnson, 1999. *Contemporary Logistics*. Prentice Hall Inc. New Jersey. 7th Edition.

50. Marchal J., 2003. *A Study on the Development of Intermodal Freight Transport Between Belgium and Bulgaria*, Third International Conference on Port Development and Coastal Environment PDCE 2003, Varna, Bulgaria.
51. Nomura Research Institute, 2003. *Vietnam - Logistics Development, Trade Facilitation and The Impact on Poverty Reduction*. World Bank 2003/06/01. <http://siteresources.worldbank.org>. Truy cập 12/9/2009.
52. <http://www.portshanghai.com.cn>.
53. Texas Transportation Institute, 2009, *A Modal Comparison of Domestic Freight Transportation Effects on the General Public*. Center for Port And Waterway Texas Transportation Institute. December 2007 amended March 2009.
54. <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a9/PortOVan.jpg>
55. <http://www.worldportsource.com>.

PHỤ LỤC

Phụ lục 1 : Xếp hạng về chỉ số hiệu quả hoạt động Logistics của các nước ASEAN

QUỐC GIA	THẾ GIỚI	KHU VỰC	SỐ ĐIỂM
Singapore	1	1	4.19
Malaysia	21	2	3.48
Thailand	31	3	3.31
Indonesia	43	4	3.01
Vietnam	53	5	2.89
Philippines	65	6	2.69
Cambodia	81	7	2.5
Laos	117	8	2.25
Myanma	147	9	1.86
Timor Est	149	10	1.71

Nguồn: Connecting to compete - Trade Logistics in the Global Economy,
Logistics Performance Index Report, The World Bank, 2007

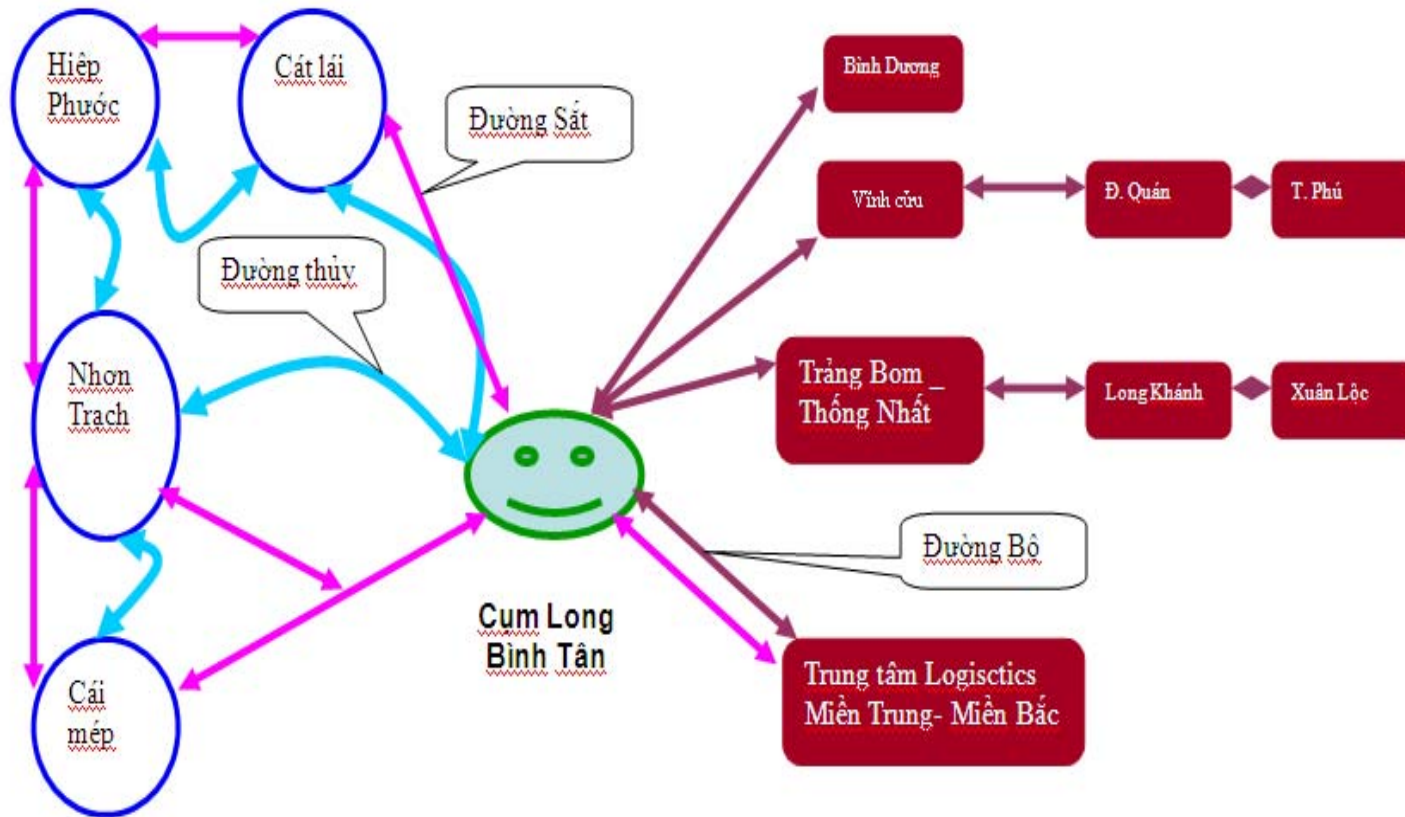
<http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/lpireport.pdf>

Phụ lục 2: Khối lượng hàng hoá vận chuyển phân theo ngành vận tải

	Tổng số	Trong đó				
NĂM		Đường sắt	Đường bộ	Đường sông	Đường biển	Đường hàng không
	<i>Ngìn tấn</i>					
1995	140,709.9	4,515.0	91,202.3	37,653.7	7,306.9	32.0
1996	157,201.9	4,041.5	103,058.7	40,270.3	9,783.7	47.7
1997	176,258.8	4,752.0	114,395.1	46,286.2	10,775.4	50.1
1998	189,184.0	4,977.6	121,716.4	50,632.4	11,793.0	64.6
1999	203,212.7	5,146.0	130,480.0	54,538.1	13,006.1	42.5
2000	223,823.0	6,258.2	144,571.8	57,395.3	15,552.5	45.2
2001	252,146.0	6,456.7	164,013.7	64,793.5	16,815.3	66.8
2002	292,869.2	7,051.9	192,322.0	74,931.5	18,491.8	72.0
2003	347,232.7	8,385.0	225,296.7	86,012.7	27,448.6	89.7
2004	403,002.2	8,873.6	264,761.6	97,936.8	31,332.0	98.2
2005	460,146.3	8,786.6	298,051.3	111,145.9	42,051.5	111.0
2006	513,575.1	9,153.2	338,623.3	122,984.4	42,693.4	120.8
2007	596,800.9	9,050.0	403,361.8	135,282.8	48,976.7	129.6
Sơ bộ 2008	648,681.5	8,426.9	443,294.5	137,176.8	59,653.6	129.7

Nguồn : Gso.

<http://www.gso.gov.vn/default.aspx?tabid=394&idmid=3&ItemID=9029>

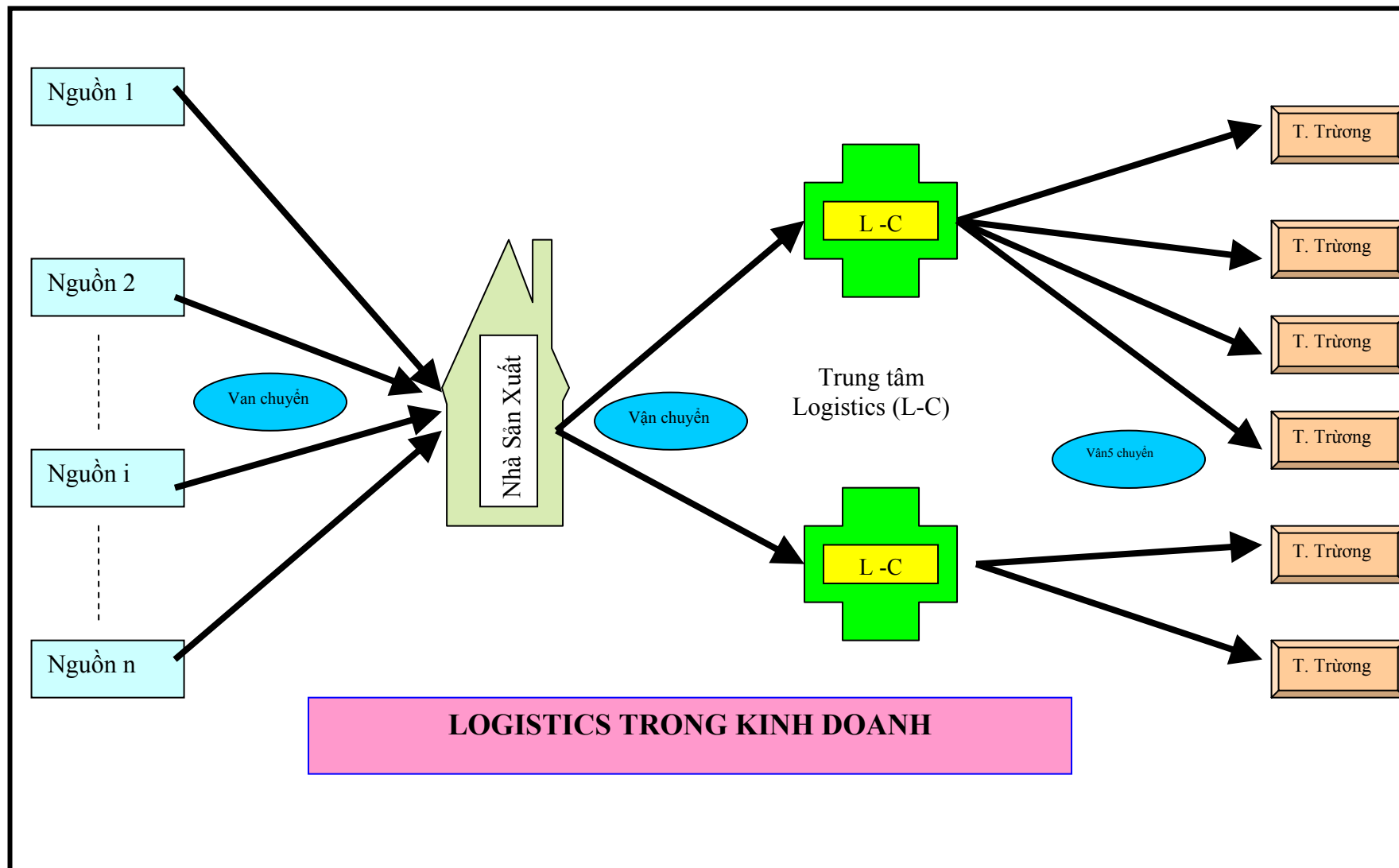


Phụ lục 3: SƠ ĐỒ PHÂN PHỐI CỦA CỤM LONG BÌNH TÂN

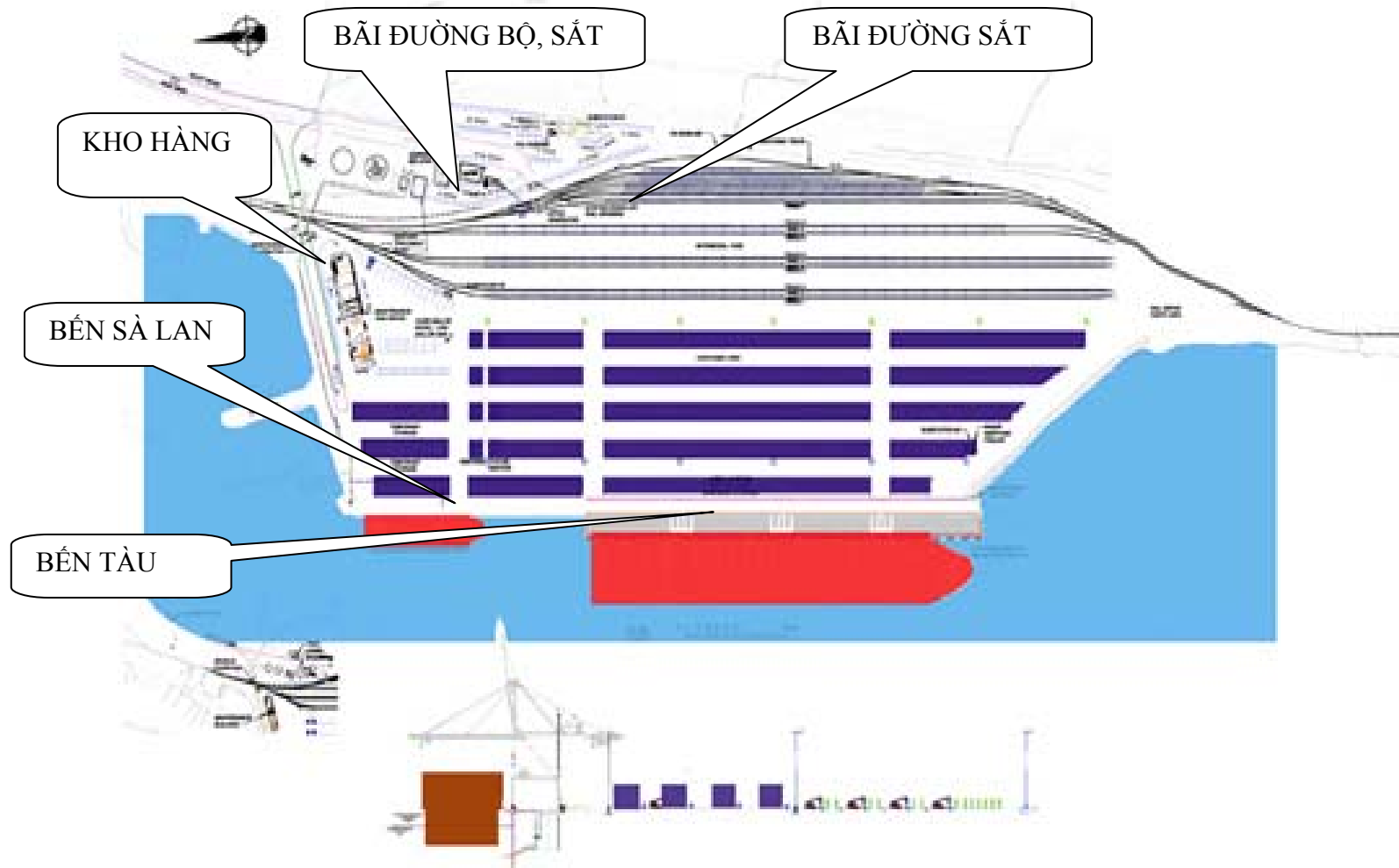
Phụ lục 4 : KHOẢNG CÁCH ĐƯỜNG SÔNG – BỘ TRONG KHU VỰC VKTTDPN (Đvt: Km)

			Vĩnh An			Định Quán	Tân Phú			
			64			127	138	Chiều dài đường bộ từ Phú Mỹ		
			17			80	91	Đường bộ từ Long Bình Tân		
Phú Mỹ	Long Thành	Long Bình Tân	Trảng Bom	Dầu Giây	L. Khánh	Giarai				
0		47	66	84	95	117				
		114	19	18	11	22		Chiều dài Đường sông		
	29	Cảng BD								
		50								
		114	9	38	58	86	113			
		ICD Thủ Đức	ICD Sóng Thần	Thủ Dầu Một	Mỹ Phước	Chơn Thành	An Lộc			
		66	59	88	108	136	163			
		100	16	45	65	93	120			
			Thanh Phước							
			70							
			130	14	34	62	89			
			Ga Sóng Thần	An Sương	Củ Chi	Trảng bàng	Gò Dầu	Bến Kéo	Tây Ninh	Xa Mát
			60	77	98	113	125	148	160	207
								264	12	47
								Mộc Bài		
								135		
		Phú Hữu	Cát Lái	Ngã ba Bình Chánh	Bến lức	Tân An	Mỹ Tho			
		45	49	70	83	99				
			84		152		157			
			Hiệp Phước							
			75		92					
			83							
			Nhon Trạch							
			37							
			92							

Phụ lục 5: Sơ đồ Logistics trong kinh doanh



Phụ lục 6: Mô hình trung tâm Logistics đa phương thức.



Phụ lục 7: GIÁ CƯỚC ĐƯỜNG BỘ TỪ CẢNG ĐẾN KHO

Áp dụng từ ngày 1/8/2009

Theo giá của Công ty Cổ phần Hải Minh 57-59 Hồ Tùng Mậu Q1 TP HCM

Điện thoại : (84-8) 38221838 / 39146388 / 39146391 Fax : (84-8) 38279804

Người phụ trách: Mr. Đồng Đức Thắng. 0903602892

Từ Cảng Bến Nghé- Khánh Hội – VICT:

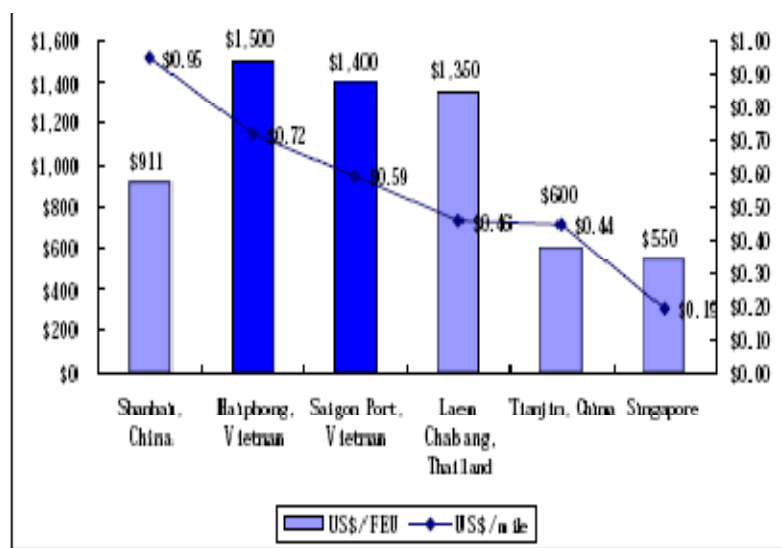
	20'	40'
TX Tây Ninh	142	171
TX Thủ Dầu Một	100	124
Long An	142	171
Tiền Giang	183	230

Từ Cảng Cái Mép đi:

	20'	40'
TX Tây Ninh	189	242
TX Thủ Dầu Một	165	224
Long An	183	236
Tiền Giang	224	278

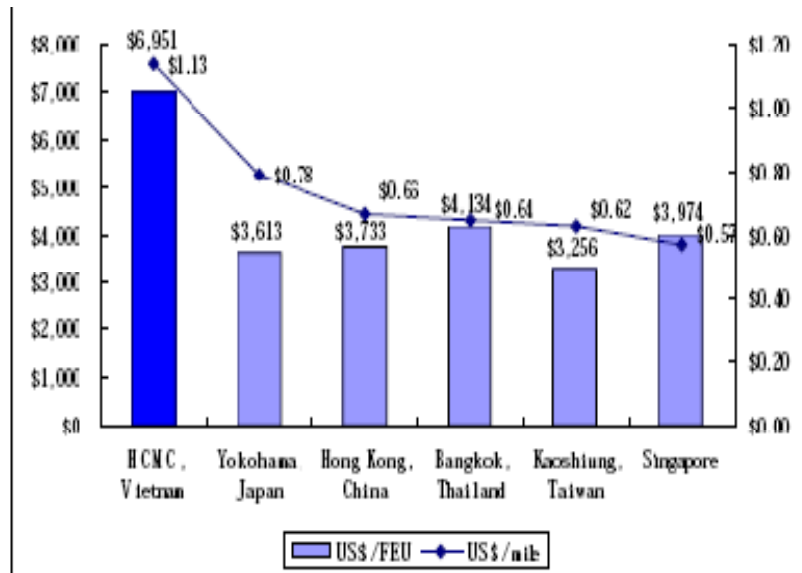
Phụ lục 8: So sánh chi phí Logistics giữa Việt Nam và các nước trong khu vực

Phụ lục 8.1: So sánh Port Tariff tại các Cảng Châu Á



Nguồn: Nomura Research Institute, 2003.

Phụ lục 8.2 : So sánh cước vận tải từ Oakland, Cali, USA đến Châu Á



Nguồn: Nomura Research Institute, 2003.