

Giải pháp giảm chi phí logistics trong xuất nhập khẩu hàng hóa tại các cảng ở TP. Hồ Chí Minh

■ TS. PHẠM VĂN TÀI - Trường Cao đẳng Kinh tế đối ngoại

TÓM TẮT: Bài báo nghiên cứu các vấn đề liên quan đến chi phí logistics trong xuất nhập khẩu hàng hóa tại các cảng ở TP. Hồ Chí Minh như các nhân tố ảnh hưởng đến chi phí logistics, các yếu tố cấu thành chi phí logistics, cũng như thực trạng chi phí logistics tại các cảng ở TP. Hồ Chí Minh sẽ được phân tích một cách chi tiết. Từ đó, đề xuất định hướng phát triển và một số giải pháp tối ưu hóa chi phí logistics tại các cảng ở TP. Hồ Chí Minh nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động thương mại quốc tế, tạo giá trị gia tăng và nâng cao lợi thế cạnh tranh cho hàng hóa xuất nhập khẩu trong vùng và cả nước.

TỪ KHÓA: Chi phí logistics, cảng TP. Hồ Chí Minh, xuất nhập khẩu hàng hóa.

ABSTRACT: This article was aimed at analyzing logistics cost of import-export commodities at the seaports of Ho Chi Minh City such as influencing factors to logistics cost and its sub-costs and current cost formulation at the seaports of Ho Chi Minh City. Those issues will be concretely analyzed. Basing the analysis, the developing orientation and solutions will be proposed to minimize logistics cost at the seaport of Ho Chi Minh City which will bring more competitive advantages, added values to local and international trading operations.

KEYWORDS: Logistics cost, seaports of Ho Chi Minh City, import export commodity.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Ngoài việc đóng vai trò là một thị trường tiêu thụ dồi dào, TP. Hồ Chí Minh còn là một trong những trung tâm logistics lớn nhất cả nước. Sở hữu hệ thống cảng hùng hậu như Cát Lái, Tân Thuận, Hiệp Phước, Bến Nghé, Tân Cảng..., thành phố trở thành địa điểm trung chuyển của hầu hết các hàng hóa xuất nhập khẩu từ các tỉnh/thành và các nơi trên thế giới. Ngoài ra, các tuyến đường bộ được xây dựng tương đối đồng bộ kết nối giữa các cảng, tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt

đồng vận chuyển, lưu thông hàng hóa. Xét về địa lý, TP. Hồ Chí Minh có một vị trí quan trọng trong tuyến hàng hải trong vùng trên biển Đông. Tuy nhiên, với một vị thế lớn như vậy, nhưng hoạt động logistics tại Việt Nam lại có những bước phát triển chậm chạp và tụt hậu nhiều bất cập do chi phí logistics vẫn còn là vấn đề lớn. Theo số liệu từ Sách Trắng - VLA 2018, chi phí logistics tương đương với GDP của Việt Nam ở mức 16 - 17%, trong khi con số này ở Singapore là 8,5%, Thái Lan 15%, Malaysia 13%, Philippines 13% (tham khảo trang 59, Sách Trắng VLA 2018). Như vậy, so với khu vực Đông Nam Á, chi phí logistics của Việt Nam cao hơn 4 - 8%. Điều này sẽ khiến năng lực cạnh tranh hàng hóa cũng như các hoạt động thương mại của Việt Nam nói chung và TP. Hồ Chí Minh nói riêng trở nên kém hiệu quả.

Xuất phát từ tính cấp thiết cần phải gỡ được "nút thắt" về chi phí logistics, đặc biệt là chi phí logistics tại cảng ở TP. Hồ Chí Minh cũng như cả nước, bài báo với chủ đề "Cải thiện chi phí logistics trong xuất nhập khẩu tại các cảng ở TP. Hồ Chí Minh" được nghiên cứu dựa trên những thực trạng, nguyên nhân khiến chi phí logistics cao hơn so với khu vực và thế giới trước khi đề xuất những định hướng và giải pháp thực tiễn nhằm cắt giảm những con số này về mức tối ưu.

2. CƠ SỞ LÝ THUYẾT VỀ CHI PHÍ LOGISTICS

2.1. Chi phí logistics (các yếu tố cấu thành, ảnh hưởng)

Chi phí logistics đề cập tới việc sử dụng các nguồn lực khác nhau, bao gồm nhân lực, hàng hóa, tiền bạc, thông tin để thực hiện dịch vụ chăm sóc khách hàng, nó được tính bằng khối lượng tiền tiêu thụ. Khi giá trị dòng chu chuyển hàng hóa thương mại, chi phí logistics diễn tả số tiền được chi cho hệ thống phân phối dịch vụ hậu mãi, nguồn cung ứng hàng hóa và việc điều hành sản xuất (có liên quan trực tiếp tới lưu chuyển hàng hóa) (Giáo trình Logistics và vận tải quốc tế, NXB. Thông tin và Truyền thông).

Chi phí logistics gắn liền với lưu chuyển và phân phối nguyên liệu, hàng hóa, vì vậy trong các tài liệu người ta thường nói tới chi phí phân phối (mục đích của lưu chuyển hàng hóa) như là một cách gọi khác của chi phí lưu thông. Bên cạnh những chi phí dễ nhận biết thuộc về chi phí logistics như chi phí vận chuyển, chi phí lưu kho thương mại thì còn có những chi phí mà không dễ dàng xác định có thuộc chi phí logistics hay không

như chi phí lưu kho riêng, chi phí do thiếu và bù đắp cho hàng bị đổ vỡ, chi phí kiểm soát phân phối...

Có những chi phí phát sinh do phân phối và liệu sau khi hoàn thành sản phẩm và nằm ngoài việc kiểm soát thu mua và kiểm soát sản xuất, đó là những chi phí phân phối vật tư và không phải là chi phí logistics (Giáo trình Logistics và vận tải quốc tế, NXB. Thông tin và Truyền thông).

2.2. Chi phí logistics tại cảng

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

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

Trong quy trình logistics tại các cảng, hệ thống thông tin sẽ được tích hợp để hỗ trợ 6 hệ thống này để đảm bảo hoạt động logistics diễn ra được thông suốt, nhanh chóng và chính xác. Trong mô hình này, mỗi hệ thống sẽ phối hợp với một hoặc nhiều hệ thống khác tùy vào từng logistics hàng hóa được xử lý tại cảng. Như vậy, chi phí logistics tại cảng sẽ là những chi phí mà doanh nghiệp phải trả liên quan đến 6 hệ thống này.

2.3. Tổng quan các nghiên cứu có liên quan trước đây

Hyuk-soo Cho (2014) với đề tài "Determinants and Effects of Logistics Costs in Container Ports: The Transaction Cost Economics Perspective" khảo sát thực nghiệm khả năng nội tại và môi trường bên ngoài của chi phí logistics và lượng lưu thông hàng hóa tại các cảng container riêng lẻ. Tác giả sử dụng kinh tế chi phí giao dịch (TCE) để hỗ trợ và giải thích những kết quả thực nghiệm trên. Với kết quả đã đạt được, tác giả đưa ra những yếu tố ảnh hưởng của chi phí logistics tại các cảng container.

Gi Tea Yeo, Michael Roe, John Dinwoodie (2008) với đề tài "Evaluating the competitiveness of container ports in Korea and China" đã xác định và đánh giá khả năng cạnh tranh của các cảng biển lớn trong khu vực, bài nghiên cứu xác định các yếu tố ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh và lập ra một mô hình để đánh giá chúng. Dựa trên các tài liệu liên quan đến việc lựa chọn và mức độ cạnh tranh của các cảng, các tác giả tiến hành khảo sát các công ty vận chuyển và chủ tàu để xác định các nhân tố ảnh hưởng. Theo kết quả nghiên cứu, một trong các nhân tố ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh của các cảng biển ở Hàn Quốc và Trung Quốc là chi phí logistics.

John P. Saldanha, John E. Tyworth, Peter F. Swan và Dawn M. Russell (2011) với đề tài "Cutting logistics costs with ocean carrier selection" đã tiến hành nghiên cứu khảo sát trong vòng hai thập kỷ và cho thấy rằng tầm quan trọng của chi phí logistics với các hãng tàu biển. Theo đó, các hãng tàu biển cần phải tiến hành cơ cấu và cắt giảm chi phí logistics và chi phí bảo hiểm xuống mức tối ưu để tồn tại và phát triển.

Các nghiên cứu trong nước cũng đã đề cập đến chi phí logistics nói chung, tác giả chưa tìm thấy nghiên cứu

về chi phí logistics tại cảng. Đây chính là khe hở nghiên cứu mà tác giả tìm hiểu cho bài báo này.

3. THỰC TRẠNG VỀ CHI PHÍ LOGISTICS TẠI CÁC CẢNG Ở TP. HỒ CHÍ MINH

Chi phí logistics so với cảng ở tỉnh khác được xem là thể mạnh của các cảng TP. Hồ Chí Minh, đặc biệt là cảng Cát Lái. Cụ thể, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải sau 6 năm khai thác vẫn chưa thể đạt được công suất thiết kế do chi phí logistics khá cao. So với Cái Mép - Thị Vải, cảng Cát Lái ở TP. Hồ Chí Minh có hệ sinh thái hoàn thiện: thông tin, hàng hóa, tài chính, tiện ích cho khách hàng, tốc độ giải quyết thủ tục. Ngoài ra, với lợi thế là một trung tâm logistics lớn, cảng Cát Lái là nơi có số lượng chuyển tải ghé lên đến hàng trăm. Nhờ những thuận lợi này mà chi phí logistics cũng như thời gian xử lý hàng hóa ở cảng về cơ bản thấp hơn những nơi khác.

Tuy nhiên, vấn đề cốt lõi nhất về chi phí logistics nói riêng và hệ thống vận hành logistics nói chung là tình trạng tắc nghẽn hàng hóa chưa kịp xử lý tại các cảng ở TP. Hồ Chí Minh, đặc biệt là cảng Cát Lái đang là vấn đề lớn. Xuất phát từ hệ thống xử lý trì trệ dẫn đến số lượng tồn đọng container tăng đáng kể trong những năm gần đây. Cụ thể, cảng Cát Lái là cảng container lớn của cả nước, chiếm 25% thị phần vận tải biển nội địa, gần 50% thị phần container xuất nhập khẩu của cả nước và 92% thị phần khu vực TP. Hồ Chí Minh, góp phần không nhỏ vào vai trò thông thương của khu vực và cả nước. Tuy nhiên, tình trạng ứ tắc trong và ngoài cảng đang là bài toán nan giải và diễn ra rất nhiều năm nay. Tình trạng này kéo dài sẽ khiến hàng loạt chi phí logistics như chi phí lưu tàu, thời gian đợi, bốc dỡ và di chuyển của container đội lên gấp nhiều lần. Các chi phí này tác động không nhỏ đến doanh thu của các doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu, làm giá hàng hóa thiếu tính cạnh tranh. Mặt khác, các cảng cũng sẽ đầu tư chi phí đổi mới với tình trạng tắc nghẽn kéo dài, hạn chế khả năng quay vòng hàng hóa. Kết quả là năng lực cung cấp dịch vụ logistics của cảng trở nên kém hiệu quả, gây e ngại cho các đối tác. Đây cũng được xem là một khoản chi phí logistics tiềm ẩn không hề nhỏ đối với các cảng ở TP. Hồ Chí Minh.

Một thực trạng làm gia tăng chi phí logistics tại các cảng là lượng container tồn ứ tại cảng quá thời gian lưu cảng cho phép (90 ngày) rất cao, khu vực cảng TP. Hồ Chí Minh đang phải giữ đến 14.658 chiếc container. Tình trạng này khiến không gian, mặt bằng cảng bị chiếm dụng đồng thời gây khó khăn trong việc lưu thông hàng hóa. Cụ thể, nếu lưu chứa container mới và cũ, cảng phải luân chuyển nhiều lần giữa cảng thủy và cảng cạn, tiêu tốn thời gian và chi phí cho việc bốc xếp, trả hàng lên tàu biển, chưa kể đến việc cảng phải tốn thêm chi phí để tiêu hủy hoặc xử lý nếu hàng trong container cũ có nguy cơ gây hại cho môi trường xung quanh. Từ đó, làm gia tăng chi phí cho cả cảng, khách hàng và hãng tàu, đồng thời giảm năng lực vận hành cũng như hiệu suất khai thác cảng.

Thứ ba, về vấn đề phân bổ công suất hoạt động giữa các cảng, trong khi cảng Cát Lái đang chịu áp lực

rất lớn từ việc tắc nghẽn trong lưu thông hàng hóa thì những cảng khác trong địa bàn TP. Hồ Chí Minh như Tân Cảng Hiệp Phước và cảng Sài Gòn - Hiệp Phước lại vẫn trong tình trạng dư thừa năng lực. Kể cả cụm cảng Cái Mép - Thị Vải được kỳ vọng sẽ san sẻ áp lực cho các cảng TP. Hồ Chí Minh cũng đang hoạt động dưới công suất thiết kế. Điều này gây lãng phí rất lớn năng lực khai thác. Do không thể giải quyết được tình trạng quá tải của cảng Cát Lái - tình trạng gây ra sự gia tăng các loại chi phí thì việc không hoạt động hết công suất này của các cảng khác và hình thức trung chuyển góp phần vào việc làm cho chi phí logistics cao hơn.

4. GIẢI PHÁP GIẢM CHI PHÍ LOGISTICS TẠI CÁC CẢNG TP. HỒ CHÍ MINH

Về vấn đề tắc nghẽn trong và ngoài các cảng, đặc biệt là cảng Cát Lái, biện pháp lâu dài là cần đầu tư xây dựng phát triển các cảng khác gắn với Cát Lái như cảng Hiệp Phước, Phú Hữu nhằm chia sẻ lưu lượng hàng hóa xuất nhập khẩu. Cụ thể, tiến hành nạo vét các tuyến đường thủy nội địa kết nối các cảng trong khu vực. Ngoài ra, tăng cường mở rộng hệ thống giao thông đường bộ ở Cát Lái, triển khai xây dựng cầu Cát Lái nối TP. Hồ Chí Minh - Đồng Nai và đầu tư xây dựng tuyến đường sắt kết nối Cát Lái với cụm cảng Cái Mép - Thị Vải. Mặt khác, để giải quyết tình trạng ùn tắc bên trong cảng, cần phải có những biện pháp như cắt giảm thủ tục hành chính đồng thời tin học hóa các thủ tục để rút ngắn thời gian và chi phí cho doanh nghiệp cũng như các cảng. Thứ đó, hàng hóa sẽ được thông quan nhanh chóng, tình trạng trì trệ sẽ được cải thiện. Theo tính toán của Cục Hải quan TP. Hồ Chí Minh, nếu vấn đề này được giải quyết, các chi phí liên quan đến hoạt động logistics tại các cảng như chi phí lưu container, đảo container, chi phí bốc xếp kiểm tra thủ công, chi phí nâng hạ container... sẽ giảm xuống và tiết kiệm cho xã hội 5.000 tỉ đồng/năm.

Để giải quyết vấn đề tồn ứ hàng van container tại các cảng ở TP. Hồ Chí Minh, yêu cầu các chủ hàng hóa đảm bảo chuyển hàng về hoặc đi trong thời gian ngắn nhất, tránh lưu giữ quá lâu tại cảng, có trách nhiệm thanh toán toàn bộ chi phí liên quan đến công tác kiểm kê hàng hóa và vận chuyển trong cảng. Trường hợp các chủ hàng hóa không thực hiện đúng yêu cầu, lập danh sách và kiến nghị các cơ quan có thẩm quyền có biện pháp xử lý thích hợp. Đồng với các hành tiêu hủy, các cơ quan chức năng nên chấp thuận cho doanh nghiệp hoặc hãng tàu tự tiêu hủy theo phương án xử lý của Sở Tài nguyên và Môi trường nhằm đảm bảo không gây ô nhiễm môi trường và ảnh hưởng đến quá trình vận hành tại cảng.

Ngoài ra, về lâu dài, để cắt giảm chi phí logistics về mức tối ưu thì việc có cầu và thiết lập một mô hình khai thác cảng biển hiện đại đã được áp dụng thành công trên thế giới là điều cần thiết. Cụ thể, kết cấu hạ tầng hiện đại như việc cải thiện đê, kè chắn sóng, chính trị đồng chiều... cần được chú trọng. Đồng thời, ứng dụng công nghệ thông tin đồng bộ trong hoạt động cảng biển như công nghệ Portnet của hệ thống cảng biển Singapore đối với quá trình bốc dỡ, sắp xếp container. Với sự phát

triển và gia tăng sử dụng Internet, Portnet hiện đang phục vụ cho 8.000 người sử dụng và xử lý khoảng 100 triệu giao dịch mỗi năm. Ngoài ra, các cảng có thể đầu tư xây dựng hệ thống tích hợp vận hành cảng CITOS (Computer Integrated Terminal Operations System) điều phối và hợp nhất mọi tài sản, từ cabin trực, container cho đến tài xế và hoạch định việc xếp container. Việc xây dựng cơ sở hạ tầng cảng biển hiện đại, ứng dụng công nghệ thông tin đồng bộ sẽ giúp xếp dỡ hàng hóa, giải phóng tàu hàng nhanh chóng..., nâng cao hiệu quả hoạt động các dịch vụ cảng biển, qua đó tiết kiệm được các chi phí logistics cho cảng, doanh nghiệp và hãng tàu. Ngoài ra, các cảng ở TP. Hồ Chí Minh, đặc biệt là cảng Cát Lái cần hoàn thiện cơ chế quản lý thích hợp, quy trách nhiệm rõ ràng cho các bên liên quan đến khai thác dịch vụ cảng biển. Cuối cùng, để thực hiện được những giải pháp trên thì cần phải có nguồn vốn dồi dào, do đó cần phải có kế hoạch hợp lý trong việc huy động vốn từ thị trường chứng khoán, các nguồn vốn tín dụng, vốn từ các đối tác chiến lược... để các cảng ở TP. Hồ Chí Minh có thể phát huy tối đa những nguồn lực có sẵn và đạt được mục tiêu tối ưu hóa chi phí logistics.

5. KẾT LUẬN

Mặc dù sở hữu những lợi thế có sẵn về vị trí địa lý và hạ tầng giao thông tương đối thuận lợi, các cảng ở TP. Hồ Chí Minh vẫn phải đối mặt với nhiều khó khăn và thách thức lớn liên quan đến chi phí logistics. Tắc nghẽn không nhỏ của các khoản chi phí này có thể khiến năng lực cạnh tranh trong hoạt động logistics và hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam nhì xuống và TP. Hồ Chí Minh nói riêng trở nên kém hấp dẫn đối với đối tác trong và ngoài nước. Do đó, để tạo được bước đột phá trong phát triển kinh tế biển và logistics cũng như đạt được mục tiêu xây dựng TP. Hồ Chí Minh trở thành một đầu mối logistics quan trọng trong khu vực và quốc tế trong tương lai thì những giải pháp về cắt giảm chi phí logistics cần phải được đề xuất và triển khai kịp thời.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Cho, Hyuk-soo. (August 2014), *Determinants and Effects of Logistics Costs in Container Ports: The Asian Transaction Cost Economics Perspective*, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, vol.3, pp.193-215.
- [2]. NOTTEBOOM, T. and WINKELMANS, W. (2001), *Structural changes in logistics: How do port authorities face the challenge*, *Maritime Policy and Management*, vol.28, pp.71-89.
- [3]. UNCTAD (2008), *Globalization of port logistics: Opportunities and challenges for developing countries*, UNCTAD Transport Newsletter, vol.38, first quarter.
- [4]. Yeo, Gi-Tae., Roe, M. and Dinwoodie, J., *Evaluating the competitiveness of container ports in Korea and China*, *International Shipping and Logistics Group*, University of Plymouth Business School, Drake Circus, Plymouth PL4 8AA, United Kingdom.
- [5]. Xuân Thảo (2020), *Doanh nghiệp logistics sẽ đổi mặt với điều gì trong năm 2020?*, <https://haicuongonline.com.vn/doanh-nghiep-logistics-se-doi-mat-voi-dieu-gi>.

trong-nam-2020-118777.html, Báo Hải quan Online (truy cập ngày 14/4/2020).

[6]. Nguyễn Khoa (2019), *Xây dựng TP. Hồ Chí Minh thành trung tâm đảo tạo nguồn nhân lực logistics*, <http://tapchitaichinh.vn/su-kien-noi-bat/xay-dung-tp-ho-chi-minh-thanh-trung-tam-dao-tao-nguon-nhan-luc-logistics-313130.html>, Tạp chí Tài chính (truy cập ngày 14/4/2020).

[7]. Lê Anh (2018), *Cơ hội giảm chi phí logistics*, <https://www.thesaigontimes.vn/271550/co-hoi-giam-chi-phi-logistics.html>, Thời báo Kinh tế Sài Gòn (truy cập ngày 14/4/2020).

[8]. Văn Duẩn (2018), *Nhiều cơ hội giảm chi phí logistics*, <https://nld.com.vn/thoi-su/nhieu-co-hoi-giam-chi-phi-logistics-20180415214941691.htm>, Báo Người Lao Động (truy cập ngày 14/4/2020).

[9]. LecGroup, *Tổng quan về mô hình dịch vụ cảng biển logistics*, <https://lecvietnam.com/hoat-dong/tin-tuc/tong-quan-ve-mo-hinh-dich-vu-cang-bien-logistics-82.html>, LecGroup (truy cập ngày 14/4/2020).

[10]. Báo Giao thông (2018), *Cảng biển, logistics Việt trong thế trận kết nối, cạnh tranh thế giới*, <http://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/56460/cang-bien--logistics-viet-trong-the-tran-ket-noi--canh-tranh-the-gioi.aspx>, Báo Giao thông (truy cập ngày 14/4/2020).

[11]. Mai Ca (2020), *Dư báo lĩnh vực cảng biển, logistics tăng trưởng dương trong năm nay*, <https://congtuong.vn/du-bao-linh-vuc-cang-bien-logistics-tang-truong-duong-trong-nam-nay-131478.html>, Báo Công thương (truy cập ngày 14/4/2020).

[12]. Trung Đức (2010), *Dịch vụ LOGISTIC cảng biển: Giải tỏa nỗi lo*, <https://enternews.vn/dich-vu-logistic-cang-bien-giai-toa-noi-lo-71175.html>, Tạp chí Diễn đàn Doanh nghiệp (truy cập ngày 14/4/2020).

[13]. Tuấn Quang và Tâm Đức (2019), *Cảng biển khu vực Nam bộ chưa như kỳ vọng - Bài 1: Nơi quá tải, nơi quá.. vắng*, <https://www.sggp.org.vn/cang-bien-khu-vuc-nam-bo-chua-nhu-ky-vong-bai-1-noi-qua-tai-noi-qua-vang-603687.html>, Báo Sài Gòn Giải Phóng (truy cập ngày 14/4/2020).

[14]. Minh Phương và Gia Hân, *Phát triển trung tâm dịch vụ logistics TPHCM*, <https://www.sggp.org.vn/phat-trien-trung-tam-dich-vu-logistics-tphcm-630657.html>, Báo Sài Gòn Giải Phóng (truy cập ngày 14/4/2020).

[15]. Đoàn Hà và Chi Kiên (2018), *Hạ tầng giao thông "điểm" cảng biển*, <https://www.nhandan.com.vn/antuong/item/37984302-ha-tang-giao-thong-%E2%80%9C%C4%9C%C4%9C-cang-bien.html>, Báo Nhân dân (truy cập ngày 14/4/2020).

Ngày nhận bài: 01/4/2020

Ngày chấp nhận đăng: 20/4/2020

Người phản biện: PGS. TS. Nguyễn Hải Quang

TS. Nguyễn Hoàng Phương