

XANH HÓA HOẠT ĐỘNG KHO BÃI TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ HÀ NỘI

● ĐOÀN THỊ HỒNG ANH

TÓM TẮT:

Bài viết trình bày thực trạng xanh hóa hoạt động kho bãi trên địa bàn Thành phố Hà Nội. Từ đó, đưa ra giải pháp thực hiện xanh hóa hoạt động kho bãi trên địa bàn Thành phố.

Từ khóa: Logistics xanh, ô nhiễm, xanh hóa hoạt động kho bãi, thực trạng xanh hóa hoạt động kho bãi, địa bàn Thành phố Hà Nội.

1. Đặt vấn đề

Ở Việt Nam hiện nay, hoạt động logistics chủ yếu tập trung ở các thành phố lớn như Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh... Vì vậy, phát triển logistics xanh trên địa bàn Thành phố Hà Nội - Trung tâm chính trị - hành chính quốc gia, nơi đặt trụ sở của các cơ quan trung ương của Đảng, Nhà nước và các tổ chức chính trị - xã hội, cơ quan đại diện ngoại giao, tổ chức quốc tế: là trung tâm lớn về văn hóa, giáo dục, khoa học và công nghệ, kinh tế và giao dịch quốc tế của cả nước - có vai trò rất quan trọng trong việc giảm ô nhiễm môi trường và mang tính định hướng phát triển bền vững cho cả nước.

Để phát triển logistics xanh thì cần phải tiến hành xanh hóa các hoạt động logistics, trong đó có hoạt động kho bãi - đây là hoạt động gây ô nhiễm không khí sau hoạt động vận tải, chính vì vậy việc xanh hóa kho tàng bến bãi có vai trò rất quan trọng.

Tính xanh hóa của kho bãi thể hiện ở việc bố trí và phân bổ kho bãi nhằm giảm quãng đường và tiết kiệm chi phí vận chuyển. Việc thiết kế các kho bãi gắn với người tiêu dùng cuối cùng, kết nối với các cảng biển, sân bay gần hơn để tiết kiệm khoảng cách vận chuyển, đã tạo điều kiện cho việc vận chuyển hàng hóa nhanh hơn, do đó, giảm lượng khí thải ra môi trường và giảm lượng nhiên liệu sử dụng, hỗ trợ quá trình xanh hóa logistics của doanh nghiệp.

2. Thực trạng xanh hóa hoạt động kho bãi trên địa bàn Thành phố Hà Nội

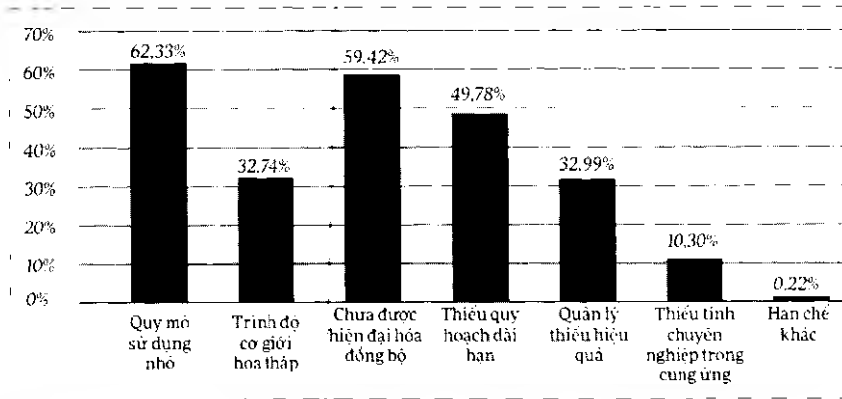
Hầu hết hệ thống kho bãi trên địa bàn TP Hà Nội hiện nay được xây dựng từ khá lâu nên cơ sở hạ tầng, trang thiết bị vừa thiếu lại vừa yếu, trình độ kỹ thuật lạc hậu, chất lượng nhà kho xuống cấp và sử dụng lao động thủ công là chủ yếu.

Số liệu nghiên cứu cho thấy, quy mô sử dụng kho tàng bến bãi nhỏ là hạn chế lớn nhất đối với các nhà kinh doanh kho bãi, chiếm 62,3%, tiếp đến là sự hạn chế và hiện đại hóa thiếu đồng bộ (59,42%); thiếu quy hoạch trong dài hạn (49,7%); quản lý không hiệu quả (32,29%); cung ứng thiếu tính chuyên nghiệp (10,3%);... Một điều đáng quan tâm hiện nay là tất cả các cảng biển quốc tế của Việt Nam chưa có một trung tâm logistics đúng nghĩa nào phục vụ cho các dịch vụ trước và sau cảng. (Hình 1)

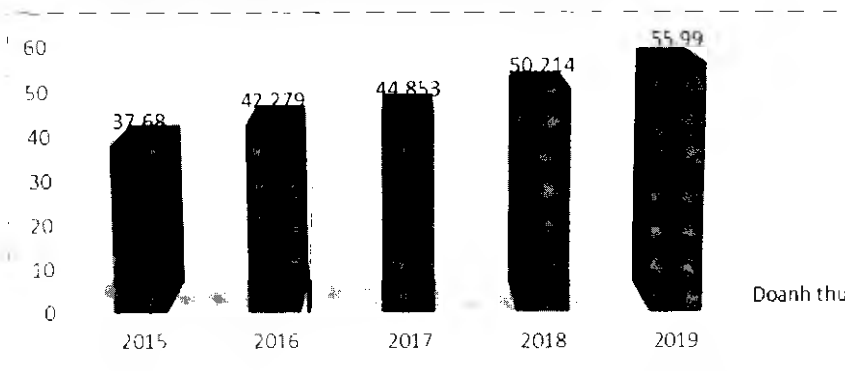
Kho bãi là nhân tố ảnh hưởng đến quyết định xanh hóa logistics. Tuy nhiên, chính việc phân bổ kho bãi phân tán, dẫn tới việc thiếu hụt các kho bãi gần các tuyến đường giao thông, sân bay và cảng biển chính đang gây ra những khó khăn trong việc tập hợp hàng hóa trước khi vận chuyển tới người tiêu dùng cuối cùng. Điều này phát sinh chi phí, tăng thời gian vận chuyển, tăng lượng khí thải ra môi trường và ảnh hưởng trực tiếp tới chiến lược xanh hóa lĩnh vực logistics.

Dịch vụ kho bãi trên địa bàn TP. Hà Nội hiện nay khá đa dạng, bao gồm: Đại lý và dịch vụ cho

Hình 1: Quy mô sử dụng kho tàng bến bãi nhỏ là hạn chế lớn nhất đối với các nhà kinh doanh kho bãi



Hình 2: Tổng doanh thu của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ kho bãi trên địa bàn TP. Hà Nội giai đoạn 2015-2019



Nguồn: Niên giám thống kê TP. Hà Nội 2019

thuê kho chứa, dự trữ hàng hóa; Dịch vụ kho ngoại quan; Dịch vụ chứa, dự trữ hàng hóa dạng container;... Hoạt động nghiệp vụ của kho hàng hóa bao gồm nhiều công việc khác nhau như: Tiếp nhận, vận chuyển, bốc dỡ, xếp hàng, bảo quản, phân loại, đóng gói, kiểm nghiệm, giao hàng. Tại hầu hết các khu công nghiệp trên địa bàn TP. Hà Nội đều có các hệ thống kho bãi sẵn sàng đáp ứng nhu cầu lưu kho, bến bãi, và vận chuyển hàng hóa cho các doanh nghiệp. Cũng có một số doanh nghiệp tư nhân bắt đầu đầu tư xây dựng nhà kho để tự kinh doanh hoặc cho thuê, tuy nhiên diện tích các nhà kho này nhỏ do quỹ đất trên địa bàn Thành phố không nhiều, vốn đầu tư của các doanh nghiệp không lớn. Tại các nhà ga, hệ thống kho cơ bản có cơ sở vật chất lạc hậu vì xây dựng đã lâu và không thường xuyên được đầu tư sửa chữa, bảo dưỡng. Tại các bến thủy nội địa cũng đã có các bến, bãi tập kết trung chuyển hàng hóa. Ngoài hệ thống kho bãi thông thường, Thành phố cũng đang duy trì hệ

thống kho, bãi container phục vụ hàng hóa xuất, nhập khẩu tại 2 cảng ICD là cảng ICD Mỹ Đình và cảng ICD Gia Lâm. Trong đó, cảng ICD Gia Lâm được hình thành từ năm 1996. Giống như các ICD tại miền Bắc được đánh giá là số lượng còn ít, diện tích và quy mô khai thác nhỏ, chưa có các trang thiết bị xếp dỡ chuyên dụng.

Về kết nối các loại hình giao thông, các ICD mới chỉ sử dụng đường bộ, chưa kết nối được với đường sắt và đường sông. Phạm vi khai thác còn hạn chế, chủ yếu chỉ cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ, cho thuê kho bãi và một số dịch vụ có liên quan. Hiệu quả về chi phí vận tải từ kho chủ hàng tới cảng biển còn thấp, chưa có sự gắn kết chặt chẽ với cảng biển và các công ty vận tải biển.

Theo số liệu thống kê, doanh thu dịch vụ kho bãi

trên địa bàn TP. Hà Nội tăng trưởng với quy mô tương đối lớn xét cả về số tuyệt đối và tương đối. Trong giai đoạn 2015 - 2019, doanh thu dịch vụ kho bãi tăng từ 37.680 tỷ đồng năm 2015 lên thành 55.990 tỷ đồng vào năm 2019, tăng hơn 1,6 lần trong vòng 5 năm; với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng 16%/năm. (Hình 2)

Hiện nay, dịch vụ kho bãi trên địa bàn TP. Hà Nội vẫn còn nhiều bất cập. Các doanh nghiệp logistics vẫn còn thiếu tính chuyên nghiệp trong việc giao - nhận, phân phối hàng hóa theo đơn hàng. Việc bố trí hệ thống kho chưa được hợp lý, vì thế nhiều kho hàng sử dụng không hết công suất, công năng. Doanh thu từ kho bãi tăng nhanh nhưng chi phí phải trả cho tiền thuê đất, kho tương đối cao nên đã giảm bớt hiệu quả kinh doanh. Bên cạnh đó, hầu hết hệ thống kho bãi ở các cảng của Hà Nội được xây dựng khá lâu nên chất lượng kho xuống cấp; xe tải, xe chuyên dùng cũ kỹ, chi phí sửa chữa lớn, các thiết bị phục vụ lạc hậu, thô sơ, chủ yếu sử

dụng lao động thủ công trong xếp dỡ nên năng suất thấp, hàng hóa được xếp chồng lên nhau nên dễ gây đổ vỡ, hư hỏng. Việc quản lý kho bãi chưa thực sự khoa học, chưa áp dụng các kỹ thuật khoa học hiện đại, đặc biệt là ứng dụng công nghệ thông tin vào điều phối và quản lý kho bãi. Kho CFS chưa có khả năng nối mạng thông tin với khách hàng để phục vụ công tác kiểm tra, lưu trữ và theo dõi từng lô hàng từ kho đến bất kỳ nơi nào trong nước trước khi đến tận kho người tiêu dùng, chưa ứng dụng kỹ thuật quản trị kho hàng bằng các phần mềm chuyên dùng, kỹ thuật mã vạch như các nước tiên tiến đang sử dụng....

Những hạn chế này là nguyên nhân cản trở quá trình xanh hóa hoạt động kho bãi. Thực tế đó đòi hỏi Thành phố Hà Nội phải có chính sách đầu tư phát triển hệ thống kho bãi, đây là yếu tố quan trọng để thúc đẩy xanh hóa logistics trên địa bàn Thành phố.

Hiện có khoảng 400 doanh nghiệp đang sử dụng gần 100 ha đất để kinh doanh cho thuê kho, bãi tập kết sản phẩm, hàng hóa, nguyên vật liệu chờ cung ứng, phân phối, tiêu thụ với các quy mô từ 60 m² đến 63.014 m². Hầu hết các kho, bãi này nhỏ lẻ, rời rạc, nằm rải rác trên địa bàn quận, huyện, thị xã [1]. Tuy nhiên, cũng có một số kho bãi lớn đang được các doanh nghiệp logistics khai thác, vận hành như: Trung tâm Logistics Hateco tại quận Long Biên của Công ty CP Hateco Logistics, diện tích 12 ha; Trung tâm Logistics Đường sắt Yên Viên tại huyện Gia Lâm do Chi nhánh Yên Viên - Công ty CP Giao nhận và vận chuyển Indo Trần hợp tác với Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, diện tích 2 ha. Bên cạnh đó, hiện nay, trên địa bàn Thành phố đang từng bước đầu tư xây dựng mới các kho, bãi quy mô lớn như Cảng cạn ICD Mỹ Đình 17,75 ha tại huyện Hoài Đức, Cảng cạn ICD Gia Lâm 47,2 ha tại huyện Gia Lâm, Trung tâm logistics hạng I 50 ha tại huyện Sóc Sơn, Trung tâm logistics hạng II với 22 ha tại đô thị vệ tinh Phú Xuyên. Dự án đầu tư xây dựng các trung tâm logistics đang được các nhà đầu tư tham gia đề xuất. Đã có 3 dự án được UBND thành phố phê duyệt chủ trương đầu tư với tổng quy mô diện tích chiếm đất khoảng 46ha. Ngoài ra, còn có 9 dự án đang được nhà đầu tư nghiên cứu, lập dự án, tổng diện tích chiếm đất khoảng 160,1ha. UBND thành phố cũng xem xét, định hướng phát triển Cảng cạn ICD kết hợp Cảng

đường thủy Khuyến Lương tại Cảng Khuyến Lương, phường Yên Sở, quận Hoàng Mai.

3. Giải pháp xanh hóa hoạt động kho bãi trên địa bàn Thành phố Hà Nội

Trong nhiều thế kỷ trở lại đây, kho vận đóng vai trò quan trọng trong việc lưu trữ và xử lý hàng hóa nhằm cung cấp sản phẩm tiêu dùng trong tương lai. Việc lưu trữ và xử lý hàng hóa tại các kho bãi cũng tiêu thụ một khối lượng lớn nguyên liệu và tạo khí thải ra môi trường. Do đó, xanh hóa kho bãi cũng là yếu tố rất quan trọng trong thực hiện xanh hóa logistics. Tuy nhiên, hệ thống kho bãi trên địa bàn Thành phố còn lạc hậu, vì vậy cần tiến hành đầu tư, nâng cấp. Ngoài các kho bãi thường, trên địa bàn Hà Nội đang duy trì hệ thống kho, bãi container phục vụ hàng hóa xuất, nhập khẩu tại 2 cảng thông quan nội địa là Mỹ Đình và Gia Lâm, tuy nhiên phạm vi khai thác còn hạn chế, chủ yếu chỉ cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ, cho thuê bãi và một số dịch vụ liên quan. Hệ thống giao thông phục vụ các cảng này mới chỉ sử dụng đường bộ, chưa kết nối với đường sắt, đường thủy. Tính xanh của kho, bãi thể hiện ở việc bố trí và phân bổ kho bãi gần với người tiêu dùng cuối cùng, kết nối với các cảng biển, sân bay gần hơn để tiết kiệm khoảng cách vận chuyển, tạo điều kiện cho việc vận chuyển hàng hóa nhanh hơn, do đó giảm khí thải ra môi trường và giảm lượng nhiên liệu sử dụng.

Bên cạnh đó, ngoài việc cần thiết kế kho bãi đảm bảo sử dụng lưu trữ và an toàn cho hàng hóa như duy trì độ ẩm tốt, chống ăn mòn, chống thấm, chống biến đổi, không bị rò rỉ.... thì kho bãi còn phải đáp ứng yêu cầu về mức độ sử dụng năng lượng cho các hoạt động của kho và đáp ứng các yêu cầu về môi trường. Việc thiết kế kho bãi là quan trọng và trực tiếp ảnh hưởng đến mức độ sử dụng năng lượng cho các hoạt động của kho. Kho bãi với các tính năng thân thiện với môi trường như sử dụng năng lượng mặt trời, ánh sáng tự nhiên, diện tích phù hợp, tường và sàn dày, tái chế tại chỗ sẽ tiết kiệm năng lượng, giảm thiểu tiếng ồn và khí thải tới môi trường. Một kho bãi với diện tích lớn không những làm tăng chi phí logistics của doanh nghiệp mà còn làm giảm mức độ xanh hóa trong chuỗi cung ứng. Chính vì thế, vấn đề quan trọng là việc thiết kế kho bãi như thế nào để vừa đạt được hiệu quả về mặt kinh tế, vừa tăng thêm tính xanh trong hoạt động logistics. Bên cạnh đó, cần có hệ

thống thông tin kiểm soát kho bãi giúp kiểm soát chất lượng của kho cũng như các yếu tố kém "xanh" của kho bãi.

4. Kết luận

Là trung tâm của khu vực phía Bắc, Hà Nội có vai trò quan trọng trong việc phát triển các khu công nghiệp và logistics. Trong quy hoạch mới, Thành phố sẽ tập trung vào các ngành công nghệ cao bao gồm CNTT, phần mềm, trung tâm dữ liệu,

tự động hóa.... và các ngành liên quan. Do đó, nhà kho và dịch vụ logistics sẽ được tập trung thành từng cụm xung quanh Thành phố với quỹ đất lớn, giá rẻ và được kết nối tốt với các trung tâm công nghiệp phía Bắc như Bắc Ninh, Hải Phòng, Vĩnh Phúc.... Vì vậy, thị trường nhà kho sẽ phát triển với các sản phẩm tốt hơn như trung tâm phân phối, nhà kho tự động và chất lượng cao làm điểm kết nối tới thị trường Hà Nội ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Quỳnh Nga (2019). Đưa Hà Nội trở thành trung tâm dịch vụ logistics. *Báo Công Thương*, tháng 7/2019.
2. Đặng Đình Đào, Nguyễn Đình Hiền (2013). *Một số vấn đề về phát triển bền vững hệ thống logistics ở nước ta trong hội nhập quốc tế*. NXB Lao động - Xã hội.
3. Shaban, T. P. (2019). Innovations in green logistics in smart cities: USA and Eu experience. *Marketing and Management of Innovations*, 1, 173-181.
4. Mariusz Jedlinski. (2014). The position of green logistics in sustainable development of a smart green city. *Procedia Social and behavioral Sciences*, 151, 102 - 111.

Ngày nhận bài: 13/10/2020

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 23/10/2020

Ngày chấp nhận đăng bài: 3/11/2020

Thông tin tác giả:

ThS. NCS. ĐOÀN THỊ HỒNG ANH

Trường Đại học Nội vụ Hà Nội

GREENING LOGISTICS ACTIVITIES IN HANOI

- Postgraduate student, Master. **DOAN THI HONG ANH**
Hanoi University of Home Affairs

ABSTRACT:

This paper presents the current situation of green logistics in Hanoi city, thereby proposing some solutions to facilitate the greening in the city's logistics sector.

Keywords: Green logistics, pollution, greening logistics, Hanoi city.