

# Xây dựng mô hình logistics kết nối cảng Hải Phòng với các trung tâm logistics khu vực kinh tế phía Bắc

PGS. TS. DƯƠNG VĂN BAO; TS. NGUYỄN THỊ THÙY HỒNG; TS. BUI THỊ THANH NGÀ

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

**TÓM TẮT:** Sự kết nối đồng bộ giữa thị trường, trung tâm logistics, hệ thống vận tải và cảng biển khu vực kinh tế phía Bắc chưa thực sự đồng bộ nên dẫn tới quá tải ở khâu này nhưng lại dư thừa năng lực ở khâu khác, vừa gây lãng phí nguồn lực của đất nước trong khi chất lượng dịch vụ logistics không được cải thiện nên cần mô hình kết nối khắc phục những tồn tại trên

**TỪ KHÓA:** Trung tâm logistics, kết nối, phương thức vận tải.

**ABSTRACT:** The synchronous integration between markets, logistics centers, transport systems and seaports in the northern economic region is unwell comprehensive, causing to overload at one stage but redundancy in other stages. It wastes the country's resources while the quality of logistics services has not improved, so it needs an integration model to mitigate these shortcomings.

**KEYWORDS:** Logistics center, connection, mode of transport

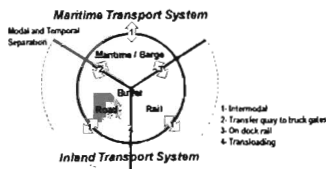
## 1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Ở Việt Nam nói chung, Hải Phòng nói riêng, logistics và kết nối giữa các phương thức vận tải, đặc biệt là đường sắt và đường sông thì thật sự chưa tạo được sự đột phá trong việc kết nối thông minh và hiệu quả của đa phương thức vận tải. Trong thực tế, nhận thức được tầm quan trọng của ứng dụng công nghệ cao, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Đề án 703/QĐ-TTg "Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp. Mục tiêu tổng quát của đề án là xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh lành mạnh, phát huy thế mạnh của từng phương thức vận tải và phát triển vận tải đa phương thức; ứng dụng các công nghệ vận tải tiên tiến để tạo thuận lợi cho lưu thông hàng hóa, giảm chi phí logistics của nền kinh tế trong điều kiện hội nhập, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

Hải Phòng có cụm cảng biển lớn nhất khu vực miền Bắc và đa dạng các phương thức vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không kết nối với cả nước cùng hệ thống kho bãi đa dạng, các khu công nghiệp phát triển cùng với hàng hóa của các tỉnh, thành phố miền Bắc, tạo nguồn hàng dồi dào cho hoạt động xuất nhập khẩu thông qua cảng Hải Phòng. Từ đó, Hải Phòng có đủ các điều kiện để phát triển ngành dịch vụ logistics, làm động lực thúc đẩy phát triển vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ. Hải Phòng hội tụ đầy đủ các yếu tố để trở thành trung tâm logistics vùng phía Bắc và cả nước phục vụ vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ và kết nối với vùng phía Nam của Trung Quốc. Chính vì vậy, việc "Nghiên cứu xây dựng, đề xuất mô hình logistics kết nối giữa Cảng Hải Phòng với các trung tâm logistics khu vực phía Bắc Việt Nam" thực sự có tính cấp thiết và có tính khả thi cao.

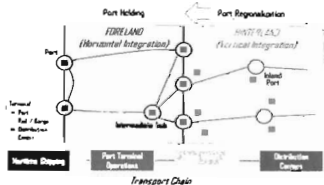
## 2. QUAN ĐIỂM TIẾP CẬN XÂY DỰNG MÔ HÌNH LOGISTICS KẾT NỐI GIỮA CẢNG HẢI PHÒNG VỚI CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS KHU VỰC PHÍA BẮC

Mô hình logistics kết nối giữa Cảng Hải Phòng và các khu vực khác được xây dựng dựa theo nguyên tắc chính là tối ưu hóa luồng hàng hóa, trong đó liên quan tới các yếu tố vị trí địa điểm, năng lực, độ tin cậy. Đây cũng được hiểu như là cánh cửa lưu thông hàng hóa, trung tâm phân phối hàng hóa toàn cầu. Sự ra đời và phát triển vượt bậc của container đã thay đổi chức năng và cách thức phân phối của trung tâm logistics. Trung tâm phân phối như một bước đệm dưới dạng một khu vực hàng hóa tập kết và lưu trữ tạm thời. Tại đó, một hệ thống trung chuyển gián tiếp nơi mà các phương thức vận tải được thiết lập và kết nối theo lịch trình thời gian và năng lực vận hành.



Hình 2.1: Mô hình vận tải tại các trung tâm logistics

Ngoài ra, trong học thuyết kinh tế thường nhắc tới khái niệm tích hợp dọc (Vertical integration) và tích hợp ngang (Horizontal integration). Tích hợp dọc được hiểu như hoạt động của một công ty sản xuất đảm nhiệm và vận hành các hoạt động liên quan của đầu và cuối chuỗi cung ứng. Ví thể, các công ty sản xuất sẽ có xu hướng mua lại các công ty cung ứng hoặc các công ty phân phối để hoàn thiện chuỗi cung ứng do chính công ty sản xuất vận hành. Ngược lại, với tích hợp dọc là tích hợp ngang, khi mà các công ty có xu hướng vận hành những doanh nghiệp có chức năng tương tự như một quá trình hợp nhất hay xâm nhập thị trường. Chính quyền Cảng hiện nay là một ví dụ điển hình về cấu trúc tích hợp theo chiều dọc, cung cấp một loạt các dịch vụ kết nối giữa đất liền và nội địa. Ứng dụng với TP. Hải Phòng, nếu có thể cung cấp các dịch vụ xuyên suốt (vận tải biển, khai thác cảng, vận tải nội địa, kho vận) thì có thể trở thành trung tâm phân phối trọng điểm ở miền Bắc.



Hình 2.2: Hệ thống kết nối vận tải

Một đặc điểm nổi bật của ngành logistics là ngành khoa học - công nghệ cao (Hi-tech) với hai thuộc tính rõ rệt là kỹ thuật - công nghệ và kinh tế - thương mại. Vì vậy, chưa có mô hình nào được lấy làm chuẩn trong xu thế toàn cầu hóa. Tuy thuộc vào tiềm năng kinh tế, trình độ khoa học - công nghệ và địa hình quốc gia mà mỗi nước xác định chiến lược phát triển, cũng như lựa chọn mô hình phù hợp với mình, nhằm đạt hiệu quả cao trên thương trường, đồng thời mang đến thuận tiện cho cuộc sống của xã hội loài người. Hiện nay, quốc gia phát triển logistics đường bộ rất mạnh như Mỹ, Canada; nhiều nước lại sử dụng thế mạnh của đường sắt như châu Âu; một số nước kết hợp cả đường sắt lẫn đường bộ như Trung Quốc, Nhật Bản. Đường hàng không cũng được dùng ở những quốc gia có nền công nghệ cao. Riêng đường thủy nội địa thông thường dành cho những quốc gia có mạng lưới giao thông đường thủy thuận lợi, ở những châu thổ lớn (Delta) với nhiều sông rạch thích hợp.

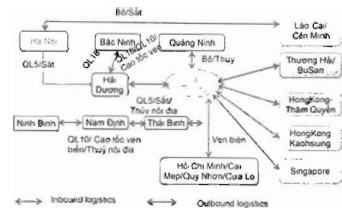
### 3. XÂY DỰNG MÔ HÌNH LOGISTICS KẾT NỐI GIỮA CẢNG HẢI PHÒNG VỚI CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS KHU VỰC PHÍA BẮC BẰNG HỆ THỐNG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

Trên cơ sở Quy hoạch hệ thống cảng cạn (ICD) đã được Chính phủ phê duyệt, cùng với Quy hoạch phát triển GTVT, Quy hoạch phát triển kinh tế của các tỉnh khu

vực phía Bắc đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030, Đề tài đề xuất 3 mô hình logistics kết nối giữa Cảng Hải Phòng với các trung tâm ICD khu vực phía Bắc, đó là:

- Mô hình logistics kết nối vận chuyển hàng nông cốt là bằng đường bộ;
- Mô hình logistics kết nối vận chuyển hàng vận chuyển đa phương thức nông cốt là đường sắt;
- Mô hình logistics kết nối vận chuyển hàng vận chuyển đa phương thức nông cốt là vận tải thủy nội địa và các tuyến ven biển;

Cả 3 mô hình kết nối đó nhằm mục tiêu vận chuyển hàng đi và đến Cảng Hải Phòng, kết nối giữa Việt Nam với thị trường quốc tế được minh họa như Hình 2.3:



Hình 2.3: Mô hình logistics kết nối giữa Cảng Hải Phòng với các ICD

Đây là bức tranh toàn cảnh về kết nối bằng các phương thức vận tải giữa Hải Phòng và các khu vực trong và ngoài nước. Hải Phòng kết nối với khu vực Tây Bắc, Đông Bắc bộ và Nam Trung Quốc bằng phương thức vận tải bộ và sắt; kết nối với khu vực đồng bằng sông Hồng bằng phương thức vận tải bộ và thủy nội địa; kết nối với các khu vực phía Nam bằng vận tải bộ, sắt và thủy nội địa. Kết nối giao thông là khâu đột phá để mở ra các hướng phát triển kinh tế, gắn kết quy hoạch cảng biển và các phương thức kết nối hàng hóa sau cảng. Trong thực tế, việc kết nối giữa Hải Phòng với các khu vực hàng hóa sau cảng đã và đang được triển khai gấp rút. Tuy nhiên, dường như việc kết nối chưa đáp ứng kịp sự phát triển của nhu cầu hàng hóa.

\* Mô hình kết nối sử dụng qua hệ thống đường bộ:

Mô hình kết nối sử dụng phương tiện vận tải bộ. Đây là mô hình phối hợp của các hình thức vận chuyển hàng bằng đường bộ. Theo đó, các phương tiện có trọng tải nhỏ, cơ động làm nhiệm vụ gom và phân tán hàng hóa đi/đến từ các khu công nghiệp tới các ICD. Tại đây, hàng hóa được đóng vào container và theo tuyến vận chuyển bằng đường bộ đi/đến cảng.

\* Mô hình kết nối vận tải bằng đường sắt:

Đường sắt Việt Nam nối liền với đường sắt Trung Quốc qua hai hướng: Vân Nam (Trung Quốc) qua tỉnh Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; tuyến Quảng Tây (Trung Quốc) qua tỉnh Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng.

\* Mô hình kết nối bằng phương tiện vận tải thủy nội địa:

Việc kết nối các khu kinh tế thông qua các điểm gom hàng (ICD) và vận chuyển bằng hệ thống vận tải đa phương thức, trong đó vận tải thủy đóng vai trò chính vận chuyển hàng từ các ICD tới cảng Hải Phòng. Tuyến vận tải thủy ven biển bao gồm các chặng từ Móng Cái qua cảng Hải Hà, khu kinh tế Hải Hà, cảng Cửa Ông và điểm đích là cảng Hải Phòng. Tuyến phía Nam từ bắc Thanh Hóa qua ICD Phúc Lộc, Ninh Bình qua khu kinh tế ven biển Hải Hậu, Nam Định ghé qua khu kinh tế Diêm Điền, Thái Bình và đích đến là Hải Phòng.

**Ngày nhận bài: 10/01/2019**  
**Ngày chấp nhận đăng: 09/02/2020**  
**Người phản biện: PGS. TS. Nguyễn Văn Sơn**  
**TS. Nguyễn Hữu Hùng**

#### 4. KẾT LUẬN - KIẾN NGHỊ

Dưới góc độ vi mô, điều kiện tiên quyết đầu tiên đó là tăng cường quản lý nhà nước, đổi mới và hoàn thiện thể chế chính sách về vận tải, tạo môi trường pháp lý đầy đủ, có hiệu lực cao, phân định rõ chức năng quản lý nhà nước và kinh doanh thương mại, bảo đảm các điều kiện cần thiết để tái cơ cấu lực lượng vận tải, đẩy mạnh xã hội hóa, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư kinh doanh vận tải.

Đồng thời, tiếp tục triển khai mô hình Chính phủ điện tử Bộ GTVT, làm nền tảng quy hoạch các hệ thống ứng dụng công nghệ thông tin của toàn Ngành; xây dựng các hệ thống cơ sở dữ liệu dùng chung, từ đó hình thành nên cơ sở dữ liệu quốc gia về GTVT; nâng cao năng lực hạ tầng kỹ thuật công nghệ thông tin của Bộ GTVT và các giải pháp tăng cường đảm bảo an toàn thông tin, an ninh thông tin trong các hoạt động của Ngành; phát triển các ứng dụng với mục tiêu phục vụ cho hoạt động quản lý nhà nước, phục vụ người dân và doanh nghiệp trong tất cả các lĩnh vực chuyên ngành của Bộ GTVT.

Cùng với đó là nâng cao năng lực hoạt động, hiệu quả sản xuất kinh doanh, sức cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải; hoàn thành có phần hóa doanh nghiệp nhà nước trong lĩnh vực vận tải. Hình thành được các doanh nghiệp vận tải có năng lực, khả năng liên kết các chuỗi vận tải và dịch vụ logistics để cung cấp vận tải đa phương thức, vươn ra thị trường quốc tế, đặc biệt là trong lĩnh vực hàng hóa đường sắt, hàng không.

Kiến tạo môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong nền kinh tế nói chung và lĩnh vực hoạt động dịch vụ logistics nói riêng cũng như nỗ lực cải thiện từ nội tại bản thân doanh nghiệp.

#### Tài liệu tham khảo

- [1]. TS. Trịnh Thị Thu Hương (2010), *Phát triển hệ thống logistics trên hành lang kinh tế Đông - Tây*, Đề tài NCKH cấp Bộ, Bộ Giáo dục và Đào tạo, mã số B2009-08-58.
- [2]. TS. Trần Sĩ Lâm (2011), *Đề xuất phương hướng xây dựng hệ thống trung tâm logistics tại Việt Nam*, Đề tài NCKH cấp Bộ, Bộ Giáo dục và Đào tạo.
- [3]. TS. Nguyễn Thanh Thủy (2009), *Khái niệm và mô hình logistics cảng biển*, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải, số 17, tháng 4.
- [4]. Germany Trade and Invest (2010), *Germany: Europe's Logistics Hub*.