



SỐ 23

## BẢN TIN LOGISTICS THÁNG 02- 2015



1. *Từ điển Logistics*
2. *Khách hàng Logistics*
3. *Quy định – Pháp luật*
4. *Tiêu điểm tháng 01/2015*
5. *Các công ty Logistics*
6. *Giải pháp quản trị Logistics*
7. *Xu hướng thị trường*
8. *Sự kiện Logistics tháng tới*



## LÝ LUẬN HIỆN ĐẠI VỀ LOGISTICS VÀ CHUỖI CUNG ỨNG

### Logistics

Logistics là một quá trình tiên lượng nhu cầu và yêu cầu của khách hàng; lo liệu vốn, vật tư, nhân lực, công nghệ và thông tin cần thiết để có thể làm theo nhu cầu và yêu cầu của khách hàng; tối ưu hóa mạng lưới hàng hóa, dịch vụ làm thỏa mãn yêu cầu của khách hàng; và tận dụng mạng lưới này làm thỏa mãn yêu cầu của khách hàng đúng hẹn.

Định nghĩa tổng quát này có thể dùng chung cho cả 4 nhóm logistics nói trên, chỉ khác đối tượng phục vụ.

Tóm lại, nếu như trước kia người ta chỉ quan tâm đến việc lưu thông phân phối sản phẩm hàng hóa, thì logistics đề cập cả việc sản xuất hình thành hàng hóa qua việc cung ứng vật tư kỹ thuật, lao động, thông tin,... để làm ra sản phẩm hàng hóa đó, và nhất là điểm bắt đầu và kết thúc của quá trình logistics là thỏa mãn nhu cầu của khách hàng.

Ngày nay người ta công nhận logistics là ngành dịch vụ tạo ra giá trị gia tăng, nhiều nghiên cứu xem xét cơ sở tạo ra giá trị gia tăng của nó.

Chúng ta biết rằng, giá trị của sản phẩm do các yếu tố sau tạo nên: việc hình thành (làm ra) sản phẩm, số lượng tiền vốn bỏ vào sản phẩm và tiện ích địa điểm, tiện ích thời gian. Như vậy hiện nay phần giá trị của hàng hóa (thông qua giá cả) có 2 yếu tố là thời gian và địa điểm trao đổi (thực hiện hàng hóa) được xem xét.

Logistics đóng góp phần giá trị gia tăng của mình vào sản phẩm thông qua các yếu tố hình thành nên sản phẩm, tiện ích địa điểm và thời gian.

*Việc tạo ra tiện ích địa điểm và thời gian của sản phẩm là khá rõ ràng, cần xem xét thêm logistics đã tham gia vào việc hình thành sản phẩm (làm ra sản phẩm) của logistics như sau:*

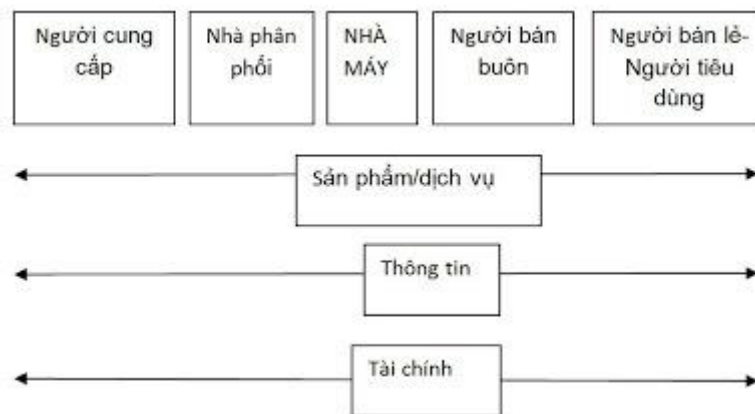
- Hiện nay, không phải mọi sản phẩm đều được làm ra toàn bộ tại một nhà máy, mà sản phẩm được hình thành từ nhiều nhà máy và nó được hoàn thành tại một nơi cuối cùng mà thôi. Thí dụ, một máy tính của hãng Dell có thể được lắp ráp tại Malaysia trên cơ sở nhập rất nhiều bộ phận, thí dụ màn hình (monitor), bàn phím từ Hongkong, phần cứng từ Đài Loan..., sau đó mới được chuyển về Mỹ để hoàn thiện và cài đặt phần mềm, hoàn thành sản phẩm giao cho khách hàng. Quá trình sản xuất như vậy đòi hỏi có sự tham gia của logistics.
- Việc quản lý logistics là hết sức cần thiết đối với các nhà sản xuất, cung ứng, thậm chí trong bối cảnh toàn cầu hóa hiện nay, thế giới đã trở nên phẳng hơn, nó trở thành vấn đề tồn tại hay không không tồn tại đối với các công ty. Các hoạt động logistics đưa lại nhiều dịch vụ cho các nhà cung ứng dịch vụ logistics. Đây là điều mà những người làm vận tải và các dịch vụ liên quan hết sức quan tâm.
- Yêu cầu căn bản của logistics là tính toàn hệ thống, hay còn thể hiện qua quan niệm về giá thành toàn bộ. Nghĩa là toàn bộ các hoạt động logistics phải được gắn kết chặt chẽ thành một tổng thể, với giá thành tổng cho toàn tổng thể đó, chứ không xét riêng rẽ, độc lập. Điều này hết sức quan trọng vì thông thường có nhiều đơn vị khác nhau tham gia vào từng hoạt động của chuỗi logistics. Do vậy, khi xem xét riêng từng hoạt động, chúng ta cần lưu ý tính hệ thống này. Trong thực tế, chúng ta cung ứng một dịch vụ nào đó, thí dụ cho thuê kho bảo quản hàng hóa cụ thể của một chuỗi cung ứng (logistics) nào đó, chúng ta sẽ phải chấp nhận những điều kiện của chuỗi (hệ thống) đó.
- Các hoạt động chính mà logistics phải quản trị bao gồm: Dịch vụ khách hàng/Dự báo nhu cầu/Quản lý dự trữ /Liên lạc logistics/Mua sắm vật tư/Xử lý đơn hàng/Đóng gói/Dịch vụ hậu mãi (bảo hành, cung cấp phụ tùng...)/Lựa chọn kho/Lưu kho bãi, bảo quản hàng hóa/Quản lý vận tải và theo dõi hành trình hàng hóa vật tư...

## Chuỗi cung ứng

- Khái niệm về chuỗi cung ứng xuất hiện từ những năm 60 của thế kỉ XX, nghĩa là có trước khi bắt đầu xuất hiện khái niệm logistics (business logistics). Khi đó, chuỗi cung ứng là đơn lẻ, nhưng khi người ta kết hợp cả việc cung ứng vật tư, kĩ thuật, nguyên vật liệu.. với việc phân phối sản phẩm, việc xây dựng các chuỗi cung ứng mang một bộ mặt khác, nó là một phần không thể thiếu được khi nghiên cứu, áp dụng logistics.
- Chuỗi cung ứng có thể hình dung như một đường ống hoặc một cái máng dùng cho dòng chảy của sản phẩm/vật tư, dịch vụ, thông tin và tài chính từ nhà cung ứng qua nhiều tổ chức, công ty trung gian cho đến tận người tiêu dùng.
- Như vậy một chuỗi cung ứng sẽ bao gồm các đơn vị tham gia với những dịch vụ logistics cụ thể.
- Khi logistics ra đời và phát triển ở nhiều công ty – mà dạng đơn giản nhất của logistics là sự sát nhập cung ứng vật tư (inbound logistics) vào phân phối sản phẩm (outbound logistics), cùng với quan điểm giá thành tổng thể, quan điểm chuỗi giá trị cũng được đưa vào xem xét. Quan niệm này đặc biệt quan trọng trong quản trị logistics.

Những năm 90 của thế kỉ XX, với sự phát triển của logistics, các chuỗi cung ứng hiện đại hình thành và phát triển mạnh ở nhiều công ty.

Một chuỗi cung ứng hợp nhất hiện nay có thể mô tả theo như hình vẽ dưới đây.



*Chuỗi cung ứng hợp nhất.*

Theo hình vẽ trên, một chuỗi cung ứng hợp nhất nối liền từ người cung cấp đến người bán lẻ-người tiêu dùng thông qua một loạt các đơn vị liên quan như nhà phân phối, người sản xuất (nhà máy), người bán buôn, nhằm quản trị ba dòng là: sản phẩm dịch vụ (hàng hóa lưu thông), thông tin liên quan và cả về mặt tài chính.

Hiện nay, việc thiết kế và áp dụng các chuỗi cung ứng cụ thể là những đối tượng của nghiên cứu và ứng dụng. Trong việc thiết kế chuỗi cung ứng, ngoài việc thiết lập lộ trình cụ thể của hàng hóa dịch vụ cần cung ứng, người ta phải thiết lập những mối liên hệ chi tiết giữa các đơn vị tham gia vào chuỗi để việc cung ứng phải đáp ứng được nhu cầu của khách hàng, trong đó việc giao đúng hẹn (in time) là hết sức quan trọng.

Việc tính toán, xác định chi phí toàn bộ cho sản phẩm qua chuỗi cũng là những vấn đề mấu chốt của quản trị chuỗi, vì lợi ích mà logistics đem lại là nhờ một phần vào việc này. Để làm được những việc trên cần phải theo dõi và quản lý thông tin trên toàn chuỗi một cách hệ thống.

## Đo lường và phân tích chuỗi cung ứng

Đo lường kết quả thực hiện và phân tích tài chính của chuỗi cung ứng là những việc làm hết sức quan trọng trong quản trị chuỗi, và lập chiến lược, kế hoạch của chuỗi.

Người ta có thể tiến hành đo lường công việc của chuỗi cung ứng thông qua những chỉ tiêu thuộc 4 nhóm sau: thời gian, chất lượng, giá thành và bổ trợ khác. Có thể chi tiết như sau:

- Thời gian: Giao- nhận hàng đúng hạn (có thể tính bằng %)/Thời gian xử lý một đơn hàng (quay vòng)/Sự biến động thời gian xử lý một đơn hàng/Thời gian đáp ứng/Thời gian quay vòng theo dự kiến- kế hoạch.
- Chất lượng: Sự thỏa mãn hoàn toàn của khách hàng/Tác nghiệp chính xác/Hoàn thành đơn hàng/Làm đúng với lịch trình.
- Giá thành: Quay vòng dự trữ thành phẩm/Thanh toán chậm/Chi phí phục vụ/Thời gian chu kỳ xuất tiền-thu tiền (liên quan đến dòng tiền – cash flow- của chuỗi)/Tổng chi phí giao hàng /Chi phí khác.
- Chỉ tiêu khác-bổ trợ: Tiêu chuẩn loại bỏ đơn hàng/Khả năng thông tin.

### **Trên đây là một số tiêu chí được Hiệp hội quản trị chuỗi cung ứng Mỹ chấp nhận**

Về tài chính, người ta cũng dựa vào nguyên lý toàn hệ thống – giá thành toàn bộ của logistics để tính toán và phân tích. Tiêu chí để có thể ra quyết định cho chuỗi cung ứng về mặt tài chính là dựa trên chỉ tiêu hoàn vốn. Lượng hoàn vốn được tính bằng số vốn bỏ ra cộng với lãi phát sinh. Tỷ suất lợi nhuận tính được sẽ cho thấy quyết định làm được hay không. Mặt khác, khi đánh giá hoạt động của chuỗi, người ta cũng căn cứ theo những tiêu chí này. Đồng thời, người ta cũng phân tích ảnh hưởng của chuỗi cung ứng đối với doanh số bán hàng, sự cân đối tài chính (qua bảng cân đối - balance sheet),... và xây dựng các mô hình lợi nhuận chiến lược của chuỗi cung ứng của các công ty.

### ***Hiện nay người ta đang đi sâu vào nghiên cứu các vấn đề thuộc các lĩnh vực lớn là:***

- Xác định hệ thống tốt nhất, hạn chế tối đa số lỗi có thể xảy ra trong quá trình vận hành hệ thống logistics và chuỗi cung ứng, tức là xây dựng hệ thống tối ưu, đồng thời nghiên cứu thiết kế mạng lưới (địa điểm cung ứng, kho hàng, đối tác vận tải...) tốt nhất.
- Các vấn đề liên quan đến công nghệ logistics, chuỗi cung ứng. Đó là các vấn đề quản trị yêu cầu và dịch vụ khách hàng, quản trị vận tải với tư cách là đối tác, các quyết định về dự trữ hàng hóa, vật tư, lưu kho- bảo quản hàng hóa,...
- Việc áp dụng các phương pháp toán vào nghiên cứu và áp dụng đã nâng cao tính khoa học của ngành logistics, đã có những kết quả như việc xác định lộ trình (đường đi) tối ưu, xác định dự trữ tối ưu, phương pháp six-sigma áp dụng trong logistics...
- Trên đây là một số vấn đề cơ bản được giới thiệu một cách khái quát hy vọng có thể giúp bạn đọc có thêm những thông tin tổng quát, và xu hướng nghiên cứu và giảng dạy logistics.

[Back](#)

## NHỮNG NƯỚC CỜ CHIẾN LƯỢC CỦA AEON Ở VIỆT NAM

*Aeon đang chứng tỏ mình là một tay chơi có nghề trong sân chơi bán lẻ sôi động đang phần nào trở nên chật chội ở Việt Nam.*

Có vẻ như Aeon Mall đã có 1 khởi đầu tốt sau nửa tháng khai trương ở Bình Dương. Aeon Mall Bình Dương Canary được khai trương ở Bình Dương đầu tháng 11 vừa qua đã triệt để sử dụng hình thức chiết khấu giảm giá cho các mặt hàng thực phẩm và quần áo, nhắm đến tầng lớp khách hàng trung lưu đang lên ở Việt Nam. Bài học kinh nghiệm này được tập đoàn bán lẻ Nhật Bản rút ra sau khi vận hành trung tâm mua sắm đầu tiên tại TP.HCM từ tháng 1 năm nay.

Những bảng hiệu chiết khấu lên đến 30-40% mời gọi người tiêu dùng được treo khắp nơi tại khu vực bán quần áo phụ nữ ở tầng 2 Aeon Mall Bình Dương Canary.

### Đại siêu thị: Sinh sôi từ Nam chí Bắc

Bình Dương chỉ cách trung tâm TP.HCM nửa giờ chạy xe nhưng địa phương này lại không có nhiều nhãn hiệu thời trang lớn của Việt Nam, trong khi TP.HCM lại cung cấp tất cả các thương hiệu nổi tiếng nhất. Đây là điểm quan trọng khiến Bình Dương trở nên hấp dẫn trong mắt nhà bán lẻ đến từ Nhật Bản. Tập đoàn này nhận định, hầu hết người dân Bình Dương có thu nhập thấp hơn khách hàng ở TP.HCM, bởi vậy, bên cạnh các mặt hàng cao cấp, trung tâm mua sắm tại đây chọn hướng cung cấp các loại quần áo và thực phẩm bình dân phù hợp với nhu cầu địa phương, như quần áo và đồ dùng cho người đi xe máy, các mặt hàng thực phẩm gắn nhãn hàng riêng...

Trung tâm mua sắm Aeon Mall ở TP.HCM hiện thu hút 1 triệu khách ghé thăm mỗi tháng. Doanh thu bán hàng trong 10 ngày đầu tiên tại Bình Dương của Aeon đã tăng hơn 20% so với Aeon Mall ở TP Hồ Chí Minh.

Ngoài ra, Aeon Mall còn được sự hậu thuẫn từ những doanh nghiệp đồng hương đến từ Nhật Bản cho các dịch vụ như đưa đón hay giao hàng. Cụ thể, Tokyu - doanh nghiệp tư nhân đầu tư đường sắt của Nhật Bản, đang hợp tác với Becamex đầu tư phát triển bất động sản tại Bình Dương - cung cấp dịch vụ đưa đón miễn phí đến trung tâm mua sắm Aeon Mall Bình Dương; Sagawa Express - doanh nghiệp logistics Nhật Bản - thực hiện giao hàng miễn phí trong phạm vi 10km cho khách hàng có hóa đơn trên 300.000 đồng.

Aeon Mall Bình Dương Canary có 1 rạp chiếu phim, 1 khu bowling, 1 khu chơi game và 1 ao cá nhân tạo. Các cơ sở vật chất này được xây dựng ở cả 2 trung tâm Aeon Mall ở Bình Dương và TP.HCM, bởi Aeon nhận định người dân Việt Nam vẫn đang "khát" các khu vui chơi giải trí.

*Aeon Mall TP.HCM đang thu hút khoảng 1 triệu người mỗi tháng, cao hơn 20% kỳ vọng ban đầu của tập đoàn này, nhưng chỉ khu vực ẩm thực và cơ sở vui chơi giải trí là đồng đều.*

Doanh số từ việc bán quần áo và hàng tiêu dùng thiết yếu - chìa khóa thành công của Aeon, đang giảm nhẹ so với kỳ vọng. "*Người tiêu dùng Việt Nam nhạy cảm về giá hơn những gì chúng tôi dự đoán*", ông Yasuo Nishitoge, lãnh đạo Aeon Việt Nam cho biết.

Người tiêu dùng Hà Nội cũng không phải chờ đợi quá lâu, bởi ngay sau khi khai trương ở TP.HCM không lâu, tập đoàn bán lẻ này đã bắt tay xây dựng dự án trung tâm thương mại Aeon Mall Him Lam ở Long Biên với vốn đầu tư lên đến 200 triệu USD, trên tổng diện tích 96.000 m<sup>2</sup>, dự kiến hoàn thành vào năm 2015 tới.

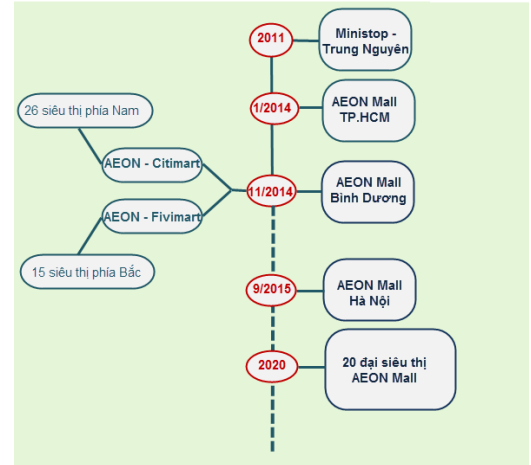
### Những mối lương duyên mang tên "hợp tác"

Cuối năm 2011, Aeon bắt đầu thâm nhập thị trường bán lẻ Việt Nam bằng việc triển khai cửa hàng tiện ích Ministop qua hình thức nhượng quyền thương hiệu với sự kết hợp của *Tập đoàn Trung Nguyên*. Hiện nay, thương hiệu Ministop đã có 17 cửa hàng trên cả nước.

Nhưng phải đến tháng 1/2014, Aeon mới chính thức mở trung tâm mua sắm đầu tiên tại Tân Phú, TP.HCM với số vốn đầu tư 100 triệu USD. Với kinh nghiệm dày dặn cùng xuất xứ Nhật Bản (điểm cộng đặc biệt với người Việt Nam), sau hơn 10 tháng vận hành, tập đoàn này đã đón trên 10 triệu khách hàng đến tham quan và mua sắm.

Aeon hiện đã rót 500 triệu USD vào Việt Nam cho 3 trung tâm mua sắm ở Tân Phú, TP.HCM (tháng 1/2014), Bình Dương (tháng 10/2014) và Long Biên - Hà Nội (cuối năm 2015).

Không dừng lại ở đó, Aeon còn tiếp tục *đầu tư vốn và liên kết với một số hệ thống siêu thị trong nước như Fivimart và Citimart* nhằm phát triển chuỗi bán lẻ trên toàn quốc. Theo đó, Aeon sẽ mua 30% cổ phần của Fivimart và 49% cổ phần của Citimart. Hiện Fivimart đang có 20 siêu thị tại Hà Nội còn Citimart có 27 siêu thị, chủ yếu tại Tp. HCM.



Từ giữa tháng 11/2014, toàn bộ 26 siêu thị và cửa hàng tiện lợi của Citimart đổi tên thành Aeon - Citimart, phong cách cũng thay đổi theo cách làm của Aeon. Kế hoạch mà thương hiệu Aeon-Citimart đặt ra là "sẽ đạt 500 siêu thị đến năm 2025".

Ngoài những mặt hàng vốn đã được bán trước đây thì chuỗi siêu thị này sẽ là nơi bán các loại thực phẩm và hàng tiêu dùng mang thương hiệu Top Value (hàng độc quyền của Aeon) được chuyển từ hệ thống siêu thị của Aeon tại Thái Lan và Malaysia sang. Sau đó, Aeon sẽ liên kết với các doanh nghiệp thực phẩm và hàng tiêu dùng Việt Nam sản xuất theo đơn đặt hàng riêng.

Việt Nam được Aeon coi là thị trường quan trọng thứ 2 tại Đông Nam Á sau Malaysia. Hãng bán lẻ này dự kiến mở 200 siêu thị/cửa hàng trên khắp cả nước với mục tiêu doanh số cán mốc 100 tỷ Yên, tương đương hơn 18.000 tỷ đồng.

## Toan tính gì?

Hoạt động liên kết - hợp tác kinh doanh với Citimart hay Fivimart có thể coi là một công đôi ba việc với Aeon, trong bối cảnh đại gia này tham chiến khá muộn so với các đối thủ khác tại thị trường bán lẻ Việt Nam.

Cái lợi *thứ nhất*, là hợp tác với các nhà bán lẻ địa phương ở cả hai đầu kinh tế Nam - Bắc sẽ giúp Aeon giảm số vốn đầu tư ban đầu nhưng vẫn có thể nhanh chóng "phủ sóng" đến các đô thị lớn của Việt Nam qua hơn 40 siêu thị sẵn có trên cả nước.

Lợi thế *thứ hai* qua việc hợp tác là Aeon nghiêm nhiên là nhà cung ứng các mặt hàng thực phẩm và hàng tiêu dùng của mình (dưới thương hiệu Top Value) vào các hệ thống này một cách chính thức. Đồng thời, đây là kênh kết nối tiện lợi và nhanh chóng với các nhà sản xuất địa phương trong việc phát triển các sản phẩm sau này của Aeon.

Ngoài ra, quy định về việc xây trung tâm quy mô lớn có diện tích trên 500m2 hiện đang bị "siết" khá chặt và từng dự án đều phải kiểm tra kỹ càng, bởi vậy chiến lược tạo ra các liên doanh - hợp tác kinh doanh đối với một thành viên mới như Aeon có thể coi là nước cờ tối ưu.

Dù cả 3 trung tâm thương mại đã và đang xây dựng đều không đặt ở những vị trí đắc địa thuộc trung tâm thành phố, nhưng ít nhất với 2 siêu thị phía Nam có thể cho thấy sức hút của nhà bán lẻ Nhật Bản đối với người tiêu dùng thành thị đang là rất lớn. Với đà tăng hiện tại, tập đoàn này lên kế hoạch đến năm 2020, số lượng siêu thị AEON Mall ở Việt Nam sẽ đạt đến con số 20. Bằng việc mở rộng quy mô trực tiếp (xây mới các đại siêu thị) và gián tiếp (hợp tác & liên kết với các chuỗi siêu thị nhỏ), Aeon đang chứng tỏ mình là một tay chơi có nghề trong sân chơi bán lẻ sôi động đang phần nào trở nên chật chội ở Việt Nam.

[Back](#)

### EU QUẢN CHẶT LƯỢNG KHÍ THẢI CARBON HÀNG HẢI

Bắt đầu từ tháng 1/2018, theo dự thảo quy định của Liên minh châu Âu (EU), các chủ tàu lớn thường xuyên ra vào cảng biển tại châu Âu sẽ phải đo kiểm tra và thông báo lượng khí thải carbon hàng năm.

### TỪ 15/03/2015, VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT PHẢI CÔNG KHAI GIÁ CƯỚC

Bộ trưởng Bộ GTVT vừa ký ban hành Thông tư số 83/2014/TT-BGTVT Quy định về việc vận tải hàng hóa trên đường sắt quốc gia.

Theo đó, doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hóa trên đường sắt quốc gia phải có trách nhiệm công bố công khai các địa điểm giao dịch. Đồng thời, tại các điểm giao dịch này, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải phải niêm yết công khai thông tin về giá cước vận tải và các chi phí khác có liên quan.

Tuy nhiên, Thông tư cũng quy định, tổ chức, cá nhân có nhu cầu vận tải hàng hóa bằng đường sắt có quyền thỏa thuận với doanh nghiệp vận tải đường sắt để giao kết hợp đồng vận tải theo quy định. Có thể nhận vận tải tất cả các loại hàng hóa, trừ các loại hàng hóa thuộc loại cấm lưu thông; hàng hóa không phù hợp với điều kiện kỹ thuật khai thác vận tải bằng đường sắt. Khi hàng hóa cần vận chuyển theo những yêu cầu đặc biệt phải được sự thỏa thuận giữa doanh nghiệp và người thuê vận tải.

Doanh nghiệp thực hiện vận tải hàng hóa theo thứ tự ưu tiên hàng hóa vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt; hàng hóa không thuộc quy định trên thì hàng hóa nhận được trước vận chuyển trước, hàng hóa nhận được sau vận chuyển sau. Hàng hóa cùng nhận được vào một thời điểm thì theo thứ tự sau: Hàng nguy hiểm; thi hài, hài cốt; Động vật sống, hàng mau hỏng, hàng nhanh giảm trọng lượng; Các loại hàng hóa khác không thuộc loại quy định trên thì do doanh nghiệp quy định.

Ngay sau khi hàng tới ga đến, doanh nghiệp phải báo tin cho người nhận hàng theo đúng tên, địa chỉ ghi trong hóa đơn gửi hàng hóa.

*Thông tư có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15/3/2015.*

### THI HÀNH LUẬT HẢI QUAN VỀ THỦ TỤC HẢI QUAN, KIỂM TRA, GIÁM SÁT, KIỂM SOÁT HẢI QUAN

*Thủ tướng Chính phủ vừa ký ban hành Nghị định số 08/2015/NĐ-CP ngày 21/01/2015 quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật Hải quan về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh, phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh, thông tin có liên quan đến hoạt động quản lý nhà nước về hải quan.*

Theo đó, **đối tượng phải làm thủ tục hải quan** bao gồm: Hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh; vật dụng trên phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh; ngoại tệ tiền mặt, đồng Việt Nam tiền mặt, công cụ chuyển nhượng, vàng, kim loại quý, đá quý, văn hóa phẩm, di vật, cổ vật, bảo vật, bưu phẩm, bưu kiện xuất khẩu, nhập khẩu; hành lý của người xuất cảnh, nhập cảnh; và các vật phẩm khác xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh trong địa bàn hoạt động của cơ quan hải quan; phương tiện vận tải đường bộ, đường sắt, đường hàng không, đường biển, đường thủy nội địa, đường sông xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh.

**Đối tượng chịu sự kiểm tra hải quan** gồm: Hồ sơ hải quan và các chứng từ liên quan đến các đối tượng phải làm thủ tục hải quan nêu trên.

**Đối tượng chịu sự giám sát hải quan** gồm: Đối tượng phải làm thủ tục hải quan nêu trên; hàng hóa, phương tiện vận tải trong địa bàn hoạt động hải quan; hàng hóa là máy móc, thiết bị, nguyên liệu, vật tư nhập khẩu để gia công, sản xuất hàng hóa xuất khẩu đang lưu giữ tại các cơ sở sản xuất của tổ chức, cá nhân; hàng hóa thuộc đối tượng kiểm tra chuyên ngành được đưa về bảo quản chờ thông quan; hàng hóa vận chuyển chịu sự giám sát hải quan.

Về việc **thực hiện cơ chế một cửa quốc gia**, Nghị định quy định người khai hải quan khai thông tin, nộp chứng từ điện tử để thực hiện thủ tục hải quan và thủ tục hành chính của cơ quan nhà nước liên

quan đến hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu thông qua một hệ thống thông tin tích hợp (gọi là Cổng thông tin một cửa quốc gia). Thời điểm khai thông tin, nộp chứng từ điện tử thực hiện theo quy định của các luật quản lý chuyên ngành và các văn bản hướng dẫn thực hiện các luật quản lý chuyên ngành.

Các cơ quan nhà nước tiếp nhận và xử lý thông tin của người khai hải quan; phản hồi kết quả xử lý cho người khai hải quan; trao đổi thông tin khai thủ tục hành chính và kết quả xử lý thông tin khai thủ tục hành chính giữa các cơ quan nhà nước với nhau thông qua Cổng thông tin một cửa quốc gia.

Người khai hải quan tiếp nhận kết quả xử lý từ các cơ quan nhà nước thông qua Cổng thông tin một cửa quốc gia.

Cơ quan hải quan căn cứ kết quả xử lý của các cơ quan nhà nước để ra quyết định cuối cùng về thông quan hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh và phản hồi kết quả cho người khai hải quan thông qua Cổng thông tin một cửa quốc gia.

Ngoài ra, Nghị định quy định cụ thể **chế độ ưu tiên đối với doanh nghiệp**, việc áp dụng quản lý rủi ro trong thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát hải quan; phân loại hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; trị giá hải quan; việc xác định trước mã số, xuất xứ và trị giá hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu để gia công; hàng hóa nhập khẩu để sản xuất hàng hóa xuất khẩu; thủ tục hải quan đối với hàng hóa trung chuyển, quá cảnh, hàng hóa đưa vào, đưa ra khu phi thuế quan; thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu khác; thủ tục hải quan đối với hành lý của người xuất cảnh, nhập cảnh; thủ tục hải quan đối với phương tiện vận tải, tàu biển, ô tô xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh; thủ tục hải quan, giám sát hải quan đối với tàu hỏa liên vận quốc tế nhập cảnh, xuất cảnh; thủ tục thành lập, hoạt động của kho ngoại quan, kho bảo thuế, địa điểm thu gom hàng lẻ; kiểm tra sau thông quan; các biện pháp nghiệp vụ kiểm soát hải quan.

*Nghị định có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15/3/2015.*

## **CÔNG BỐ VÙNG NƯỚC CẢNG BIỂN THUỘC ĐỊA PHẬN TỈNH KIÊN GIANG**

Bộ trưởng Bộ GTVT vừa ký ban hành Thông tư số 01/2015/TT-BGTVT công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Kiên Giang và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Kiên Giang.

Theo đó, vùng nước cảng biển Kiên Giang thuộc địa phận tỉnh Kiên Giang bao gồm vùng nước tại các khu vực Hòn Chông, Bình Trị, Hà Tiên, An Thới - Dương Đông, Bãi Vòng - An Thới, Gành Dầu.

Thông tư quy định, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức công bố vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch, khu neo đậu, khu chuyên tải, khu tránh bão cho tàu thuyền vào, rời cảng biển thuộc địa phận tỉnh Kiên Giang và khu nước, vùng nước khác theo quy định.

Cảng vụ Hàng hải Kiên Giang thực hiện nhiệm vụ và quyền hạn theo quy định của Bộ Luật Hàng hải Việt Nam và các văn bản pháp luật có liên quan đối với hoạt động hàng hải tại các bến cảng và vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Kiên Giang.

Căn cứ vào tình hình thực tế về thời tiết, sóng gió, mớn nước, trọng tải của tàu thuyền và tính chất hàng hóa, chỉ định vị trí cụ thể cho tàu thuyền đón trả hoa tiêu, kiểm dịch, neo đậu, chuyên tải và tránh bão trong vùng nước theo quy định, bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

Ngoài phạm vi vùng nước cảng biển nêu trên, Cảng vụ Hàng hải Kiên Giang còn có trách nhiệm quản lý nhà nước về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong vùng biển thuộc địa phận tỉnh Kiên Giang.

*Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày 15/3/2015.*



## CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN GTVT ĐƯỜNG SẮT ĐẾN 2020, TẦM NHÌN ĐẾN 2050

Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quyết định số 214/QĐ-TTg về Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050 ngày 10/2/2015.

Theo Chiến lược này, đến năm 2020, đáp ứng khoảng 1% đến 2% thị phần vận tải hành khách và 1%-3% thị phần vận tải hàng hóa; đáp ứng được khoảng 4%-5% thị phần vận tải hành khách đô thị tại Hà Nội và Tp. HCM.

Các tuyến đường sắt hiện có được tập trung đầu tư nâng cấp, trong đó ưu tiên nâng cấp, hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc-Nam để đạt tốc độ chạy tàu bình quân 80-90 km/giờ đối với tàu khách và 50-60 km/giờ đối với tàu hàng; nâng cao năng lực, chất lượng vận tải và cải tạo, nâng cấp các tuyến đường sắt Yên Viên-Lào Cai, Gia Lâm-Hải Phòng, Hà Nội-Thái Nguyên, Hà Nội-Lạng Sơn. Đầu tư, nâng cấp, cải tạo các nhà ga đường sắt trọng điểm, các nhà ga có lượng hành khách lớn; từng bước xóa bỏ các điểm giao cắt đồng mức giữa đường bộ và đường sắt, ưu tiên đầu tư xây dựng nút giao khác mức tại các điểm giao cắt có lưu lượng giao thông lớn.

Chiến lược cũng đặt ra mục tiêu nghiên cứu phương án xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao, đường đôi khổ 1.435 milimét, điện khí hóa trên trục Bắc-Nam, trong đó chuẩn bị các điều kiện cần thiết để từng bước ưu tiên xây dựng trước những đoạn tuyến có nhu cầu vận tải lớn, đặc biệt khu vực kết nối với Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh như các đoạn Hà Nội-Vinh, Thành phố Hồ Chí Minh-Nha Trang.

Đưa vào khai thác toàn tuyến đường sắt Yên Viên-Phả Lại-Hạ Long-Cái Lân. Nghiên cứu phương án xây dựng mới các tuyến Hà Nội-Lào Cai, Hà Nội-Hải Phòng, Hà Nội-Đồng Đăng, Biên Hòa-Vũng Tàu, Sài Gòn-Cần Thơ, Hải Phòng-Lạch Huyện, các tuyến nối với các cảng biển lớn, khu công nghiệp, du lịch, đường sắt nối các tỉnh Tây Nguyên với cảng biển, đường sắt Vũng Áng-Cha Lo (Mụ Giạ) để kết nối với đường sắt của Lào tại Thà Khẹt, đường sắt Dĩ An-Lộc Ninh kết nối với đường sắt xuyên Á.

Giai đoạn này ưu tiên đầu tư các tuyến có nhu cầu vận tải lớn, phù hợp với quy hoạch và khả năng huy động vốn; đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án đường sắt đô thị tại Hà Nội và Tp. HCM.

Trong giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030, Chiến lược đề ra mục tiêu đáp ứng khoảng 3%-4% thị phần vận tải hành khách và 4%-5% thị phần vận tải hàng hóa; đáp ứng khoảng 15%-20% thị phần vận tải hành khách đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Theo đó, đến năm 2050 sẽ đáp ứng tối thiểu 5%-8% thị phần vận tải hành khách và 5%-6% thị phần vận tải hàng hóa.

## QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN KHO HÀNG HÓA TẠI CỬA KHẨU BIÊN GIỚI VIỆT – TRUNG

Bộ Công Thương vừa ban hành Quyết định số 1093 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển kho hàng hóa tại các cửa khẩu khu vực biên giới Việt Nam-Trung Quốc đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035.

Đến **năm 2015**, có các kho bãi chủ yếu đủ để đáp ứng 80% nhu cầu về quy mô kho bãi (diện tích, sức chứa) của hàng hóa xuất nhập khẩu.

Mục tiêu đến **năm 2025**, các kho bãi chủ yếu đủ để đáp ứng 80% nhu cầu về quy mô kho bãi (diện tích, sức chứa) của hàng hóa xuất nhập khẩu, cung cấp các dịch vụ quan trọng và cần thiết nhất trong quá trình tập kết, lưu giữ, chỉnh lý, bảo quản, sang xe sang tải, kiểm tra và làm thủ tục hải quan hàng hóa xuất nhập khẩu, duy trì sự ổn định và từng bước nâng cao tốc độ tăng trưởng xuất nhập khẩu tại các cửa khẩu trên tuyến biên giới Việt Nam - Trung Quốc.

Đến **năm 2035**, sẽ có hệ thống kho bãi hoàn chỉnh và đồng bộ, đáp ứng được 100% nhu cầu về quy mô kho bãi của hàng hóa xuất nhập khẩu, cung cấp trọn gói theo hướng tích hợp đồng bộ các dịch vụ logistics gắn với kho bãi (trong tất cả các công đoạn của xuất nhập khẩu hàng hóa)...

[Back](#)

## THÔNG TIN CHUNG

### Xuất nhập khẩu Việt Nam 2014

Số liệu từ Tổng cục Hải quan cho biết, tính chung cả năm 2014, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa của cả nước ước đạt 150,2 tỷ USD, tăng 13,7% so với cùng kỳ năm ngoái. Trong khi đó, kim ngạch nhập ước đạt 148,05 tỷ USD, tăng 12,1% so với cùng kỳ năm ngoái.

Nhìn chung, cán cân xuất khẩu và xuất siêu vẫn nghiêng hẳn về phía khối doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài FDI. Theo đó, trong năm 2014, kim ngạch xuất khẩu của khu vực này vẫn đạt tới 94 tỷ USD và chiếm 62% tổng kim ngạch xuất khẩu của cả nước. Trong khi đó, kim ngạch nhập khẩu của khối này trong năm 2014 đạt 84,2 tỷ USD và chiếm 57% tổng kim ngạch nhập khẩu của cả nước.

Như vậy, trong năm 2014 khối doanh nghiệp FDI tiếp tục xuất siêu tới 10 tỷ USD. Trong khi đó, khối kinh tế trong nước nhập siêu khoảng hơn 8 tỷ USD.

### Các chỉ tiêu kinh tế chủ yếu năm 2015

Nghị quyết 01/NQ-CP về những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu chỉ đạo điều hành thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế-xã hội và dự toán ngân sách Nhà nước năm 2015 vừa được ban hành. Các chỉ tiêu chủ yếu của năm 2015 như:

- Tổng sản phẩm trong nước (GDP) tăng khoảng 6,2%;
- Kim ngạch xuất khẩu tăng khoảng 10%;
- Tỷ lệ nhập siêu so với kim ngạch xuất khẩu khoảng 5%;
- Tốc độ tăng giá tiêu dùng (CPI) khoảng 5%;
- Tổng vốn đầu tư phát triển toàn xã hội khoảng 30-32% GDP

## NGÀNH VẬN TẢI BIỂN

### Vosco ước lãi 15 tỷ đồng năm 2014

Tại Hội nghị tổng kết công tác của Tổng công ty hàng hải Việt Nam năm 2014, đại diện CTCP Vận tải biển Việt Nam (Vosco, mã CK: VOS) cho biết, trong năm 2014, ngành vận tải biển gặp nhiều khó khăn nhưng ước tính năm 2014, VOS đạt 2.310 tỷ đồng tổng doanh thu – giảm 5,25% so với năm 2013 nhưng đã vượt 0,43% so với kế hoạch. Trong đó, doanh thu vận tải là 1.900 tỷ - giảm hơn 7% so với năm 2013 và chỉ bằng 95,72% so với kế hoạch.

Tổng lợi nhuận trước thuế của VOS ước đạt 15 tỷ đồng – vượt 87,5% so với kế hoạch. Đây là kết quả khả quan hơn hẳn so với con số lỗ 187 tỷ đồng của năm 2013.

Trên cơ sở đội tàu vào đầu năm 2015 còn 19 chiếc với tổng trọng tải là 472.212 DWT gồm 15 tàu hàng khô, 2 tàu dầu sản phẩm và 2 tàu container và với dự báo thị trường vận tải, kế hoạch kinh doanh của các công ty con cùng kế hoạch bán tàu năm 2015, công ty dự kiến sản lượng vận chuyển năm 2015 là 4,5 triệu tấn, đem lại tổng doanh thu 2.040 tỷ đồng trong đó doanh thu vận tải là 1.800 tỷ đồng.

Kế hoạch này được tính trên cơ sở thị trường vận tải ở mức tương đương năm 2014. Theo đó, doanh thu vận tải ước giảm 100 tỷ so với năm 2014 là do không còn doanh thu của một số tàu đã được thanh lý năm 2014. Mặc dù vậy, nếu thị trường vận tải biển ấm lên, giá nhiên liệu vẫn giữ ở mức thấp, đồng thời thực hiện thành công các biện pháp bù đắp lỗ từ hoạt động tài chính như thanh lý tài sản, thoái vốn đầu tư, xin khoan nợ với ngân hàng phát triển Việt Nam cho các tàu đóng mới thì công ty vẫn có khả năng tiếp tục cân bằng thu chi trong năm 2015.

## **NGÀNH CẢNG BIỂN**

### **Mở toang cửa mời tư nhân đầu tư vào hàng hải**

Chỉ đạo triển khai thực hiện Đề án huy động vốn xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng lĩnh vực hàng hải, từ nay, các dự án cơ sở hạ tầng hàng hải sẽ do tư nhân đầu tư. Nhà nước chỉ đầu tư những dự án không hấp dẫn, những dự án có tính chất đảm bảo quốc phòng, an ninh.

Dự kiến, danh mục dự án kêu gọi các nguồn vốn xã hội đầu tư hạ tầng hàng hải lên tới 41 dự án cho giai đoạn 2015-2020, tổng vốn đầu tư 43 nghìn tỉ đồng. Trong số này, có 10 dự án luồng tuyến vận tải hàng hải, 19 dự án cảng biển, ba dự án hệ thống hàng hải điện tử và 9 công trình neo đậu, tránh trú bão.

Hiện đã có khá nhiều nhà đầu tư đăng ký tham gia các dự án này với số vốn dự kiến lên tới gần 7 nghìn tỷ đồng. Có thể kể đến các Dự án đầu tư, nâng cấp luồng vào cảng Hòn La cho tàu đến 20 nghìn DWT (Công ty Linh Thành); Đầu tư xây dựng khu bến Minh Phú - cảng Hậu Giang (Công ty Minh Phú); Dự án Đầu tư xây dựng khu bến Trà Cú - Trà Vinh (Công ty Hàm Giang); Dự án Đầu tư xây dựng khu bến tổng hợp và chuyên dùng Sơn Trà (Công ty Cảng Đà Nẵng); Dự án đầu tư xây dựng bến 3 Vũng Áng (Công ty Việt Lào); Dự án Đầu tư xây dựng cảng Tiên Sa - Đà Nẵng giai đoạn 2 (Công ty Cảng Đà Nẵng); Dự án Đầu tư xây dựng cảng khách quốc tế Dương Đông (Tập đoàn Vingroup).

Ngay trong giai đoạn 2015-2016 cũng có ba dự án đang được các nhà đầu tư tư nhân đăng ký tham gia và chuẩn bị được triển khai gồm: Dự án đầu tư xây dựng luồng cho tàu biển có trọng tải lớn vào sông Hậu (Giai đoạn 2) theo hình thức đối tác công tư, có tổng mức đầu tư 2.700 tỷ đồng. Cục Hàng hải VN đang lập dự án và sẽ hoàn thành trong tháng 1/2015; Dự án Đầu tư xây dựng tuyến luồng Thọ Quang cho tàu đến 10 nghìn DWT, tổng mức đầu tư 126 tỷ đồng; Dự án đầu tư, cải tạo nâng cấp tuyến luồng Nghi Sơn cho tàu đến 50 nghìn DWT theo hình thức đối tác công tư, có tổng mức đầu tư 300 tỷ đồng.

### **Cảng Hải Phòng**

Trong năm 2014, tổng sản lượng xếp dỡ hàng hóa thông qua Cảng đạt 19,75 triệu tấn, tăng 5% so với thực hiện năm 2013, trong đó hàng container đạt trên 1 triệu TEU tương đương 14 triệu tấn. Năm 2015, hoạt động dưới mô hình mới, Công ty đặt kế hoạch sản lượng xếp dỡ vượt 20 triệu tấn hàng hóa thông qua; tổng doanh thu phấn đấu đạt 1.500 tỷ đồng. Cổ tức cho các cổ đông dự kiến ở mức 5,5%; tiếp tục ổn định việc làm, cải thiện điều kiện làm việc và thu nhập cho cán bộ công nhân viên toàn Cảng.

Công ty tập trung cho dự án tại chi nhánh Cảng Tân Vũ về cơ sở hạ tầng, thiết bị, công nghệ thông tin và hoàn thành dự án đầu tư trong năm 2015. Đồng thời, Cảng Hải Phòng sẽ hoàn thành việc góp vốn hợp tác đầu tư với Công ty Hóa dầu Quân đội thành lập Công ty cổ phần đầu tư khai thác 2 cầu cảng tiếp nhận tàu 20.000 DWT tại Đình Vũ để giữ thị trường và phục vụ di chuyển Cảng Hoàng Diệu khi quy hoạch; hoàn thành các thủ tục pháp lý để có thể triển khai Dự án xây dựng bến cảng tại Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng với 6 bến, tiếp nhận tàu có trọng tải đến 8.000 TEU, 50.000 đến 100.000 DWT với tổng chiều dài tuyến bến khoảng 2.250m, tiếp tục nâng cao khả năng cạnh tranh và khẳng định vị trí chủ lực của Cảng Hải Phòng trong hệ thống cảng biển khu vực phía Bắc.

### **Cảng Đình Vũ (Mã CK: DVP)**

HĐQT CTCP đầu tư và phát triển cảng Đình Vũ đã thông qua kết quả 2014 và kế hoạch SXKD 2015 của công ty như sau:

#### **Kết quả SXKD 2014:**

- Sản lượng: 574,635 teus – đạt 115% kế hoạch, tăng 12.18% so với cùng kỳ
- Doanh thu: 579.36 tỷ đồng – đạt 115% kế hoạch, tăng 10.83% so với cùng kỳ
- LNTT: 242.32 tỷ đồng – đạt 124% kế hoạch, tăng 15.53% so với cùng kỳ

## **Kế hoạch SXKD 2015:**

- Sản lượng: 560,000 teus
- Doanh thu: 550 tỷ đồng
- LNNT: 220 tỷ đồng
- Đầu tư:
  - + Đầu tư tiếp những hạng mục dở dang từ 2014 như 1 cần trục chân đế quay 45T, hệ thống RTK- GPS cho xe nâng 45T, 8 rơ – moóc chuyên dụng chở container trong cảng, 2 đầu kéo;
  - + Đầu tư hạng mục mới được phê duyệt trong 2015: 4 cần trục RTG giai đoạn 2 (thiết bị + bãi + điện bãi)

## **Kế hoạch SXKD 2014 và đầu tư 2015 của các công ty liên danh và cổ phần:**

Công ty TNHH SITC- Dinh Vu:

- Doanh thu: 115 tỷ đồng
- LNNT: 35 tỷ đồng
- Đầu tư 2015: 1 xe nâng hàng, 10 xe đầu kéo, xây dựng thêm 8,000m2 bãi

CTCP tiếp vận Đình Vũ:

- Doanh thu: 40.1 tỷ đồng
- LNNT: 6.2 tỷ đồng
- Đầu tư 2015: đóng 1 tàu lai công suất 3,200HP, dự toán 28-30 tỷ đồng; đội xe vận chuyển đường dài từ 6-10 xe

## **Cảng Đoạn Xá (Mã CK: DXP): lãi ròng 40 tỷ đồng năm 2014**

Công ty cổ phần Cảng Đoạn Xá công bố báo cáo kiểm toán năm 2014. Chênh lệch đôi chút so với kết quả ước tính trước đó, Cảng Đoạn Xá lãi trước thuế 50 tỷ đồng (ước tính trước đó 45 tỷ đồng LNNT) và lãi sau thuế 40 tỷ đồng, giảm 25,9% so với kết quả năm 2013.

Với kết quả này, Cảng Đoạn Xá đã hoàn thành kế hoạch lợi nhuận cả năm sau điều chỉnh.

## **Viconship (Mã CK: VSC): Năm 2014 LNNT đạt 302 tỷ đồng, vượt 26% kế hoạch**

Kết quả SXKD năm 2014, VSC đạt 891,24 tỷ đồng doanh thu thuần tăng 12,5% so với cùng kỳ; LNNT đạt hơn 248 tỷ đồng tăng nhẹ 3,3% so với năm 2013 tương đương EPS đạt 7.182 đồng.

## **Cảng Lạch Huyện: triển khai đúng tiến độ**

Hợp phần A, Dự án Đầu tư xây dựng Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Cảng Lạch Huyện) giai đoạn khởi động được Bộ Giao thông - Vận tải sử dụng vốn vay ODA của Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) và nguồn vốn đối ứng của Chính phủ Việt Nam, đang được thực hiện khẩn trương và đảm bảo đúng tiến độ đề ra. Mục tiêu của Dự án là đầu tư kết cấu hạ tầng Cảng Lạch Huyện nhằm đáp ứng yêu cầu tiếp nhận tàu container, tàu tổng hợp có trọng tải đến 100.000 DWT.

Dự kiến, Dự án Cảng Lạch Huyện sẽ đi vào hoạt động vào cuối năm 2017, với công suất 12,8 - 13,1 triệu tấn hàng hóa mỗi năm. Trong giai đoạn đầu, Cảng sẽ đón được tàu container chuyên chở 4.000 - 6.000 TEU và lên đến 8.000 TEU trong các giai đoạn sau của Dự án, tương đương tàu trọng tải 100.000 tấn hoạt động trên tuyến vận tải biển xa. Cảng Lạch Huyện còn có thể đưa hàng hóa xuất, nhập khẩu của khu vực miền Bắc đi thẳng tới thị trường châu Âu và châu Mỹ.

## **Cảng Quảng Ninh: Vinalines xin Chính phủ cho bán hết**

Không chỉ kêu gọi các nhà đầu tư tư nhân đầu tư vào các dự án hạ tầng cảng biển mới, Bộ Giao thông Vận tải (GTVT) nhiều khả năng sẽ tiếp tục xin Chính phủ chấp thuận cho Vinalines thoái mạnh hơn nữa vốn nhà nước tại một số cảng.

Sau khi Chính phủ đồng ý chủ trương cho phép Vinalines bán tối đa 29,58% vốn điều lệ tại Cảng Hải Phòng cho Quỹ đầu tư VOI (Liên doanh giữa Tổng công ty đầu tư và kinh doanh vốn nhà nước (SCIC) với Quỹ dự trữ quốc gia Oman), Vinalines tiếp tục soạn thảo đề xuất Chính phủ cho thoái hết vốn nhà nước khỏi cảng Quảng Ninh, nơi được định giá 622 tỉ đồng, trong đó giá trị thực tế vốn nhà nước là 500 tỉ đồng.

Cảng Quảng Ninh đã IPO hồi cuối tháng 5-2014, dự định bán ra 22,1% vốn nhà nước, với mức giá khởi điểm là 11.000 đồng/cổ phiếu. Tuy nhiên, đợt đầu giá không thành công vì chỉ bán được 7,5% khối lượng chào bán, thu về chưa đầy 10 tỉ đồng. Sau đợt IPO, công ty dự định bán tiếp số cổ phần bị ế vào tháng 6-2014. Tuy nhiên do không có nhà đầu tư nào quan tâm nên đợt đầu giá đã bị hủy.

Nay, Công ty cổ phần tập đoàn T&T đã đặt vấn đề mua toàn bộ vốn nhà nước tại cảng này.

Tuy nhiên, theo Đề án tái cơ cấu Vinalines đã được điều chỉnh, cảng Quảng Ninh thuộc danh mục Nhà nước nắm giữ 51% đến 65% vốn sau CPH. Với đề xuất của T&T, Vinalines sẽ phải trình Bộ GTVT và Chính phủ xin đồng ý về chủ trương. Nếu được chấp thuận, Vinalines sẽ xây dựng phương án bán cho T&T theo hình thức đấu giá hoặc thỏa thuận trực tiếp với mức giá chắc chắn không thể thấp hơn kết quả trúng đấu giá bình quân của đợt IPO hồi tháng 5-2014.

## **Cảng Đồng Nai (mã CK: PDN): Năm 2014 EPS đạt 5.133 đ/CP**

Lũy kế cả năm 2014 doanh thu thuần đạt hơn 270 tỷ đồng tăng 33,14%; LNST đạt 47,54 tỷ đồng tăng 5,88% so với cả năm 2013 tương đương EPS đạt 5.133 đ/CP.

Năm 2014 công ty lên kế hoạch đạt 48 tỷ đồng LNST, như vậy kết thúc năm 2014 với mức LNST đạt 50,2 tỷ đồng PDN đã hoàn thành được 105% kế hoạch.

## **Tái cấu trúc Dự án Cảng Container Trung tâm Sài Gòn**

Phó Thủ tướng Vũ Văn Ninh vừa có ý kiến về việc tái cấu trúc Dự án Cảng container Trung tâm Sài Gòn theo đề nghị của UBND TP.Hồ Chí Minh và Bộ Tài chính.

Theo đó, Phó Thủ tướng giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính và UBND TP.HCM rà soát Hợp đồng góp vốn liên doanh thành lập Công ty Cảng container Trung tâm Sài Gòn (Công ty SPTC) để hướng dẫn Công ty TNHH MTV Phát triển công nghiệp Tân Thuận (IPC) thực hiện theo quy định của pháp luật khi góp vốn và Hợp đồng góp vốn liên doanh đã ký.

Về việc hỗ trợ vốn cho Công ty SPTC hoạt động theo tỷ lệ góp vốn trong thời gian kinh doanh bị lỗ, Phó Thủ tướng giao UBND TP.Hồ Chí Minh chỉ đạo Công ty IPC thực hiện theo đúng các quy định của pháp luật.

Được biết, Dự án Cảng container Trung tâm Sài Gòn được khánh thành và đi vào sử dụng từ năm 2010 có tổng vốn đầu tư 360 triệu USD, là liên doanh giữa Tập đoàn DP World (Các tiểu vương quốc ẢRập thống nhất, chiếm 80% vốn) với Công ty phát triển công nghiệp Tân Thuận.

Cảng Rau Quả (VGP) bị cục thuế truy thu 4,6 tỷ đồng thuế

Ngày 29/01/2015, CTCP Cảng Rau Quả (mã CK: VGP) đã nhận Quyết định số 282/QĐ-CT-XP ngày 27/01/2015 của Cục thuế Thành phố Hồ Chí Minh về việc Truy thu thuế với tổng số tiền hơn 4,6 tỷ đồng. Đồng thời Cục thuế Tp.Hồ Chí Minh cũng đã đơn phương ra quyết định phong tỏa tài khoản của Công ty tại một số Ngân hàng.

Tính chung cả năm 2014, VGP đạt 260 tỷ doanh thu thuần, giảm 49% so với năm 2013 và bằng 74% kế hoạch năm. Lợi nhuận trước thuế cả năm đạt 18,19 tỷ, giảm 29% so với 2013 và chưa hoàn thành kế hoạch lãi trước thuế 24 tỷ đồng.

## **NGÀNH LOGISTICS**

### **Kết nối vận tải đường thủy - đường sắt**

Bộ GTVT đang thí điểm nhượng quyền khai thác tuyến vận tải đường thủy, đường sắt trên tuyến Lào Cai - Hải Phòng cho doanh nghiệp nhằm giảm tải cho đường bộ.

Theo lãnh đạo Sở GTVT Hải Phòng, các cảng thủy Hải Phòng hiện nay có lượng hàng thông qua lớn, nhưng đa phần vẫn phải vận chuyển bằng đường bộ với hơn 70%, đường thủy chỉ "gánh" gần 20%, còn đường sắt đảm đương được khoảng 3%.

Nhằm tạo thuận lợi cho doanh nghiệp và thúc đẩy vận tải đường thủy, đường sắt, Bộ trưởng Bộ GTVT đã chỉ đạo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam thực hiện thí điểm nhượng quyền khai thác đường thủy, đường sắt tuyến Lào Cai - Hải Phòng cho VIVASO khai thác. Trong đó VIVASO được quyền đầu tư thực hiện nạo vét đảm bảo chiều sâu luồng, nạo vét duy tu hàng năm và kinh doanh hoàn vốn bằng các loại phí vận chuyển với cơ chế ưu đãi.

Theo Bộ trưởng, không có lý do gì mà cước vận tải đường thủy trên tuyến Lào Cai - Hải Phòng hiện chỉ bằng 1/10 giá thành so với đường bộ, mà không thu hút được doanh nghiệp hàng hóa hoặc doanh nghiệp hàng hóa lại không mặn mà với vận tải thủy vì tàu thuyền bị hạn chế đi lại vào mùa khô. Bộ GTVT cũng đã chỉ đạo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và Vụ Pháp chế xây dựng thông tư về thu phí giao thông trên luồng đường thủy và rà soát các văn bản liên quan đến đầu tư, phát triển hạ tầng, áp dụng thí điểm ngay trên tuyến vận tải Lào Cai - Hải Phòng, tiến tới nhân rộng trên các tuyến vận tải thủy nội địa cả nước để tăng cường tính kết nối với vận tải đường sắt và các phương thức vận tải khác.

### **Khai trương mô hình kiểm tra “một cửa, một lần dừng” tại Lao Bảo**

Ngày 6/2/2015, tại cặp cửa khẩu quốc tế Lao Bảo (Quảng Trị) và Đềnsavan (Savanakhet), Bộ Ngoại giao hai nước Việt Nam và Lào tổ chức Lễ khai trương chính thức triển khai mô hình kiểm tra “một cửa, một lần dừng” tại cặp Cửa khẩu quốc tế Lao Bảo-Đềnsavan nằm trên tuyến Hành lang Kinh tế Đông-Tây.

Đây là lần đầu tiên mô hình kiểm tra “một cửa, một lần dừng” được triển khai tại cặp cửa khẩu quốc tế Lao Bảo-Đềnsavan trong tiểu vùng Mekong mở rộng (GMS) cũng như giữa các nước ASEAN nhằm thúc đẩy kết nối, giảm thủ tục và tạo thuận lợi về cơ chế, chính sách cho doanh nghiệp và người dân qua lại, tiếp tục tạo môi trường đầu tư kinh doanh thông thoáng, tạo thuận lợi cho thương mại, đầu tư và giao thương qua biên giới, góp phần tích cực chuẩn bị cho cộng đồng ASEAN hình thành vào cuối năm 2015.

### **Thông xe 55km cao tốc TPHCM – Long Thành – Dầu Giây**

Sáng 8/2/2015, tại Trạm thu phí Dầu Giây, Thủ tướng Chính phủ đã phát lệnh thông xe 55 km cao tốc TPHCM – Long Thành – Dầu Giây. Dự án hoàn thành sớm 1 năm so với kế hoạch.

Dự án xây dựng đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây bắt đầu triển khai xây dựng từ tháng 10/2009. Chiều dài toàn tuyến là 55km bắt đầu từ nút giao An Phú (Q.2, TPHCM) đến nút giao Dầu Giây (H.Long Thành, Đồng Nai). Tổng mức đầu tư dự án là 20.630 tỷ đồng. Đường mỗi bên có 2 làn xe ô tô và một làn dừng khẩn cấp, tốc độ thiết kế 120km/h.

Đường cao tốc TPHCM – Long Thành – Dầu Giây được xem là tuyến đường cao tốc đẹp nhất hiện Việt Nam hiện nay. Việc đưa vào khai thác toàn tuyến cao tốc dài 55km đã rút ngắn khoảng cách và thời gian đi các vùng lân cận TP. HCM. Chẳng hạn từ TP. HCM về Long Thành chỉ mất 20 phút. Từ TP. HCM ra ngã tư Dầu Giây chỉ khoảng 45 phút thay vì đi QL1 qua Biên Hòa hiện phải mất trên 3giờ. Đi về Vũng Tàu theo cao tốc cũng chỉ 1 giờ 30 phút.

### **Khởi động dự án cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận**

Chiều 7/2/2015, tại Tiền Giang, Bộ GTVT đã tổ chức lễ khởi động dự án xây dựng đường cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận giai đoạn 1 theo hình thức hợp đồng BOT.

Dự án đường cao tốc Trung Lương-Mỹ Thuận có điểm đầu tại nút giao thông Tân Cửu Nghĩa, huyện Châu Thành, tỉnh Tiền Giang (tiếp nối đường cao tốc TP.HCM-Trung Lương). Điểm cuối dự án tại nút giao với Quốc lộ 30 tại Km 100+750. Tổng chiều dài dự án khoảng 51,1km tuyến cao tốc và 4,5km tuyến nối. Tổng mức đầu tư dự án gần 15 ngàn tỉ đồng.

Dự kiến, tuyến cao tốc này sẽ hoàn thành vào năm 2018. Công trình do liên danh 6 nhà đầu tư gồm Công ty cổ phần đầu tư xây dựng Tuấn Lộc, Công ty TNHH sản xuất thương mại dịch vụ Yên Khánh, Công ty cổ phần đầu tư xây dựng BMT, Công ty TNHH Tập đoàn Thắng Lợi, Công ty cổ phần Hoàng An và Công ty cổ phần đầu tư cầu đường CII thực hiện.

Dự án cao tốc Trung Lương-Mỹ Thuận là một trong những trục đường trọng tâm của quốc gia, là trục chính nối TP.HCM với toàn bộ 13 tỉnh khu vực ĐBSCL. Sau khi hoàn thành, tuyến đường cao tốc này sẽ còn tạo mạng lưới giao thông hoàn chỉnh, giảm ùn tắc, TNGT trên QL1A góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội khu vực ĐBSCL.

Việc triển khai dự án đường cao tốc Trung Lương-Mỹ Thuận nhằm hoàn thành tuyến cao tốc từ TP.HCM đến Cần Thơ, đồng thời phát triển giao thông vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

[Back](#)

## MOL LOGISTICS MỞ VĂN PHÒNG THỨ 7 Ở VIỆT NAM

MOL Logistics (Việt Nam) vừa khai trương văn phòng mới tại tỉnh Quảng Ninh, khu vực đang nổi lên như một trung tâm sản xuất ô tô và các sản phẩm liên quan, với nhiều công ty thành lập nhà máy mới và chi nhánh ở đó.

Văn phòng mới của công ty giúp quản lý hiệu quả hơn các dịch vụ logistics, bao gồm cả các thủ tục làm hải quan tại cơ quan hải quan, khai thác hàng tại các nhà máy, thu xếp vận tải biển nội địa, tại các khu vực ở phía đông bắc thành phố Hải Phòng.

Được thành lập vào tháng 11/2005, công ty vận tải biển Nhật Bản này hiện có 7 văn phòng tại Việt Nam: trụ sở tại Tp. Hồ Chí Minh, chi nhánh Hà Nội và các văn phòng tại Hải Dương, Thái Bình và Bến Tre. Công ty cũng khai thác kho Sóng Thần ở ngoại ô Tp. Hồ Chí Minh, tỉnh Bình Dương.



## DHL CHÍNH THỨC LÀ ĐỐI TÁC RUGBY WORLD CUP 2015

Công ty Rugby World Cup Limited (RWCL) vừa thông báo rằng DHL sẽ chính thức là Đối tác của Rugby World Cup vào năm 2015. Sự hợp tác này cho thấy DHL chịu trách nhiệm về hậu cần cho một trong những sự kiện thể thao quốc tế lớn nhất, sẽ diễn ra tại nước sở tại Anh trong sáu tuần của tháng 9 và tháng 10 năm 2015.



## UPS TRIỂN KHAI WORLDWIDE EXPRESS FREIGHT TẠI VIỆT NAM

Ngày 7/1/2015, UPS® (NYSE:UPS) đã giới thiệu dịch vụ UPS Worldwide Express Freight™ tại Việt Nam cho những lô hàng nặng quốc tế cần giao khẩn cấp, có giá trị cao và trọng lượng lớn. Dịch vụ này của UPS là dịch vụ lý tưởng nhất cho việc ra mắt sản phẩm, giải quyết tình trạng thiếu hàng tồn kho và cung cấp các phụ kiện thay thế cho những sản phẩm lỗi, với 50 địa điểm xuất xứ và 51 điểm đến ở các quốc gia và vùng lãnh thổ trên khắp thế giới.

Với các khách hàng hoạt động trong lĩnh vực sản xuất công nghiệp, ô tô, công nghệ cao, bán lẻ và chăm sóc sức khỏe cần vận chuyển các lô hàng trên 70kg, UPS giờ đây cung cấp dịch vụ giao hàng đảm bảo, ngày xác định và tận nơi với nhiều tuyến vận chuyển hơn các hãng vận tải khác và thời gian toàn trình ngắn nhất. Với các lô hàng từ khu vực châu Á - Thái Bình Dương, việc vận chuyển có thể hoàn thành rất nhanh đến các thành phố trong khu vực châu Á chỉ trong một đêm hoặc trong 3 ngày đối với khu vực châu Âu và châu Mỹ.

Dịch vụ UPS Worldwide Express Freight™ còn cung cấp các tính năng giống với dịch vụ vận chuyển hàng hóa UPS Worldwide Express®, bao gồm khâu chuẩn bị hàng tự động, theo dõi đơn hàng trực tuyến và công nghệ thông báo chủ động. Ngoài ra, toàn bộ quá trình giao nhận cấp tốc được tổng hợp vào chỉ một hóa đơn duy nhất giúp cho khách hàng có thể tham khảo dễ dàng.

## SOTRANS KHAI TRƯƠNG KHO SOTRANS LONG BÌNH

Ngày 09/01/2015, Công ty Sotrans đã chính thức khai trương Kho Sotrans Long Bình tại Biên Hoà, Đồng Nai. Kho Sotrans Long Bình có tổng diện tích 22.000m<sup>2</sup> với 2 nhà kho có diện tích khai thác 12.000m<sup>2</sup>. Kho Sotrans Long Bình có vị trí chiến lược khi tiếp giáp với các KCN lớn như: Biên Hòa 2, Biên Hòa 1, Amata, Loteco Long Thành..., gần QL51 thuận tiện đi TP.HCM, Long Thành, BR- VT, cụm cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải.





## **TÂN CẢNG SÀI GÒN MIỄN PHÍ LƯU KHO/ BÃI TRONG THỜI GIAN NGHỈ TẾT**

TCT Tân Cảng Sài Gòn vừa thông báo kế hoạch làm hàng trong dịp Tết nguyên Đán Ất Mùi 2015 thời gian từ 16 đến ngày 23/2/2015

Theo Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn, trong thời gian nghỉ nêu trên, đơn vị vẫn tiếp nhận tàu, xếp dỡ hàng hóa XNK, hạ bãi container hàng xuất, giao container hàng nhập và nâng/ hạ container rỗng như bình thường. Đối với các dịch vụ khác, cảng thực hiện theo quy định chung của Nhà nước về chế độ nghỉ lễ. Đặc biệt, trong thời gian nghỉ Tết, Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn sẽ thực hiện miễn phí lưu kho/ bãi cho khách hàng. Trong trường hợp đặc biệt cần phải làm hàng trong thời gian nghỉ Tết, hãng tàu, doanh nghiệp thông báo cho cảng trước ngày 11-2-2015, cảng sẽ xem xét có kế hoạch giải quyết cho từng trường hợp cụ thể

Để tránh tình trạng ùn ứ hàng hóa tại cảng Cát Lái sau kỳ nghỉ lễ, ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động kinh doanh của cảng, hãng tàu và doanh nghiệp xuất nhập khẩu, Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn đề nghị doanh nghiệp tích cực sử dụng các dịch vụ cung cấp bình thường trong thời gian nghỉ Tết.

## **INTERSERCO ĐẦU TƯ GẦN 1,600 TỶ ĐỒNG XÂY DỰNG ICD MỸ ĐÌNH**

UBND Tp. Hà Nội đã ký quyết định chấp nhận đầu tư xây dựng cảng Nội địa (ICD) Mỹ Đình tại xã Đức Thượng – huyện Hoài Đức, Tp. Hà Nội, do Công ty TNHH Một thành viên Đầu tư Thương mại và Dịch vụ Quốc tế (INTERSERCO) làm chủ đầu tư.

IDC Mỹ Đình được xây dựng trên diện tích 18,2ha, vốn đầu tư gần 1.600 tỷ. Dự kiến hoàn thành vào quý 3/2017.

IDC Mỹ Đình được xây dựng trên khu đất 52.000m<sup>2</sup>, tại Số 17 Phạm Hùng, Mỹ Đình, Từ Liêm, Hà Nội, nằm trên tuyến vành đai 3 của Hà Nội nối Cảng Hải Phòng, Sân bay Quốc tế Nội Bài và cửa khẩu biên giới Hữu nghị quan (Lạng Sơn). Trước nay, IDC Mỹ Đình Hà Nội là Cảng cạn lớn nhất ở phía Bắc Việt Nam.

Nay, do nhu cầu ngày càng lớn của các doanh nghiệp, INTERSERCO đã quyết định mở rộng thêm IDC Mỹ Đình. Việc di chuyển cảng nội địa (IDC) Mỹ Đình tại đường Phạm Hùng về huyện Hoài Đức là để tránh ùn tắc giao thông trong nội đô và có đủ diện tích để đáp ứng nhu cầu kho bãi cho các doanh nghiệp.

## **GEMADEPT LOGISTICS**

Dựa trên kết quả SXKD tốt của năm 2014, công ty Gemadept Logistics đã đưa ra một số định hướng phát triển trong năm 2015, cụ thể:

- Về sản lượng: tăng trưởng 150% so với 2014, phát triển mạnh cả 3 mảng chính: VATD, VAWD, IDFF
- Tiếp tục thực hiện Dự án vận hành xuất sắc
- Xây dựng mới DC3 Sóng Thần, mở rộng mạng lưới DC ra nhiều khu vực trên toàn quốc. Xây dựng DC Sóng Thần trở thành DC chuẩn mực, kiểu mẫu
- Đầu tư thêm xe tải nhẹ, xe container trung chuyển, tăng các nhà cung cấp dịch vụ cho đơn vị
- Tiếp tục áp dụng khẩu hiệu như kim chỉ nam xuyên suốt hoạt động của công ty: Kỷ Luật – Tận tâm - Chuyên nghiệp
- Xây dựng thương hiệu, quảng bá hình ảnh, xây dựng văn hóa công ty theo văn hóa truyền thống của tập đoàn Gemadept với môi trường làm việc thân thiện, cầu tiến, mọi người phát huy tối đa khả năng, làm việc ổn định và gắn bó với công ty.

[Back](#)

## ỨNG DỤNG CNTT TRONG DOANH NGHIỆP LOGISTICS: ĐỘNG LỰC VÀ RÀO CẢN

### 1. Động lực

Tương tự như trong mọi ngành công nghiệp khác, việc các DN trong ngành logistics ứng dụng CNTT xuất phát từ những động cơ cụ thể, và thực tế triển khai cũng gặp phải nhiều rào cản; dĩ nhiên tính đặc thù của ngành nghề sẽ quy định nhiều điểm khác biệt.

Đầu tiên, hãy thử xét những nhóm động lực phổ biến nhất khiến cho một DN quyết định ứng dụng CNTT. Động cơ hay được nhắc đến nhất là đáp ứng nhu cầu dịch vụ của khách hàng. Thật ra, đây là cái bắt đầu và cũng là kết thúc: mọi thứ mà DN làm đều hướng đến khách hàng. Nói riêng trong ngành logistics, khi mà chuỗi cung ứng và hiệu quả của nó ảnh hưởng một cách trực tiếp và sâu sắc đến hiệu quả của DN, thì hơn bao giờ hết, đòi hỏi của khách hàng về mức độ đáp ứng của các DN cung cấp dịch vụ logistics là rất cao, và rất chính đáng.

Tiết giảm và quản lý tốt chi phí là một động cơ khác, rất uy lực trong việc thúc đẩy lãnh đạo các DN chọn CNTT làm công cụ. Một trong những chi phí có thể giảm khi ứng dụng CNTT triển khai thành công là chi phí nhân sự. Sự tự động hóa mà CNTT mang lại sẽ giúp DN có thể giảm bớt biên chế ở những khâu hậu cần, quản trị, và tập trung nhân sự cho những khâu sản xuất trực tiếp.

Kiểm soát và hoạch định tốt hơn lại là một mong muốn khác. Đầu tiên là thông tin sẽ xuyên suốt trên toàn bộ tiến trình sản xuất kinh doanh, tạo nên một mức độ minh bạch cao, mà thật ra hoàn toàn có thể trong thời gian thực. Nếu có một ngành nào mà nhu cầu sử dụng thông tin quản lý theo thời gian thực là bức thiết thì đó chính là ngành logistics; khi mà tất cả những gì xảy ra đối với hàng hóa đi đường đều được nhìn thấy rõ ràng trên hệ thống quản lý thì việc ra quyết định của cả nhà cung cấp dịch vụ lẫn khách hàng sẽ chính xác hơn rất nhiều lần. Và đó chính là điều mà tất cả mọi người đều mong muốn!

Việc áp dụng CNTT có khi còn xuất phát từ yêu cầu của chính khách hàng, bởi chỉ bằng cách đó thì hệ thống của nhà cung cấp dịch vụ logistics và khách hàng của họ mới có thể tích hợp được với nhau; một lần nữa, CNTT sẽ đóng góp tính cực và độ chính xác trong việc ra quyết định về quản lý cho cả hai bên.

### 2. Cản trở

Khi mà động lực của việc áp dụng CNTT trong quản lý đã đủ mạnh và rõ ràng, thì điều gì cản trở các DN triển khai, hay ít nhất là làm họ chần chừ? Thực tế cũng cho thấy là điều kiện để ứng dụng CNTT ở các DN là rất khác nhau, từ qui mô cho đến chất lượng. Các DN logistics ở VN cũng không tránh khỏi vấn đề này, thậm chí còn gặp nhiều khó khăn hơn, và khó khăn có mức độ nặng nề hơn, do tiềm lực của các DN VN còn chưa đủ mạnh và lịch sử phát triển chưa đủ dài.

Một trong những trở lực lại đến từ chính sự phát triển quá nhanh và phong phú của CNTT: có quá nhiều khả năng, quá nhiều giải pháp làm cho việc lựa chọn trở thành một vấn đề! Khi mà chi phí cho việc ra quyết định lựa chọn là quá cao do tiêu tốn nhiều công sức của người làm chuyên môn lẫn các nhà quản lý thì tiến trình triển khai áp dụng các giải pháp sẽ bị kéo dài, thậm chí hủy bỏ.

Yếu tố nhân lực là yếu tố đáng kể khác tác động đến tiến trình xem xét lựa chọn và ứng dụng CNTT. Đầu tiên là năng lực về kỹ thuật của đội ngũ. Kinh nghiệm cho thấy, ở những DN có đội ngũ am hiểu về CNTT và có nhiều năng lực về kỹ thuật hơn thì tiến trình triển khai ứng dụng CNTT sẽ nhanh chóng và thuận lợi. Sau đó nữa, do CNTT ứng dụng trong quản lý là một công cụ có thể nói là tinh xảo, đòi hỏi con người có đủ nhận thức và có kỹ năng làm việc tương xứng mới có thể khai thác hiệu quả. Ở các DN logistics VN, đây thật sự là vấn đề, khi mà thói quen quản lý của các DN chưa thực sự nền nếp, còn thiếu tính hệ thống và đầu tư cho phát triển còn người vẫn còn nhiều hạn chế.

Khi được hỏi về những trở lực của việc ứng dụng CNTT, lãnh đạo các DN còn chia sẻ về những yếu tố khác làm họ e dè, trong đó có thể kể đến các yếu tố nổi cộm khác như: hệ thống mới khó tương thích với hệ thống cũ, thay đổi quá nhiều, an ninh thông tin không đảm bảo...

Có thể thấy rằng, một bên là các DN logistics đang có rất nhiều lý do thiết thực để đưa CNTT vào phục vụ sản xuất kinh doanh, một bên là các nhà cung cấp đang nắm giữ những giải pháp tốt thì việc nhìn nhận đầy đủ những rào cản, hay trở lực, từ cả hai phía, là rất cần thiết. Chỉ bằng cách thấu hiểu từ hai phía thì sự gặp gỡ của hai bên mới thuận lợi, và nhờ thế CNTT sẽ dễ dàng trở thành công cụ quản lý hiệu quả, gia tăng lợi thế cạnh tranh của DN và ngành logistics nói chung.

#### **Box 1 – Động cơ điển hình của việc triển khai CNTT trong DN logistics**

- Cải thiện khả năng đáp ứng dịch vụ cho khách hàng
- Giảm chi phí
- Giảm số lượng nhân sự ở các khâu hậu cần
- Cải thiện khả năng kiểm soát và hoạch định
- Giảm sai sót do con người gây ra
- Tích hợp với hệ thống quản lý logistics và sản xuất của khách hàng
- Cải thiện khả năng ghi nhận phản hồi của khách hàng
- Yêu cầu từ đối tác

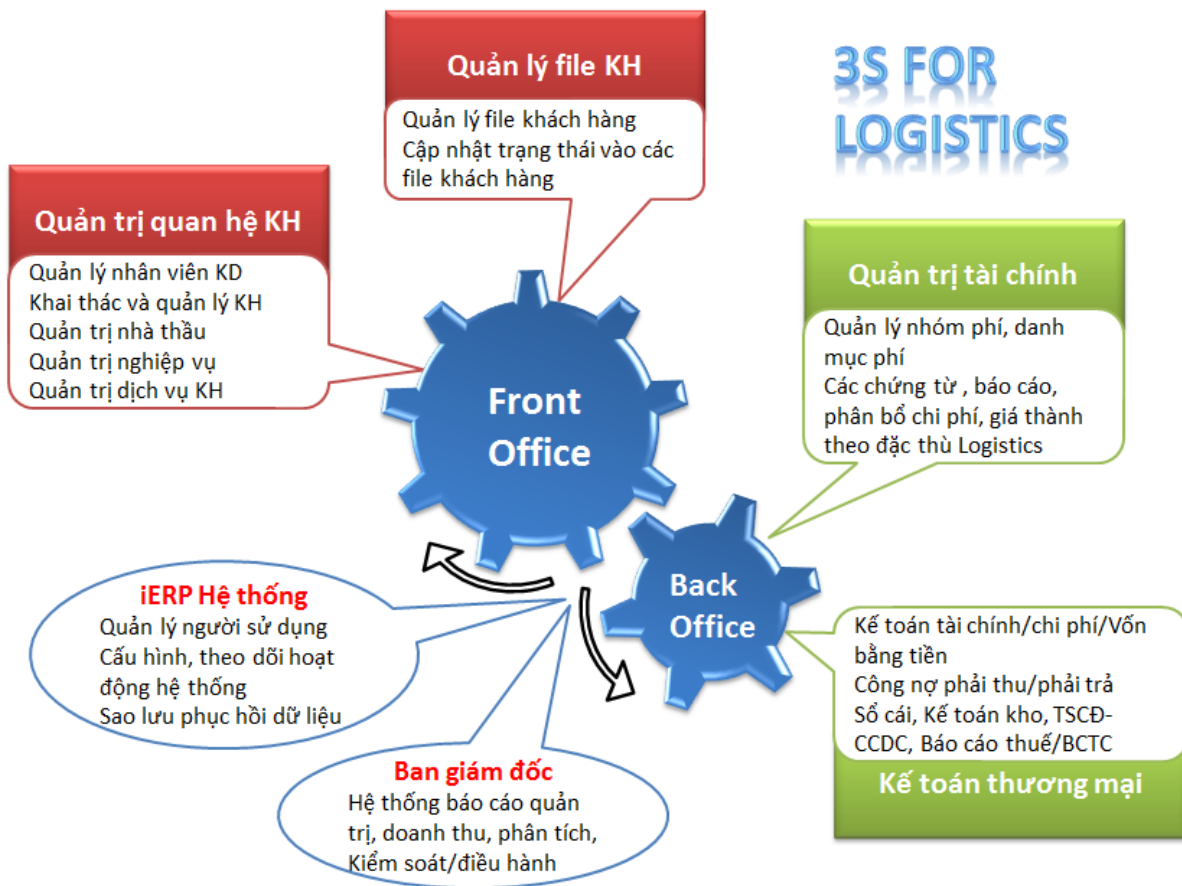
#### **Box 2 – Trở lực điển hình đối với việc triển khai CNTT trong DN logistics**

- Quá nhiều giải pháp
- Hệ thống không linh hoạt
- Thiếu nhân lực có kỹ năng
- Thiếu năng lực về kỹ thuật
- Không tương thích với hệ thống cũ
- Đầu tư nhiều và chi phí vận hành cao
- Lợi ích chưa rõ ràng
- Quản lý thay đổi quá phức tạp
- An ninh thông tin chưa đảm bảo

### **3. Giới thiệu giải pháp điển hình hỗ trợ quản trị doanh nghiệp Logistics**

Trên cơ sở nắm bắt được những khó khăn của doanh nghiệp Logistics trong quá trình ứng dụng công nghệ thông tin vào quy trình hoạt động, Công ty giải pháp phần mềm ITG Việt Nam đã nghiên cứu và phát triển Giải pháp quản trị tài chính chuyên biệt cho doanh nghiệp Logistics. Với kinh nghiệm triển khai tại nhiều công ty có tiếng trong ngành Logistics, giải pháp đáp ứng toàn diện nhu cầu quản lý tài chính và quản lý một phần hoạt động của phòng hoạt động như việc mở các JOB, quản lý các JOB,..Ngoài ra, với phương châm thiết kế sản phẩm theo yêu cầu khách hàng-customize, giải pháp áp dụng được linh hoạt với đặc thù của mỗi doanh nghiệp riêng.

#### ***Tổng quan giải pháp***



### **Tổng quan giải pháp quản trị tài chính chuyên biệt ngành Logistics**

#### **Lợi ích của giải pháp**

- Hệ thống thông tin quản trị thông suốt, Hỗ trợ hoạt động online và đồng bộ toàn hệ thống Công ty.
- Kiểm soát doanh thu, chi phí và phân tích hiệu quả hoạt động kinh doanh rất chi tiết.
- Hệ thống mẫu biểu, báo cáo đáp ứng các đặc thù của một đơn vị hoạt động trong lĩnh vực Logistics

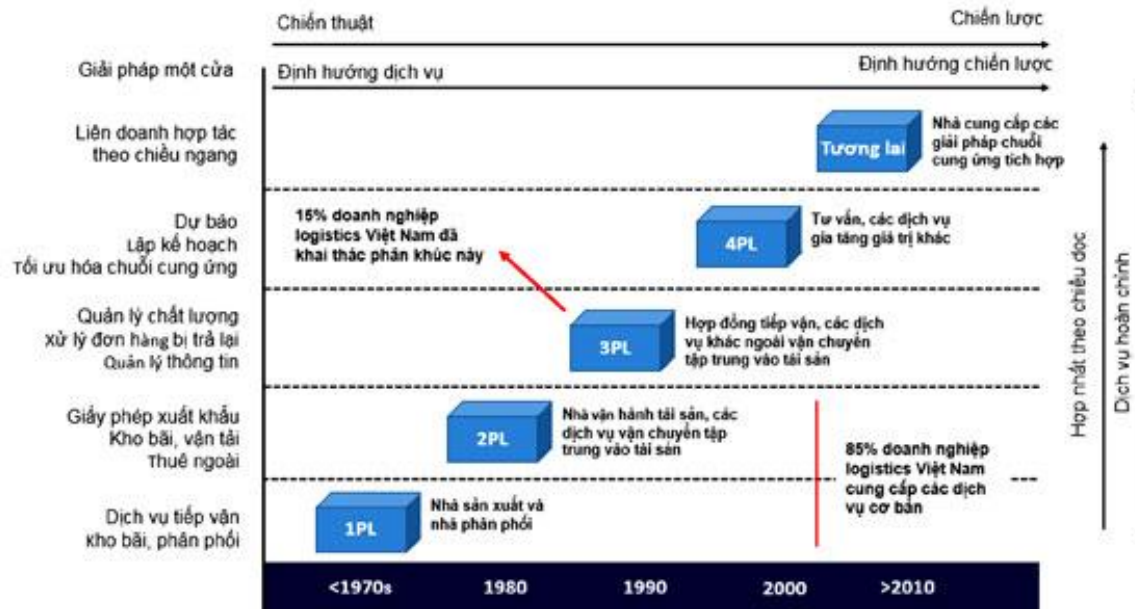
#### **Điểm mạnh của giải pháp**

- Giải pháp đã tích lũy nhiều tri thức, kinh nghiệm trong lĩnh vực Logistics.
- Thời gian triển khai nhanh, tiết kiệm chi phí đầu tư và công sức triển khai.
- Đội ngũ tư vấn và triển khai am hiểu và nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực Logistics.

[Back](#)

## NGÀNH LOGISTICS SẼ SÔI ĐỘNG ĐẦU TƯ NƯỚC NGOÀI

Với những cải tổ cơ bản mới đây của Bộ Giao thông vận tải, đồng thời gỡ bỏ các rào cản sở hữu và điều kiện gia nhập thị trường cho nhà đầu tư nước ngoài, ngành logistics VN được dự báo sôi động hơn nữa với làn sóng đầu tư và mua lại (M&A) từ các tập đoàn chuyên ngành nước ngoài.



*Sự phát triển về định hướng dịch vụ và chiến lược của các DN trong ngành logistic qua các giai đoạn*

### Chênh lệch nội - ngoại

Các DN trong nước chiếm thị phần nhỏ và chỉ tập trung vào các dịch vụ vận tải và vận hành các tài sản liên quan như cảng và dịch vụ bốc dỡ, thủ tục thông quan. Nguyên nhân chính là do các DN trong nước bị phân tán bởi các yếu tố hạ tầng, quy mô hoạt động nhỏ lẻ,... Ngoài ra, khoảng 85% DN chỉ nằm trong giai đoạn đầu của chuỗi giá trị ngành, tức là chủ yếu hoạt động ở mô hình 1PL và 2PL. Các dịch vụ 4PL (cung cấp dịch vụ logistics thứ tư hay logistics chuỗi phân phối) chưa được phát triển.

Theo giải thích của Hiệp hội Logistics, có hai lý do dẫn đến sự chênh lệch về sức mạnh trên thị trường giữa các tập đoàn ngoại và các DN nội.

Thứ nhất, VN là quốc gia đang trong giai đoạn phát triển và chưa hoàn thiện cơ sở hạ tầng, vì vậy chi phí logistics có giá trị nhỏ (hơn 20 tỷ USD) so với các nước trong khu vực nhưng lại chiếm tỷ trọng lớn trong GDP (20%).

Thứ hai, bản thân nhu cầu sử dụng logistics trong các ngành hàng cũng chưa thực sự phát triển. Hiện nay, cấu phần lớn nhất trong chi phí logistics là chi phí vận tải và chỉ yếu tập trung vào hàng tiêu dùng.

Ngoài ra, việc siết chặt các quy định của Bộ GTVT đối với vận tải đường bộ trong thời gian vừa qua đã ảnh hưởng trực tiếp đến các đơn vị vận tải trong nước. Mặc dù biện pháp này được đánh giá là cần thiết trong dài hạn.

### Vì sao nước ngoài đẩy mạnh M&A ngành logistics?

Sự khác biệt về nhu cầu thị trường của khách trong nước và các khách hàng nước ngoài có thể nói là một trong những nguyên do trực tiếp thúc đẩy làn sóng M&A với các DN logistics VN.

Ngày càng có nhiều nhà đầu tư nước ngoài quan tâm đến việc khai thác thị trường nội địa VN, đặc biệt trong lĩnh vực hàng tiêu dùng, do đó hoạt động M&A trong ngành logistics cũng trở nên nhộn nhịp.

Để khai thác thị trường nội địa thì rõ ràng phải sử dụng hoặc hợp tác với một doanh nghiệp trong nước một cách hiệu quả và thâm nhập nhanh hơn.

Theo một Công ty đã tư vấn một số thương vụ cho các DN VN và Nhật bản, khi đầu tư vào VN, các tập đoàn nước ngoài sẽ có 3 lựa chọn: tự thành lập chi nhánh/ văn phòng đại diện thành lập Cty 100% vốn do họ sở hữu và Đầu tư cổ phần thiểu số hoặc chi phối vào các đơn vị trong nước. Mô hình chi nhánh hoặc văn phòng đại diện có nhiều bất cập và chỉ phục vụ các khách hàng nước ngoài của họ. Trong khi đó, thành lập Cty 100% là cách làm truyền thống và khó có thể phát triển nhanh. Trong khi đó, mua lại một DN trong nước và triển khai hợp tác có thể là bước đi hợp xu thế hiện nay.

Nhiều yếu tố khác đang hỗ trợ tốt hơn cho xu hướng này. Cụ thể, điều kiện pháp lý đã thông thoáng hơn và đặc biệt các rào cản sở hữu nước ngoài trong ngành giảm đi theo cam kết gia nhập WTO.

Nhìn sâu hơn vào ngành, rõ ràng, các DN trong nước chủ yếu tham gia ở 3 nhóm dịch vụ: (1) dịch vụ hỗ trợ kê khai hàng hoá dựa trên các giấy phép xuất khẩu; (2) vận hành và khai thác cảng bốc dỡ hàng hoá và (3) vận tải (đường bộ, biển và sông).

Các dịch vụ giới hạn trên đất liền như vận chuyển giao hàng tận nơi (door-to-door delivery) chưa có nhiều DN lớn mạnh. Mặt khác, trong chuỗi giá trị này, vận hành các hệ thống kho bãi, đặc biệt là kho chuyên dụng như kho lạnh với nhiều tiêu chí kỹ thuật cao cũng chưa được các DN trong nước đầu tư phát triển.

### **Cơ hội Win – Win**

Vào cuối năm 2014, một thương vụ M&A đáng chú ý trong ngành logistics đã diễn ra, đó là trường hợp Shibusawa Warehousing Ltd (Japan) mua lại 35% cổ phần của Vinafco. Giữa các tên tuổi lớn của ngành logistics Việt Nam, có nhiều phân khúc khác nhau và hầu hết các DN này đều hoạt động phân tán trong nhiều phân khúc khác nhau, Vinafco có thể mạnh vượt trội về hệ thống diện tích kho bãi và năng lực vận tải cả trên bộ và trên biển với tuyến bắc-trung-nam và ngược lại. Theo ghi nhận riêng về hệ thống kho bãi, Vinafco hiện đã tích lũy được khoảng hơn 430 ngàn m<sup>2</sup> quỹ đất kho bãi, trong đó hơn 87 ngàn m<sup>2</sup> là diện tích kho đã đưa vào khai thác tại các điểm vệ tinh và thuận lợi (gần cảng lớn) tại khu vực Hà Nội, Đà Nẵng và khu vực TP.HCM. Hiện doanh thu từ vận hành và cho thuê kho bãi chỉ chiếm khoảng 10% doanh thu 2014 của Vinafco nhưng những yếu tố nền tảng để tiếp tục mở rộng và nâng cao hiệu quả kinh doanh/m<sup>2</sup> đã được chuẩn bị khá kỹ lưỡng trong một thời gian dài. Trước đó, một số thương vụ mua lại khác đã diễn ra như Kerry mua lại Tín Thành Express, UPS mua lại 49% cổ phần của VNExpress... Tuy nhiên, hầu hết các DN này đều ở quy mô nhỏ hơn và định giá Cty đều ở dưới mức 10 triệu USD.

Rõ ràng khó phủ nhận rằng phần lớn thị trường logistics đã được các nhà cung cấp nước ngoài chi phối. Đây là hệ quả tất yếu do độ mở cao của nền kinh tế VN (kim ngạch xuất nhập khẩu chiếm gần 200% GDP hàng năm).

Tuy nhiên, ngành logistics có nhiều phân khúc khác nhau mà các DN VN vẫn có nhiều lợi thế nhất định để cạnh tranh.

Sự quan tâm của các nhà đầu tư nước ngoài vẫn sẽ là những dịch vụ liên quan đến vận hành các tài sản gắn liền với đất như cảng và kho bãi cũng như các dịch vụ trực tiếp phục vụ cộng đồng DN và cá nhân người VN. Vấn đề nằm ở chỗ các DN cần hướng đến một mô hình kinh doanh rõ ràng và quản trị minh bạch cũng như thiết kế một sự hợp tác win-win cho cả các cổ đông Việt Nam và đối tác nước ngoài khi tham gia.

Quan trọng hơn hết, theo đánh giá của hầu hết các chuyên gia M&A, một định hướng kinh doanh rõ ràng với sự cam kết cao độ của cổ đông và ban lãnh đạo phía VN cũng như sự cởi mở và chân thành trong hợp tác sẽ là yếu tố quan trọng nhất hướng đến bất kỳ một sự hợp tác thành công nào.

[Back](#)

**CHƯƠNG TRÌNH TRÊN VTV9: VIETNAM LOGISTICS**

- **Thời gian phát sóng:** phát sóng lần đầu vào lúc 10g00 sáng Chủ nhật, phát lại vào lúc 11h10' thứ Hai 8h00 và sáng thứ Tư tuần kế tiếp;
- **Kênh phát sóng:** VTV9
- **Nhà sản xuất:** Đài truyền hình Việt Nam

**CHƯƠNG TRÌNH VỀ LOGISTICS TRÊN INFOTV- LOGISTICS VIỆT NAM**

- **Thời gian phát sóng:** 20h30 - 20h45 tối thứ Sáu và phát lại lúc 10h30 thứ Bảy hàng tuần
- **Kênh phát sóng:** kênh InfoTV
- **Nhà sản xuất:** VietNam Logistics Media phối hợp InfoTV

**CUỘC THI CHUỖI CUNG ỨNG VÀ TÀI CHÍNH**

- **Đơn vị tổ chức:** CEL Consulting cùng The Fresh Connection và Cộng đồng Tài Chính Cung Ứng vừa hợp tác giới thiệu cuộc thi tranh tài mang tên “Cool Connection” cho sinh viên toàn cầu để kết nối sinh viên, tài năng trẻ với các công ty toàn cầu trong lĩnh vực quản lý chuỗi cung ứng và tài chính.
- **Giá trị giải thưởng:** Giải thưởng cuộc thi chính có tổng trị giá tiền mặt 20,000 euros và các cơ hội thực tập tại các tập đoàn toàn cầu như: Philips, Heineken, Unilever...
- **Mục đích:** nhằm kết nối các tổ chức giáo dục và các tập đoàn kinh tế, ngân hàng để thu hẹp khoảng cách giữa kiến thức học thuật và thực tiễn nghề nghiệp trong lĩnh vực quản lý cung ứng và tài chính.
- **Vòng thi:** chia thành 3 vòng dựa theo kết quả của nhóm qua trải nghiệm mô phỏng hoá một chuỗi cung ứng trên máy tính và trực tuyến - “The Cool Connection”. Vào tháng 12/2014, cuộc thi sẽ công bố kết quả các đội vào chung kết để mời vào vòng thi đầu tổ chức tại Hà Lan vào tháng 3/2015.
- **Cách thức tham dự:** Để tham dự cuộc thi, các đội cần có 4 thành viên là SV chính qui năm cuối và được xác nhận hướng dẫn bởi một giảng viên đại học.

**NGÀY HỘI CHUỖI CUNG ỨNG VIỆT NAM 2015**

- **Chủ đề:** Cung ứng – Nhân tố xoay chuyển tình thế ( “Supply Chain – The key Enabler”)
- **Thời gian:** 16/04/2015
- **Đơn vị tổ chức:** Hiệp hội Chuỗi cung ứng Việt Nam (VSC)
- **Đơn vị tham gia:** Hơn 100 DN chủ yếu hoạt động trong các lĩnh vực công nghiệp, thương mại dịch vụ và nghiên cứu,...

**HỘI CHỢ THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ VIỆT NAM LẦN THỨ 25 (VIETNAM EXPO 2015)**

- **Thời gian:** 15/04/2015 -18/04/2015
- **Địa điểm:** VEFAC- 148 Giảng Võ, Ba Đình, Hà Nội
- **Ngành hàng trưng bày:** Máy móc, thiết bị - Điện, điện tử; Nông sản - Thực phẩm – Đồ Uống; Khu gian hàng Quốc gia; Trang thiết bị nội ngoại thất & Quà tặng;...

*"The big secret in life is that there is no big secret. Whatever your goal, you can get there if you're willing to work."*

**- Oprah Winfrey-**

[Back](#)

