

MỤC LỤC

MỤC LỤC.....	i
DANH MỤC BẢNG BIỂU	iv
DANH MỤC HÌNH.....	v
LỜI MỞ ĐẦU.....	1
1. Tính cấp thiết của đề tài	1
2. Mục đích nghiên cứu.....	1
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	2
4. Phương pháp nghiên cứu	2
5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài.....	2
CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN CÁC HOẠT ĐỘNG CỦA TRUNG TÂM ĐÀO TẠO LOGISTICS TIÊU VÙNG MÊKÔNG - NHẬT BẢN TẠI VIỆT NAM.....	3
1.1. Hình thành và phát triển.....	3
1.2. Chức năng, nhiệm vụ của Trung tâm.....	5
1.2.1. Chức năng	5
1.2.2. Nhiệm vụ.....	5
1.3. Các hoạt động chính của trung tâm	6
1.3.1. Dịch vụ cung cấp các khóa đào tạo.....	6
1.3.2. Dịch vụ tư vấn xây dựng, giám sát các dự án, đề án	6
1.3.3. Thực hiện nhiệm vụ của dự án.....	6
1.3.4. Các dịch vụ khác	7
1.4. Nhân sự và cơ sở vật chất của trung tâm	8
1.4.1. Nhân sự	8
1.4.2. Cơ sở vật chất, kỹ thuật của Trung tâm	9
CHƯƠNG 2. HOẠT ĐỘNG CỦA CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS HIỆN CÓ TRÊN ĐỊA BÀN HẢI PHÒNG VÀ TÁC ĐỘNG ĐẾN HOẠT ĐỘNG CỦA TRUNG TÂM.....	13

2.1. Trung tâm logistics Green (GLC- Green Logistics Center)	15
2.1.1. Vị trí	15
2.1.2. Cơ sở hạ tầng	16
2.1.3. Trang thiết bị.....	18
2.1.4. Công nghệ thông tin.....	20
2.1.5. Các dịch vụ cung cấp	20
2.1.6. Quy trình khai thác kho bãi tại GLC.....	21
2.1.7. Nguồn nhân lực	27
2.1.8. Cơ chế, chính sách của nhà nước.....	27
2.2. Trung tâm logistics Yusen	28
2.3. Trung tâm kho vận Damco	30
2.4. Đánh giá chung về các Trung tâm Logistics trên địa bàn Hải Phòng	32
2.4.1. Số lượng trung tâm logistics và sự phân bố các trung tâm logistics tại Hải Phòng.....	32
2.4.2. Quy mô và phạm vi dịch vụ.....	32
2.4.3. Tính liên hoàn, liên kết giữa các dự án trung tâm logistics tại Hải Phòng	34
2.4.4. Cơ sở hạ tầng và trang thiết bị	34
2.4.5. Chính sách ưu đãi dành cho các trung tâm logistics.....	34
2.5. Những nhân tố ảnh hưởng đến các hoạt động chính của Trung tâm.....	34
CHƯƠNG 3. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ NHÓM GIẢI PHÁP CƠ BẢN THỨC ĐẨY HOẠT ĐỘNG TRUNG TÂM GIAI ĐOẠN 2015-2020.....	41
3.1. Căn cứ pháp lý xây dựng chương trình hoạt động của trung tâm giai đoạn 2015-2020	41
3.2. Đề xuất một số nhóm giải pháp thúc đẩy hoạt động của Trung tâm	41
3.2.1. Cải cách, xây dựng chương trình đào tạo ngắn hạn phù hợp trong giai đoạn 2015-2020.....	41
3.2.2. Chú trọng xây dựng và tuyên truyền, phổ biến phương hướng phát triển của đơn vị	43
3.2.3. Hoàn thiện cơ cấu hoạt động	43

3.2.4. Thiết lập môi trường lập kế hoạch.....	43
3.2.5. Hoàn thiện công tác quản lý nguồn nhân lực	44
3.2.6. Tăng cường tổ chức huy động vốn từ nguồn bên trong Trung tâm.....	45
KẾT LUẬN-KIẾN NGHỊ.....	46
TÀI LIỆU THAM KHẢO	47

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Bảng 1. Thống kê nhân sự hoạt động tại trung tâm năm 2016.....	9
Bảng 2. Nhân tố tác động đến hoạt động của Trung tâm	36
Bảng 3. Các khóa học ngắn hạn chủ yếu trong giai đoạn 2015-2020	42

DANH MỤC HÌNH

Hình 1. Một số phòng chức năng tại Trung tâm.....	4
Hình 2. Khóa đào tạo nâng cao nghiệp vụ cho cán bộ CHDCND Lào	7
Hình 3. Khóa đào tạo nghiệp vụ cho giảng viên Trường đại học Hàng hải Việt Nam do chuyên gia Nhật giảng dạy.....	8
Hình 4. Toàn cảnh khối nhà phục vụ công tác đào tạo.....	9
Hình 5. Các kệ hàng phục vụ giảng dạy	10
Hình 6. Phòng học lý thuyết	10
Hình 7. Phòng học thực hành phần mềm mô phỏng.....	10
Hình 8. Trang thiết bị phục vụ giảng dạy	11
Hình 9. Trang thiết bị phục vụ giảng dạy	11
Hình 10. Trang thiết bị phục vụ giảng dạy	12
Hình 11. Mô tả chức năng trong phần mềm SAP	12
Hình 12. Trung tâm logistics Green (GLC- Green Logistics Center)	16
Hình 13 Xe nâng đang hoạt động trong bãi container của GLC	19
Hình 14 Hệ thống giá hàng (racking) trong kho xuất khẩu	19
Hình 15. Hàng được xếp lên pallet	25
Hình 16. Thông tin hàng hóa trên thẻ	25
Hình 17. Giáo cụ trực quan trong kho hàng của GLC.....	27
Hình 18. Hình ảnh tổng thể của khu Trung tâm logistics Yusen.....	29
Hình 19. Khu văn phòng của Trung tâm logistics Yusen sau khi hoàn thành	29
Hình 20. Khu kho bãi của Trung tâm logistics Yusen sau khi hoàn thành	30
Hình 21. Trung tâm kho vận Damco tại Cụm công nghiệp Hải Thành.....	31
Hình 22. Sơ đồ các bước đào tạo của trung tâm	44

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong môi trường cạnh tranh và hội nhập sâu rộng như ngày nay thì việc tồn tại cũng như phát triển là vấn đề chung của tất cả các doanh nghiệp. Do vậy, để nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp trong thị trường bắt buộc các doanh nghiệp luôn tìm kiếm và áp dụng các biện pháp phù hợp để không ngừng nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh của đơn vị.

Trung tâm Đào tạo Logistics tiểu vùng Mê Kông – Nhật Bản tại Việt Nam (gọi tắt là Trung tâm) cũng không nằm ngoài trong xu thế đó. Tiền thân là một Trung tâm thực hiện nhiệm vụ đào tạo, chuyển giao công nghệ nhưng sau khi tiếp nhận dự án của Nhật Bản lên chức năng, nhiệm vụ của Trung tâm được mở rộng bên cạnh đó sự thay đổi về cơ chế chính sách, sự cạnh tranh gay gắt của các đơn vị đào tạo trong và ngoài khu vực Hải Phòng nên thời gian qua Trung tâm đã hoạt động không hiệu quả cũng như mục tiêu của dự án khó có khả năng hoàn thành.

Xuất phát từ những vấn đề nêu trên, là một cán bộ tại Trung tâm nên tôi chọn đề tài “Thực trạng và giải pháp phát triển hoạt động trung tâm Đào tạo Logistics tiểu vùng MêKông-Nhật Bản tại Việt Nam trong giai đoạn 2015-2020” để nghiên cứu.

2. Mục đích nghiên cứu

Tổng quan về trung tâm: các hoạt động chính, nguồn nhân lực,...

Khảo sát mô hình hoạt động của một số trung tâm logistics trên địa bàn thành phố Hải Phòng và các nhân tố tác động đến hoạt động của trung tâm.

Trên cơ sở phân tích các nhân tố tác động rút ra những tồn tại và nguyên nhân, từ đó đề xuất những biện pháp nhằm nâng cao hiệu quả kinh doanh của Trung tâm cũng như hoàn thành mục tiêu của dự án mà Trung tâm được chuyển

giao chủ yếu về xây dựng, kết cấu chương trình đào tạo phù hợp với tình hình thực tế và xu thế trong tương lai cũng như tìm ra hướng phát triển trung tâm trong giai đoạn tới.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của đề tài: hoạt động của Trung tâm cũng như một số đơn vị có thể cung ứng dịch vụ như các chương trình đào tạo, ...

Phạm vi nghiên cứu: Trung tâm Logistics.

4. Phương pháp nghiên cứu

Đề tài sử dụng phương pháp khoa học thống kê, tổng hợp các số liệu thông tin; phân tích đánh giá từng vấn đề trên cơ sở đó đưa ra các biện pháp cho hoạt động của Trung tâm một cách phù hợp.

5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài

Ý nghĩa khoa học

Đề tài đã tổng kết các hoạt động chính của Trung tâm cũng như các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động của Trung tâm, qua đó đánh giá thực trạng hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh.

Ý nghĩa thực tiễn

Căn cứ vào thực tế và nhân tố ảnh hưởng, đề tài đề xuất một số nhóm giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả kinh doanh của Trung tâm.

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN CÁC HOẠT ĐỘNG CỦA TRUNG TÂM ĐÀO TẠO LOGISTICS TIỂU VÙNG MÊKÔNG - NHẬT BẢN TẠI VIỆT NAM

1.1. Hình thành và phát triển

Dự án "Thành lập Trung tâm đào tạo logistics Tiểu vùng sông Mê-kông tại Việt Nam" do Quỹ Hội nhập Nhật Bản - ASEAN (JAIF) tài trợ có tổng giá trị 2,3 triệu USD được thực hiện từ năm 2012 đến năm 2014 và được phê duyệt tại Quyết định số 676/QĐ-BGTVT ngày 29/03/2012 của Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam. Ngày 21/5/2014, Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam đã có Công hàm số 215/HTQT nhất trí với Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam về tên Trung tâm sau khi đưa vào khai thác là "Japan - Mekong Regional Logistics Training Center in Viet Nam", tên tiếng Việt " Trung tâm đào tạo Logistics Tiểu vùng Mê-kông - Nhật Bản tại Việt Nam". [1], [5], [6]

Mục tiêu tổng thể của dự án là đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao tại cấp độ vận hành để cung cấp cho thị trường logistics của Việt Nam cũng như các quốc gia khác thuộc tiểu vùng sông Mê-kông. Bên cạnh đó, Trung tâm cũng hướng tới nâng cao năng lực quản lý, khai thác hiệu quả và phát triển mạng lưới logistics cho tiểu vùng.

Trung tâm là cơ sở đào tạo đầu tiên trong khu vực được trang bị hệ thống trang thiết bị đào tạo - huấn luyện hiện đại, đáp ứng các tiêu chuẩn của thế giới, có khả năng mô phỏng đầy đủ nhất các hoạt động của chuỗi cung ứng và vận tải đa phương thức, bao gồm: nhà kho, phương tiện, phần mềm, ... Bên cạnh đó, những kiến thức logistics tiên tiến và đồng bộ hiện nay trên thế giới sẽ được sử dụng và cập nhật để phục vụ cho công tác đào tạo và huấn luyện học viên.

Các hoạt động của dự án: [1], [5], [6]

1) Xây dựng trung tâm có tổng diện tích mặt bằng 1.500 m² bao gồm văn phòng, lớp học, nhà kho mô phỏng, thực hành. Khu sân, bãi huấn luyện xe tải, xe nâng có tổng diện tích hơn 2.400 m².

2) Mua sắm trang thiết bị mô phỏng: phần mềm, máy tính, phương tiện vận chuyển, bốc xếp, hệ thống chứa hàng, ...;

3) Mua sắm trang thiết bị phục vụ giảng dạy và làm việc;

4) Mua sắm sách chuyên ngành, tạp chí khoa học, tài liệu tham khảo;

5) Đào tạo, chuyển giao công nghệ cho đội ngũ cán bộ, giảng viên, huấn luyện viên, công nhân viên làm việc trong trung tâm dưới sự tư vấn, hỗ trợ kỹ thuật của các giáo sư, chuyên gia hàng đầu của các trường đại học, tổ chức uy tín của Nhật Bản;

6) Triển khai các khóa đào tạo thí điểm cho cán bộ, nhân viên đến từ các nước Campuchia, Lào, Myanmar và Việt Nam.



Warehouse



Classroom



Simulation room



Office

Hình 1. Một số phòng chức năng tại Trung tâm

1.2. Chức năng, nhiệm vụ của Trung tâm

1.2.1. Chức năng

Đào tạo, nghiên cứu, chuyển giao công nghệ và dịch vụ khoa học công nghệ trong lĩnh vực logistics, quản trị chuỗi cung ứng, thương mại và quản lý kinh tế. [5]

1.2.2. Nhiệm vụ

- Đào tạo bồi dưỡng, cập nhật, nâng cao kiến thức về logistics, quản trị chuỗi cung ứng, thương mại, quản lý kinh tế, kỹ năng mềm... cho các tổ chức và cá nhân; [5]

- Tổ chức đào tạo nhân lực kỹ thuật trực tiếp trong ngành logistics, sản xuất và dịch vụ ở các trình độ yêu cầu chứng chỉ nghề cho các tổ chức và cá nhân; tổ chức các hoạt động dạy và học theo quy định của pháp luật; [5]

- Tổ chức xây dựng, duyệt và thực hiện các chương trình, giáo trình, học liệu dạy nghề đối với ngành nghề được phép đào tạo; [5]

- Tuyển dụng, quản lý đội ngũ giáo viên, cán bộ, nhân viên của trung tâm đủ về số lượng, phù hợp với ngành nghề, quy mô và trình độ đào tạo theo quy định của pháp luật. [5]

- Nghiên cứu và triển khai các kết quả nghiên cứu về logistics, quản trị chuỗi cung ứng, thương mại, quản lý tổ chức sản xuất, quản lý kinh tế tại các đơn vị nghiên cứu và đề xuất kiến nghị lên các cơ quan nhà nước liên quan; [5]

- Tổ chức các hoạt động dịch vụ khoa học công nghệ phục vụ cho ngành logistics và các ngành dịch vụ khác có liên quan; [5]

- Nghiên cứu, thẩm định và phản biện các đề tài, dự án về logistics, quản trị chuỗi cung ứng, thương mại, tổ chức và quản lý sản xuất, quản lý kinh tế cho các tổ chức và cá nhân; [5]

- Tư vấn xây dựng, giám sát các dự án, đề án về ứng dụng logistics, quản trị chuỗi cung ứng và các ứng dụng khoa học công nghệ khác có liên quan; [5]

- Liên kết với các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước để tổ chức nghiên cứu ứng dụng trong các lĩnh vực logistics, quản trị chuỗi cung ứng, thương mại, quản lý kinh tế; [5]

- Tổ chức hội nghị, hội thảo, seminar về phát triển và ứng dụng logistics, quản trị chuỗi cung ứng và các ứng dụng có liên quan khác; [5]

- Thực hiện các nhiệm vụ khác theo sự phân công của Hiệu trưởng. [5]

1.3. Các hoạt động chính của trung tâm

1.3.1. Dịch vụ cung cấp các khóa đào tạo

Căn cứ vào yêu cầu, tình hình thực tiễn của doanh nghiệp Trung tâm sẽ cử các chuyên gia phù hợp phối hợp với doanh nghiệp để cung cấp khóa đào tạo phù hợp cho doanh nghiệp. Ngoài ra định kỳ, Trung tâm mở các khóa đào tạo ngắn hạn theo xu thế của thị trường lao động như: Quản trị dịch vụ Logistics, Nghiệp vụ Kinh doanh Xuất nhập khẩu, Nghiệp vụ Khai Hải quan,...

1.3.2. Dịch vụ tư vấn xây dựng, giám sát các dự án, đề án

- Tư vấn xây dựng, giám sát các dự án, đề án về ứng dụng logistics, ... quản trị chuỗi cung ứng và các ứng dụng khoa học công nghệ khác có liên quan;

- Liên kết với các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước để tổ chức nghiên cứu ứng dụng trong các lĩnh vực logistics, quản trị chuỗi cung ứng, thương mại, quản lý kinh tế;

1.3.3. Thực hiện nhiệm vụ của dự án

Trung tâm Đào tạo Logistics Tiêu vùng sông Mê-kông tại Việt Nam sẽ là cơ sở đào tạo đầu tiên trong khu vực được trang bị hệ thống trang thiết bị đào tạo - huấn luyện hiện đại, đáp ứng các tiêu chuẩn của thế giới, có khả năng mô phỏng đầy đủ nhất các hoạt động của chuỗi cung ứng và vận tải đa phương thức, bao gồm: nhà kho, phương tiện, phần mềm, ... Bên cạnh đó, những kiến thức logistics tiên tiến và đồng bộ hiện nay trên thế giới sẽ được sử dụng và cập nhật để phục vụ cho công tác đào tạo và huấn luyện học viên.



Hình 2. Khóa đào tạo nâng cao nghiệp vụ cho cán bộ CHDCND Lào

Trong 03 năm đầu tiên, mỗi năm Trung tâm dự kiến sẽ thực hiện 40 khóa học tại cấp độ vận hành cho khoảng 600 học viên đến từ các quốc gia CLMV. Từ năm thứ 04 trở đi, số lượng các khóa học và học viên có thể tăng từ 15% - 20% một năm, trung tâm cũng sẽ bắt đầu triển khai hoạt động nghiên cứu các phương thức quản lý mạng lưới logistics hiệu quả và đề xuất các quy hoạch, chiến lược phát triển ngành logistics cho tiểu vùng trong tương lai. [1]

1.3.4. Các dịch vụ khác

Căn cứ theo yêu cầu của doanh nghiệp và chức năng, nhiệm vụ của Trung tâm sẽ tiến hành cung ứng các dịch vụ theo đúng yêu cầu.



Hình 3. Khóa đào tạo nghiệp vụ cho giảng viên Trường đại học Hàng hải Việt Nam do chuyên gia Nhật giảng dạy

1.4. Nhân sự và cơ sở vật chất của trung tâm

1.4.1. Nhân sự

Cán bộ công tác làm việc chính nhiệm và kiêm nhiệm tại Trung tâm là những nhà khoa học, chuyên gia công tác tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam cũng như các doanh nghiệp có liên quan đến các mảng hoạt động chính của Trung tâm có đủ năng lực, kiến thức chuyên môn và thực tiễn liên quan đến hoạt động kinh doanh, quản lý.

Bảng 1. Thống kê nhân sự hoạt động tại trung tâm năm 2016

TT	Trình độ	Số lượng		Ghi chú
		Chính nhiệm	Kiểm nhiệm	
1	PGS		1	
2	TS		1	
3	ThS	2	1	
4	ĐH	1		
5	Khác	1		

Nguồn: Trung tâm

1.4.2. Cơ sở vật chất, kỹ thuật của Trung tâm



Hình 4. Toàn cảnh khối nhà phục vụ công tác đào tạo



Hình 5. Các kệ hàng phục vụ giảng dạy



Hình 6. Phòng học lý thuyết



Hình 7. Phòng học thực hành phần mềm mô phỏng



Hình 8. Trang thiết bị phục vụ giảng dạy



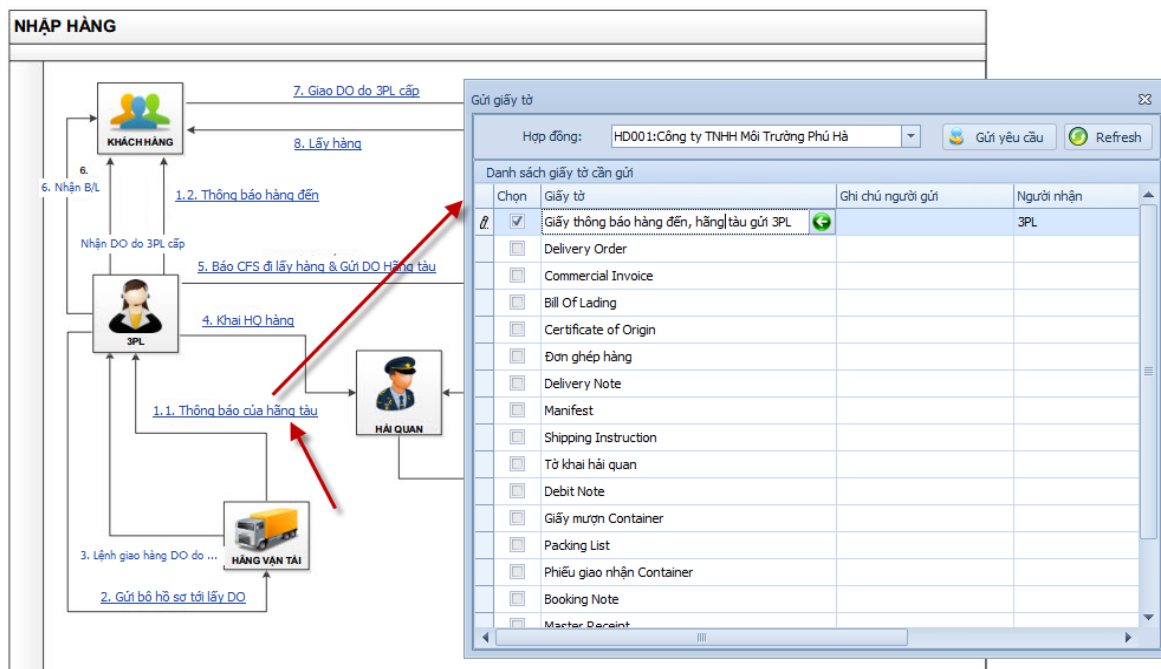
Hình 9. Trang thiết bị phục vụ giảng dạy



Hình 10. Trang thiết bị phục vụ giảng dạy

Hệ thống phần mềm mô phỏng phục vụ giảng dạy:

a/ SAP Business One Professional (Bao gồm các chức năng: Quản lý kho - Nghiệp vụ kho vận; điều hành vận chuyển, chuỗi cung ứng – Logistics)



Hình 11. Mô tả chức năng trong phần mềm SAP

b/ Phần mềm quản lý kho hàng và Phần mềm quản lý vận tải

c/ Phòng thư viện trung tâm: Với trên 200 đầu sách chuyên ngành bằng tiếng Anh về Kinh tế, Ngoại thương, Logistics.

CHƯƠNG 2. HOẠT ĐỘNG CỦA CÁC TRUNG TÂM LOGISTICS HIỆN CÓ TRÊN ĐỊA BÀN HẢI PHÒNG VÀ NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN HOẠT ĐỘNG CỦA TRUNG TÂM

Hải Phòng nằm ở vùng cửa sông ven biển độ sâu nhất của đồng bằng châu thổ sông Hồng do đó có đầy đủ tiềm năng để phát triển kinh tế cảng biển đồng thời trở thành cửa ngõ đầu mối giao thông quan trọng của các tỉnh miền Bắc. Thành phố Cảng là cực tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ và miền Bắc, trong hợp tác hai hành lang một vành đai kinh tế giữa Việt Nam và Trung Quốc và hội nhập với khu vực, quốc tế.

Ngày 16/01/2012, Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành trung ương Đảng khóa XI đã thông qua Nghị quyết số 13-NQ/TW về “Xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020” (sau đây gọi tắt là Nghị quyết). Nghị quyết đã đề ra các quan điểm, định hướng và các giải pháp chủ yếu nhằm phát triển đồng bộ hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế và xã hội trong phạm vi cả nước và từng ngành, lĩnh vực, từng vùng kinh tế và từng địa phương với mục tiêu: *“bảo đảm kết nối các trung tâm kinh tế lớn với nhau và với các đầu mối giao thông cửa ngõ bằng hệ thống giao thông đồng bộ, năng lực vận tải được nâng cao, giao thông được thông suốt, an toàn”*, bảo đảm cho sự phát triển nhanh và bền vững. Trong đó, trung tâm logistics (Logistics center) được đánh giá là hạ tầng thương mại có vị trí và vai trò rất quan trọng.

Theo Hiệp hội Trung tâm Logistics châu Âu Europlatforms (European Association of Freight Villages): *Trung tâm logistics là một khu vực nơi thực hiện các hoạt động liên quan đến vận tải, logistics và phân phối hàng hóa nội địa cũng*

như quốc tế, được thực hiện bởi nhiều chủ thể khác nhau. Các chủ thể này có thể là người chủ sở hữu hoặc là người thuê sử dụng các cơ sở vật chất và trang thiết bị của trung tâm logistics như kho bãi, văn phòng, khu vực xếp dỡ hàng, ... Trung tâm logistics cần phải có và được trang bị các trang thiết bị phục vụ cho các hoạt động và dịch vụ của trung tâm. Trung tâm logistics cần được kết nối với các phương thức vận tải khác nhau như đường ô tô, đường sắt, đường biển, đường sông, đường hàng không, ...

Vai trò cơ bản của trung tâm logistics là giảm lượng thời gian luân chuyển của hàng hóa trong chuỗi cung ứng, giảm chi phí logistics- qua đó giảm thiểu chi phí chung cho cả nền kinh tế, nâng cao hiệu quả và năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cũng như hoàn thiện chất lượng dịch vụ logistics.

Hải Phòng là thành phố duy nhất trong khu vực phía Bắc có đầy đủ các phương thức vận tải bao gồm: đường bộ, cảng biển, đường sắt, hàng không, đường thủy nội địa có thể kết nối với các khu vực khác trong nước và quốc tế. Đóng vai trò là hạt nhân phát triển kinh tế- đầu mối giao thông của Bắc Bộ, cùng với nhiều lợi thế về mặt vị trí địa lý, nguồn nhân lực, cơ sở hạ tầng... thành phố hoàn toàn hội đủ điều kiện để trở thành một trung tâm logistics lớn nhất của khu vực phía Bắc.

Để tận dụng và phát huy tiềm năng này, từ năm 2010, Hải Phòng đã cấp phép cho các nhà đầu tư xây dựng trung tâm logistics trên địa bàn thành phố, tuy nhiên cho đến nay mới chỉ có duy nhất một Trung tâm logistics Green (GLC- Green Logistics Center) thuộc Công ty cổ phần Container Việt Nam (Viconship) đã được hoàn thành và đi vào hoạt động tại Khu công nghiệp Đình Vũ. Một số dự án trung tâm logistics khác vẫn còn trong tình trạng đang thi công, hoặc mới chỉ hoàn thiện và đưa vào hoạt động một phần, hoặc mới được cấp giấy phép đầu tư và cấp đất như: Trung tâm logistics Yusen Đình Vũ thuộc công ty TNHH Yusen (Việt Nam), Trung tâm kho vận Damco Cụm công nghiệp Hải Thành thuộc công ty Damco, dự

án Trung tâm logistics của công ty TNHH SITC (Việt Nam) tại Khu công nghiệp Đình Vũ... Ngoài ra còn nhiều doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics khác, chủ yếu đóng vai trò cung ứng một số dịch vụ đơn lẻ cho các công ty logistics nước ngoài, như làm thủ tục hải quan, vận chuyển hàng hóa, cho thuê kho bãi... với quy mô nhỏ lẻ, manh mún.

2.1. Trung tâm logistics Green (GLC- Green Logistics Center)

Trung tâm logistics Green được khánh thành vào ngày 01/11/2012, từ ngày 16/09/2013, kho CFS và kho ngoại quan chính thức đi vào hoạt động. GLC nằm tại Khu công nghiệp Đình Vũ, thành phố Hải Phòng, trên tổng diện tích rộng 100.000m². Trung tâm có tổng vốn đầu tư là 168 tỷ đồng, vốn góp 100% bởi Công ty cổ phần Container Việt Nam – Vinconship với gần 30 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực logistics kể từ khi chính thức hoạt động vào năm 1985. Bên cạnh GLC, Vinconship còn có ba công ty con khác nằm trên địa bàn thành phố Hải Phòng là xí nghiệp cảng Green (Green Port), công ty vận tải biển Ngôi Sao Xanh (Green Star Lines), công ty TNHH MTV Biển Xanh (Green Depot). Các đơn vị này cùng với GLC hoạt động chuyên biệt trên các lĩnh vực khác nhau, hỗ trợ hiệu quả cho nhau, góp phần vào sự thành công chung của Vinconship.

2.1.1. Vị trí

GLC có lợi thế nổi bật là trung tâm logistics đầu tiên hoạt động trên địa bàn thành phố Hải Phòng, nằm ở vị trí chiến lược, ngay trong Khu công nghiệp Đình Vũ, cách cảng Đình Vũ 0,7km, cảng PTSC 1km, Tân Cảng 2km và cách trung tâm thành phố 6,5km. Với vị trí thuận lợi như vậy, GLC trở thành đầu mối tập trung các hoạt động vận tải và phân phối hàng hóa của khu vực cảng Đình Vũ.



Hình 12. Trung tâm logistics Green (GLC- Green Logistics Center)

2.1.2. Cơ sở hạ tầng

Trung tâm có bốn cổng chính. Khu văn phòng được xây dựng kiên cố với 3 tầng, tổng diện tích sử dụng là 1.000m². Khu vực bãi container (depot area) rộng 75.000m². Khu vực kho CFS và kho ngoại quan rộng 15.000 m². Ngoài ra, trung tâm còn có các khu vực như nhà ăn, nhà để xe... để phục vụ cho cán bộ công nhân viên.

a. Hệ thống kho

Hệ thống kho (kho CFS và kho ngoại quan) của GLC chính thức hoạt động vào tháng 9/2013 với tổng diện tích là 15.000m² được chia thành ba khu riêng biệt: kho xuất khẩu, kho nhập khẩu và kho ngoại quan.

Điều kiện hoạt động của các kho này được đánh giá là khá đầy đủ và hiện đại với:

- Mặt sàn kho siêu phẳng, có sức chịu tải lên đến 5 tấn/m². Nền kho được xây dựng kiên cố và chắc chắn, cứ 3m đóng một cọc sâu 36- 42m. Đặc điểm địa lý chung của đất nền tại khu cảng Đình Vũ là khá yếu, nếu không được tính toán kỹ càng khi thi công thì khả năng sụt lún là rất cao (thực tế cho thấy một số kho trong

khu vực ngay sau khi đưa vào sử dụng đã xảy ra hiện tượng này). Dù vốn đầu tư ban đầu bỏ ra là khá lớn nhưng một mặt nền kho bãi bằng phẳng, vững chắc sẽ đảm bảo cho trung tâm hoạt động an toàn, mang lại hiệu quả lâu dài.

- Chiều cao của kho là 12m. Tường và mái kho đều được lợp các lớp cách nhiệt (bọt biển) và chống ồn. Mái kho được thiết kế để tận dụng tối đa ánh sáng mặt trời, giúp tiết kiệm điện năng.

- Toàn bộ hệ thống kho có 37 cửa, mỗi cửa rộng 3m và đều được trang bị sàn nâng tự động (automatic dock levelers). Hệ thống sàn có thể linh hoạt điều chỉnh độ cao thấp giữa nền kho với sàn xe giúp cho việc xuất/ nhập hàng vào/ra kho được thuận lợi và dễ dàng hơn.

Bên cạnh đó, các kho hàng còn được trang bị hệ thống máy móc và thiết bị hiện đại nhằm đảm bảo điều kiện lưu trữ tốt nhất cho hàng hóa, có thể kể đến:

- Hệ thống phòng cháy, chữa cháy tiên tiến được kết nối với một bảng báo hiệu tự động đặt ngoài kho. Bảng báo hiệu có chức năng phát hiện và cảnh báo những khu vực trong kho có nguy cơ xảy ra hỏa hoạn, giúp đội ngũ quản lý kho có thể ngăn ngừa và xử lý kịp thời những rủi ro về cháy nổ.

- Hệ thống an ninh hiện đại được lắp tại khu vực cổng (gate) và trong kho hàng với hơn 100 camera giám sát đạt tiêu chuẩn CTPAT, hoạt động 24/24h và hệ thống báo động chống trộm đặt trên mỗi cửa ra vào kho (door).

- Hệ thống hút ẩm: Toàn bộ kho lắp đặt 15 máy hút ẩm công nghệ cao có khả năng hút 192 lít nước/ ngày, đảm bảo cho hàng hóa luôn trong điều kiện khô ráo, tránh ẩm mốc, đặc biệt phù hợp với khí hậu nóng ẩm ủa miền Bắc Việt Nam.

- Hệ thống đèn chiếu sáng: Hệ thống đèn trong kho là loại đèn tránh sát thương (các bóng đèn đều có chụp kính để ngăn mảnh vỡ đèn rơi xuống khu vực làm việc khi đèn bị cháy nổ).

- Hai máy phát điện với công suất 2.000KVA được lắp đặt để phục vụ cho hoạt động của các kho hàng.

- Hệ thống đèn tích điện cũng được trang bị trong kho để đề phòng tình huống mất điện, máy phát điện chưa kịp hoạt động.

Tuy nhiên, GLC hiện chưa có hệ thống kho dành riêng cho các loại hàng đặc biệt như: hàng hóa chất, hàng đông lạnh, các linh kiện điện tử... (Đối với hàng hóa chất, GLC lưu trữ và bảo quản nguyên trong container và đặt tại bãi container).

b. Hệ thống bãi container

Toàn bộ diện tích bãi container trong GLC là 75.000m². Mặt nền bãi container rộng và bằng phẳng, có khả năng chịu tải cao và chống sụt lún trong điều kiện đất nền tại khu vực cảng Đình Vũ khá yếu.

Do vị trí thuận lợi nằm gần các cảng lớn như cảng Chùa Vẽ, cảng Đình Vũ, cảng PTSC... nên hoạt động container tại GLC khá sôi động. Công suất container lưu chuyển trong năm ước tính đạt 6.000 TEUs/năm.

Tuy nhiên, GLC chưa có hệ thống đường ray hỗ trợ trong khu vực bãi container. Hệ thống đường bộ kết nối GLC với cụm công nghiệp cảng Đình Vũ nói chung và đường bộ dẫn vào GLC nói riêng đều xuống cấp; trời mưa lớn thường gây ngập làm ảnh hưởng đến các hoạt động logistics tại trung tâm.

2.1.3. Trang thiết bị

Hệ thống trang thiết bị của trung tâm nhìn chung đều được đầu tư mới, hiện đại với chất lượng cao, phục vụ chủ yếu cho hoạt động kho hàng, bao gồm:

- 4 xe nâng hàng loại chụp nóc (reach stacker) (Hình 13).
- 20 xe nâng trong đó có: 4 xe nâng chạy bằng dầu diesel hoạt động ngoài kho (diesel truck forklifts) và 16 xe nâng điện (electric truck forklifts) hoạt động bên trong kho. Ưu điểm của xe điện là không tạo tiếng ồn và thân thiện với môi trường. Ngoài ra trung tâm còn có thêm 10 xe nâng tay để phục vụ việc xếp dỡ hàng hóa.
- Xe container và xe tải nhỏ chủ yếu phục vụ cho các hoạt động tại trung tâm, không áp dụng cho dịch vụ vận tải door-to-door.

- Pallet nhựa: toàn bộ pallet sử dụng trong kho đều là pallet nhựa nhằm hạn chế độ ẩm từ dưới nền kho.

- Hệ thống giá hàng (racking): Giá đỡ được lắp đặt trong kho hàng nhập có chất lượng tốt hơn, cứng cáp hơn so với trong kho hàng xuất do số lượng hàng nhập nhiều hơn, chủng loại, hình dáng và kích cỡ của hàng nhập cũng đa dạng hơn (Hình 14).



Hình 13 Xe nâng đang hoạt động trong bãi container của GLC



Hình 14 Hệ thống giá hàng (racking) trong kho xuất khẩu

2.1.4. Công nghệ thông tin

GLC hiện đang sử dụng công nghệ phần mềm TMS để quản lý toàn bộ hoạt động logistics tại trung tâm. Tuy nhiên, quá trình kiểm đếm hàng hóa trong kho vẫn được thực hiện thủ công, chưa áp dụng chế độ quản lý tự động. Trung tâm cho biết trong tương lai sẽ có kế hoạch mua phần mềm để nâng cao hiệu quả hoạt động. Đó là phần mềm quản lý hàng hóa trong kho tự động, giảm thiểu tối đa quá trình kiểm đếm thủ công. (Từ 1/7 năm 2016 GLC sẽ ứng dụng công nghệ phần mềm mới cũng như các trang thiết bị kèm theo nâng cao hiệu suất quản lý kho)

2.1.5. Các dịch vụ cung cấp

Hoạt động chủ yếu của trung tâm GLC hiện nay mới chỉ dừng lại ở hoạt động kho bãi, chủ yếu phục vụ cho mục đích lưu trữ hàng hóa:

- Các kho hàng tại trung tâm chỉ có chức năng cơ bản nhất là lưu trữ hàng hóa mà không có các dịch vụ tạo giá trị gia tăng cho hàng hóa/ dịch vụ (một trong những chức năng của trung tâm logistics) như: dán nhãn mác, đánh dấu sản phẩm quốc gia, lắp ráp cuối; các hoạt động “back-office” như quản lý luồng luân chuyển hàng hóa và thông tin, bảo hiểm, thông quan... Nguyên nhân chính: do GLC vốn là trung tâm mới được thành lập, diện tích kho bãi còn eo hẹp, trong khi để thực hiện những hoạt động dịch vụ nói trên cần có không gian rộng hơn và nguồn nhân lực dồi dào, có tay nghề cao.

- Các dịch vụ liên quan đến container do GLC cung cấp bao gồm: lưu trữ container, kiểm đếm (Shipside), nâng hạ container (Lifting on & off), lập báo cáo (Reporting)... Tuy nhiên GLC chưa cung cấp các dịch vụ đi kèm như: vệ sinh, sửa chữa container...

- Trung tâm chưa có đủ tiềm lực để cung cấp dịch vụ giao nhận “door-to-door”. Khách hàng phải mang hàng đến trung tâm hoặc đến lấy hàng tại trung tâm bằng phương tiện vận tải của mình.

2.1.6. Quy trình khai thác kho bãi tại GLC

Quy trình khai thác kho bãi tại GLC được xây dựng dựa trên nguồn tài liệu do công ty cung cấp và bằng quan sát thực tế của nhóm khảo sát:

a. Quy trình khai thác bãi container (depot)

Bước 1. Đăng ký làm hàng tại Bộ phận giao nhận của cảng (Tally)

- Lái xe hoặc khách hàng (người gửi hàng- Shipper) nộp chứng từ tại Bộ phận Thương vụ- Phát hành chứng từ: trình Packing list, khai báo về việc kiểm hóa (nếu có)...và đóng tiền tại Bộ phận Thu ngân theo từng phương án tác nghiệp. Khách hàng nhận lại Packing list và hóa đơn (đều có dấu “Đã thu tiền”).

- Tại bộ phận phát hành EIR (Equipment Interchange Receipt- Phiếu giao nhận container khi xuất/ nhập bãi): Nhân viên chứng từ kiểm tra tính hợp lệ của Packing list, nhập số hóa đơn và cập nhật thông tin từ Packing list vào máy tính, sau đó in phiếu EIR cấp cho khách hàng. Trên phiếu EIR lúc này đã có vị trí dự kiến xếp container trong bãi.

Bước 2. Kiểm tra container và EIR, chụp ảnh, ghi giờ vào cổng tại Cổng vào (Gate-in)

Khi vào cổng, khách hàng trình bộ EIR cho nhân viên cổng. Nhân viên cổng tiến hành đối chiếu số xe, số seal, loại container thực tế với thông tin ghi trên EIR; kiểm tra tình trạng vỏ ngoài của container và seal; chụp ảnh và làm các thủ tục cần thiết khác: sửa/cấp lại EIR; liên hệ với chủ hàng xác nhận sai lệch thông tin, thông báo cho đại lý hãng tàu khi phát hiện container bị hư hỏng...; sau khi kiểm tra và ghi chép xong, đóng dấu tên lên EIR và chuyển bộ EIR cho khách hàng, cho phép xe vào cảng làm hàng, ghi giờ xe vào cổng.

Bước 3. Thực hiện xếp dỡ, bàn giao container tại bãi

- Khách hàng cho xe đến vị trí xếp container dự kiến (sơ đồ vị trí- Location plan) và trình bộ EIR cho nhân viên điều hành bãi. Nhân viên điều hành kiểm tra EIR và hàng hóa, hiệu chỉnh vị trí thực tế của container (nếu cần), đóng dấu vào

EIR, hướng dẫn khách hàng về giao thông trong bãi, giao bộ EIR cho khách hàng đồng thời điều động các phương tiện xếp dỡ/ thiết bị nâng hạ (Lifting equipments) thực hiện công việc.

- Tùy từng phương án tác nghiệp, nhân viên chứng từ tại bãi có trách nhiệm lập và kiểm tra bản kê hàng hóa xếp dỡ (Loading list)/ làm các thủ tục giấy tờ cần thiết để cấp container rỗng cho khách hàng.

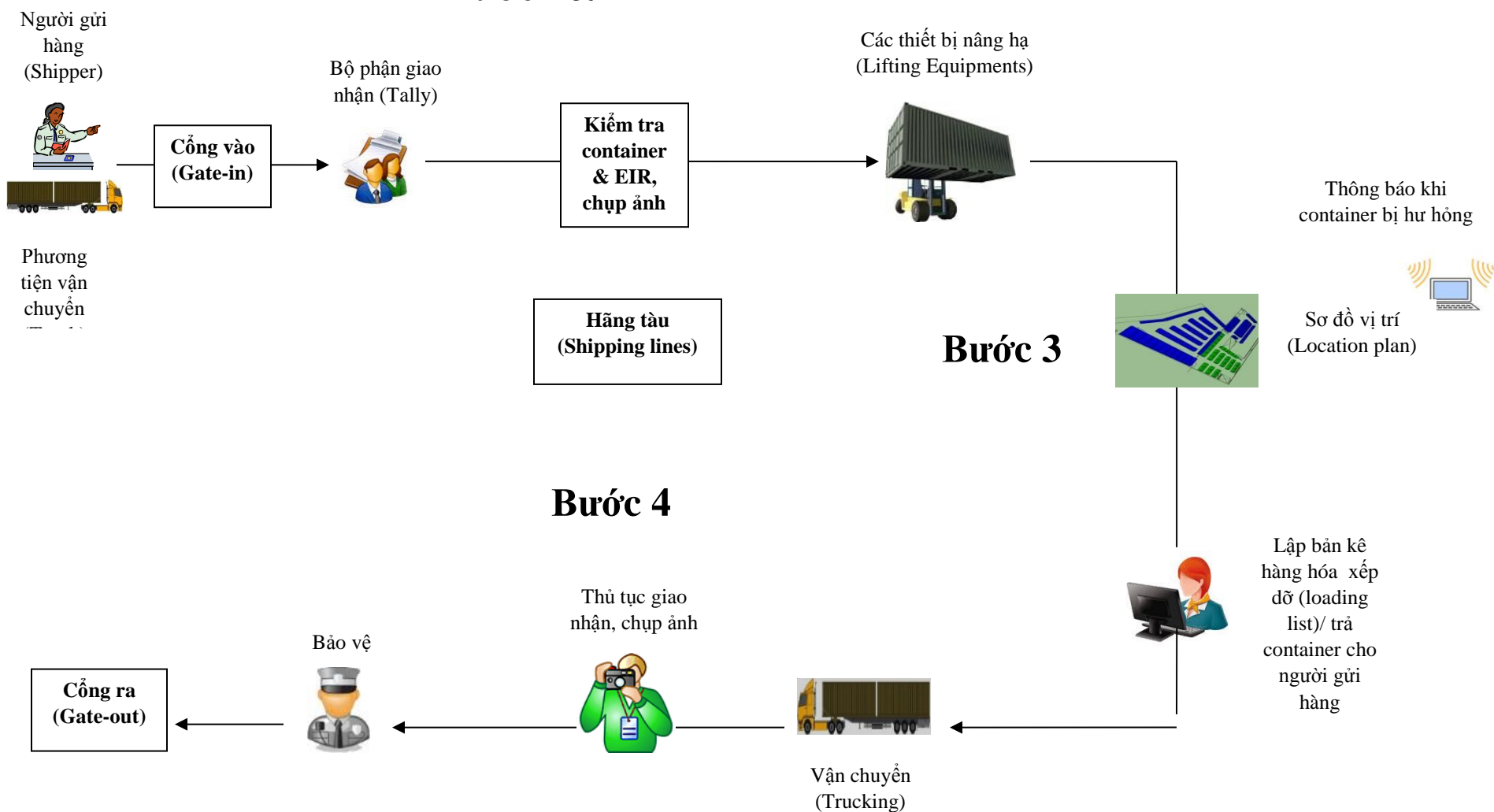
- Khách hàng đưa xe ra Cổng ra (Gate-out).

Bước 4. Kiểm tra phương tiện vận chuyển và EIR, ghi giờ xe rời cảng tại Cổng ra (Gate-out)

- Khách hàng dừng xe trước Cổng ra, trình bộ EIR cho nhân viên cổng. Nhân viên cổng thực hiện các thủ tục giao nhận bao gồm: kiểm tra xe, container và EIR, chụp ảnh, yêu cầu lái xe ký tên vào mục “Người giao/nhận”, ghi giờ ra cổng, giữ lại 1 liên EIR và giao các liên còn lại cho khách hàng...

Quy trình khai thác cảng (depot) tại Trung tâm Logistics Green

Bước 1&2



b. Quy trình kho

Trung tâm logistics Green được thiết lập với chức năng chủ yếu là thực hiện việc lưu kho hàng hóa trước khi đóng hàng vào hoặc dỡ hàng ra khỏi container nhằm phục vụ mục đích xuất nhập khẩu. Sau các nghiệp vụ tại bãi container (depot) như đã trình bày ở phần trên, hàng hóa sẽ được nhập/ xuất kho theo quy trình tiêu chuẩn như sau:

*** Đối với hàng nhập khẩu**

➤ Nhập hàng vào kho:

Bước 1: Dựa trên bộ chứng từ về hàng hóa bao gồm: phiếu đóng gói, chủng loại hàng, hướng dẫn xếp hàng (nếu có) của khách hàng, thủ kho bố trí vị trí xếp hàng phù hợp trong kho và thông báo tới công nhân xếp dỡ làm việc tại kho. Hàng hóa được xếp lên giá (racking) và được quản lý bằng mã hiệu gồm 6 chữ số ghi trên giá hàng. Ví dụ: hàng xếp tại vị trí 010502, tức là hàng sẽ được xếp tại ô số 01 (Bay 01), hàng số 05 (Row 05) và tầng số 02 (Tier 02).

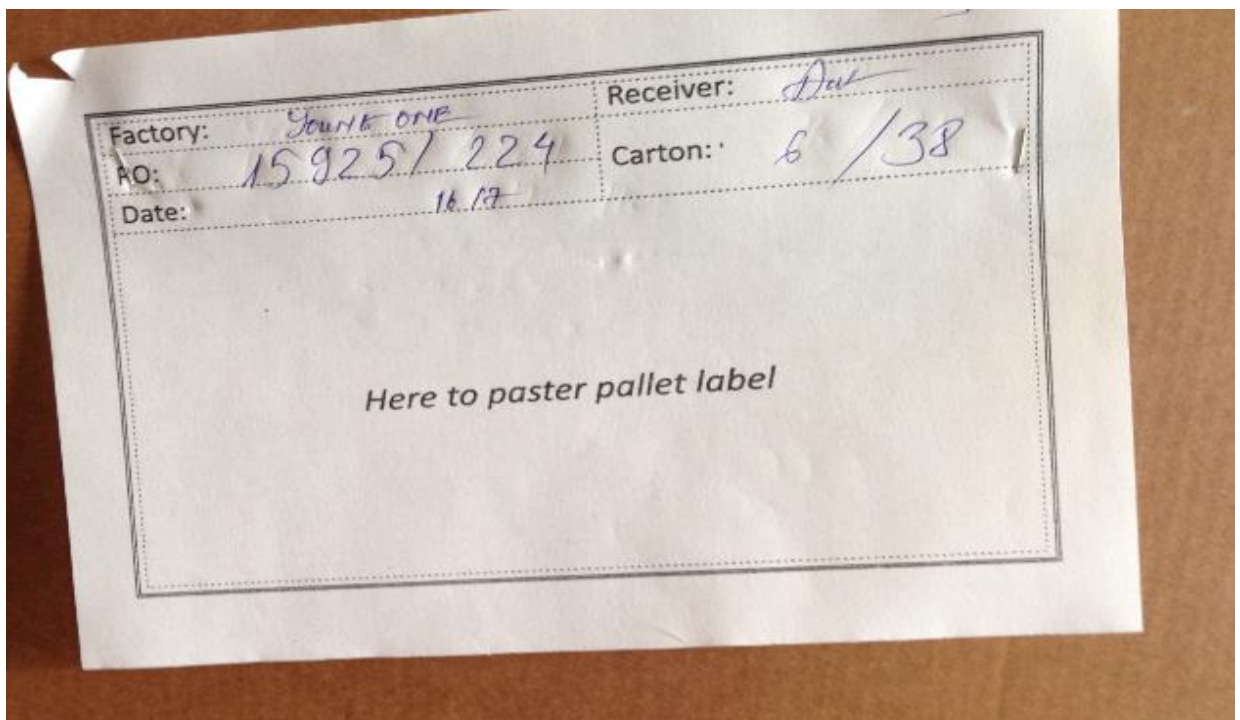
Bước 2: Xe nâng loại chụp nóc (reach stackers) được điều tới để chuyển container tại bãi container vào kho, tiến hành dỡ hàng ra khỏi container.

Bước 3: Container được tháo niêm phong và kẹp chì dưới sự giám sát của nhân viên trung tâm và đại diện kho hàng. Hàng hóa được kiểm đếm, so sánh với chứng từ lô hàng để đảm bảo đủ số lượng bàn giao và ghi nhận trạng thái hàng hóa tại thời điểm tháo niêm phong.

Bước 4: Hàng hóa sẽ được xếp lên pallet nhựa theo tiêu chuẩn xếp hàng trong kho của trung tâm và được chuyển tới vị trí quy định (Hình 15). Trên mỗi pallet, lô hàng được dán thẻ ghi rõ nhà máy sản xuất, số hiệu hợp đồng (Purchase order – PO), ngày nhận hàng, số thùng carton thực nhận trên tổng số thùng trong đơn hàng (Hình 16):



Hình 15. Hàng được xếp lên pallet



Hình 16. Thông tin hàng hóa trên thẻ

Bước 5: Thủ kho lập phiếu nhập kho với chữ ký của thủ kho, người giao hàng và người nhận hàng.

➤ Xuất hàng ra khỏi kho:

Theo kế hoạch nhận hàng của từng chủ hàng, hàng hóa sẽ được xuất ra khỏi kho theo trình tự như sau:

Bước 1: Chủ hàng mang chứng từ sở hữu hàng hóa hợp lệ và phương tiện vận tải tới kho để nhận hàng.

Bước 2: Tại bộ phận Giao nhận, nhân viên trung tâm sẽ xem xét tính hợp lệ của chứng từ và lập phiếu giao hàng cho khách hàng.

Bước 3: Khách hàng mang phiếu giao hàng và phương tiện vận tải tới kho để thủ kho giải phóng hàng và xếp lên phương tiện vận tải cho nhà nhập khẩu.

*** Đối với hàng xuất khẩu**

➤ Nhập hàng vào kho:

Bước 1: Nhà xuất khẩu thông báo loại hình hàng hóa, khung thời gian, kế hoạch xuất hàng cho GLC. GLC sắp xếp lịch cụ thể cho khách hàng đưa hàng tới kho, cũng như kế hoạch xếp hàng vào container.

Bước 2: Hàng hóa sẽ được chuyển tới kho bằng phương tiện vận tải của người xuất khẩu theo lịch hẹn của trung tâm. Lái xe tiến hành thủ tục nhập kho cho lô hàng tại Bộ phận Giao Nhận (Tally Operation). Lái xe giao hóa đơn hàng, phiếu đóng gói và chứng từ cần thiết khác liên quan tới lô hàng để hoàn tất thủ tục nhập kho.

Bước 3: Bộ phận giao nhận chuyển chứng từ lô hàng xuống cho thủ kho để lên kế hoạch nhập hàng vào kho. Nhân viên kho dỡ hàng từ phương tiện vận tải và nhập vào kho theo chỉ dẫn của thủ kho. Do diện tích và quy mô của trung tâm còn khá nhỏ nên kho chỉ có chức năng cơ bản là lưu trữ hàng hóa, không có chức năng tạo giá trị gia tăng cho hàng như đóng gói, ký mã vạch, mã hiệu... Chính vì vậy, hàng đến kho phải được đảm bảo là hàng đủ tiêu chuẩn để đóng vào container trước khi xuất đi.

Bước 4: Thủ kho lập phiếu nhập kho cho lô hàng với chữ ký của thủ kho, người nhận và đại diện chủ hàng.

➤ Xuất hàng ra khỏi kho:

Bước 1: Nhà xuất khẩu sẽ báo cho GLC về kế hoạch xuất container để trung tâm tiến hành xếp hàng vào container.

Bước 2: Dưới sự giám sát của nhân viên trung tâm, đại diện khách hàng, hàng được đưa vào container theo đúng chỉ thị của khách hàng, sau đó thực hiện niêm phong kẹp chì.

Bước 3: Hàng hóa đã đóng vào container sẽ được xe nâng chụp nóc xếp lên phương tiện vận tải của nhà xuất khẩu, đưa ra cảng xuất hàng.

2.1.7. Nguồn nhân lực

Nguồn nhân lực ở trung tâm được đào tạo khá bài bản, nhân công có nhiều năm kinh nghiệm trong lĩnh vực logistics. GLC cũng chú trọng vào khâu đào tạo cán bộ công nhân viên, đặc biệt là cán bộ quản lý nòng cốt.

Công ty Vinconship không có phòng nghiên cứu đào tạo nguồn nhân lực riêng cho toàn công ty nhưng thường xuyên thực hiện “thuê ngoài”: cử cán bộ nòng cốt đi tập huấn, đào tạo tại nước ngoài; liên kết với những chương trình đào tạo quốc tế từ những quốc gia có hệ thống logistics phát triển như Singapore, Mỹ...

Công nhân làm việc tại kho bãi được tham gia nhiều khóa đào tạo nghiệp vụ và an toàn lao động. Ngoài ra, trung tâm còn kết hợp sử dụng giáo cụ trực quan ngay tại nơi làm việc, tạo tác động tích cực đến tinh thần và ý thức làm việc của công nhân (Hình 17).



Hình 17. Giáo cụ trực quan trong kho hàng của GLC

2.1.8. Cơ chế, chính sách của nhà nước

Trung tâm Green được hưởng tất cả những ưu đãi dành cho doanh nghiệp tại Khu công nghiệp Đình Vũ, ngoài ra không có bất cứ một ưu đãi hay chính

sách đặc biệt nào khác từ phía Nhà nước nhằm mục tiêu khuyến khích và phát triển trung tâm logistics.

2.2. Trung tâm logistics Yusen

Được khởi công xây dựng vào tháng 12/2013, Trung tâm logistics Yusen dự kiến sẽ chính thức đi vào hoạt động vào tháng 11/2014. Trung tâm do công ty TNHH giải pháp và vận tải Yusen Việt Nam đầu tư 100% vốn thành lập. Công ty TNHH giải pháp và vận tải Yusen Việt Nam là công ty 100% vốn đầu tư từ công ty Nhật Bản Yusen logistics, đã có hơn 10 năm kinh nghiệm hoạt động tại Việt Nam trong lĩnh vực logistics nói chung, đặc biệt là lĩnh vực vận tải đa phương thức nói riêng. Đây là dự án có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào các khu công nghiệp, khu kinh tế Hải Phòng lớn thứ 6 kể từ đầu năm 2013 cho đến nay với tổng số vốn đầu tư là 21,1 triệu USD.

Trung tâm được xây dựng với tổng diện tích là 100.000m² (10 ha) bao gồm: hệ thống nhà kho 20.000m², khu nhà xưởng chất lượng cao 13.936m², bãi container 20.000m² có sức chứa tối đa là 3.000 TEU, khu bãi để xe đầu kéo và mooc container năng lực 100 chỗ đỗ, các khu chức năng chức năng khác... Tuân thủ quy định tại Quyết định số 04 /2008/QĐ-BXD ngày 03/04/2008 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định tỷ lệ đất tối thiểu trồng cây xanh trong các lô đất xây dựng công trình nhà máy tại các khu công nghiệp, cụm công nghiệp tập trung, công ty đã dành 21,4% tổng diện tích lô đất cho diện tích đất trồng cỏ.

Trung tâm logistics Yusen đặt tại Khu công nghiệp Đình Vũ. Cũng giống như Trung tâm logistics Green, Trung tâm logistics Yusen được mong đợi phục vụ chủ yếu hàng hóa xuất nhập khẩu tại Khu công nghiệp Đình Vũ, cảng Đình Vũ và một số cảng lân cận như cảng PTSC, cảng Chùa Vẽ...

Các dịch vụ chính được dự kiến cung cấp tại trung tâm bao gồm: dịch vụ bãi container (depot), kho thường, kho CFS, kho ngoại quan. Bên cạnh đó, trung tâm cũng cung cấp các dịch vụ vận tải để vận chuyển hàng hóa từ kho tới khách hàng hoặc ngược lại.



Hình 18. Hình ảnh tổng thể của khu Trung tâm logistics Yusen



Hình 19. Khu văn phòng của Trung tâm logistics Yusen sau khi hoàn thành



Hình 20. Khu kho bãi của Trung tâm logistics Yusen sau khi hoàn thành

2.3. Trung tâm kho vận Damco

Trung tâm kho vận Damco thuộc công ty Damco- một trong những nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng xuất nhập khẩu lớn nhất Việt Nam, cùng với dự án Khu nhà xưởng cho thuê Hải Thành giai đoạn I, đã được khánh thành vào ngày 08/05/2014 tại Cụm công nghiệp Hải Thành, quận Dương Kinh. Dự án này được khởi công xây dựng từ năm 2011 với tổng mức đầu tư tương đương 25 triệu USD, mục tiêu hướng đến các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư vào lĩnh vực công nghiệp phụ trợ, công nghiệp sạch không gây ô nhiễm môi trường, dịch vụ logistics...

Trung tâm kho vận Damco nằm tại vị trí liền kề nút giao giữa tỉnh lộ 353 và đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, cách Cảng Hải phòng 7km, cách Cảng Hàng không Cát Bi 8km, cách trung tâm thành phố 10km và cách thủ đô Hà Nội 100km. Với vị trí thuận lợi như trên, Trung tâm kho vận Damco sẽ trở thành một trạm trung chuyển hàng hóa nội địa cũng như kết nối với khu vực biên giới Trung Quốc. Chiến lược kinh doanh toàn cầu của Damco là tập trung xây dựng thế mạnh tại những thị trường đang phát triển và đầy triển vọng. Do đó, trung tâm này là minh chứng rõ ràng về chiến lược phát triển lâu dài của

Damco tại Việt Nam, đặc biệt đối với miền Bắc nói chung và Hải Phòng- thành phố nằm trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ nói riêng.

Với tổng diện tích 8.000m² được xây dựng theo tiêu chuẩn quốc tế và tiêu chuẩn C-TPAT, Trung tâm kho vận Damco cung cấp những dịch vụ cơ bản như: quản lý hàng hóa, xử lý đơn hàng, quét mã vạch, cung cấp và vận chuyển hàng hóa. Trung tâm cũng cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng như vận tải đường bộ qua biên giới và nội địa.

Khu văn phòng, nhà ở cho chuyên gia, công nhân và nhà xưởng tiêu chuẩn được thiết kế hiện đại, tiện ích, đầy đủ, đạt chuẩn quốc tế. Đặc biệt, khu nhà xưởng có hệ thống xử lý nước thải và chất thải rắn, trạm điện cao thế 2.500 KV, trạm phát điện 1.000 KVA, hệ thống cáp thông tin đường truyền ADSL tốc độ cao, hệ thống phòng chống cháy nổ đồng bộ, khép kín...



Hình 21. Trung tâm kho vận Damco tại Cụm công nghiệp Hải Thành

Ngoài ra trên địa bàn thành phố còn có một số dự án xây dựng trung tâm logistics đã được cấp giấy phép nhưng chưa khởi công như dự án xây dựng trung tâm logistics của công ty SITC tại Khu công nghiệp Đình Vũ, cùng một số doanh nghiệp logistics cung cấp dịch vụ nhỏ lẻ khác...

2.4. Đánh giá chung về các Trung tâm Logistics trên địa bàn Hải Phòng

2.4.1. Số lượng trung tâm logistics và sự phân bố các trung tâm logistics tại Hải Phòng

Hầu như các dự án về trung tâm logistics tại Hải Phòng chỉ mới phát triển trong một vài năm trở lại đây. Có thể thấy hiện nay trên địa bàn thành phố chỉ có duy nhất một Trung tâm logistics Green đã được xây dựng xong và chính thức đưa vào vận hành từ tháng 11/2012. Trung tâm logistics Yusen vẫn đang thi công, dự kiến đến tháng 11/2014 mới hoàn thành. Trung tâm logistics của công ty SITC chưa khởi công xây dựng. Trung tâm kho vận Damco vừa mới được khánh thành nhưng quy mô còn nhỏ và mới chỉ dừng ở chức năng kho vận, không hướng đến mục tiêu trở thành một trung tâm logistics thực sự. Như vậy trong vòng 1-2 năm nữa, thành phố sẽ chỉ có thêm một trung tâm logistics mới ra đời và đi vào hoạt động. Rõ ràng, số lượng trung tâm logistics của Hải Phòng vẫn còn rất nhỏ so với tiềm năng phát triển dịch vụ logistics của thành phố và chỉ mới phát triển trong những năm gần đây.

Theo kết quả điều tra, mặc dù diện tích chiếm đất của cả hai trung tâm logistics Green và Yusen đều khá lớn, vào khoảng 100.000m² (10ha) tuy nhiên việc phân bố các trung tâm trên địa bàn thành phố lại không đồng đều, nếu tính cả dự án trung tâm logistics của công ty SITC thì cả ba trung tâm này đều tập trung tại khu công nghiệp Đình Vũ. Mặc dù đây là một vị trí thuận lợi cho hoạt động vận tải và giao nhận, có thể tận dụng được lợi thế về cảng biển, liền kề hoặc ở trong các khu công nghiệp, có thể kết nối với các phương tiện khác nhau, tuy nhiên việc có quá nhiều trung tâm logistics đặt tại một khu vực có thể dẫn đến sự phát triển hạ tầng không đồng đều, dẫn đến dư thừa nguồn lực- nơi thừa cung nơi thiếu cung, gây tắc nghẽn, doanh nghiệp không tận dụng và khai thác hết được thế mạnh của các cảng hoặc khu công nghiệp khác, ví dụ như: khu công nghiệp Nomura, Tràng Duệ, Nam Đình Vũ, Đồ Sơn, An Dương...

2.4.2. Quy mô và phạm vi dịch vụ

Vốn đầu tư của Trung tâm Green và Yusen tương đối lớn, lần lượt là 168 tỷ đồng và 21,1 triệu USD tương đương 448 tỷ đồng, do các doanh nghiệp đầu tư

vào loại hình này chủ yếu là các doanh nghiệp lớn trong nước, liên doanh với tập đoàn hàng đầu của nước ngoài hoặc 100% vốn đầu tư nước ngoài nên có lợi thế về vốn và công nghệ, tuy nhiên vẫn chưa bằng một số trung tâm logistics ở khu vực phía Nam như: khu kho vận Maple Tree (khu liên hợp công nghiệp- dịch vụ- đô thị Bình Dương) rộng 68ha, vốn đầu tư 110 triệu USD tương đương 2.333,7 tỷ đồng; khu kho vận YCH- Protrade (phường Bình Hòa, thị xã Thuận An, Bình Dương) diện tích 6,9ha, vốn đầu tư 14 triệu USD tương đương 297 tỷ đồng...

Quy mô và phạm vi dịch vụ của các trung tâm logistics trên địa bàn Hải Phòng nhìn chung còn nhỏ và chủ yếu phục vụ một số doanh nghiệp trong khu vực khu công nghiệp hoặc một tỉnh, thành, chưa vươn đến quy mô phục vụ một ngành hoặc một vùng kinh tế. Chẳng hạn như Trung tâm Green chỉ chủ yếu cung cấp dịch vụ logistics cho một số doanh nghiệp nằm trong hoặc lân cận Khu công nghiệp Đình Vũ như: APL Logistics, KMG, Expeditors, OOCL, Tonkin...

Dựa trên thực trạng hoạt động của Trung tâm logistics Green, có thể thấy những dịch vụ mà trung tâm này có thể cung cấp còn rất hạn chế, chủ yếu là dịch vụ lưu kho bãi, xếp dỡ hàng, gom/ chia hàng giống như một kho hàng hiện đại hơn là một trung tâm logistics. Cụ thể là GLC thiếu hẳn những chức năng cơ bản của một trung tâm logistics như: tạo giá trị logistics gia tăng cho hàng hóa (dán nhãn, ký mã hiệu, lắp ráp cuối, sửa chữa, bảo hiểm, thông quan); quản lý, điều khiển, vệ sinh và sửa chữa container, phương tiện vận tải; thậm chí là cung cấp các dịch vụ hỗ trợ cho khách hàng như ăn, nghỉ, dịch vụ tư vấn, dịch vụ tài chính- tín dụng, cho thuê văn phòng... Do thiếu nhiều dịch vụ đặc thù để tạo ra giá trị gia tăng cao cho khách hàng nên lượng khách mà trung tâm có thể phục vụ được còn ít và thiếu sự đa dạng. Rõ ràng, quy mô và chất lượng dịch vụ hạn chế là những yếu tố dẫn đến các trung tâm logistics tại Hải Phòng chưa thể đóng vai trò là điểm thu hút đầu tư trong nước và quốc tế.

2.4.3. Tính liên hoàn, liên kết giữa các dự án trung tâm logistics tại Hải Phòng

Có thể thấy sự hình thành và phát triển của từng dự án trung tâm logistics trên địa bàn thành phố còn ít nhiều mang tính “tự phát”, thiếu đồng bộ và không có quy hoạch rõ ràng. Từng trung tâm được đầu tư chủ yếu nhằm phục vụ lợi ích của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics mà chưa phối hợp trong định hướng chung, chính sách chung phục vụ cho lợi ích và chính sách kinh tế- xã hội của thành phố hoặc một vùng hay một địa phương nào.

2.4.4. Cơ sở hạ tầng và trang thiết bị

Với nguồn vốn đầu tư lớn, hầu hết các dự án trung tâm logistics tại Hải Phòng, trong đó có GLC, đều được đảm bảo về mặt kho bãi, nhà xưởng, văn phòng với hệ thống trang thiết bị đầy đủ, hiện đại, điển hình là Trung tâm logistics Green. Tuy nhiên do bị giới hạn bởi phạm vi dịch vụ cung cấp, chủ yếu liên quan đến lưu kho lưu bãi, nên sự liên kết giữa trung tâm logistics với các hệ thống vận tải: đường thủy, đường bộ, đường sắt... còn chưa tốt. Trong trường hợp của GLC, hệ thống đường bộ tại Khu công nghiệp Đình Vũ đã xuống cấp, có những đoạn bị hư hại nặng, ít nhiều làm cản trở hoạt động vận tải của trung tâm. Ngoài ra, sự kết nối đường sắt vào bãi container tại GLC nói riêng và một số dự án trung tâm logistics khác nói chung là hoàn toàn không có, do đó khó có thể tạo ra một chuỗi dịch vụ logistics hoàn chỉnh được.

2.4.5. Chính sách ưu đãi dành cho các trung tâm logistics

Theo điều tra thì hiện nay, Trung tâm logistics Green là trung tâm duy nhất đã đi vào hoạt động trên địa bàn Hải Phòng, tuy nhiên ngoài những ưu đãi dành cho doanh nghiệp đầu tư vào Khu công nghiệp Đình Vũ như ưu đãi về đất hay thuế thu nhập doanh nghiệp thì trung tâm không được hưởng bất kỳ chính sách ưu đãi nào khác dành cho các trung tâm logistics từ phía các cấp chính quyền.

2.5. Những nhân tố ảnh hưởng đến các hoạt động chính của Trung tâm

Qua những đánh giá ở trên có thể thấy quy mô của các trung tâm logistics hiện nay trên địa bàn Hải Phòng (đang thi công hoặc đã đi vào hoạt động) còn

tương đối nhỏ, hoạt động chưa đúng với vai trò và chức năng của một trung tâm logistics thực sự mà chỉ đơn giản như một kho hàng được nâng cấp.

Bên cạnh đó, trong thời gian qua do suy thoái kinh tế cũng như chính sách quản lý một số hoạt động đào tạo thay đổi cũng như việc tiếp cận một số nguồn ngân sách còn hạn chế dẫn đến việc hoạt động trung tâm chưa hiệu quả cũng như mục tiêu của dự án chưa đạt được. Trong khi yêu cầu của các doanh nghiệp là nguồn nhân lực phải được đào tạo bài bản, nắm bắt được vấn đề tốt nhưng những yêu cầu thực tế đó lại phát sinh không thường xuyên cũng như có sự chuyên môn hóa cao.

Vậy trong bối cảnh đó cùng các yếu tố trên tác động gì đối với hoạt động của Trung tâm:

Bảng 2. Nhân tố tác động đến hoạt động của Trung tâm

	Chương trình đào tạo	Nhân lực phục vụ giảng dạy	Cơ sở vật chất/Mô hình giảng dạy	Hoạt động chuyên giao nghiên cứu khoa học	Thực hiện nhiệm vụ dự án
Điểm mạnh	Các chương trình đang đưa vào giảng dạy được cập nhật liên tục	Các giảng viên có trình độ được đào tạo bài bản của Trường ĐHHHVN làm nòng cốt cùng với một số cán bộ có chuyên môn cao đến từ các doanh nghiệp có lĩnh vực hoạt động phù hợp. Cán bộ trung tâm là cán bộ trẻ có đào tạo bài bản về các lĩnh	Cơ sở đầu tiên tại miền Bắc được đầu tư bài bản, đầy đủ theo mô hình doanh nghiệp hoạt động logistics đang khai thác.	Trên cơ sở đội ngũ cộng tác viên là các giảng viên trường đại học Hàng hải VN và các cán bộ doanh nghiệp nên đội ngũ khoa học của trung tâm là lực lượng mạnh về nhiều mặt. Bên cạnh đó, tài liệu phục vụ công tác giảng dạy phong	Ngay sau khi dự án kết thúc việc xây dựng, đầu tư cơ sở hạ tầng với sự quan tâm của Nhà trường, Bộ Giao thông vận tải trung tâm đã được giao nhiệm vụ đào tạo 24 học viên Laos trong năm 2015. Với đội ngũ cộng tác viên phục vụ giảng dạy đông

	Chương trình đào tạo	Nhân lực phục vụ giảng dạy	Cơ sở vật chất/Mô hình giảng dạy	Hoạt động chuyên giao nghiên cứu khoa học	Thực hiện nhiệm vụ dự án
		vực có liên quan.		phù với hơn 200 đầu sách chuyên ngành và các phần mềm mô phỏng hiện đại.	đào, cơ sở vật chất đáp ứng nhu cầu đào tạo bên bạn đề ra.
Điểm yếu	Chương trình chuyên biệt như về kho hàng hiện chưa được xây dựng một cách khoa học cũng như tính thực tiễn chưa cao	Do chủ yếu lực lượng giảng viên là các cán bộ đến từ các đơn vị khác nhau lên gặp một số khó khăn trong bố trí giảng dạy. Một số khóa học đặc thù khó tìm được cán bộ giảng dạy do giảng viên đại học	Phần mềm quản lý được trang bị mới dừng ở bước mô phỏng trình tự làm việc mà chưa gắn với việc quản lý các trang thiết bị cũng như mô hình kho	Tuy nhiên, việc tập hợp các nhà khoa học trong và ngoài trường hiện nay còn nhiều hạn chế chưa quy tụ được thành các nhóm sinh hoạt chuyên đề cũng như tạo ra các sản phẩm nghiên cứu có chất lượng.	Trung tâm hiện đang đào tạo theo yêu cầu của bên bạn chứ chưa khảo sát và đánh giá được nhu cầu thực tiễn của bên bạn.

	Chương trình đào tạo	Nhân lực phục vụ giảng dạy	Cơ sở vật chất/Mô hình giảng dạy	Hoạt động chuyên giao nghiên cứu khoa học	Thực hiện nhiệm vụ dự án
		chưa có kinh nghiệm thực tế về vấn đề được đặt hàng,... Cán bộ trung tâm hiện chưa đủ sức đảm đương nhiệm vụ giảng dạy của trung tâm		Tài liệu và phần mềm được trang bị hiện chưa được khai thác một cách có hiệu quả vào công tác chuyển giao nghiên cứu khoa học.	
Cơ hội	Chuyên gia Nhật Bản sang cùng xây dựng chương trình đào tạo	Trung tâm được Nhà trường quan tâm nên trong thời gian qua được tiếp nhận một số chuyên gia đến từ các nước	Với việc đào tạo học viện cũng như sự hợp tác với các đối tác trong và ngoài nước trung tâm sẽ tích lũy thêm kinh	Với việc Nhà trường thực hiện quy chế 4 tháng làm việc doanh nghiệp với đội ngũ giảng viên đây là cơ hội để	Tiếp tục trong năm 2016, Bộ Giao thông vận tải và trường đại học hàng hải tiếp tục giao cho trung tâm thực hiện

	Chương trình đào tạo	Nhân lực phục vụ giảng dạy	Cơ sở vật chất/Mô hình giảng dạy	Hoạt động chuyên giao nghiên cứu khoa học	Thực hiện nhiệm vụ dự án
		tiên tiến như Nhật Bản,... công tác trong thời gian dài đủ để cán bộ và các giảng viên của trung tâm có thể học tập, tiếp thu được các nghiệp vụ,..	nghiệm để sửa đổi, bổ sung phần nhược điểm của mô hình giảng dạy.	trung tâm tập hợp đội ngũ các nhà khoa học để nghiên cứu và thực hiện chuyển giao khoa học.	đào tạo cho các học viên bên nước bạn theo khuôn khổ dự án đề ra.
Thách thức	Khảo sát cũng như lắng được xu thế phát triển của các trung tâm, công ty kinh doanh logistics để đón đầu cung ứng nguồn nhân lực	Do các chuyên gia hiện đang công tác sử dụng ngôn ngữ không phổ biến nên gặp một số khó khăn trong công tác học hỏi cũng như giao	Việc đầu tư hoàn thiện mô hình giảng dạy bắt kịp tốc độ của doanh nghiệp thực tế rất lớn lên cần phải lập dự án kêu gọi đầu tư.	Để thực hiện việc chuyển giao công nghệ cũng như nghiên cứu khoa học mang tính thực tiễn thì không chỉ việc cùng với doanh	Mỗi năm theo yêu cầu của bên bạn đưa ra các khóa học khác nhau nên đây là thách thức không nhỏ cho trung tâm trong việc xây dựng

	Chương trình đào tạo	Nhân lực phục vụ giảng dạy	Cơ sở vật chất/Mô hình giảng dạy	Hoạt động chuyển giao nghiên cứu khoa học	Thực hiện nhiệm vụ dự án
	chất lượng	tiếp.		<p>nghiệp mà còn phải kết nối được với cả cơ quan quản lý từ địa phương đến trung ương thì mới mang lại hiệu quả cao.</p>	<p>chương trình cũng như lựa chọn giảng viên phù hợp với chương trình và yêu cầu bên bạn đề ra.</p>

CHƯƠNG 3. ĐỀ XUẤT MỘT SỐ NHÓM GIẢI PHÁP CƠ BẢN THỨC ĐẨY HOẠT ĐỘNG TRUNG TÂM GIAI ĐOẠN 2015- 2020

3.1. Căn cứ pháp lý xây dựng chương trình hoạt động của trung tâm giai đoạn 2015-2020

1. Quyết định số 408/QĐ-ĐHHHVN-TCCB v/v đổi tên Trung tâm Đào tạo logistics & Nghiên cứu kinh tế thành Trung tâm Đào tạo Logistics Tiểu vùng Mê Kông-Nhật Bản tại Việt Nam ngày 06 tháng 3 năm 2015
2. Chứng nhận đăng ký hoạt động khoa học và công nghệ số 02/2015/NL-KHCN, đăng ký lần thứ 3 ngày 09 tháng 4 năm 2015 do Sở Khoa học và Công nghệ Hải Phòng cấp;
3. Quyết định số 199/QĐ-BGTVT ngày 19 tháng 1 năm 2015 về việc bổ sung dự toán chi ngân sách nhà nước năm 2014 của Bộ Trưởng Bộ Giao thông Vận tải;
4. Quyết định số 1049/QĐ-BGTVT ngày 6 tháng 4 năm 2016 về việc giao dự toán chi ngân sách nhà nước năm 2016 kinh phí đào tạo học sinh Lào và Campuchia của Bộ Trưởng Bộ Giao thông Vận tải.
5. Thỏa thuận hợp tác giữa SENKO CO., LTD và Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong đó có việc chuyên gia Nhật Bản sang làm việc tại Trung tâm trong thời gian 2 năm

3.2. Đề xuất một số nhóm giải pháp thúc đẩy hoạt động của Trung tâm

3.2.1. Cải cách, xây dựng chương trình đào tạo ngắn hạn phù hợp trong giai đoạn 2015-2020

- Chương trình đào tạo thường xuyên:

Theo chương trình đào tạo hiện có của trung tâm trong thời gian vừa qua có trên 20 chương trình đào tạo nay đề xuất tập trung chủ yếu vào một số chương trình trong giai đoạn 2015-2020 để tập trung cải cách cũng như xây

dựng nguồn nhân lực phục vụ trong những giai đoạn tiếp theo cũng như để nâng cao chất lượng phục vụ và chăm sóc khách hàng.

Bảng 3. Các khóa học ngắn hạn chủ yếu trong giai đoạn 2015-2020

STT	Khóa học ngắn hạn	Thời lượng
1.	Nghiệp vụ Kinh doanh xuất nhập khẩu	2 tháng
2.	Nghiệp vụ Giao nhận vận tải và Logistics	2 tháng
3.	Quản trị dịch vụ Logistics	2 tháng
4.	Nghiệp vụ Quản trị kho hàng	1 tháng
5.	Nghiệp vụ Giao nhận vận chuyển hàng hoá vận chuyển bằng container .	2 tháng
6.	Nghiệp vụ quản trị chuỗi cung ứng	1 tháng
7.	Theo yêu cầu của doanh nghiệp	

- Chương trình đào tạo ngắn hạn theo quy định của Nhà nước:

Hiện nay có một số chương trình đào tạo theo quy định của Nhà nước mới được cấp chứng chỉ hành nghề như: Kiểm toán viên, Kế khai thuế, Khai Hải quan,...

Với việc trường Đại học Hàng hải Việt Nam hiện có ngành đào tạo Kinh tế Vận tải biển, Logistics (Bên Khoa kinh tế và Viện Đào tạo Quốc tế), Kinh tế Ngoại thương. Ngoài ra Hải Phòng có thể mạnh là cảng biển và các dịch vụ kèm theo nên Trung tâm sẽ tập trung vào đào tạo Nghiệp vụ Khai hải quan. Với việc bám sát theo chương trình Tổng cục Hải quan ban hành và mời đội ngũ giảng dạy phù hợp để không chỉ sinh viên và các cán bộ doanh nghiệp theo học sẽ thực hiện tốt khi làm việc tại đơn vị.

- Chương trình đào tạo phục vụ dự án:

Trong thời gian qua, Trung tâm chủ yếu đào tạo theo yêu cầu phía bạn nên rất bị động trong khâu chuẩn bị vì vậy Trung tâm phối hợp với các bên có liên quan để lập dự án khảo sát trên cơ sở đó đề xuất với phía bạn về nội dung chương trình đào tạo, số lượng học viên cần được đào tạo,.. chỉ có như vậy thì mục tiêu dự án đề ra mới hiệu quả.

3.2.2. Chú trọng xây dựng và tuyên truyền, phổ biến phương hướng phát triển của đơn vị

Một đơn vị muốn tồn tại thì một trong những yếu tố cần có đó là kim chỉ nan hành động. Nó chính là nguyên tắc và định hướng để xây dựng các kế hoạch hoạt động của đơn vị.

Vì thế, Trung tâm sẽ phải xây dựng cho đơn vị một kim chỉ nan/khẩu hiệu để toàn thể cán bộ, nhân viên trung tâm thấm nhuần khi xây dựng hay triển khai các hoạt động. Nó phải đảm bảo được một số yếu tố như: Chức năng, nhiệm vụ của đơn vị; Tinh thần, thái độ khi thực hiện nhiệm vụ,...

Ngoài ra, trung tâm cần thể hiện thành văn bản cũng như giáo dục để tất cả cán bộ trung tâm coi đó là sự tồn tại phát triển không chhìr của trung tâm mà còn là của chính bản thân họ.

3.2.3. Hoàn thiện cơ cấu hoạt động

Với một trung tâm thực hiện nhiệm vụ đào tạo, nghiên cứu khoa học và chuyển giao công nghệ, thực hiện nhiệm vụ dự án,.. thì với cơ cấu chính nhiệm và kiêm nhiệm như hiện nay thực sự chưa mang lại hiệu quả cao trong từng mặt công tác. Vì vậy ngoài các nhân sự cứng như hiện nay đề xuất:

- Thành lập 01 nhóm phụ trách khu mô phỏng bên Quán Nam: nhằm khai thác hiệu quả mô hình giảng dạy bao gồm xây dựng chương trình đặc thù vừa cung ứng ra thị trường bên ngoài vừa đào tạo cho sinh viên trường đại học Hàng hải Việt Nam cũng như thực hiện nhiệm vụ dự án đề ra.

- Thành lập 01 nhóm phụ trách đào tạo theo những chương trình đề ra tại mục 3.2.1: nhóm này phụ trách công tác cập nhật thay đổi thường xuyên các chương trình trên nhằm phù hợp với điều kiện thực tế cũng như quy định của Pháp luật cũng như chăm sóc khách hàng thường xuyên của Trung tâm.

3.2.4. Thiết lập môi trường lập kế hoạch

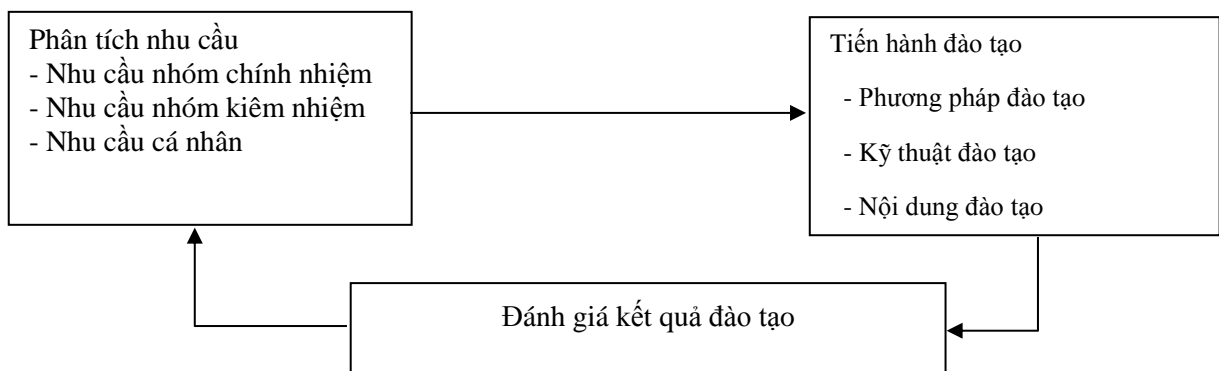
Trên cơ sở định hướng các chương trình đào tạo, cơ cấu nhân sự thì để vận hành một cách hiệu quả, tránh được lãng phí các nguồn lực thì việc phối hợp giữa các thành viên trong trung tâm là một yêu cầu hết sức cấp bách. Để làm

việc đó cần xây dựng một môi trường lập kế hoạch. Để thực hiện được mục tiêu đó thì: Lãnh đạo trung tâm xây dựng những kế hoạch đào tạo, nhiệm vụ cơ bản trong giai đoạn nhất định. Các cá nhân, nhóm thực hiện trên cơ sở kế hoạch được phê duyệt sẽ triển khai các kế hoạch cụ thể cho nhóm hay cho bản thân.

Tuy nhiên, kế hoạch của các nhóm và cá nhân cần được công bố đến mọi thành viên để trên cơ sở đó lãnh đạo trung tâm kiểm soát cũng như có kế hoạch kết nối hay các thành viên có thể góp ý điều chỉnh kế hoạch. Bên cạnh đó, các kế hoạch cần có mục tiêu và thời gian thực hiện cụ thể để sau thời gian đã ấn định để tự bản thân cũng như lãnh đạo trung tâm có thể đánh giá cũng như điều chỉnh các kế hoạch tiếp theo một cách hợp lý.

3.2.5. Hoàn thiện công tác quản lý nguồn nhân lực

Trong những năm qua và cả thời gian gần đây nguồn nhân lực của Trung tâm chủ yếu phân thành các đối tượng sau: Kiêm nhiệm và chính nhiệm. Chính vì thế mà cần có quy trình đánh giá cũng như bồi dưỡng cho cán bộ kể cả chính nhiệm và kiêm nhiệm một cách có hiệu quả thì mới nâng cao được chất lượng giảng dạy cũng như công tác xây dựng chương trình đào tạo tại trung tâm trong giai đoạn sắp tới.



Hình 22. Sơ đồ các bước đào tạo của trung tâm

Để đào tạo và bồi dưỡng nguồn nhân lực nên sử dụng kết hợp cả hai phương pháp là đào tạo tại chỗ và đào tạo bên ngoài.

- Đào tạo tại chỗ: Đưa nhân sự của nhóm kiêm nhiệm học tại chính các khóa học do các chuyên gia từ doanh nghiệp và các cơ quan quản lý giảng dạy để học hỏi cũng như các chuyên gia Nhật Bản đang làm việc tại Trung tâm.

Trung tâm tổ chức các hội thảo với quy mô khác nhau cùng nhiều chủ đề để không chỉ cán bộ trung tâm mà các nhà khoa học trong và ngoài trao đổi học thuật.

- Phối hợp với doanh nghiệp để đưa cán bộ trung tâm tham gia vào hoạt động của doanh nghiệp để không chỉ tích lũy thêm kinh nghiệm và kiến thức thực tế mà còn làm cơ sở để xây dựng chương trình đào tạo phù hợp.

3.2.6. Tăng cường tổ chức huy động vốn từ nguồn bên trong Trung tâm

Để thực hiện được một số nhiệm vụ như ở trên thì Trung tâm có thể xây dựng một số chính sách huy động vốn từ các cán bộ trong trung tâm vừa có thêm vốn để hoạt động vừa có thể tạo sự gắn bó giữa trung tâm và cán bộ. Nguồn vốn đó nhằm thực hiện một số nhiệm vụ như: đào tạo cán bộ, khảo sát doanh nghiệp và một số nước theo nhiệm vụ đề án đặt ra. Trên cơ sở đó thì Trung tâm mới có những chương trình đào tạo thu hút được người học cũng như chất lượng giảng viên nâng lên.

Việc huy động vốn hiệu quả thì trung tâm xây dựng lộ trình đóng góp phù hợp cũng như cân đối lãi suất huy động để không gây ảnh hưởng tiêu cực đến các hoạt động khác của trung tâm.

KẾT LUẬN-KIẾN NGHỊ

Trên cơ sở những phân tích đánh giá tình hình hoạt động chính của Trung tâm cũng như các nhân tố ảnh hưởng của bên ngoài thì trong năm qua trung tâm đã không ngừng nỗ lực để xây dựng chương trình đào tạo có hiệu quả hơn về nội dung giảng dạy, cán bộ giảng dạy,... đã từng bước thu hút được những khách hàng thường xuyên là một số doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực Logistics trên địa bàn Hải Phòng.

Đề tài đã chỉ ra được những ưu nhược điểm, cũng như các thách thức còn tồn tại của Trung tâm để trung tâm làm cơ sở xây dựng các kế hoạch phát triển trong tương lai. Bên cạnh đó đề tài đã đề xuất 6 nhóm giải pháp cơ bản nhằm thúc đẩy các hoạt động chính của trung tâm trong giai đoạn 2015-2020.

Bên cạnh đó ngoài để thực hiện tốt nhiệm vụ, Trung tâm kiến nghị một số nội dung sau:

- Về phía Nhà trường: tạo điều kiện trung tâm cũng như phối hợp để trung tâm có thể huy động nguồn ngân sách một cách có hiệu quả để thực hiện nhiệm vụ dự án: khảo sát, xây dựng chương trình đào tạo,...

- Về phía cơ quan quản lý: trên cơ sở dự án được tiếp nhận từ phía Nhật Bản nên mong được sự hỗ trợ từ Bộ Kế hoạch Đầu tư, Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải hỗ trợ nguồn ngân sách dành cho đối ngoại nhằm mục tiêu vừa nâng cao đoàn kết, hữu nghị giữa Việt Nam-Laos cũng như hoàn thành mục tiêu dự án mà phía Nhật Bản tài trợ.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

I. Tài liệu tiếng Việt

1. Tài liệu tổng hợp về dự án Dự án "Thành lập Trung tâm đào tạo logistics Tiểu vùng sông Mê-kông tại Việt Nam".
2. Trung tâm Logistics (2014), *Tài liệu khảo sát về “Trung tâm kho vận Damco”*.
3. Trung tâm Logistics (2014), *Tài liệu khảo sát về “Trung tâm logistics Green”*.
4. Trung tâm Logistics (2014), *Tài liệu khảo sát về “Trung tâm logistics Yusen”*.

II. Tài liệu từ website

5. www.letc.vimaru.edu.vn
6. www.vimaru.edu.vn