

THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP CẢI THIỆN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TRONG NGÀNH SẢN XUẤT XI MĂNG VIỆT NAM

CURRENT SITUATION AND SOLUTIONS TO IMPROVE LOGISTICS OPERATIONS IN CEMENT PRODUCTION INDUSTRY IN VIETNAM

Phạm Văn Tài

Cao đẳng Kinh tế đối ngoại

Tóm tắt: Ngành sản xuất xi măng ở nước ta đã phát triển rất mạnh trong những năm qua và đứng hàng thứ 3 thế giới với công suất lắp đặt khoảng 148 triệu tấn/năm, được sản xuất bởi trên 80 nhà máy trên cả nước. Để phục vụ cho sản xuất và tiêu thụ xi măng, các hoạt động logistics rất phát triển trong những năm qua, nhưng cũng bộc lộ nhiều hạn chế và thách thức. Nghiên cứu này phân tích tình hình dịch vụ logistics trong ngành xi măng ở Việt Nam (VN) như thế nào, những ưu điểm, hạn chế cũng như nguyên nhân phát sinh trong dịch vụ logistics ngành công nghiệp xi măng là gì. Trên cơ sở phân tích đó, nghiên cứu đề xuất một số giải pháp, khuyến nghị hoàn thiện các hoạt động logistics phục vụ ngành sản xuất xi măng của Việt Nam trong thời gian tới.

Từ khóa: Logistics, dịch vụ logistics, sản xuất xi măng, Việt Nam, giải pháp.

Chỉ số phân loại: 3.2

Abstract: Cement industry in Vietnam has been developed rapidly in many recent years and the industry was ranked as 3rd position in over the world. The industry produces the designed capacity of 148 million tons/year over 80 factories nationwide. In order to support production and distribution of the industry, many logistics operations and services were developed and offered, however, there are still disadvantages and threats. The research was conducted to scrutinize the advantages and disadvantages and the root causes of those. Basing on the findings, several solutions are proposed to improve logistics operations to better provide the cement production of Vietnam in the near future.

Keywords: Logistics, logistics services, operations, cement production, Vietnam, solution.

Classification number: 3.2

1. Giới thiệu

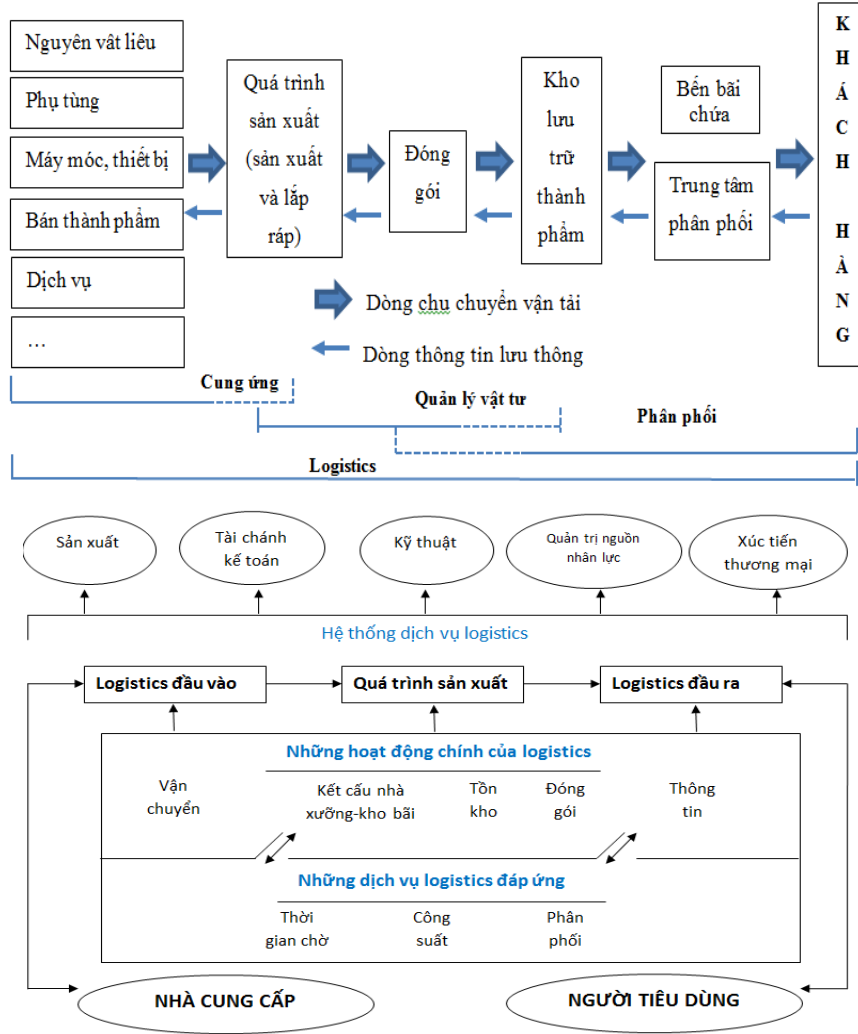
Xi măng là một vật liệu đặc biệt quan trọng trong ngành xây dựng. Ngành xây dựng của nước ta phát triển rất mạnh dẫn đến lượng xi măng được sản xuất luôn rất cao, đứng thứ 3 thế giới sau Trung Quốc và Ấn Độ. Đối với ngành sản xuất xi măng, hoạt động logistics trở nên cần thiết hơn bao giờ hết. Hàng hóa trong ngành đều là mặt hàng nặng, vận chuyển khó khăn, tốn nhiều nhân lực, thời gian, chi phí vận tải nên vấn đề nâng cao chất lượng hoạt động logistics với ngành này là yêu cầu bức thiết hiện nay. Nếu các hoạt động logistics được xây dựng tốt sẽ giải quyết được các vấn đề đầu vào và đầu ra của các doanh nghiệp xi măng một cách hiệu quả, giảm thiểu tối đa chi phí và thời gian mà vẫn đáp ứng các yêu cầu của khách hàng. Bài viết nhấn mạnh đến những giải pháp hoàn thiện các hoạt động logistics trong ngành sản xuất này.

2. Cơ sở lý thuyết về hoạt động logistics trong ngành xi măng

Xi măng là một thành phần cơ bản của bê tông. Tỷ lệ trộn xi măng với nước theo một tiêu chuẩn nhất định, xi măng sẽ phản ứng thủy hóa với nước tạo thành keo giúp kết dính các cốt liệu như cát với đá lại thành một khối bê tông, từ đó xây dựng thành các công trình bất động sản vững chắc. Xi măng được chế xuất tại nhà máy chủ yếu với các thành phần chính là: Đá vôi, ngoài ra người ta còn có thể dùng quặng sắt và bôxít hoặc phiến silic để làm cốt liệu điều chỉnh. Khi các thành phần được cho vào lò nung tại nhà máy, một số nguyên tố sẽ được loại bỏ dưới dạng khí. Các nguyên tố còn lại kết hợp cùng với nhau để tạo thành một chất mới gọi là clinker hay còn gọi là xi măng chưa nung. Clinker ra khỏi lò có hình dạng như quả bóng màu xám và kích thước tương tự như một viên bi. Clinker sẽ được làm mát từ ngăn dưới của lò nung và được xử lý nhiệt độ bằng bộ làm mát. Không khí nóng từ bộ làm mát được quay trở lại lò,

một chu trình tiết kiệm nhiên liệu và tăng hiệu suất khí đốt. Sau khi clinker được làm nguội, nhà máy xi măng sẽ nghiền ra, trộn nó với một lượng nhỏ canxi sunfat và đá vôi để tạo thành xi măng. Xi măng bây giờ đã sẵn sàng để vận

chuyên cho các doanh nghiệp kinh doanh bê tông trộn sẵn hoặc cho xây dựng dân dụng để sử dụng trong các dự án xây dựng [13].



Sơ đồ 1.
Quy mô hoạt động logistics đối với hoạt động của công ty xi măng [5], [14].

Sơ đồ 2.
Hoạt động logistics đầu vào và đầu ra của công ty xi măng [4], [8], [11].

Logistics là quá trình tối ưu hóa về vị trí, chu chuyển hàng hóa và nguồn tài nguyên từ điểm đầu tiên của chuỗi cung ứng cho đến tay người tiêu dùng cuối cùng, thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế. Chi phí logistics được hình thành từ chi phí của các hoạt động trong chuỗi cung ứng, bao gồm: Chi phí phục vụ khách hàng; chi phí vận tải; chi phí kho bãi; chi phí hệ thống thông tin; chi phí sản xuất, thu mua và chi phí dự trữ. Trong đó, thông thường chi phí vận tải và chi phí kho bãi chiếm tỉ trọng lớn nhất trong tổng chi phí logistics của doanh nghiệp logistics có chức năng hỗ trợ thể hiện ở chỗ nó tồn tại chỉ để cung cấp

sự hỗ trợ cho các bộ phận khác của doanh nghiệp. Logistics hỗ trợ quá trình sản xuất, hỗ trợ sản phẩm sau khi được di chuyển quyền sở hữu từ người sản xuất sang người tiêu dùng. Điều này không có nghĩa là quá trình sản xuất không bao gồm các yếu tố của logistics hệ thống hay hoạt động hỗ trợ sau khi chuyển quyền sở hữu sản phẩm không bao gồm các yếu tố của logistics hoạt động. Logistics còn hỗ trợ các hoạt động của doanh nghiệp như: Hoạt động sản xuất được logistics hỗ trợ thông qua quản lý sự di chuyển, lưu trữ nguyên vật liệu đi vào doanh nghiệp và bán thành phẩm di chuyển trong doanh nghiệp. Marketing

được logistics hỗ trợ thông qua quản lý việc di chuyển và lưu trữ hàng thành phẩm. Logistics hỗ trợ sản xuất và marketing có thể sẽ dẫn đến yêu cầu phải đào tạo nhân lực, dự trữ phụ tùng thay thế hay bất kỳ một yếu tố nào khác của logistics. Logistics trong sản xuất xi măng có thể chia làm ba phần: (1) logistics trong khâu nguyên liệu đầu vào; (2) logistics trong khâu sản xuất; (3) logistics trong khâu phân phối thành phẩm. Logistics trong khâu nguyên liệu đầu vào và trong khâu phân phối thành phẩm đóng vai trò quan trọng công nghiệp sản xuất xi măng. Các công ty sản xuất xi măng có thể sử dụng các dịch vụ cho hoạt động logistics của mình: Các dịch vụ của chính mình (1PL); sử dụng một phần dịch vụ logistics thuê ngoài (2PL); sử dụng một phần dịch vụ logistics từ một số nhà cung cấp đơn lẻ (3PL) hoặc sử dụng toàn bộ các hoạt động logistics từ hàng loạt các nhà cung cấp dịch vụ logistics bên ngoài (4PL).

2.4. Tổng quan các công trình nghiên cứu có liên quan trước đây

Đã có nhiều công trình nghiên cứu liên quan đến ngành sản xuất xi măng như sau:

Saurabh Tripathi (2016) viết trong “Supply Chain-3-2- Logistical Problem & Solutions in Cement Distribution” cho rằng chi phí vận chuyển là một vấn đề rất lớn của hoạt động logistics trong khâu phân phối xi măng. Trong đó, chi phí vận chuyển lại phụ thuộc vào khoảng cách đường đi và phương tiện vận chuyển (đường sắt, đường thủy, đường bộ...) [10].

Amit Das, Tasminur Mannan Adnan, Md. Sajid Hasan, Kazi Mushfiqur Rahman (2017) viết trong “Analyzing logistics cost factors and developing cost optimization tools and techniques for a cement industry (Case study: Lafarge Surma Cement Ltd)” đề cập vấn đề tối ưu hóa chi phí logistics trong ngành công nghiệp xi măng qua mô hình phân cấp chuỗi cung ứng [2].

Effnu Subiyanto (2016) công bố tại “The Impact of Logistic Cost on Investment of Cement Industry in Indonesia”, tác giả kết luận hoạt động logistics trong ngành xi măng tại Indonesia chịu tác động bởi 13 yếu tố: Giá xăng dầu, tỷ giá hối đoái, quãng đường di

chuyên, quy mô vận chuyển hàng hóa, bảo hiểm, hải quan, thép cây, bê tông trộn sẵn, nguyên vật liệu số lượng lớn, hoạt động chế biến, chi phí logistics nước ngoài, chi phí sản xuất và logistics trong nước [6].

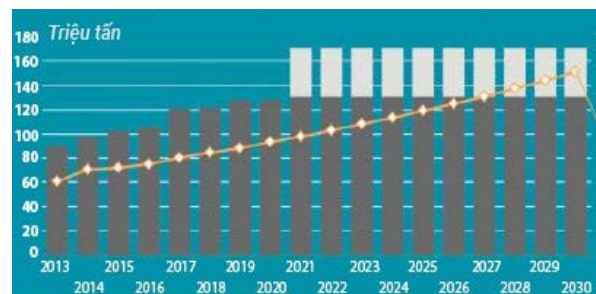
Lê Thu Hòa Hậu (2012) trong luận văn thạc sĩ “Quản trị chuỗi cung ứng xi măng tại công ty cổ phần PETEC Bình Định” cho rằng các yếu tố tác động đến chuỗi cung ứng và hoạt động logistics trong ngành xi măng là chi phí thuê kho, khoảng cách địa lý với các nhà cung cấp, yếu tố thời tiết, thời gian vận chuyển [9].

Mai Anh Tài (2010), luận án tiến sĩ về “Xây dựng chiến lược phát triển Tổng Công ty Xi măng Việt Nam đến năm 2020”, cho rằng sản xuất xi măng của Việt Nam đã đạt cung vượt cầu, cần tìm đường xuất khẩu xi măng Việt Nam ra các nước. Về phương tiện vận tải, các công ty xi măng cần chủ động kho bãi và thuê ngoài các dịch vụ vận chuyển mà không nên tự làm [7].

Như vậy, từ những nghiên cứu về hoạt động logistics trong và ngoài nước cũng như xem xét thực tiễn hoạt động của các công ty trong ngành xi măng tại Việt Nam, có ba yếu tố chính tác động đến hoạt động logistic trong ngành xi măng: Yếu tố kho bãi, yếu tố vận chuyển, vị trí địa lý.

3. Thực trạng hoạt động logistics trong ngành sản xuất xi măng Việt Nam

Theo báo cáo về thị trường xi măng Việt Nam 2018 của Biinform, xi măng này tiếp tục dư cung trong năm 2018 và chỉ đạt đến điểm cân bằng vào năm 2027 [1], [14].



Hình 1. Dự báo cung xi măng tiêu thụ ở Việt Nam [1].

Theo số liệu thống kê từ các cơ quan chức năng, năm 2018 tiêu thụ xi măng trong nước tăng trưởng khoảng 5 triệu tấn, tăng 6,7-7% so với 2017, đạt 64 triệu tấn. Tổng sản lượng xi

măng sản xuất tại Việt Nam đạt 90,5 triệu tấn (năm 2018). Bốn tháng đầu năm 2019 tăng trưởng tiêu thụ xi măng gần như chưa có, mới đạt 98% so với 4 tháng đầu năm 2018. Về thị trường xuất khẩu, ngày 11/6/2019, theo số liệu mới nhất vừa được Tổng Cục Hải quan công bố, ngành xi măng Việt Nam đã xuất khẩu được hơn 13,8 triệu tấn xi măng trong 5 tháng đầu năm, dù chỉ tăng 4% về lượng nhưng giá trị xuất khẩu đã tăng đến 23,2% so với cùng kỳ năm ngoái. Công nghiệp sản xuất, tiêu thụ và xuất khẩu xi măng đang đứng trước những cơ hội và thách thức đòi hỏi phải có sự thay đổi về sản xuất, khoa học kỹ thuật và đặc biệt là dịch vụ logistics – một vấn đề lớn của nhiều ngành trong đó có ngành xi măng [14].

Xét về yếu tố kho bãi, đối với những doanh nghiệp có thị phần lớn như VICEM và những doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài như Nghi Sơn, Chinfon,... đều có hệ thống logistic kho bãi trải dài từ Bắc chí Nam cũng như hệ thống cảng biển tại Nghi Sơn – Thanh Hóa; Ninh Thủy – Khánh Hòa; Bến Lức - Long An và Thành phố Hồ Chí Minh cam kết đảm bảo công tác logistic tốt nhất và nhanh nhất tới khách hàng [7], [9]. Tuy nhiên, ở một số nơi đặc biệt là các thành phố lớn như Thành phố Hồ Chí Minh đòi hỏi các nhà máy, trạm nghiền, kho bãi xi măng phải đạt yêu cầu tiêu chuẩn vệ sinh môi trường. Do đó, các doanh nghiệp sẽ phải tính đến việc bố trí chuyển đổi một số trạm tiếp nhận thay thế trạm nghiền xi măng trong các khu công nghiệp để lưu trữ xi măng nhập về từ nơi khác. Nhận xét về phương án thay thế các trạm nghiền bằng trạm tiếp nhận, phân phối xi măng, các doanh nghiệp cho rằng sẽ thiệt hại hàng ngày tỉ đồng/năm nếu đưa vào thực tế, trong đó chưa tính các chi phí trung chuyển và bốc dỡ hai đầu, cũng như từ sà lan lên cảng biển trung chuyển để chuyển vào các cảng phía Nam. Góp phần lớn vào số tiền chênh lệch của xây dựng trạm phân phối so với trạm nghiền là khoản đầu tư cho các tàu chuyên dùng vận chuyển xi măng rời từ các cảng phía Bắc vào các cảng phía Nam. Đầu tiên, Việt Nam có điều kiện tự nhiên và địa lý thuận lợi cho vận tải quốc tế, nằm ở khu vực chiến lược trong vùng Đông Nam Á. Thứ hai, việc gia nhập WTO tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh

nh nghiệp trong nước phát huy năng lực cạnh tranh, tạo sự thông thoáng cho việc phát triển xuất khẩu xi măng ra ngoài biên giới. Hệ thống cảng biển rộng khắp trải dài mọi miền đất nước cũng tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải đường biển. Một trong những hạn chế lớn nhất của dịch vụ logistics công nghiệp xi măng là vận tải. Mặc dù, các vấn đề về thủ tục, lưu trữ, kho bãi tương đối thuận lợi vì doanh nghiệp có thể tự làm hoặc thuê lại, nhưng chi phí vận tải lớn, sản phẩm nặng, bốc dỡ, vận chuyển khó khăn, đặc biệt từ khi siết chặt tải trọng xe thì chi phí vận tải tăng đáng kể, ảnh hưởng tới giá thành sản phẩm xi măng. Hệ thống giao thông vận tải là cơ sở hạ tầng quan trọng trong việc phát triển xuất khẩu xi măng. Nhưng cơ sở hạ tầng của Việt Nam còn yếu kém cả đường sắt, đường bộ, đường không, đường sông và cả đường biển. Hiện nay cả nước có khoảng 150 cảng, trong đó có 49 cảng biển nhưng hầu hết đều không đáp ứng cho tàu có trọng tải trên 50.000 DWT đi ra vào hàng. Một số cảng lớn như Hải Phòng, Sài Gòn, Đà Nẵng lại nằm ở cửa sông và cách biển 30 - 90 km gây bất lợi cho tàu lớn cập cảng. Mặc dù hầu hết các cảng biển Việt Nam đều có hệ thống ô tô nối liền với đường bộ quốc gia song các tuyến đường này thường xuyên phải đối mặt với tình trạng ách tắc. Điều này đã làm ảnh hưởng đến sự phát triển, hiệu quả của việc xuất khẩu xi măng. Trong khi vận tải đường thủy còn hạn chế thì vận tải đường bộ hay đường sắt vẫn chiếm đa số trong cơ cấu vận chuyển xi măng trên toàn quốc, mặc dù những đơn hàng có khối lượng lớn trên 50 tấn thì việc xin giấy phép hay thuê xe chuyên dụng không đơn giản. Hệ thống đường sắt chưa phát triển kịp thời, việc tháo dỡ tại các ga, cảng phải được trang bị, việc tạo điểm chứa trung gian chưa làm được nên còn bị động khiến việc vận chuyển khó khăn. Yếu tố vị trí địa lý có liên quan mật thiết đến chi phí vận tải mà các doanh nghiệp ngành xi măng đang phải đối mặt. Chi phí vận tải hàng hóa là rào cản lớn nhất trong thương mại. Những năm gần đây, do giá dầu thế giới không ngừng tăng cao, chi phí vận tải biển theo đó cũng tăng gấp nhiều lần. Sự bùng nổ chi phí vận tải sẽ gây ảnh hưởng không nhỏ đến hoạt động logistics tại các doanh nghiệp xi măng ở Việt Nam. Cụ thể,

tại Công ty Xi măng Vicem Hà Tiên, chi phí vận chuyển nguyên liệu chiếm hơn 10% giá thành sản phẩm của công ty. Còn phí vận chuyển sản phẩm thì phụ thuộc vào khoảng cách. Đơn cử một tấn xi măng chuyên từ Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM) lên đến Đà Lạt có giá bán khoảng 1,7 triệu đồng thì phải chi 350.000 đồng chi phí vận chuyển, chiếm 26% tổng giá thành, đây là một tỷ lệ khá cao. Mặt khác, giá thành vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ từ TP.HCM đi Cảng quốc tế Cái Mép – Thị Vải (Vũng Tàu) cao gấp sáu lần chi phí vận chuyển từ các cảng trong TP.HCM qua Singapore. Điều này lý giải vì sao hơn 90% lượng hàng hóa từ TP.HCM và các tỉnh phía Nam xuất qua châu Âu, và Mỹ đều đi qua các cảng trong nội đô TP.HCM rồi trung chuyển qua cảng quốc tế Singapore để lên tàu mẹ mà không qua Cảng quốc tế Cái Mép – Thị Vải. Trong khi Cảng nước sâu Cái Mép Thị Vải đã đủ năng lực tiếp nhận những tàu mẹ đi thẳng châu Âu và Mỹ. Do không có đủ lượng hàng hóa cho tàu mẹ cặp cảng, cảng Cái Mép – Thị Vải đã không phát huy được tác dụng là cảng trung chuyển quốc tế. Theo một báo cáo của Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF), những năm qua chi phí hoạt động logistics của VN chiếm khoảng từ 20 - 25% GDP cả nước, vào khoảng 12 tỉ USD mỗi năm. Trong khi đó tại Mỹ, chi phí logistics chỉ chiếm 9,9% GDP. Đối với các doanh nghiệp, chi phí logistics thay đổi từ 4% đến trên 30% doanh thu, riêng đó chi phí vận tải chiếm khoảng 60% trong tổng chi phí logistics. Theo tính toán nếu năng lực vận tải kém sẽ làm chi phí vận tải của một đơn hàng tăng khoảng 10%, nếu giảm được 1% chi phí vận chuyển sẽ giúp giảm 0,1% giá bán cuối cùng. Rõ ràng là chi phí vận tải cao sẽ tác động xấu tới doanh thu và lợi nhuận của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, phí vận tải cao còn ảnh hưởng không tốt đến sức cạnh tranh về giá sản phẩm hàng hóa của VN trên thị trường thế giới cũng như thị trường nội địa.

Ngành logistic trong công nghiệp xi măng còn tồn tại nhiều vấn đề như chi phí dịch vụ cao, doanh nghiệp cung ứng nhỏ về quy mô và yếu về năng lực, chính sách quản lý của Nhà nước đã bước đầu tác động tích cực đến ngành nhưng còn chông chéo, chưa thống nhất. Kết cấu hạ tầng đang dần hoàn thiện

nhưng còn thiếu đồng bộ và tính kết nối. Nguồn nhân lực thiếu hụt cả về số lượng và chất lượng, nhận thức và ứng dụng quản trị logistics, chuỗi cung ứng của nhiều doanh nghiệp xuất nhập khẩu còn hạn chế chưa tin tưởng vào nhà cung cấp. Ngoài ra hiện trạng thiếu vắng các nhà đầu tư chiến lược có tầm cỡ trong ngành cũng là một khó khăn hạn chế tầm nhìn và mục tiêu phát triển của ngành logistics, đồng thời gián tiếp làm giảm sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế.

4. Giải pháp hoàn thiện hoạt động logistics trong ngành công nghiệp xi măng

Đầu tiên, để logistics ngành xi măng phát triển mạnh và tốt hơn trong thời gian tới, việc phân bổ mạng lưới nhà máy và cơ sở trạm nghiên cần phải được xem xét phù hợp giúp giảm chi phí vận tải, đáp ứng nhanh, kịp thời yêu cầu của khách hàng là rất cần thiết. **Thứ hai**, các nguồn cấp xi măng đến một địa điểm phải đa dạng và chất lượng, phải phối hợp chặt chẽ giữa các điểm giao hàng để chủ động được thời gian. **Thứ ba**, với một đất nước có trên 3000 km bờ biển, địa hình, khí hậu đa dạng, nơi đường bộ tốt, nơi đường thủy tốt, nhưng thời tiết cũng khá phức tạp... như ở Việt Nam thì các nhà cung cấp cần có kịch bản phù hợp, bố trí trạm trung chuyển tiếp nhận ở cự ly phù hợp để đảm bảo chất lượng sản phẩm, đáp ứng thời gian nhanh đến tay người tiêu dùng. **Thứ tư**, cần phải thay đổi quy cách đóng gói, bao bì sản phẩm để phù hợp thực tế, sử dụng các công cụ cơ giới hóa để giảm lao động phổ thông và sức người bốc vác, trung chuyển. Tích cực sử dụng công cụ hỗ trợ là hệ thống công nghệ thông tin, phối hợp chính sách, giá thành giải quyết logistics để giảm chi phí giao hàng và nâng cao khả năng đáp ứng để sản phẩm đến được mọi công trình, trong mọi điều kiện thời tiết trên khắp vùng miền của Tổ quốc trong thời gian sớm nhất, chất lượng đảm bảo tốt nhất. **Thứ năm**, cần phải có giải pháp quản lý có hiệu quả việc xuất khẩu xi măng, chấm dứt tình trạng cạnh tranh không lành mạnh, phân tán, manh mún, tùy tiện, gây thiệt hại lớn cho đất nước. Mặt khác, đẩy mạnh công tác triển khai các đề tài ứng dụng công nghệ như các dự án tận dụng nhiệt thừa khí thải trong các nhà máy xi măng để sản xuất điện, việc tự

tức một phần sản lượng điện này góp phần giảm thiểu tác động của việc thiếu điện; dự án tận dụng nguồn chất thải của các ngành công nghiệp như tro, xỉ, thạch cao của các nhà máy nhiệt điện, hóa chất; rác thải sinh hoạt làm nguyên liệu, nhiên liệu cho ngành xi măng, nhằm tiết kiệm chi phí sản xuất, nâng cao hiệu quả đầu tư và bảo đảm môi trường. **Cuối cùng**, đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics Việt Nam đồng bộ, hiện đại. Trước hết, ưu tiên xây dựng hạ tầng kết nối mạng lưới giao thông vận tải theo hướng vận tải đa phương thức để khai thác hiệu quả hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, thương mại hiện có. Đẩy nhanh việc đầu tư xây dựng các trung tâm logistics hạng 1 theo chuẩn quốc tế tại các điểm giao cắt vận tải thương mại của những vùng kinh tế trọng điểm, hành lang kinh tế nhằm kết nối các phương thức vận tải, thực hiện liên kết kinh tế, thúc đẩy sản xuất, tiêu thụ sản phẩm xi măng cho các địa phương và doanh nghiệp. Là đất nước có đường bờ biển dài, hệ thống sông ngòi tương đối phong phú, thuận lợi cho phát triển vận tải đường thủy nhưng những năm qua, việc phát triển hệ thống hạ tầng đường thủy để vận chuyển xi măng bị lãng quên, chưa thực sự xứng đáng với tiềm năng và lợi thế. Nhà nước đã mở rộng đường vận tải ven biển từ Bắc vào Nam nhưng với ngành đặc thù là sản phẩm nặng, chất lượng sản phẩm bị ảnh hưởng nhiều bởi thời tiết như xi măng thì cần có đội tàu chuyên dụng chất lượng, cần có cảng chuyên dụng phục vụ bốc dỡ và kho bãi lưu trữ, trung chuyển sản phẩm. Thời gian qua, giá nguyên liệu đầu vào cho ngành sản xuất xi măng như than, điện, vật tư, phụ tùng đều tương đối ổn định, toàn ngành đã phấn đấu giảm chi phí sản xuất, chi phí lưu thông nhằm giảm giá thành sản phẩm. Tuy nhiên, để thực hiện tốt việc bình ổn, cân đối cung cầu và kiềm chế tốc độ tăng giá, Bộ Xây dựng cần đề nghị Bộ Công thương, Tổ Điều hành Thị trường trong nước báo cáo Thủ tướng Chính phủ có chính sách hợp lý trong việc điều chỉnh giá bán các mặt hàng trọng yếu như điện, than, xăng, dầu. Mặt khác, đề nghị Bộ Công thương chỉ đạo các doanh nghiệp sản xuất than đầu ngành cung cấp đủ than theo nhu cầu sản xuất và đảm bảo chất lượng than cho các nhà máy xi măng. Đồng thời kiến nghị Bộ Tài chính

báo cáo Chính phủ, trình Quốc hội xem xét ban hành Luật Thuế giá trị gia tăng cho phù hợp với điều kiện thực tế. Cuối cùng, cần hoàn thiện thể chế, đặc biệt là pháp luật quy định về ngành logistics nhằm tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho các hoạt động logistics trên thị trường.

5. Kết luận

Hoạt động logistics đã trở nên phổ biến và là một phần không thể thiếu của bất cứ một ngành nghề, hoạt động kinh doanh nào. Đặc biệt trong xây dựng, xi măng là một thành phần không thể thiếu và vì vai trò quan trọng của nó mà hoạt động logistics liên quan đến xi măng cũng được xem là một trong những hoạt động cần nằm chiến lược phát triển bền vững của các doanh nghiệp trong ngành sản xuất xi măng. Các doanh nghiệp xi măng đang hoạt động trong nước chắc chắn sẽ cải thiện hiệu quả sản xuất bằng việc cải thiện giải pháp logistics tối ưu nhất để hạ giá thành, nâng cao tính cạnh tranh trên thương trường □

Tài liệu tham khảo

- [1] An Nhi (2019), *Ngành xi măng Việt Nam cần những “ông lớn” thực thụ*, Cafef.vn, <<http://cafef.vn/nganh-xi-mang-viet-nam-can-nhung-ong-lon-thuc-thu-2019061007085966.chn>>, [Truy cập 12/06/2019].
- [2] Amit Das, Tasminur Mannan Adnan, Md. Sajid Hasan, Kazi Mushfiqur Rahman (2017), *Analyzing logistics cost factors and developing cost optimization tools and techniques for a cement industry (Case study: Lafarge Surma Cement Ltd)*, Bangladesh University of Engineering and Technology.
- [3] Bích Ngọc (2016), *Nâng cao chất lượng hệ thống logistics với ngành xi măng*, <<https://ximang.vn/doanh-nghiep/bai-hoc-kinh-nghiem/nang-cao-chat-luong-he-thong-logistics-voi-nganh-xi-mang-8848.htm>>, ximang.vn, [Truy cập 12/06/2019].
- [4] Đặng Đình Đào (2009), *Giải pháp phát triển dịch vụ logistics của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh trên địa bàn thành phố Hà Nội*, Báo cáo đề tài khoa học cấp Bộ, 2009.
- [5] Đoàn Thị Hồng Vân (2010), *Logistics những vấn đề cơ bản*, NXB Lao động - Xã hội.
- [6] Efnu Subiyanto (2016), *The Impact of Logistic Cost on Investment of Cement Industry in Indonesia*, Indonesia.
- [7] Mai Anh Tài (2010), *Chiến lược phát triển tổng công ty Xi Măng Việt Nam đến năm 2020*, Đại Học Kinh Tế TP. HCM, trang 80-92.
- [8] Saurabh Tripathi (2016), *Supply Chain-3-2-Logistical Problem & Solutions in Cement Distribution*, Coromandel International Limited.

- [9] Thu Hòa Hậu (2012), *Quản trị chuỗi cung ứng xi măng tại công ty cổ phần PETEC Bình Định*, Đại học Đà Nẵng.
- [10] Nguyễn Thị Việt Ngọc (2017), *Nghiên cứu về ảnh hưởng của hoạt động logistics đến hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp*, <<http://tapchicongthuong.vn/bai-viet/nghien-cuu-ve-anh-huong-cua-hoat-dong-logistics-den-hieu-qua-kinh-doanh-cua-doanh-nghiep-28030.htm>>, Tạp chí Công thương, [Truy cập 12/06/2019].
- [11] Vũ Huyền (2016), *Cần đầu tư mạnh hơn cho logistics ngành xi măng*, <<http://www.baoyaydung.com.vn/news/vn/vat-lieu/can-dau-tu-manh-hon-cho-logistics-nganh-xi-mang.html>>, Báo Xây Dựng, [Truy cập 12/06/2019].
- [12] Vũng Xây Cuộc Sống (2017), *Xi măng được sản xuất như thế nào*, <<http://vungxaycuocsong.com.vn/bi-quyet-xay-nha/xay-nha-chat-luong/1671-xi-mang-duoc-san-xuat-nhu-the-nao>>, vungxaycuocsong.com.vn, [Truy cập 12/06/2019].
- [13] VLXD (2018), *Ba vấn đề lớn của ngành xi măng Việt Nam*, <<https://logistics4vn.com/xi-mang-viet-nam-truoc-bai-toan-tang-truong-nong>>, HB Group, [Truy cập 12/06/2019].
- [14] Xuân Thủy và Trung Kiên (2019), *Phát triển bền vững ngành công nghiệp xi măng*, <<http://nhandan.com.vn/kinhte/item/38819502-phat-trien-ben-vung-nganh-cong-nghiep-xi-mang.html>>, Báo Nhân Dân điện tử, [Truy cập 12/06/2019].

Ngày nhận bài: 24/5/2019

Ngày chuyển phản biện: 28/5/2019

Ngày hoàn thành sửa bài: 18/6/2019

Ngày chấp nhận đăng: 25/6/2019