

BẢN TIN

Lean 6 Sigma

Số 73 tháng 5 năm 2018

TRUNG TÂM KỸ THUẬT TCDLCL 3

QUATEST 3

Logistics là gì?



Logistics tinh gọn Lean Logistics

Hiện trạng logistics Việt Nam

Quy định mới về kinh doanh
dịch vụ Logistics

Giảm chi phí logistics,
phải ứng dụng công nghệ

10 năm Lean Six Sigma Network



Thân gửi Bạn đọc Bản tin Hoạt động Lean Six Sigma - LSS - đang đứng trước những cơ hội rất lớn và đồng thời cũng phải đối diện với những thách thức không nhỏ, đòi hỏi những “tín đồ” LSS cũng phải thay đổi phương thức hoạt động.

Với vai trò kết nối các chuyên gia và cộng tác viên LSS, Bản tin là diễn đàn để trao đổi kinh nghiệm và thông tin về các hoạt động đó đây. Trải qua 10 năm hoạt động Bản tin đã ra được 71 số, và số này là thứ 72.

Năm 2018 là năm kỷ niệm 10 năm thành lập mạng lưới Lean Six Sigma (2008-2018 chắc chắn sẽ có nhiều hoạt động có ý nghĩa. Hẹn gặp nhau trong sự

kiện quan trọng này trong giữa năm nay tại 5 địa điểm mà cách đây 10 năm đã chứng kiến sự ra đời của LEAN SIX SIGMA NETWORK: Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng và Đồng Bằng Sông Cửu Long.

Bản tin rất mong các chuyên gia LSS và bạn đọc cùng chung tay góp ý tưởng, góp sức để xây dựng “ngôi nhà chung” của chúng ta ngày càng tươi đẹp hơn.

Nhân dịp Năm thứ 10 của LSS, thông qua Bản tin tôi xin gửi tới Bạn đọc lời chúc sức khỏe và gặt hái được nhiều thành công.

Trân trọng. **6**



Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc:

“Chi phí logistics cao liệu có nhấn chìm con tàu kinh doanh”

Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc chủ trì hội nghị về logistics, các giải pháp giảm chi phí, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông, được tổ chức theo hình thức truyền hình trực tuyến, với sự tham gia của các bộ, ngành, địa phương trên cả nước và đông đảo các hiệp hội doanh nghiệp, doanh nghiệp sản xuất các ngành hàng, kinh doanh dịch vụ logistics, vận tải, hỗ trợ vận tải.



Nhận định về tác động của chi phí logistic đối với sự phát triển của các doanh nghiệp và nền kinh tế, tại hội nghị, Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc đặt câu hỏi: “Chi phí logistics chiếm tỷ trọng lớn, liệu có nhấn chìm con tàu kinh doanh, tính cạnh tranh xuống thấp”.

Thủ tướng nhấn mạnh: “Phải nhận thức rõ gánh nặng chi phí đang là rào cản lớn nhất đối với doanh nghiệp Việt Nam hiện nay. Trong đó, chi phí logistics cao đang ảnh hưởng tiêu cực đến sức cạnh tranh của nền kinh tế. Bên cạnh đó, việc đầu tư chưa hợp lý giữa các phương thức vận tải, việc kết nối kém cũng là một trong những yếu tố góp phần làm tăng chi phí vận tải và logistics”.

Thủ tướng nêu rõ, chi phí logistics ở Việt Nam còn quá cao, khó cạnh tranh, nhất là trong bối cảnh hội nhập quốc tế mạnh mẽ. Phải giảm chi phí logistics xuống hơn nữa, trong đó chi phí vận tải chiếm khoảng 60%, cộng cả lưu kho, bốc dỡ là khoảng 91%.

Mục tiêu phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025 là tỷ trọng đóng góp của ngành logistics vào GDP đạt 8 - 10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15 - 20%, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50

- 60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16 - 20% GDP, xếp hạng theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) trên thế giới đạt thứ 50 trở lên.

Để đạt được mục tiêu này, Thủ tướng nhấn mạnh, các doanh nghiệp logistics cần chủ động ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại theo xu hướng hình thành ngành logistics trong cuộc cách mạng khoa học công nghệ 4.0 để nâng cao sức cạnh tranh, nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm giá phí các dịch vụ.

Bên cạnh đó, Thủ tướng nêu 4 vấn đề với tinh thần làm rõ tồn tại, hạn chế và đặc biệt, tập trung vào các giải pháp thực thi hiệu quả.

Trước tiên là về thể chế, chính sách: Cần thảo luận làm rõ các quy định pháp luật hiện nay về logistics, nhấn mạnh vai trò của kho bãi trong logistics, hiện có thực trạng địa phương có cảng nội địa tốt nhưng không dành vị trí tốt làm kho bãi mà đưa kho bãi xa cảng, từ đó đẩy chi phí vận tải lên cao.

Mặt khác, hiện kết nối các tuyến giao thông với cảng, nhà ga, sân bay, cảng cạn chưa được đồng bộ, cần điều chỉnh, bổ sung để các trung tâm logistics, cảng trung chuyển kết nối hàng hóa, hệ thống bến cảng, sân bay phát huy được

tiềm năng và lợi thế, phát huy hiệu quả các công trình đầu tư.

Thứ ba, cần tăng tính kết nối của các loại hình vận tải, theo Thủ tướng, chi phí vận tải đường thủy, đường sắt đang chiếm thị phần rất thấp, chủ yếu vẫn vận chuyển đường bộ gây ùn tắc, tai nạn giao thông.

“Tồn tại này rất lớn, các cấp, các ngành phải quán triệt, tập trung vào những giải pháp để phát triển dịch vụ quan trọng này, hướng đến mục tiêu quan trọng là giảm chi phí. Nếu không giảm được thì nền kinh tế không thể cạnh tranh”, Thủ tướng khẳng định.

Thứ tư, Thủ tướng đề nghị các đại biểu tập trung thảo luận về phát triển doanh nghiệp và nguồn lực phục vụ logistics. Thủ tướng nêu vấn đề về tính kết nối, chia sẻ cộng đồng của một số nhóm doanh nghiệp cùng hoạt động trong một tuyến, ngành hàng chưa hợp lý như tình trạng vận tải một chiều, vì vậy, cần có nguồn nhân lực để phát triển dịch vụ này.

Theo đánh giá của Ngân hàng Thế giới (WB), chỉ số hiệu quả dịch vụ logistics năm 2016 của Việt Nam đứng thứ 64/160 nước. Tốc độ phát triển bình quân hàng năm của ngành logistics Việt Nam khoảng 14 - 16%.



Quy định mới về kinh doanh dịch vụ Logistics

Chính phủ vừa ban hành Nghị định 163/2017/NĐ-CP quy định về kinh doanh dịch vụ logistics.

Nghị định này quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics.

Trong đó, về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, thương nhân kinh doanh các dịch vụ cụ thể thuộc dịch vụ logistics phải đáp ứng các điều kiện đầu tư, kinh doanh theo quy định của pháp luật đối với dịch vụ đó.

Thương nhân tiến hành một phần hoặc toàn bộ hoạt động kinh doanh logistics bằng phương tiện điện tử có kết nối mạng Internet, mạng viễn thông di động hoặc các mạng mở khác, ngoài việc đáp ứng theo quy định của pháp luật đối

với các dịch vụ cụ thể, còn phải tuân thủ các quy định về thương mại điện tử.

Nghị định cũng quy định cụ thể điều kiện đối với nhà đầu tư nước ngoài kinh doanh dịch vụ logistics.

Nghị định cũng quy định về giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics. Theo đó, giới hạn trách nhiệm là hạn mức tối đa mà thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho khách hàng đối với những tổn thất phát sinh trong quá trình tổ chức thực hiện dịch vụ logistics theo quy định.

Trong trường hợp pháp luật liên quan có quy định về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics thì thực hiện theo quy định của pháp luật liên quan.

⇒ Giám đốc quốc gia WB tại Việt Nam cho hay, chi phí logistics của Việt Nam tương đương với khoảng 20,9% GDP, cao hơn so với các nền kinh tế phát triển như Trung Quốc chiếm 19% GDP, Thái Lan khoảng 18%, Nhật Bản khoảng 11%, các nước thuộc khối EU khoảng 10%.

Hiện, chi phí logistics của Việt Nam đứng thứ 4 trong số các nước ASEAN. Trong tổng chi phí logistics hiện nay liên quan đến lĩnh vực giao thông vận tải chiếm khoảng 59 - 60%. Vận tải đa phương thức chưa phát triển, quy mô doanh nghiệp logistics quá nhỏ là những lý do khiến ngành logistics chưa thể bứt phá.

Các chuyên gia cho rằng tiềm năng để ngành logistics ở Việt Nam đang có đà phát triển rất lớn đặc biệt khi Hiệp định Đối tác

toàn diện và tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) chính thức có hiệu lực sẽ là cơ hội lớn cho ngành logistics.

Tuy nhiên, các doanh nghiệp có nắm bắt được cơ hội hay không chính là vấn đề cần giải quyết.

Bên cạnh đó, lý giải nguyên nhân của thực trạng này, tại Hội nghị toàn quốc về logistics diễn ra sáng 16/4 tại Hà Nội, TS. Nguyễn Đình Cung, Viện trưởng Viện nghiên cứu và quản lý kinh tế Trung ương cho rằng, trong lĩnh vực giao thông vận tải hiện nay vẫn còn rất nhiều điều kiện kinh doanh vô lý, cản trở sự phát triển của doanh nghiệp.

Theo ông Cung, Việt Nam phải bỏ ít nhất 1/2 điều kiện kinh doanh hiện có của ngành này để cắt giảm các chi phí logistics. Trong khi đó, quá trình cắt giảm các điều kiện

Trường hợp pháp luật liên quan không quy định giới hạn trách nhiệm thì giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics do các bên thỏa thuận.

Trường hợp các bên không có thỏa thuận thì thực hiện như sau: Trường hợp khách hàng không có thông báo trước về giá trị hàng hóa thì giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường; trường hợp khách hàng đã thông báo trước về giá trị hàng hóa và được thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics xác nhận thì giới hạn trách nhiệm sẽ không vượt quá giá trị của hàng hóa đó.

Giới hạn trách nhiệm đối với trường hợp thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics tổ chức thực hiện nhiều công đoạn có quy định giới hạn trách nhiệm khác nhau là giới hạn trách nhiệm của công đoạn có giới hạn trách nhiệm cao nhất. **6**

Nghị định có hiệu lực từ 20/2/2018:
<http://theleader.vn/quy-dinh-moi-ve-kinh-doanh-dich-vu-logistics-201801081750523.htm>



kinh doanh thật sự “không dễ dàng”.

"Bộ trưởng bảo phải bỏ, kêu bỏ nhưng trong nhiều cơ quan lại tiếc, lại bảo cái này phải giữ thì có khi chả bỏ được điều kiện nào", ông Cung cho hay.

Các bộ ngành nên học Bộ Công thương trong việc cắt giảm điều kiện kinh doanh, cần rất quyết liệt và có mục tiêu cụ thể để quá trình cắt giảm các điều kiện kinh doanh thực sự có hiệu quả, ông Cung nhấn mạnh. **6**

Chính phủ quyết kéo giảm khoản chi phí chiếm 21% GDP

Chính phủ quyết tâm kéo giảm chi phí logistics hiện đang chiếm tới gần 21% GDP của Việt Nam - tương đương hơn 46 tỷ USD theo quy mô GDP năm 2017.

Năm 2017, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 200 phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics.

Kế hoạch này đặt mục tiêu đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt 8%-10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15%-20%, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50%-60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16%-20% GDP, xếp hạng theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) trên thế giới đạt thứ 50 trở lên.

Cơ hội và thách thức

Theo đánh giá của Ngân hàng Thế giới (WB), chỉ số LPI năm 2016 của Việt Nam đứng thứ 64/160 nước. Tốc độ phát triển bình quân hàng năm của ngành logistics Việt Nam khoảng 14-16%, là một trong những ngành dịch vụ tăng trưởng đều và vững chắc của Việt Nam trong thời gian qua. Tuy nhiên, vấn đề nội cộm nhất là chi phí logistics của Việt Nam còn ở mức cao. Theo nghiên cứu của WB, chi phí logistics của Việt Nam tương đương 20,9% so với GDP, trong đó chi phí vận tải chiếm khoảng 59%.

Giám đốc Quốc gia Ngân hàng Thế giới (WB) - ông Ousmane Dione cho rằng tính theo tỉ trọng GDP, chi phí logistics của Việt Nam cao gấp đôi so với các nền kinh tế phát triển và cao hơn mức bình quân toàn cầu 14%.



Theo Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Công, logistics phản ánh trình độ phát triển kinh tế của các nước, nền kinh tế phát triển càng cao thì chi phí logistics càng thấp. Ông khẳng định rằng chúng ta còn nhiều cơ hội và giải pháp để giảm chi phí logistics.

Các chuyên gia cũng cho rằng tiềm năng để ngành logistics ở Việt Nam đang có đà phát triển rất lớn. Đặc biệt, khi Hiệp định Đối tác toàn diện và tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) chính thức có hiệu lực sẽ là cơ hội lớn cho ngành logistics. Vấn đề là các doanh nghiệp có nắm bắt được cơ hội hay không.

Trên thực tế, Việt Nam đang có lợi thế là sở hữu phần lớn kho bãi phục vụ dịch vụ logistics và nắm bắt được thị trường, tâm lý khách hàng, địa lý, thời tiết, văn hóa của người bản địa hơn doanh nghiệp nước ngoài.

Bên cạnh đó, các cảng biển Việt Nam đã đầu tư, xây dựng quy mô lớn, có khả năng tiếp nhận tàu có tải trọng trên 100.000 tấn; có 70 đường bay quốc tế... Việt Nam lại đang trong giai đoạn nhập siêu nguyên vật liệu và máy móc thiết bị, đó chính là tiềm năng khá tốt

cho các công ty logistics của Việt Nam phát triển.

Nếu như trước đây các nhà nhập khẩu của Việt Nam chủ yếu mua hàng theo điều kiện CIF (nghĩa là người bán quyết định người chuyên chở), thì nay các doanh nghiệp nhập khẩu của Việt Nam đang chuyển dần sang hình thức FOB (người mua quyết định việc chuyên chở). Điều này tạo ra cơ hội lớn cho các doanh nghiệp logistics Việt Nam khai thác.

Vì sao chi phí logistics cao?

Tuy nhiên hiện nay, cộng đồng doanh nghiệp Việt Nam đang phải sử dụng dịch vụ logistics với những chi phí rất cao. Theo các chuyên gia, vận tải đa phương thức chưa phát triển, quy mô doanh nghiệp logistics quá nhỏ... là những lý do khiến ngành logistics chưa thể bứt phá.

Theo ông Lê Duy Hiệp, Chủ tịch Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam, điểm yếu của các doanh nghiệp logistics Việt Nam là chi phí dịch vụ chưa cạnh tranh tốt, chất lượng cung cấp một số dịch vụ chưa cao. Điều này xuất phát chủ yếu từ việc các doanh nghiệp hạn chế về quy mô, vốn, kinh nghiệm, trình độ quản lý, khả

Giảm chi phí logistics, phải ứng dụng công nghệ

Biết ứng dụng công nghệ sẽ cắt giảm chi phí logistics nhưng rất nhiều DN trong chuỗi cung ứng này vẫn “án binh bất động” vì... chủ hàng không yêu cầu.

Không ứng dụng công nghệ vì...khách không yêu cầu!

Trong khi ở bình diện vĩ mô, câu chuyện chi phí logistics Việt Nam chiếm tới 21% GDP chưa bao giờ hết “nóng” thì thực tế ở tầm vi mô tại các doanh nghiệp cho thấy ứng dụng các giải pháp công nghệ là một trong những lối ra khả dĩ góp phần cắt giảm chi phí này.

Theo khảo sát mới nhất của Hiệp hội Logistics Việt Nam (VLA), có đến 87% doanh nghiệp (DN) trong ngành cho rằng chính công nghệ tạo ra lợi thế cạnh tranh, 83% DN cũng cho hay nhiệm vụ chính trong thúc đẩy đổi mới công nghệ thuộc về các nhà cung cấp dịch vụ logistics.

Khảo sát này cũng cho thấy mức độ ứng dụng công nghệ thông tin trong ngành logistics Việt Nam tuy mới ở tầm trung bình so với thế giới nhưng đã thực sự tăng nhanh trong những năm gần đây. Có những DN tại Việt Nam thậm chí còn ứng dụng nhiều giải pháp công nghệ thông tin hàng đầu thế giới từ các hãng công nghệ danh tiếng như Oracle hay IBM.

Tuy nhiên, nghịch lý ở chỗ khi nhìn trên mặt bằng chung, ngoài những ứng dụng bắt buộc như phần mềm kê khai hải quan Manifest trên hệ thống một cửa quốc gia hay phần mềm quản lý định vị xe tải thì số lượng các DN hiện đang sử dụng giải pháp công nghệ thông tin để quản lý vận chuyển, xe cộ, kho bãi chỉ chiếm 10%. Tương tự, cũng chỉ có chưa đến 15% DN sử dụng phần mềm WMS (quản lý kho hàng) và phần mềm TMS (quản lý vận tải).

Vì sao như vậy? Theo ông Trần Duy Khiêm, Giám đốc Điều hành Công ty Cổ phần Giải pháp

Chuỗi cung ứng Smartlog, hiện có khá nhiều thách thức khi ứng dụng công nghệ vào các DN logistics. Trước tiên là vì... “chủ hàng không yêu cầu”, còn DN thì quá bận rộn với “cơm áo gạo tiền” hàng ngày. Nhiều DN khác thì hoặc không có nhân lực để thực hiện mong muốn nâng tầm công nghệ, hoặc không đủ ngân sách đầu tư, hoặc đơn giản hơn là không mấy quan tâm tới sự ảnh hưởng của công nghệ, trừ phi bị “dồn tới chân tường”.

Số hóa vận đơn, tham vọng của logistics Việt Nam

Ông Đào Trọng Khoa, Phó Chủ tịch VLA cho rằng, đã đến lúc không thể chần chừ việc ứng dụng công nghệ được nữa bởi ngành logistics Việt Nam hiện đang đối mặt với nhiều thách thức lớn. Đó là sự khắt khe và phức tạp tiếp tục tăng lên trong các quy định về vận tải và chuỗi cung ứng toàn cầu; đó là xu hướng lợi nhuận biên của DN logistics cứ giảm dần khi đòi hỏi của khách hàng mỗi lúc một cao hơn.

⇒ năng áp dụng công nghệ thông tin cũng như trình độ nguồn nhân lực.

Còn theo Bộ GTVT, tại Việt Nam cũng như các nước khác trên thế giới, chi phí vận tải luôn chiếm tỉ lệ cao nhất trong tổng chi phí logistics, cụ thể tỷ lệ này tại các nước như sau: Việt Nam khoảng 59%, Mỹ khoảng 63,6%, Thái Lan khoảng 53,5%.

Đối với từng mặt hàng khác nhau chi phí vận tải chiếm tỷ lệ khác nhau. Chẳng hạn với mặt hàng thủy sản xuất khẩu, chi phí vận tải chiếm 51%, lưu kho chiếm 20%, xếp dỡ 23%, đóng gói 5% và cảng phí 1%; mặt hàng may mặc

xuất khẩu chi phí vận tải là 61%, lưu kho 9%, xếp dỡ 19%, đóng gói 9% và cảng phí 2%; gạo xuất khẩu chi phí vận tải chiếm 58%, lưu kho chiếm 10%, xếp dỡ 24%, đóng gói 7% và cảng phí chiếm 1%; cây ăn trái chi phí vận tải chiếm 61%, lưu kho 14%, xếp dỡ 20%, đóng gói 5% và cảng phí là 1%. Trong khi đó, tại một diễn đàn mới đây tại TPHCM, ông Nguyễn Duy Minh - Tổng Thư ký Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam cho biết thời gian thông quan hàng hóa là một trong những nguyên nhân làm tăng chi phí logistics. “Mỗi năm doanh nghiệp phải bỏ ra 28,6 triệu ngày

công với chi phí 14.300 tỷ đồng cho việc kiểm tra chuyên ngành. Trên 100.000 mặt hàng phải qua kiểm tra chuyên ngành, tỷ lệ hàng hóa làm thủ tục kiểm tra 2-3 lần chiếm 58%” - ông Minh nói.

Tất cả thực trạng nói trên cho thấy cần những giải pháp tổng thể, đồng bộ với quyết tâm của các cơ quan liên quan. Bộ trưởng Bộ Công Thương Trần Tuấn Anh nhìn nhận, logistics phải được coi là một trong những ngành dịch vụ cơ sở hạ tầng, đóng vai trò quan trọng trong đổi mới mô hình tăng trưởng và cơ cấu lại nền kinh tế Việt Nam. **6**

Hà Chính

Đáng chú ý, sự bùng nổ của thương mại điện tử đang vẽ nên một bức tranh rất khác lạ so với trước đây - khi quy mô mỗi đơn hàng ngày càng nhỏ còn số đơn hàng ngày càng lớn. Hơn nữa, quy trình công việc của ngành logistics Việt Nam nhiều chỗ chưa hoàn thiện, chuỗi dữ liệu thì lặp đi, lặp lại nhiều lần gây lãng phí. Vì vậy, đã tới lúc cần có bước tiến mạnh mẽ hơn về công nghệ.

“Trước hết là số hóa vận đơn đường biển để DN có thể truy cập nguồn gốc và các thông tin liên quan đến hàng hóa dễ dàng hơn, giảm chi phí tiền bạc lẫn thời gian. Và đích đến cuối cùng là chỉ sử dụng vận đơn điện tử trong một nền thương mại phi chứng từ”, ông Khoa nhấn mạnh định hướng của VLA tới các thành viên.



Thực tế, số hóa vận đơn có thể cho phép DN giao tiếp với các cơ quan chức năng xuyên biên giới mà không cần đến các giấy tờ truyền thống “lĩnh kính” như hiện nay. Số hóa vận đơn cũng sẽ giúp hình thành nên dữ liệu lớn (big data). Từ đó, DN có thể khai thác dữ liệu này cho kinh doanh của chính mình.

Chương trình thử nghiệm số hóa vận đơn (đường biển) do Ban Công nghệ thông tin của Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận vận tải quốc tế (FIATA) thực hiện và chỉ chấp nhận 5 hiệp hội logistics đại diện cho các châu lục tham gia. Theo đó, khả năng Hiệp hội Logistics Việt Nam sẽ là đại diện duy nhất ở châu Á-Thái Bình Dương tham gia đợt thử nghiệm này.



Ứng dụng công nghệ, dữ liệu cơm gạo nếp!

Nói đến kinh nghiệm ứng dụng công nghệ vào logistics không thể không nhắc tới Tân Cảng Sài Gòn - một trong những “cánh chim đầu đàn” của ngành logistics Việt Nam.

Theo ông Nguyễn Năng Toàn, Giám đốc Trung tâm Điều độ thuộc Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn, ứng dụng công nghệ tại DN này được xem như một khoản đầu tư, không phải là chi phí. Đương nhiên, Tân Cảng là DN lớn nên có thể sử dụng các phần mềm từ nhà cung cấp danh tiếng như Oracle, nhưng cũng có không ít phần mềm “nội địa” phù hợp với quy mô, khả năng tài chính và đặc thù kinh doanh của DN logistics trong nước - vốn chủ yếu là SMEs.

“Không phải vì chúng tôi là đơn vị lớn mà muốn bỏ tiền mua cái gì cũng được. Mỗi DN phải tự xác định đặc thù và các mẫu chốt kinh doanh quan trọng để chọn lựa phần mềm phù hợp, càng không thể lấy mô hình DN lớn, DN Nhà nước như Tân Cảng Sài Gòn để áp vào SMEs hay các công ty cổ phần”, ông Toàn nêu ý kiến và đồng thời cho rằng nếu DN chọn không đúng đối tác công nghệ thì không chỉ bị kéo dài thời gian, tốn kém chi phí, mà còn không đạt được hiệu quả kinh doanh như mong đợi.

Đồng tình với quan điểm này, nhà cung cấp dịch vụ vận tải Trần Ngọc Hiền từ Công ty Cổ phần

Vinafco cũng tin rằng đối tác công nghệ đi cùng rất quan trọng vì sẽ cùng đồng hành với DN một thời gian dài. Đó phải là nơi chuyển giao hiểu biết và tiếp tục cập nhật công nghệ cho dự án chứ không chỉ là người bán giải pháp ban đầu.

Ông Trần Đức Nghĩa, Giám đốc Công ty TNHH Quốc tế Delta tại đưa ra một góc nhìn khác khi tin rằng bên cạnh quyết định chọn lựa đối tác thì khả năng quản trị của DN cũng đóng góp không nhỏ vào sự thành công của các giải pháp công nghệ, “hiện đa số DN logistics Việt Nam vẫn còn nhỏ quá, dù Oracle có cho không phần mềm thì triển khai cũng khó lắm. Vì vậy khi mua công nghệ DN nên yêu cầu được sở hữu mã nguồn lẫn bản quyền để bất cứ lúc nào cũng có thể thay đổi nhà cung cấp giải pháp nếu thấy không phù hợp”, ông Nghĩa nêu kinh nghiệm.

Còn bà Phạm Thị Thúy Vân, Phó Giám đốc Marketing từ Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn lại kêu gọi ngành logistics cần “lôi kéo” các cơ quan chức năng khác “vào cuộc”, “hiện hải quan đang phải chịu tiếng vì là nơi cuối cùng chịu trách nhiệm thông quan hàng hóa. Nếu các cơ quan kiểm tra chuyên ngành không tham gia, không nắm được các ứng dụng công nghệ này thì chỉ riêng DN với nhau cũng sẽ khó mà đồng bộ hóa được hết các mắt xích trong ngành logistics”. **6**

Phương Hiền

“Miếng bánh” logistics còn rất lớn nhưng doanh nghiệp Việt còn nhỏ lẻ

90% số doanh nghiệp làm logistics tại Việt Nam khi đăng ký có vốn dưới 10 tỷ đồng. Điều này cho thấy hầu hết các doanh nghiệp khi tham gia lĩnh vực logistics ở quy mô nhỏ lẻ.

Doanh nghiệp logistics Việt nhỏ lẻ, manh mún

Theo Cơ sở dữ liệu quốc gia về đăng ký doanh nghiệp, tính đến hết tháng 3/2018, cả nước có 296.469 doanh nghiệp đăng ký kinh doanh trong các ngành, nghề liên quan đến lĩnh vực logistics, tập trung chủ yếu ở khu vực có hệ thống cảng, đường bộ thuận lợi: Đồng bằng sông Hồng (38,8%), Đông Nam Bộ (33,8%), Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung (14,2%), trung du và miền núi phía bắc (5,6%), đồng bằng sông Cửu Long (5,2%), Tây Nguyên (2,4%).

Tuy nhiên, quy mô vốn khi đăng ký của các doanh nghiệp ngành logistics còn rất hạn chế, tới 90% số doanh nghiệp khi đăng ký có vốn dưới 10 tỷ đồng, cho thấy hầu hết các doanh nghiệp khi tham gia lĩnh vực logistics ở quy mô nhỏ.

Theo báo cáo của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), tính đến ngày

20/03/2018, VLA có 369 hội viên, bao gồm nhiều doanh nghiệp logistics hàng đầu trong ngành như SNP, Gemadept, Transimex, Indotrans, TBS Logistics, BK Logistics, U&I Logistics, TBS Logistics, Sotrans, Vinalink Logistics, Vinafco... Điều đó cho thấy, chỉ có số ít doanh nghiệp logistics hoạt động tham gia Hiệp hội nhằm tăng tính liên kết, còn lại đăng ký kinh doanh nhưng không thực sự tham gia lĩnh vực logistics hoặc hoạt động đơn lẻ.



Cũng theo VLA, Việt Nam có khoảng 30 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics xuyên quốc gia đang hoạt động tại Việt Nam. So với các doanh nghiệp trong nước, các doanh nghiệp đa quốc gia có thế mạnh về hợp đồng chuyên chở với các hãng tàu lớn do công ty mẹ ký với các chủ hàng lớn có mạng lưới toàn cầu, mức độ đầu tư ứng dụng công nghệ thông tin vào hoạt động logistics cao, trình độ quản lý tiên tiến và đặc biệt có quan hệ tốt với các chủ hàng toàn cầu.

Trong khi đó, thế mạnh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam là đảm nhiệm hầu như toàn bộ vận tải nội địa, từ khai thác cảng, vận tải bộ, đại lý thủ tục hải quan, đến khai thác kho bãi, dịch



vụ kho. Điều đó cho thấy, các doanh nghiệp logistics Việt Nam chưa đủ sức cạnh tranh để vươn ra thị trường quốc tế, mà mới chỉ tham gia vào các công đoạn ở nội địa trong cả chuỗi logistics, đóng vai trò như những nhà cung cấp vệ tinh cho các công ty logistics nước ngoài.

"Miếng bánh" logistics còn rất lớn

Đại diện Bộ KH&ĐT cho rằng, cần thực hiện 4 nhóm giải pháp trực tiếp để tăng năng lực cho các doanh nghiệp logistics Việt Nam. Đó là, tăng cường năng lực tài chính cho doanh nghiệp logistics Việt Nam. Bởi quy mô của các doanh nghiệp ở mức rất hạn chế do năng lực tài chính còn hạn hẹp, gặp khó khăn trong tiếp cận nguồn vốn vay của các ngân hàng thương mại do thiếu tài sản bảo đảm, hạn chế trong hệ thống sổ sách, quản trị và xây dựng kế hoạch kinh doanh.

Việc thúc đẩy hợp tác trong nội bộ ngành tạo thành mạng lưới liên kết chặt chẽ hơn rất quan trọng để hạn chế tình trạng hoạt động phân tán, đơn lẻ hiện nay. Các doanh nghiệp có thể mạnh về sự linh hoạt và am hiểu thị trường nội địa, có thể đáp ứng các thị trường ngách, hẹp, đặc biệt mà các công ty lớn



khó có thể lấp đầy. Việc liên kết, hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics Việt Nam sẽ tăng hiệu quả, năng suất của các doanh nghiệp, giảm được thời gian nhàn rỗi, từ đó các doanh nghiệp tăng trưởng dần về mặt quy mô. Cần nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho lĩnh vực logistics bằng việc tổ chức đào tạo chuyên sâu về nghiệp vụ, kỹ năng cho người lao động làm việc tại các doanh nghiệp logistics.

Đồng thời, tăng cường áp dụng công nghệ thông tin trong các doanh nghiệp logistics Việt Nam bởi việc đẩy mạnh và ứng dụng công nghệ thông tin trong điều hành hoạt động logistics để giảm chi phí mà vẫn bảo đảm hiệu quả hoạt động rất quan trọng trong thời đại hội nhập và phát triển của công nghệ thông tin. Thúc đẩy đầu tư tư nhân vào các doanh nghiệp vừa và nhỏ khởi nghiệp sáng tạo trong lĩnh vực logistics. Giải pháp này đang được Chính phủ triển khai, bước đầu là ban hành Nghị định số 38/2018/NĐ-CP ngày



11/3/2018 quy định chi tiết về đầu tư cho doanh nghiệp vừa và nhỏ khởi nghiệp sáng tạo, hướng dẫn Luật Hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa. Bên cạnh đó, việc xem xét ưu đãi thuế cho các nhà đầu tư khởi nghiệp sáng tạo cũng cần được đẩy mạnh nghiên cứu.



Làm rõ hơn những cơ hội phát triển ngành dịch vụ logistics, Bộ trưởng Bộ Công Thương Trần Tuấn Anh nhấn mạnh, tăng trưởng thương mại quốc tế và nội địa trong những năm gần đây ổn định ở mức cao, cho thấy nước ta có điều kiện rất thuận lợi để phát triển ngành nghề này.

“Hiện nay, phải tính đến quy mô xuất nhập khẩu ở mức trên 500 tỷ USD để thấy “miếng bánh” của ta về logistics là lớn. Do đó, việc phát triển ngành dịch vụ logistics hiện nay phải hướng tới mục tiêu kép là bên cạnh việc hoàn thiện cơ chế cho phát triển, phải khẩn trương cắt giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh bởi logistics chính là ngành có đóng góp quan trọng vào nền

kinh tế, đặc biệt trong bối cảnh nền kinh tế có độ mở cao như hiện nay”, Bộ trưởng Trần Tuấn Anh nhấn mạnh.

Để xuất ý kiến nâng cao năng lực cạnh tranh cho ngành dịch vụ này, Bộ trưởng Trần Tuấn Anh đề nghị các bộ, ngành, địa phương cần triển khai mạnh hơn Quyết định 200/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam. Bên cạnh đó, đề nghị Bộ KH&ĐT ban hành mã ngành về logistics, tạo điều kiện về pháp lý cho thực hiện dịch vụ logistics. Đặc biệt, khi triển khai Luật Quy hoạch phải chú ý sự kết nối hạ tầng giao thông với các trung tâm logistics để có quy hoạch toàn diện trong phát triển.

Bộ Giao thông Vận tải cũng cần phối hợp với Bộ Công Thương và các địa phương, bộ ngành để triển khai các quy hoạch. Cần xây dựng và rà soát các trung tâm logistics cả nước gắn kết với quy hoạch cảng cạn, quy hoạch cơ sở hạ tầng đường bộ, đường biển, đường sắt, đường hàng không. Cần lộ trình đặc biệt để khai thác giao thông vận tải đa phương thức, khai thác tối đa hiệu quả cho logistics phục vụ trong và ngoài nước. **6**

Phan Trang

Dự kiến thành lập trung tâm logistics của Alibaba tại Thái Lan

Alibaba đang đàm phán với chính phủ Thái Lan để thành lập một trung tâm logistics tại nước này như một phần mở rộng tích cực hoạt động thương mại điện tử và giao nhận tại khu vực Đông Nam Á. Theo Bộ trưởng Công nghiệp Thái Lan Uttama Savanayana, Alibaba dự định thành lập trung

tâm logistics ở Chachoengsao, một trong ba tỉnh mà chính phủ hy vọng sẽ phát triển thành một khu kinh tế hàng đầu trong khu vực.

Kế hoạch cho một trung tâm hậu cần tại Thái Lan là động thái mới nhất của Alibaba trong bối cảnh thương mại điện tử đang phát triển ở Đông Nam Á, sau khoản

đầu tư bổ sung 2 tỷ đô la Mỹ vào công ty thương mại điện tử Lazada và thành lập năm ngoài của một trung tâm giao dịch điện tử với chính phủ Malaysia.

Alibaba muốn sử dụng cơ hội này để xây dựng trung tâm cho thương mại điện tử tại Thái Lan, không chỉ để liên kết các doanh nghiệp vừa và nhỏ từ Thái Lan, mà còn từ Campuchia, Lào, Myanmar và Việt Nam vào thị trường toàn cầu. **6**

Hoạt động Logistic cho phép kết nối tất cả các hoạt động trong doanh nghiệp từ khâu đầu đặt hàng nguyên phụ liệu tới khâu nhận nguyên phụ liệu, sản xuất, đóng gói, phân phối tới tận tay người tiêu dùng thành một chuỗi nối kết liên hệ chặt chẽ với nhau, được tính toán tối ưu hóa trong từng khâu, công đoạn và đặc biệt là của toàn bộ chuỗi Logistic. Vậy chức năng của logistic là gì và làm thế nào khai thác triệt để tính hữu dụng của logistic mang lại ?



Logistics là gì?

Vậy logistics là gì?

Trước khi trích dẫn định nghĩa mang tính học thuật, tôi xin nêu cách hiểu ngắn gọn: Logistics là quá trình lên kế hoạch, áp dụng và kiểm soát các luồng chuyển dịch của hàng hóa hay thông tin liên quan tới nguyên nhiên liệu vật tư (đầu vào) và sản phẩm cuối cùng (đầu ra) từ điểm xuất phát tới điểm tiêu thụ.

Có thể minh họa sự kết hợp của logistics đầu vào và đầu ra trong sơ đồ dưới.

Logistics có thể tạm dịch một cách không sát nghĩa là “hậu cần”, nhưng có lẽ đến nay Tiếng Việt chưa có thuật ngữ tương đương. Chúng ta có thể chấp nhận từ logistics như một từ đã được Việt

hóa, cũng tương tự như nhiều từ khác trong thực tế đã chấp nhận như container, marketing...

Lịch sử logistics

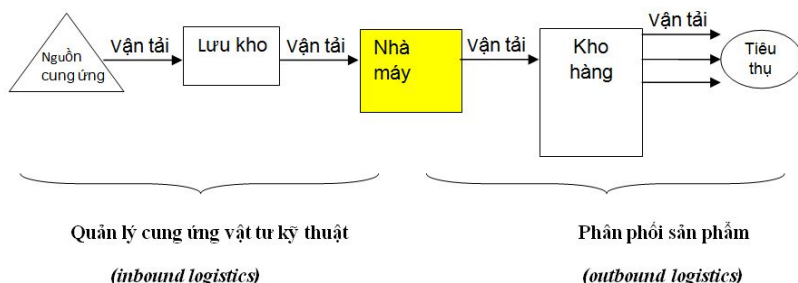
Về mặt lịch sử, thuật ngữ logistics bắt nguồn từ các cuộc chiến tranh cổ đại của đế chế Hy Lạp và La Mã. Khi đó, những chiến binh có chức danh “Logistikas” được giao nhiệm vụ chu cấp và phân phối vũ khí và nhu yếu phẩm, đảm bảo điều kiện cho quân sỹ hành quân an toàn từ bản doanh đến một vị trí khác. Công việc “hậu cần” này có ý nghĩa sống còn tới cục diện của chiến tranh, khi các bên tìm mọi cách bảo vệ nguồn cung ứng của mình và tìm cách triệt phá nguồn cung ứng của đối phương. Quá trình tác nghiệp đó dần hình thành một hệ thống mà sau này gọi là quản lý logistics.

Trong thế chiến thứ hai, vai trò của “logistics” càng được khẳng định. Đội quân hậu cần của quân đội Mỹ và đồng minh tỏ ra có hiệu quả hơn của quân đội Đức. Quân Mỹ đã đảm bảo cung cấp vũ khí, đạn dược, và quân nhu đúng địa điểm, đúng thời gian, bằng những phương thức tối ưu. Nhờ phát huy ưu thế về công tác hậu cần mà Mỹ và đồng minh đã nhiều lần chiếm ưu thế trong cuộc chiến tranh. Cũng trong thời gian này, nhiều ứng dụng về logistics đã được phát triển và vẫn còn được sử dụng đến ngày nay, mặc dù đã có ít nhiều thay đổi để phù hợp với môi trường sản xuất kinh doanh.

Logistics trong luật Việt Nam

Thuật ngữ logistics cũng đã được sử dụng chính thức trong Luật thương mại 2005, và được phiên âm (một cách khá “ngộ nghĩnh”) theo tiếng Việt là “lô-gi-ctic”. Điều 233 Luật thương mại nói rằng:

“Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy



tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao”.

Định nghĩa mang tính học thuật

Hiện có nhiều định nghĩa học thuật về thuật ngữ logistics. Theo Hiệp hội các nhà chuyên nghiệp về quản trị chuỗi cung ứng (Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP), thì thuật ngữ này được định nghĩa khá đầy đủ như sau:

“Quản trị logistics là một phần của quản trị chuỗi cung ứng bao gồm việc hoạch định, thực hiện, kiểm soát việc vận chuyển và dự trữ hiệu quả hàng hóa, dịch vụ cũng như những thông tin liên quan từ nơi xuất phát đến nơi tiêu thụ để đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Hoạt động của quản trị logistics cơ bản bao gồm quản trị vận tải hàng hóa xuất và nhập, quản lý đội tàu, kho bãi, nguyên vật liệu, thực hiện đơn hàng, thiết kế mạng lưới logistics, quản trị tồn kho, hoạch định cung/cầu, quản trị nhà cung cấp dịch vụ thứ ba. Ở một số mức độ khác nhau, các chức năng của logistics cũng bao gồm việc tìm nguồn đầu vào, hoạch định sản xuất, đóng gói, dịch vụ khách hàng. Quản trị logistics là chức năng tổng hợp kết hợp và tối ưu hóa tất cả các hoạt động logistics cũng như phối hợp hoạt động logistics với các chức năng khác như marketing, kinh doanh, sản xuất, tài chính, công nghệ thông tin”.

Phân biệt với “Chuỗi cung ứng”

Nếu logistics là một phần của quản trị chuỗi cung ứng như định nghĩa trên, thì phần còn lại là gì? Phân biệt logistics và chuỗi cung ứng như thế nào? Hay nói cách

khác, logistics khác gì với chuỗi cung ứng?

Để có căn cứ phân biệt, ta quay trở lại với khái niệm “chuỗi cung ứng” cũng của Hiệp hội các nhà chuyên nghiệp về quản trị chuỗi cung ứng. Hãy xem họ định nghĩa thế nào:

“Quản trị chuỗi cung ứng bao gồm hoạch định và quản lý tất cả các hoạt động liên quan đến tìm nguồn cung, mua hàng, sản xuất và tất cả các hoạt động quản trị logistics. Ở mức độ quan trọng, quản trị chuỗi cung ứng bao gồm sự phối hợp và cộng tác của các đối tác trên cùng một kênh như nhà cung cấp, bên trung gian, các nhà cung cấp dịch vụ, khách hàng. Về cơ bản, quản trị chuỗi cung ứng sẽ tích hợp vấn đề quản trị cung cầu bên trong và giữa các công ty với nhau. Quản trị chuỗi cung ứng là một chức năng tích



hợp với vai trò đầu tiên là kết nối các chức năng kinh doanh và các quy trình kinh doanh chính yếu bên trong công ty và của các công ty với nhau thành một mô hình kinh doanh hiệu quả cao và kết dính. Quản trị chuỗi cung ứng bao gồm tất cả những hoạt động quản trị logistics đã nêu cũng như những hoạt động sản xuất và thúc đẩy sự phối hợp về quy trình và hoạt động của các bộ phận marketing, kinh doanh, thiết kế sản phẩm, tài chính, công nghệ thông tin”.

Nếu so sánh hai định nghĩa trên, có thể thấy sự khác nhau cơ bản. Khái niệm chuỗi cung ứng rộng hơn và bao gồm cả logistics

và quá trình sản xuất. Ngoài ra, chuỗi cung ứng chú trọng hơn đến hoạt động mua hàng (procurement) trong khi logistics giải quyết về chiến lược và phối hợp giữa marketing và sản xuất.

1PL, 2PL, 3PL, 4PL là gì vậy?

Khi nói đến logistics, bạn có thể hay nghe các công ty dịch vụ nhận mình là 3PL (Third Party Logistics provider), nghĩa là Công ty cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3. Câu hỏi đặt ra là: 3PL là gì nếu họ là bên thứ 3, vậy còn các bên thứ nhất (1PL), thứ hai (2PL), hay bên thứ tư (4PL) là gì? Ta cùng xem từng khái niệm.

1PL: là người cung cấp hàng hóa, thường là người gửi hàng (shipper), hoặc là người nhận hàng (consignee). Các công ty tự thực hiện các hoạt động logistics của mình. Công ty sở hữu các phương tiện vận tải, nhà xưởng, thiết bị xếp dỡ và các nguồn lực khác bao gồm cả con người để thực hiện các hoạt động logistics. Đây là những tập đoàn Logistics lớn trên thế giới với mạng lưới logistics toàn cầu, có phương cách hoạt động phù hợp với từng địa phương.

2PL: là người vận chuyển thực tế, chẳng hạn như hãng tàu, hãng hàng không, hãng xe tải

3PL: là người cung cấp giải pháp tổng thể cho dịch vụ logistics cho khách hàng, họ thường đảm nhiệm một phần, hay toàn bộ các công đoạn của chuỗi cung ứng.

4PL: Thuật ngữ 4PL lần đầu tiên được công ty Accenture sử dụng, và công ty này định nghĩa như sau: “A 4PL is an integrator that assembles the resources, capabilities, and technology of its own organization and other organizations to design, build and run comprehensive supply chain solutions”.

Ví dụ về dịch vụ logistics

Dưới đây là ví dụ về dịch vụ logistics cho công ty May 10, trích đăng từ bài viết trên diễn đàn Vietship của thành viên có tên Dangerous Goods.

Công ty May 10 sản xuất và phân phối quần áo đi khắp nơi trong và ngoài nước, giao hàng đến tận nơi, đến tận giá bán hàng của các đại lý bán buôn, bán lẻ, thu hồi sản phẩm hư hỏng, lỗi, bán thanh lý hàng hết mốt, sale, promotion...

Những việc cơ bản họ phải làm hàng ngày là làm hợp đồng, đặt mua vải, chỉ, cúc, khóa, đinh, dây.v.v... ở trong, ngoài nước và sẽ ở nhiều nước khác nhau, nhiều thành phố khác nhau (vì không thể mua toàn bộ phụ kiện ở 1 nước, 1 thành phố được vì giá cả, mẫu mã, chất lượng ở mỗi nơi sẽ có 1 ưu thế, mỗi 1 sản phẩm sẽ dùng 1 loại phụ kiện đặc biệt hoặc 1 loại vải theo đúng style của đơn hàng đó và sẽ phải mua nhiều loại ở nhiều thành phố khác nhau, rồi sợ chiến tranh, thiên tai,...).

Công việc vận hành hàng ngày, hàng tuần, hàng tháng sẽ có những đơn hàng theo lịch trình lập trước gửi cho các công ty vận tải (công ty logistics) đến giờ này, ngày này, tháng này công ty May 10 sẽ cần bao nhiêu cont vải của Italy, bao nhiêu kg cúc của Hàn Quốc, bao nhiêu chỉ từ nhà máy trong Biên Hòa chuyển ra để làm đơn hàng A trong bao nhiêu ngày,... Căn cứ theo Order của may 10, công ty vận tải lên kế hoạch và trao đổi cùng May 10 để quyết định ngày nào thì nhập cái gì trước, bằng đường nào, có thể kết hợp hay ghép hàng với đơn hàng khác hoặc của đơn vị khác hay không,... mục đích nhằm tiết kiệm tiền vận chuyển tối đa cho May 10, kịp tiến độ sản xuất hàng ngày mà lại không mất nhiều chi phí lưu



kho (việc này thì công ty May 10 không thể có điều kiện ghép hàng, không có hệ thống đại lý toàn cầu và có phương án làm tốt bằng đơn vị vận tải được).

Nếu mọi việc đều suôn sẻ, công nhân không ai ốm, điện không bị mất, không mưa, không bão, không động đất, không thay đổi đơn hàng, kiểu dáng, không thừa thiếu, không thay đổi giá cả, không có sự cạnh tranh, đổi nhà cung cấp vv và vv... thì công ty vận tải cứ thế mà làm và thu tiền.

Nhưng, lúc nào cũng sẽ có chữ “nhưng”, sẽ có lúc 1 trong những nguyên nhân khách quan đem đến, May 10 buộc phải nhập nguyên phụ liệu gấp để kịp về sản xuất, đây là lúc các anh chị vận tải sẽ phải đưa ra phương án tối ưu cho khách hàng, đi bằng gì Sea (LCL; FCL), Truck, Rail, Sea-Air hay Air... Vậy là các công ty giao nhận vận tải (công ty logistics) phải tham gia sâu hơn vào công việc sản xuất kinh doanh của May 10.


Hàng sản xuất ra sẽ cần đến 1 hãng tàu, 1 công ty Logistics hay 1 cty FWD nào đó cho 1 vài anh chị khéo miệng đến nói dăm ba câu phải trái, hạ giá, nâng hoa hồng để giành việc vận chuyển nhưng lại có 1 chữ “nhưng”, cạnh tranh thế thì khó lắm, công ty đang làm vận tải cho may 10 họ phải dán tem mã, đánh số từng sản phẩm, từng thùng hàng, từng đơn hàng, từng lô hàng, còn 1 số động tác nữa xin được bỏ qua, họ phải quét mã để có số liệu hàng hóa để đưa

lên mạng của công ty vận tải và để cùng quản lý lượng hàng, phụ liệu vào/ ra với May 10 nữa.

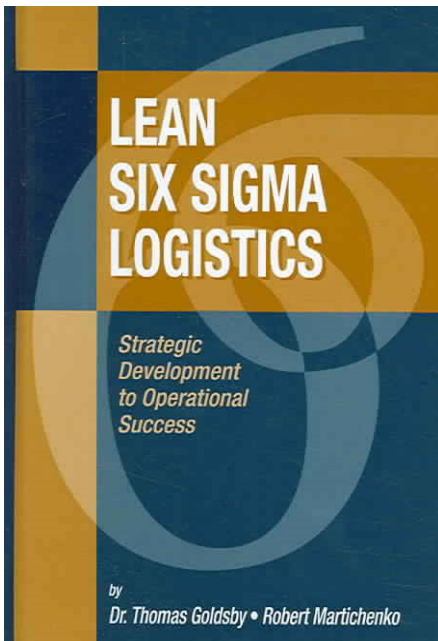
Hàng chuẩn bị ra lò rồi thì kế hoạch phân phối đi nội địa bao nhiêu, nước ngoài bao nhiêu, cửa hàng này bao nhiêu sản phẩm, cửa hàng kia bao nhiêu sản phẩm thì các anh vận tải cũng có rồi, lúc này thì công ty vận tải sẽ lên kế hoạch đóng đơn nào, đi đâu trước, có thể có hàng lẻ, hàng cont, hàng bộ, hàng Air nhưng các anh hàng không hoặc các anh hãng tàu hay các anh bảo là có Contract giá tốt đợi đấy mà vào cạnh tranh được (các anh có thể làm sub-contract thôi thì được) vì công ty vận tải người ta đã làm bao nhiêu công đoạn có lãi rồi, nếu cần cạnh tranh bằng giá, họ sẵn sàng cạnh tranh giá thấp hơn và sẽ sử dụng dịch vụ của hãng vận tải giá cao/ dịch vụ tốt hơn ông giá rẻ/ dịch vụ kém và hơn nữa họ có 1 loạt công cụ mà hãng vận tải trực tiếp không bao giờ cạnh tranh được thì chắc chắn May 10 sẽ không bỏ công ty vận tải trọn gói kia được và lúc đó hãng vận tải trực tiếp chỉ đi săn đón các ông làm vận tải trọn gói cho các nhà máy như May 10.

Hàng chuyển đến cảng đích rồi việc của công ty logistics lại tiếp tục làm thủ tục hải quan, chuyển hàng đến kho phân phối hoặc chuyển trực tiếp đến từng cửa hàng đặt sản phẩm hoặc đại lý bán hàng cho May 10...

Công ty logisitcs có thể thu tiền, ghi lại báo cáo lượng hàng tiêu thụ, hàng tồn, hàng đổi, bảo hành, yêu

cầu chuyển thêm hàng vào ngày mai,... cho máy 10 từ đó Máy 10 có kế hoạch sản xuất, phân phối, thu đổi, bảo hành, khiếu nại nhà cung cấp vật liệu,... và báo cho công ty vận tải kế hoạch vận chuyển, thị trường này đang cần hàng này, không cần hàng kia, thị trường này bán ế move qua thị trường khác để clear hàng. Đơn nào còn đang nằm trong kho, đơn nào đã ra thị trường và nằm tại shop nào, ngày tháng nào thì Sale, promotion đơn nào, loại gì. Tất cả, tất cả những sản phẩm của Máy 10 đang nằm tại đâu, đất nước nào, thành phố nào, kho hàng nào đều được công ty vận tải quản lý và cập nhật thay đổi hàng ngày với Máy 10. Thậm chí các công việc tìm kiếm mở rộng thị trường phân phối tại các nước, các yêu cầu, phản hồi từ các đại lý bán hàng, từ công tác thị trường, từ khách hàng công ty vận tải có thể giúp Máy 10 luôn vì công ty vận tải họ có hệ thống toàn cầu, biết về các công ty bản địa nên thuận lợi hơn trong việc cầu nối thương mại. 

<https://www.container-transportation.com/logistics-la-gi.html>



Hiện trạng logistics Việt Nam

Hiện chưa thấy tổ chức kinh tế xã hội nào có số liệu chính xác về số doanh nghiệp kinh doanh Dịch vụ Logistics ở Việt Nam, kể cả Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam (VIFFAS) là một hiệp hội chuyên ngành.

Theo số liệu không chính thức, đến giữa năm 2011 Việt Nam có khoảng trên dưới 1.000 doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế đang kinh doanh dịch vụ Logistics ở Việt Nam.

Trong số này, tính đến tháng 10 năm 2011, có 133 doanh nghiệp là hội viên của VIFFAS, gồm 116 hội viên chính thức và 17 hội viên liên kết. Quy mô các doanh nghiệp hầu hết đều thuộc loại vừa và nhỏ.

Các công ty logistics Việt Nam được chia thành ba nhóm chính: (1) Công ty nước ngoài với 100% vốn đầu tư nước ngoài hoặc công ty liên doanh, (2) DN tập đoàn nhà nước, (3) công ty tư nhân (theo ông Trịnh Ngọc Hiến, chủ tịch HĐQT kiêm TGD của Vinafco).

Nhóm thứ nhất - đa phần tập trung vào phân khúc khách hàng toàn cầu của họ tại mỗi quốc gia, là những khách hàng có nhận thức về logistics rất đầy đủ và có nhu cầu sử dụng các dịch vụ logistics trọn gói.

Nhóm thứ hai - chiếm lĩnh gần như toàn bộ các dịch vụ về giao nhận, vận tải trong nước, phục vụ đa dạng phân khúc khách hàng và chủ yếu có thể mạnh chuyên từng mảng riêng lẻ. Phần lớn lợi nhuận trong lĩnh vực vận tải và vận tải phân phối rơi vào khối doanh nghiệp này.

Nhóm thứ ba - nhóm có nhiều tiềm năng phát triển nhất trong tương lai, nhắm vào phân khúc khách hàng tương đồng - các công ty tư nhân, cổ phần là những thương hiệu mạnh của Việt Nam.

Ở nhóm thứ ba này, cả nhà cung ứng dịch vụ logistics lẫn người sử dụng dịch vụ đều đang thay đổi rất nhanh nhận thức về logistics. Khi quyền lợi của người làm chủ gắn liền với quyền lợi của doanh nghiệp, họ luôn tính toán phương án hiệu quả nhất cho hoạt động kinh doanh đặc biệt là các yếu tố tác động đến chi phí và cạnh tranh.

Chỉ số LPI (Logistics Performance Index)

Theo nguồn Ngân hàng thế giới (Worldbank) chỉ số đánh giá phát triển logistics (LPI) của Việt Nam vào tháng 9/2011 là 2,96. Xếp hạng 53 trên tổng số 155 quốc gia được đánh giá (bằng mức 2010), và xếp thứ 5 trong khối ASEAN.

Chỉ số LPI đánh giá trên 6 tiêu chí: Cơ sở hạ tầng (infrastructure): Những cơ sở hạ tầng liên quan đến chất lượng thương mại và vận tải (cảng, đường sắt, đường bộ, công nghệ thông tin); Chuyển hàng quốc tế (shipments international): Mức độ dễ dàng khi thu xếp cho các chuyến hàng với giá cả cạnh tranh; Năng lực logistics (competence Logistics): Năng lực và chất lượng của các dịch vụ logistics (vd: các nhà điều hành vận tải, môi giới hải quan); Tracking & tracing: khả năng track & trace các lô hàng; Sự đúng lịch (Timeliness): sự đúng lịch của các lô hàng khi tới điểm đích; Hải quan (customs): hiệu quả của quá trình thông quan, chẳng hạn như tốc độ, tính đơn giản. 

What is Lean Logistics? Understanding the Concept.

Organizations are stuck in a constant cycle that pushes them to improve their business in order to gain a competitive advantage. They consistently feel the stress to reduce costs, time and inventory. One way that has proven to improve an organization substantially is a supply chain process known as Lean Logistics.

What is the importance of Lean Logistics?

Lean Logistics, simply put, can be described as a way to recognize and eliminate wasteful activities from the supply chain in order to increase product flow and speed. In order to achieve Leaner Logistics; organizations need to implement leaner thinking. Organizations that incorporate lean thinking into their supply chain can benefit from improved customer service, reduced environmental impact by reducing waste and even overall corporate citizenship.

What is Lean Thinking?

Lean Thinking originated from manufacturing methods used by Japanese automotive manufacturers. Due to minimal resources and shortages, they employed a production process that worked with minimum waste. This thinking soon spread to all manufacturing areas, new product development and supply chain management. (Krafcik and MacDuffie, 1989).

Lean Thinking involves a constant cycle of seeking perfection by eliminating waste and maximizing product value. This process means that end-customers don't pay for organization inefficiency and waste. Four principles are involved in achieving minimal waste:

1. Specify value: Customer value

is identified and added along the supply chain network.

2. Map out value stream: Identifying all processes along the supply chain network in order to eliminate the processes that do not create value to the overall product. This mapping helps us understand how the value is created into the product from the customer's perspective.

3. Create a product flow: Applying the factors outlined in order to make valuable processes to occur in a smooth system; minimizing interruptions, inventories, downtime.

4. Establish customer pull: Manufacturing only in response from the customer that more is needed; implying that demand information is made available across the supply chain.

Each of these four processes seeks perfection to progressively improve every process; minimizing waste and maximizing value. ⁶

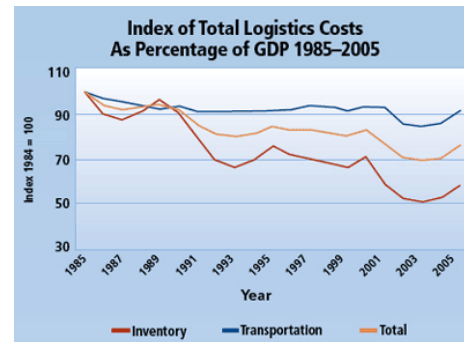
Reference: Alan Harrision, Remko V Hoek (2011) *Logistics Management and Strategy, 4th edn, Pearson*



OUR GOALS

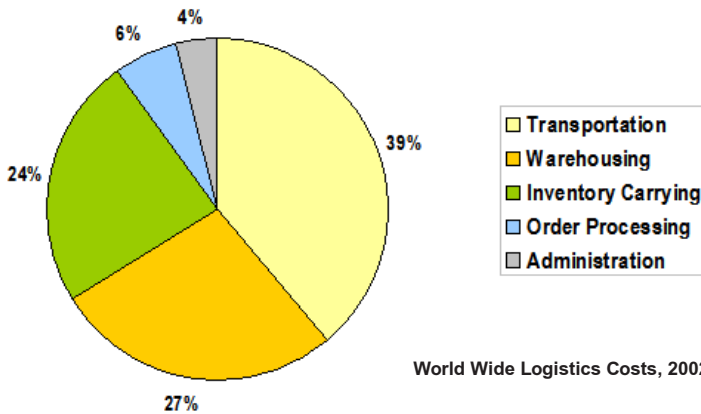
Our first goal is to reduce the total logistics costs by increasing the speed as well as the flow of material and information. Waste and variation needs to be taken out from the Supply Chain.

Then the second goal is visualize where the waste is and allocate resources where the biggest opportunities for improvements are, so we can get the most out of them.



The main drivers of the logistics costs normally are transportation and inventory but the former has been having a great focus on the industry, but many times transportation costs are much higher than inventory costs. Further the external logistics normally has greater opportunity for cost reductions than internal logistics costs, but the main focus on industry also has been to improve internal logistics costs and stay there. We have a paradox in order to exemplify this of trying to squeeze more juice from an already squeezed orange. Probably we will not have much liquid available even if you apply a lot of force. This is the economic law of “decreasing benefits”.

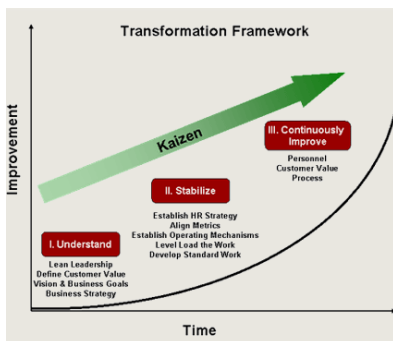
Lean Logistics Flow



World Wide Logistics Costs, 2002

The third and also very important objective is to improve the customer delivery performance while also reducing the total logistics costs. For

achieving this goal it is very important to apply lean tools and systemic improvement methods. The reason is that in the same system if we reduce inventory we normally affect the service to our customers, but in lean the challenge is to balanced inventories and improve service.



The fourth goal is to create a process for implementing Kaizen processes and never end the improving processes applying lean logistics tools at all levels of the organization. This is striving toward perfection endlessly.

The fifth goal is to make the Supply Chain an "Active" logistics in which the customer has

controlled over suppliers, 3PL's, custom brokers, etc. in such a way to being able to optimize the total logistics cost.

INDUSTRY SITUATION

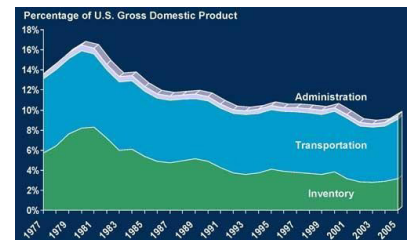
Normally lean implementation began by transforming the company into lean manufacturing. This implementation has followed internal lean logistics improvements. Many companies have being able to implement this but the majority of the costs are not pertinent only to manufacturing but to other areas like engineering, logistics, purchasing, finance, packaging, etc and these areas are rarely integrated in lean.

Departments have different objectives that many times affect the other areas. These silos work independtly trying to achieve their goals many times affecting other areas more than the benefit they obtained. For example purchasing selecting a packaging based on lowest piece price and not taking into account the stackability. More cost will be incurred in transportation than in the piece price saving.

Finally, lean is not connected to external manufacturing processes and external logistics. It is fundamental to connect Lean to



the whole Enterprise that includes key business areas in which exist waste. Logistics is one of these key areas because it drives the whole supply chain cost and satisfies the customer requirements.



Normally the transportation is controlled by 3PL's (third party logistics) that normally have opposite objectives for the company. This means "The more they spend the more they earn". In this kind of management the logistics are normally run in a "passive" mode that means suppliers, 3PL's, custom brokers, customers, etc controlled our logistics but at a very high cost in transportation (utilization*unit cost), inventory, customs, packaging, etc.

Inco-terms are set up with delivery at Buyer's Plant which limits the opportunities for improvements of the whole system. and obstructs further speed up of the material through consolidations, milk runs, etc. This is the concept of using a Taxi or a Truck Which mode is cheaper and better?.

The logistics management normally is focus toward keeping

the operation running and doing many firefights. There is no organization (structure) for doing fundamental processes like logistics design, planning and control, so there is no visibility of possible cost improvements and gap analysis as well as standard kaizen processes.

Further lean is implemented to make show out of it instead of really focusing toward total logistics cost analysis. Many times lean implementers and leaders are evaluated by improvements around audits that are not really focus toward cost reductions and true total logistics cost reduction.



LEAN = ELIMINATION OF WASTE

Corporate leaves the plants alone only by giving few guidance, so every plant has to learn the hard way. No standardization exist about the systems implementation and processes. Many times corporate people do not understand fundamentals of lean logistics processes and some times forces wrong directions toward the plants. No scientific method is apply for improvement implementation (Plan-try-judge-standardized).

Some projects for cost reductions are focus on inbound logistics but many times outbound processes are more inefficient. The main issue is that efficiency is not normally measure or not measure correctly. Further, other logistic processes are not analyzed and controlled like reverse logistics for returnable packaging, etc.

Purchasing is focus toward getting the cheapest company by unit base and does not take into consideration the efficiency of the operation. Logistics

companies run at low efficiency (cube and weight).

Normally, systems are very disintegrated. Excels are used for execution and kanban sizing and standard processes are not implemented to maintain these pull systems. MRP is still driving the supply part and forecast information for suppliers have a lot of variation due to wrong information and bull whip effects (“Garbage in garbage out2).

The weakest links need to be identified and improve in order to strength the whole supply chain.

VISION

To become the preferred lean logistics consultant and advisor from our customer’s perspective because of the value added to our customers.

MISSION

Guide our customers on how to first identify opportunities for improving its supply chain

and on how to implement lean logistics tools and systems in order to achieve the goals. We will advice and facilitate the changing process from traditional logistics management into lean logistics management.

VALUES

Open communication to understand our customer’s requirements first and act according to their needs.

Strive for continuous improvement in our lean logistics systems knowledge.

Share all the possible useful lean knowledge to our customers in order for them to eliminate waste and add value to their supply chain.

Honesty and respect for our customers, suppliers and employees.

STRATEGY SYSTEM KAIZEN FIRST

Our strategy begins by doing a logistics assessment in both systems and information flow as well as in the physical material flow. The first goal of this assessment is to evaluate the

	Inbound	Make	Outbound
-Inventory levels and associated costs	X	X	X
-Transportation costs	X		X
-Workers productivity in Logistics	X	X	X
-Warehousing (fixed and variable)	X	X	X
-Packaging	X	X	X
-Reverse Logistics	X	X	X
-Service Level to Customers (failure costs)			X
-Customs and brokers costs	X		X
-Systems/Information	X	X	X
-Lot Size	X	X	X
-Set Up costs		X	
-Ordering Costs	X		X
-Material Handling (People, devices, etc)	X	X	X



After following the first round another VSM and VSD needs to be done in order to continue de PDCA cycle and the never ending improvement processes.

POINT KAIZENS SECOND

After the implementation of the system kaizens standards need to be established in the 3 key thing: Inventory, time (takt), flow - process steps, etc. Deviation from the defined standards need to be identified and attacked with a standard continuous improvement processes.

Standard → Visualization → Problem Identification → Analysis → Actions → Monitor

Why the problem happened?

Why the problem was not detected?

The other source of point kaizen is the ideas of the people about improvement processes.

PREREQUISITES

In order to do a successful implementation of Lean Logistics tools it is desirable to have some stability in the manufacturing processes. It is preferred to have already implemented Lean Manufacturing. It is necessary to learn the tools to achieve the lean logistics.

Basics

5's
Standards Operation Procedures

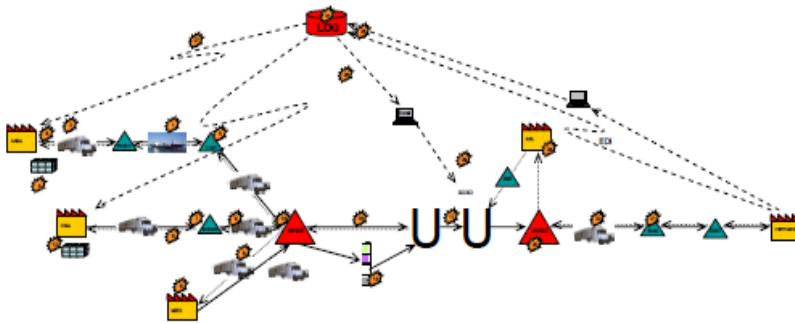
Intermediate

Kanban
Pull System
Flow Layout
Cell Manufacturing
Jidoka (Autonomation)-Poka
Yokas

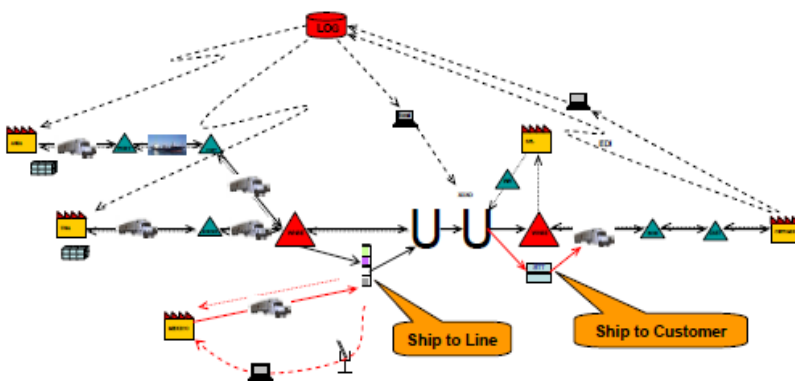
VSM-VSD SMED
TPM
Visual Management
OEE

Advanced

Leveling-Heijunka
2 Loops Heijunka
One piece Flow
Ship to Line
Ship to Truck
Ship to Supermarket



Macro Value Stream Map (Focus on Information and Material Flow Kaizens)



Macro Value Stream Design (Focus on Future State)

→ Material Flow
.....→ Information Flow

Title that summarizes problem

Owner: [Name] Author: [Name] Address: [Location] [Phone]

Background & Importance
This section is only needed if the Title doesn't sufficiently define the problem, and why change is needed.

Current Conditions
Graphics, numbers, and facts that clearly depict the AS IS state in a way that invites analytic questions. (Go to the genra)

Root Cause Analysis
What are the root causes for problems? (Go back to the genra. Keep asking 'Why?')
Either use Root Cause Fishbone or just keep answering 'Why?'

Goals and Targets
What specific outcomes are desired?

Target Condition
Graphics, numbers, and facts that clearly depict the Desired state - and the gap between current & desired.

Countermeasures
Proposed actions to address each root cause. Start with ALL ideas, then archive those that don't pass group evaluation.

Root Cause	Countermeasures	Benefits	Cost

Implementation Plan
Miniature summary of a more detailed Gantt or To Do List. Reviews are usually both periodic & upon completion.

Some people like to add a final section to anticipate possible implementation problems.

A3 Summary Report

External Pull System (Maquilas)
Close PDCA Cycles for improvements

Basic Principles of Lean Logistics

- Voice of the Customer (for every loop beginning from final customer).
- Lean Logistics Visibility (Inbound, Internal, Outbound)
- + Level of Lean Penetration
- + Level of Supply Chain Stability
- Value Stream Mapping (VSM)
- Value Stream Design (VSD) based on Lean Concepts
- Implementation Strategy and people involvement-empowerment
- Information flow mapping, Systems Integration
- Standardization, Transparency and CIP (Continuous Improvement Processes)
- Lean Logistics Implementation Strategy
- Measurement of Logistics Quality and Improvement Systems
- Total cost of ownership and total supply chain costs (Silos elimination)
- Holistic improvement approach
- Pull system & kanbans & Lean Systems Standardization-Utilization (Pull)
- Flexibility in the Supply Chain (volume and mix)
- Continuous flow of parts and information

LOGISTICS STRUCTURE

External Logistics Source:

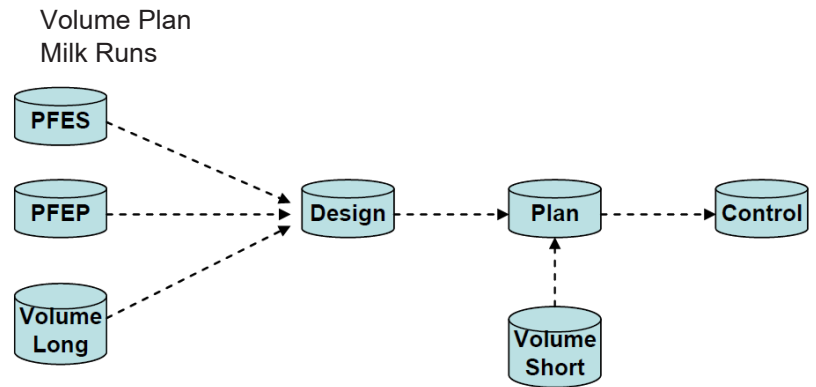
Lean logistics model: Order Mgt... Supplier Management, packaging (pallet), transportation management, logistics design, consolidation-cross docking, milk runs, delivery windows and yard management.

Prerequisites: Standardization of windows, frequencies, information, transportation routes, volumes, packaging, etc.

Logistics Design >>>>
Frequencies
Modes
Types
Consolidation
Info Flow
Packaging (PFEP) E&R
Supplier Location

Logistics Planning >>>>
Windows
Routes
Control
Pull System (Qty)

Logistics Control
Performance Monitor
Jidoka
Transportation Mgt

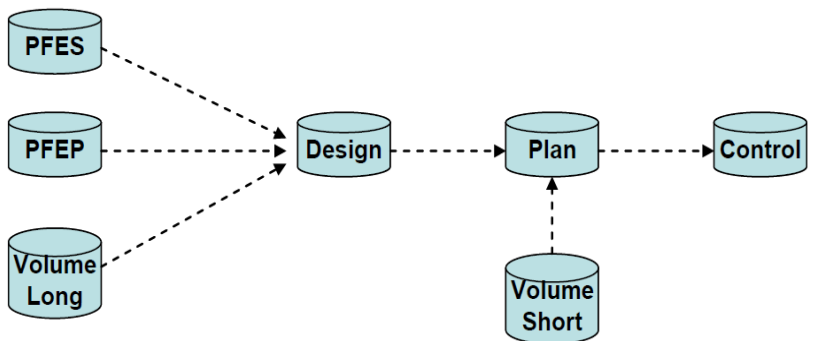


External Reverse Logistics (Source)

Logistics Design >>>>
Frequencies
Modes
Types
Consolidation
Info Flow
Packaging (PFEP)
Supplier Location
Volume Plan
Milk Runs

Logistics Planning >>>>
Windows
Routes
Volume-Pick

Logistics Control
Performance Monitor
Jidoka
Transportation Mgt
Control



Key Principles Application:

Logistics Visibility (Inbound); Value Stream Mapping (VSM); Value Stream Design (VSD) based on Lean Concepts; Information flow mapping, Systems Integration; Standardization, Transparency and CIP (Continuous Improvement Processes); Measurement of

Logistics Quality and Improvement Systems; Total cost of ownership and total supply chain costs (Silos elimination); Pull system & kanbans & Lean Systems Standardization-Utilization (Pull); Flexibility in the Supply Chain (volume and mix); Continuous flow of parts and information.

Key Lean Logistics Fundamentals:

Logistics ownership: Incoterms need to be negotiated delivery at suppliers, so we can optimize the total system through consolidation, frequency increments, etc. Further suppliers will charge some additional costs for managing the transportation.

Active logistics: The customer company controls supplier performance, frequencies, 3PL's, etc in an standard way. Measurement of the performance against the standard is continuously measure and feed back to suppliers.

No Consignment: only hides waste and should be eliminated (Inventory managed by whom and costs paid by whom?).

Lean Logistics management: is focus not only toward making the system operate but toward the continuous elimination of waste and continuous improvement of the system including logistics quality. Further Total Logistics Cost should be calculated for every change and improvement process to see the total effect.

Inbound Transportation is incidental waste (can not be eliminated) but excess transportation of what is needed should be eliminated.

Integration: Suppliers and 3PL's etc must me integrated in the system as partners. Suppliers and 3PL's waste also needs to be eliminated as next phases.

Who makes the parts keeps the parts in the whole supply chain.

Total logistics cost: any decision for improvement needs to be based on Total

Logistics Cost not partial or silo cost calculation.

Cross Docks: material should never be store in the supply chain.

Internal Logistics Source:

Logistics Design >>>> Logistics Planning >>>> Logistics Control

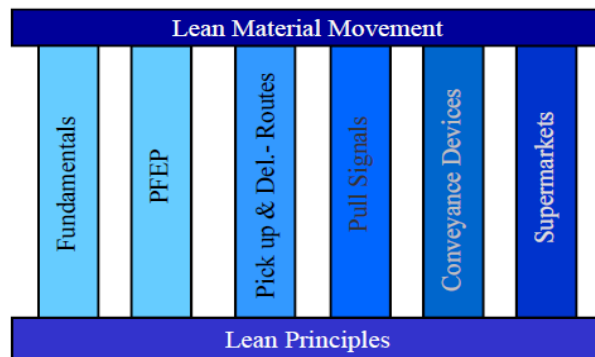
- Receiving Management
- Packaging, repackaging
- Supermarkets
- Internal milk runs
- Point of use delivery
- Material handling
- Pull Systems,
- Ship to lines
- PFEP
- Conveyance Devices
- Layout
- Material Orientation
- Kanban Size,
- Route List,
- Route Times,
- Route Boards,
- Route Map
- Performance Monitor
- CIP
- Visual Management-PDCA.



Key Principles Application:

Logistics Visibility (Supermarkets); Value Stream Mapping (VSM) & Information flow mapping; Value Stream Design (VSD) based on Lean Concepts; Standardization, Transparency and CIP (Continuous Improvement Processes); Measurement of Logistics Quality and Improvement Systems; Pull system & kanbans & Lean Systems Standardization-Utilization (Pull); Flexibility in the Supply Chain (volume and mix); Continuous flow of parts and information.

Key Lean Concepts: Taxi or Truck concept, everything on wheels, Fork lift only permitted in receiving and shipping, tuggers for internal milk runs, point of use delivery, everything on wheels.



Internal Reverse Logistics (Source)

Internal Reverse Logistics (Source)

Logistics Design >>>> Logistics Planning >>>> Logistics Control

- Packaging Std
- Transition Point
- Internal milk runs
- Point of use Pick Up
- Material handling
- Ship to Truck
- PFEP
- Conveyance Devices
- Layout
- Cleaning & Preparation
- Expandable disposal
- CIP
- Visual Management-PDCA.
- Route Times
- Route Map

Internal Logistics Make	Logistics Design >>>>	Logistics Planning	>>>> Logistics
Logistics Design >>>>			
Control			
Focus Layout			
FIFO Lines or Supermarkets			
Pull Between Lines			
One point of sequence			
Leveling-PFEP			
Heijunka	Supermarket Size		
Conveyance Devices	Kanban Size		
Pull System	Material Orientation POU		
Supermarket	Safety Stock		
One piece flow-Cell	Visual Management		
Takt-Balancing			PDCA Cycles
Leveling Process:			
Volume & Parameter > ABC > PFEP > Leveling (net) > Sequencing > Measure (BTS)			

Key Principles Application:

Logistics Visibility (Supermarkets); Value Stream Mapping (VSM) & Information flow mapping; Value Stream Design (VSD) based on Lean Concepts; Standardization, Transparency and CIP (Continuous Improvement Processes); Pull system & kanbans & Lean Systems Standardization-Utilization (Pull) between lines; Flexibility in the Supply Chain (volume and mix); Continuous flow of parts (one piece flow) and information.; Jidoka or perfect quality.

Key Lean Logistics Concepts: Quick Change Over (SMED), Stabilization, "Who makes the parts keeps the parts", Takt, continuous flow, Heijunka (Level Planing), Lean conveyance devices-return of empties, Build to Schedule, EPEI, One Point of Sequence, OEE, Level Push or Level Pull, Incidental Time Elimination (By orientation), demand management, in process kanban, FIFO lanes.

Internal Reverse Logistics (Make)	Logistics Design >>>>	Logistics Planning	>>>> Logistics Control
Logistics Design >>>>			
Control			
Returns of empties			
Conveyance devices			
Layout design (for returns)			
Key Principles Application:			
-Standardization, Transparency and CIP (Continuous Improvement Processes)			
-Layout design			
-Continuous flow of returns			

Key Lean Logistics Concepts: Standard Loops and flow, never run empty, everything on wheels, carts, FIFO, 5's

Internal Logistics Deliver	Logistics Design >>>>	Logistics Planning	>>>> Logistics
Logistics Design >>>>			
Control			
Layout-Flow			
Ship to Truck			
Supermarket			
Staging areas			
PFEP	Kanban Sizing		
Demand Mgt	Shipping Window		
Conveyance Dev	Buffer Calculation Mgt.	Delivery	
Performance			
Milk Runs		Windows	
Compliance			

Key Principles Application:

Logistics Visibility (Supermarkets F.G.'s); Value Stream Mapping (VSM) & Information flow mapping; Value Stream Design (VSD) based on Lean Concepts; Standardization, Transparency and CIP (Continuous Improvement Processes); Measurement of Logistics Quality and Improvement Systems; Flexibility in the Supply Chain (volume and mix); Continuous flow of parts and information.

Lean logistics concepts: Milk runs: route map, route board, route time, ship to truck., frequencies of deliveries.

Internal Logistics Deliver (Reverse)	Logistics Design >>>>	Logistics Planning	>>>> Logistics
Logistics Design >>>>			
Control			
Layout-Transition			
PFEP	Kanban for Pack		
Times			Route
Board			
Devices			
Supermarket Empties			
Route Maps			

Key Principles Application:

Pull system & kanbans & Lean Systems Standardization-Utilization (Pull); Continuous flow of packs and information; Standardization, Transparency and CIP (Continuous Improvement Processes) Lean logistics concepts: Milk runs: route map, route board, route time, route list, ship to truck., frequencies of deliveries, transition areas for drop off full and pick up empties of packs.

External Logistics Deliver	Logistics Design >>>>	Logistics Planning	>>>> Logistics Control
Logistics Design >>>>			
Control			
Frequencies	Windows		Performance
Monitor			
Modes	Routes		Jidoka
Types			Transportation
Mgt			
Distribution Points			
Info Flow			
Packaging (PFEP)			
Customer Location (PFEC)			
Volume Plan			

Key Principles Application:

Logistics Visibility (Pick Up to delivery); Value Stream Mapping (VSM) & Information flow mapping; Value Stream Design (VSD) based on Lean Concepts; Standardization (routes frequencies, deliveries), Transparency and CIP (Continuous Improvement Processes); Flexibility in the Supply Chain (volume and mix); Continuous flow of parts (Frequencies acceleration); Jidoka or perfect quality to customer.

Key Lean Logistics Concepts: visual management, shipping process follow up, deliveries compliance, logistics ownership, active logistics, distribution points, proof of delivery.

External Logistics Deliver (Reverse)		
Logistics Design	>>>>Logistics Planning	>>>> Logistics Control
Frequencies	Windows	Performance
Monitor		
Modes	Routes	Jidoka
Types	Verifications	Transportation Mgt
Consolidation Points		Inventories Ctl.
Info Flow		Pick Up verification
Packaging (PFEP)		
Customer Location		
Volume Plan		
Cross Docks		
Material Flow Map		

Key Principles Application:

Logistics Visibility (Pick Up to delivery); Value Stream Mapping (VSM) & Information flow mapping; Value Stream Design (VSD) based on Lean Concepts; Standardization (routes frequencies, deliveries), Transparency and CIP (Continuous Improvement Processes); Flexibility in the Supply Chain (volume and mix); Continuous flow of parts (Frequencies acceleration); Jidoka or perfect quality to customer.

Key Lean Logistics Concepts: Cross docks, consolidation raw material, logistics ownership, visibility, 3PL's control. Pick up verification, modes selection, cycle inventories, loop management and calculation, visual control (From-to), color code, labels management, cleaning, storing, etc.,

LEAN LOGISTICS IMPLEMENTATION FALACIES

- One piece flow at whatever cost in the total supply chain. Decrease lot size at whatever cost in order, make and deliver. Cube problems, set up cost problems, etc.

- Logistics improvements in one area make higher costs in other areas increasing the total overall costs of the Supply Chain.

- Isolated tools and systems disintegration will give the best result (ERP and systems elimination). Use excel sheets for planning and kanban calculations.

- Focus on implementation of lean tools instead of focusing lean tools to deliver the expected results. Implement tools for its own sake.

- Cost calculation show improvement but hard numbers (finance) do not show any.

- Do not use systems. Excel can be perfectly use for planning, etc.

HOW TO AVOID THESE FALACIES

Value Stream Map and Design need to be focus toward clear business goal. Begin with the end in Mind. Then all the projects in logistics need to be evaluated as Total Logistics Costs and Service Improvements. Different areas of the company need to be involved in the projects. People need to be evaluated based on the results to the company

not by isolated departments (mainly purchasing). Training on these concepts is a must prior to the full lunch of the projects.

Total logistics cost should include: vendor, transportation, customs, inventory, handling, quality, ordering cost. We must focus on bigger cost gaps in order to reduce continually the gaps of theoretical limits.

Finally the scientific approach needs to be used for the PDCA cycle. Plan, try, judge, standardize. Pilots for learning and seeing results needs to be applied. Training, coaching, involvement and teaching leaders how to lead lean and waste elimination in the company.

OUR SERVICES

Consulting

Lean Logistics Strategy implementation.

Evaluation and opportunity gap analysis
Information and Systems Integration for Lean
Tools development.

People Lean Coaching and Development.

Supplier's development Programs and coaching.

Training

Kaizen Workshops for VSM and VSD; Training about lean tools, systems and implementation processes; Lean Logistics Management; Lean Logistics Implementation Model.

Basics

5's; Standards Operation Procedures & Processes; Visual Management.

Intermediate

Kanban; Pull System; Flow Layout-Continuous flow; Jidoka (Autonomation)-Poka Yokus; SMED in Logistics; OEE.

Advanced

Leveling-Heijunka; 2 Loops Heijunka One piece Flow Ship to Line; Ship to Truck; Ship to Supermarket; External Pull System (Maquilas); Close PDCA Cycles for improvements in Logistics; Total Logistics Cost

Operation

Future Lean Supply change management (3PL).

Conclusion

The logistics operations have a great opportunity for improvement. Lean has many tools to achieve the goal of reducing the Total Logistics Cost through stabilizing the operations first then applying the Kaizen process to reduce and/or eliminate waste. The logistics process needs to be measured and continuously improved.

Mối quan hệ giữa mô hình 5S và Lean Six Sigma trong logistics

Phần 1: Mô hình 5s trong Logistics

1.1 Giới thiệu về 5s:

Đó là năm chữ S bắt đầu trong Tiếng Nhật (SEIRI, SEITON, SEISO, SEIKETSU, SHITSUKE).



1.2 Đối tượng áp dụng

Mục đích của công cụ 5S là tạo ra một môi trường làm việc khoa học - giảm/loại bỏ sự lãng phí trong các hoạt động nên thích hợp cho mọi tổ chức, doanh nghiệp thuộc nhiều lĩnh vực khác nhau: nông nghiệp, công nghiệp, dịch vụ.

1.3 Lợi ích khi áp dụng

Tạo môi trường làm việc thuận tiện, thoải mái cho mọi vị trí. Giảm thiểu/loại bỏ các lãng phí về thời gian, công sức tại các công đoạn công việc. Giảm thiểu các chi phí hoạt động, nâng cao ưu thế cạnh tranh. Giúp nâng cao an toàn sản xuất và phòng ngừa các rủi ro một cách chủ động. Tăng cường tinh đoàn kết, gắn bó trong tổ chức. Tạo dựng, củng cố và nâng cao hình ảnh chuyên nghiệp của tổ chức trong mắt khách hàng. Khuyến khích sự sáng tạo và cải tiến.

1.4 Các bước triển khai 5s

Bước 1: Chuẩn bị

Tiến hành đánh giá thực trạng 5S và lập kế hoạch triển khai 5S:

Ban chỉ đạo 5S; có lộ trình, mục tiêu rõ ràng cho từng giai đoạn; phân công trách nhiệm vệ sinh theo các khu vực...

Bước 2: Phát động chương trình 5S

Tổ chức phát động chương trình 5S để tất cả công nhân viên trong tổ chức, doanh nghiệp được biết và cam kết thực hiện để chương trình triển khai có hiệu quả.

Bước 3: Tiến hành tổng vệ sinh

Toàn thể công nhân viên của tổ chức, doanh nghiệp dành nửa ngày hoặc 1 ngày tiến hành tổng vệ sinh nơi làm việc theo sơ đồ được phân công.

Bước 4: Tiến hành sàng lọc ban đầu

Trong quá trình khai triển tổng vệ sinh, nhân viên sẽ vừa tiến hành sàng lọc ban đầu để loại bỏ những đồ không hoặc chưa cần thiết tại khu vực làm việc. Những đồ chưa cần thiết sẽ được lưu trữ và cần có dấu hiệu nhận biết rõ ràng.

Bước 5: Duy trì sàng lọc - sắp xếp - sạch sẽ

Ban chỉ đạo 5S căn cứ vào tình hình triển khai thực tế thực hiện việc điều chỉnh các hướng dẫn về đảm bảo an toàn sản xuất, giảm sự lãng phí trong các hoạt động... cho phù hợp và đạt hiệu quả tốt hơn.

Bước 6: Đánh giá nội bộ 5S

Kết thúc mỗi giai đoạn triển khai, Ban chỉ đạo 5S tiến hành đánh giá nội bộ để đưa ra các kế hoạch cải tiến cho giai đoạn sau và khen thưởng với những cá nhân, tập thể có thành tích tốt.

Phần 2: Lean Six Sigma

2.1 Giới thiệu về Lean Six Sigma (LSS):

- Được Motorola khởi xướng từ những năm 80.

- Tập trung vào việc thực hiện một cách phù hợp và hiệu quả nhất các kỹ thuật và các nguyên tắc quản lý chất lượng đã được thừa nhận.

- Six Sigma tập trung vào việc làm thế nào để thực hiện công việc mà không (hay gần như không) có sai lỗi hay khuyết tật ở sản phẩm.

=> Có thể nói LSS là một phương pháp linh hoạt và toàn diện để đạt được và duy trì sự thành công bền vững trong kinh doanh.

2.2 Đối tượng áp dụng

- Tổ chức/doanh nghiệp sản xuất hoặc cung cấp dịch vụ có nhu cầu nâng cao khả năng cạnh tranh thông qua loại bỏ lãng phí, rút ngắn thời gian sản xuất/cung cấp dịch vụ và nâng cao chất lượng sản phẩm;

- Tổ chức/doanh nghiệp có nhu cầu cải tiến nâng cao hiệu quả áp dụng hệ thống quản lý chất lượng; - Tổ chức/doanh nghiệp đang gặp khó khăn trong quá trình sản xuất, kinh doanh do chi phí đầu vào tăng cao, giá bán giảm, cần tái cấu trúc hoạt động...

2.3 Lợi ích khi áp dụng

- Giảm chi phí sản xuất thông qua giảm thiểu lãng phí.

- Rút ngắn thời gian sản xuất và cung cấp dịch vụ. Thực hiện đúng cam kết giao hàng đúng hạn.

- Giảm thiểu sai lỗi trong quá trình sản xuất và cung cấp. Giảm tỷ lệ sản phẩm lỗi.

- Không chỉ giúp tổ chức thực hiện những cam kết với khách hàng, khi áp dụng LSS tổ chức còn có khả năng nâng cao sự thỏa mãn bằng cách tạo ra các sản phẩm/dịch vụ mới mang lại nhiều giá trị gia tăng vượt trội so với đối thủ cạnh tranh.



- Xây dựng năng lực quản lý và giải quyết các vấn đề một cách hệ thống, khoa học cho các cán bộ chủ chốt trong tổ chức thông qua việc học hỏi và áp dụng trong thực tiễn các phương pháp và công cụ của LSS.

- Tạo nền tảng vững chắc cho việc xây dựng văn hóa chất lượng trong tổ chức.

2.4 Các bước triển khai Six Sigma

Phần 3: Mối quan hệ giữa 5s và Six Sigma

5S là nền tảng cơ bản để thực hiện các hệ thống đảm bảo chất lượng xuất phát từ quan điểm: Nếu làm việc trong một môi trường lành mạnh, sạch đẹp, thoáng đãng, tiện lợi thì tinh thần sẽ thoải mái hơn,

năng suất lao động sẽ cao hơn và có điều kiện để việc áp dụng một hệ thống quản lý chất lượng hiệu quả hơn.

6 Sigma là một hệ thống bao gồm các công cụ và chiến lược nhằm nâng cao quá trình hoạt động. Mục đích của 6 Sigma là nâng cao chất lượng của quá trình cho ra thành phẩm bằng cách nhận diện và loại bỏ những nguyên nhân gây lỗi, khuyết tật và giảm thiểu tối đa độ bất định trong sản xuất và hoạt động kinh doanh.

5S và 6 Sigma là hai hệ thống với sự tiếp cận khác nhau trong doanh nghiệp. Nếu như 5S tập trung tới việc quản lý môi trường làm việc trong doanh nghiệp thì 6 Sigma tập trung vào việc kiểm

soát quá trình sản xuất và cung cấp dịch vụ trong doanh nghiệp.

=> Việc kết hợp 5S và 6 Sigma trong quá trình quản lý sẽ tạo thành một chiến lược quản lý hiệu quả. Một phương pháp quản lý nhằm giảm thiểu chi phí, một phương pháp nhằm nâng cao chất lượng các quá trình và giảm sự biến đổi của sản phẩm/dịch vụ cung cấp. Với mỗi mô hình, các công cụ, phương pháp kỹ thuật cụ thể sẽ cần được lựa chọn để kết hợp với nhau, cũng như phù hợp với điều kiện thực tế của doanh nghiệp. Mục đích cuối cùng là giúp doanh nghiệp đáp ứng các yêu cầu của khách hàng một cách tốt nhất, hiệu quả nhất. **6**

Nguyễn Tiến Minh

Áp dụng các công cụ quản lý và logistics trong Doanh nghiệp

Về cơ bản, việc áp dụng các tiêu chuẩn chất lượng, công cụ quản lý chất lượng và chứng nhận hợp chuẩn giúp Doanh nghiệp (DN) tiết kiệm được thời gian, giảm chi phí sản xuất, giảm tỷ lệ tổn thất, duy trì tính ổn định của chất lượng sản phẩm; cải tiến năng suất lao động; nâng cao năng lực cạnh tranh đồng thời xây dựng được phong cách làm việc khoa học có tính hệ thống. Đặc biệt, có những DN sau khi áp dụng công cụ, mô hình nâng cao năng suất chất lượng như 5S, LEAN... năng suất đã có sự cải thiện rõ rệt, thông thường, các công ty sau khi áp dụng các công cụ cải tiến, năng suất tăng tới 20-30% hoặc cao hơn mà chưa cần tới những đầu tư lớn về máy móc thiết bị.

Để áp dụng thành công các công cụ quản lý chất lượng này cũng đồng nghĩa với việc hoàn thiện hệ thống logistics trong nội bộ doanh nghiệp và kết nối với logistics bên ngoài. Theo thống kê của một số tổ chức

nghiên cứu về logistics cũng như Viện nghiên cứu logistics của Mỹ cho biết, chi phí cho hoạt động logistics chiếm tới khoảng 10-13% GDP ở các nước phát triển, con số này ở các nước đang phát triển thì cao hơn khoảng 15-20%. Theo thống kê của một nghiên cứu, hoạt động logistics trên thị trường Trung Quốc tăng trưởng với tốc độ bình quân là 33%/1 năm và ở Brazil là 20%/1 năm. Điều này cho thấy chi phí cho logistics là rất lớn. Vì vậy với việc hình thành và phát triển dịch vụ logistics là rất lớn. Vì vậy, với việc hình thành và phát triển dịch vụ logistics sẽ giúp các doanh nghiệp cũng như toàn bộ nền kinh tế quốc dân giảm được chi phí trong chuỗi logistics, làm cho quá trình sản xuất kinh doanh tinh giản hơn và đạt hiệu quả hơn. Giảm chi phí trong sản xuất, quá trình sản xuất kinh doanh tinh giản, hiệu quả sản xuất kinh doanh được nâng cao góp phần tăng sức cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường. Thực

tế những năm qua tại các nước Châu Âu, chi phí logistics đã giảm xuống rất nhiều và còn có xu hướng giảm nữa trong các năm tới.

Tuy nhiên, tỷ lệ DN cho rằng sẽ có sự cải thiện rõ ràng về năng suất, chất lượng khi áp dụng các tiêu chuẩn chất lượng và công cụ quản lý chất lượng vẫn chưa cao, thể hiện sự chưa chắc chắn của họ vào hiệu quả áp dụng. Lý do được đưa ra là mặc dù về bản chất, các tiêu chuẩn và công cụ này rất tiên tiến nhưng khi áp dụng trong thực tế các DN vừa và nhỏ, xuất phát điểm thấp, trình độ nhân lực còn hạn chế tại Việt Nam thì chưa hẳn đã hiệu quả như mong muốn. Những nguyên nhân chính của tình trạng này bao gồm: (i) Thiếu sự cam kết và quyết tâm trong quá trình áp dụng, (ii) Thiếu sự hỗ trợ sát sao của các chuyên gia quốc tế và trong nước, (iii) Trình độ nhân lực chưa đáp ứng yêu cầu, (iv) Thiếu sự giám sát chặt chẽ và (v) những tác động từ bên ngoài như môi trường kinh doanh, biến động thị trường đầu ra và đầu vào khiến DN phải thường xuyên điều chỉnh kế hoạch... **6**

Hiện nay, công nghệ 4.0 đang được xem là vấn đề “nóng” của ngành dịch vụ logistics Việt Nam, bởi nhận định thị trường “số hóa” ngày một trở thành công cụ thay thế cho các thủ tục rườm rà trên giấy. Các vấn đề đặt ra về những xu hướng hiện tại, những khó khăn bất cập mà các doanh nghiệp đang gặp phải, cùng với những giải pháp...

Phóng viên Tạp chí *Vietnam Logistics Review* đã có dịp trao đổi với ông Đào Trọng Khoa - Phó Chủ tịch Hiệp hội VLA về các vấn đề này.

*** Ứng dụng công nghệ 4.0 đang trở thành xu hướng bởi sự hiệu quả của nó trong mọi lĩnh vực. Xin ông cho biết cụ thể những lợi ích đạt được trong dịch vụ logistics?**

- Hiện nay, công nghệ 4.0 đang tác động mạnh mẽ đến mọi lĩnh vực, mọi ngành và trong đời sống. Đối với ngành dịch vụ logistics, những ý tưởng công nghệ khi đưa vào ứng dụng trong việc làm giảm chi phí vận chuyển mang lại hiệu quả rất lớn, có thể làm giảm đến 10 lần tổng thời gian và quãng đường di chuyển của dòng hàng hóa. Ngoài ra, nếu các doanh nghiệp theo kịp các quy trình vận hành tiên tiến sẽ loại bỏ rất nhiều các công việc thừa, cải thiện và tiết kiệm rất nhiều chi phí từ đó giảm được giá thành của logistics hiện nay.

*** Hiện nay, việc ứng dụng công nghệ trong logistics tại Việt Nam đang ở mức độ nào, thưa Ông?**

- Cách đây 2 năm, chúng tôi khảo sát được các doanh nghiệp sử dụng phần mềm công nghệ trong dịch vụ logistics chiếm khoảng từ 15% - 20%. Hiện nay, Hiệp hội VLA vừa mới thống kê lên đến 40% - 50%. Như vậy, chúng ta thấy có một sự cải thiện đáng kể, tuy nhiên vẫn còn hơn 50% các doanh nghiệp chưa ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động của mình. Hoặc các

Doanh nghiệp logistics trước ngưỡng công nghệ



ứng dụng của họ chưa thật sự hiệu quả. Đối với thế giới thì Việt Nam vẫn chỉ còn ở mức trung bình thôi, do chúng ta vẫn còn ở giai đoạn sơ khai. Tuy nhiên, nếu chúng ta biết hỗ trợ kết nối tốt các yếu tố mạnh, đi trước đón đầu, thì tương lai ứng dụng công nghệ của chúng ta so với thế giới sẽ được cải thiện, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia là điều tất yếu.

*** Vấn đề được đặt ra cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam hiện nay là gì khi ứng dụng công nghệ đang chiếm lĩnh thị trường ngày một nhanh và sâu rộng, thưa Ông?**

- Thị trường chung hiện nay đang tiếp cận công nghệ mang tính đột phá khi tất cả mọi người hầu như ai cũng có điện thoại thông minh, kết nối các nguồn thông tin nhanh chóng. Theo xu hướng đó, các doanh nghiệp cũng đang chạy đua với công nghệ, nhằm đem lại sự tối ưu cả về chi phí lẫn chất lượng dịch vụ cho khách hàng. Vấn đề được đặt ra là các doanh nghiệp dịch vụ logistics cần tiếp cận nhiều hơn nữa, đón đầu những công nghệ mới, ứng dụng vào hoạt động của đơn vị mình nhằm giảm chi phí đem lại hiệu quả dịch vụ tốt hơn nữa.

*** Khó khăn của các doanh nghiệp dịch vụ logistics hiện nay là gì, thưa Ông?**

- Hiện nay, các doanh nghiệp Việt Nam hầu hết ở quy mô vừa và

nhỏ. Do đó, các doanh nghiệp cần vốn đầu tư, nguồn nhân lực cũng là yếu tố quan trọng trong ứng dụng công nghệ. Ngoài ra, còn có nhiều yếu tố khác tác động lên ứng dụng công nghệ của các doanh nghiệp như sự phát triển công nghệ quá nhanh, do đó để lựa chọn một ứng dụng phù hợp cũng trở thành khó khăn do không tương thích với hệ thống cũ, hoặc với hệ thống của khách hàng đang sử dụng. Các giải pháp tích hợp, khả năng tích hợp của các hệ thống là hết sức quan trọng và điện toán đám mây, phần mềm/giải pháp dạng dịch vụ (SaaS) đang là xu hướng.

*** Giải pháp được đưa ra hiện nay là gì, thưa Ông?**

- Về phía Hiệp hội VLA, chúng tôi đang thực hiện hỗ trợ các doanh nghiệp bằng những hình thức cụ thể thông qua đào tạo nguồn nhân lực, tư vấn các công nghệ ứng dụng mới cho các doanh nghiệp quan tâm. Đây cũng là một trong những hoạt động thiết thực nằm trong kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh logistics của quốc gia được Chính phủ giao thực hiện. Về phía nhà nước, với chủ trương về phát triển công nghệ thông tin trong hoạt động logistics nhằm giảm tối đa chi phí logistics của cả nước, Chính phủ cần có những bước hành động cụ thể và quyết liệt hơn nữa trong hoàn thiện các chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics, kết cấu cơ sở hạ tầng logistics, đào tạo nguồn nhân lực tiếp nhận công nghệ cao...

Ngoài ra, các doanh nghiệp cần chủ động đầu tư và mạnh dạn đưa vào ứng dụng trong doanh nghiệp của mình để đạt mục đích và hiệu quả cao nhất. **6**

<http://ddvt.vn>

Singapore phát triển Smart Logistics

Là một phần trong kế hoạch Smart Nation của Singapore, sáng kiến Smart Logistics đã vạch ra con đường cho sự phát triển của ngành logistics tiên tiến ở Singapore. Kế hoạch này nhằm khai thác một bộ công nghệ mới và phát triển để cho phép các chủ hàng và các nhà cung cấp dịch vụ logistics của bên thứ ba đạt được tầm nhìn rộng hơn trong chuỗi cung ứng của họ và chia sẻ tài nguyên để tạo ra các mạng logistics hiệu quả hơn.

Cùng với việc cải thiện kết quả kinh doanh của khách hàng, công nghệ Smart Logistics có thể giảm đáng kể chi phí cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics tại Singapore, với mức tiết kiệm hàng năm dự kiến cho ngành logistics của Singapore đạt khoảng 56 triệu USD.

Sáng kiến Smart Logistics tìm cách tận dụng các công nghệ mới trong kho vận hàng hóa toàn cầu để thúc đẩy các chuỗi cung ứng hiệu quả từ đầu đến cuối nhằm phục vụ nhu cầu tiêu dùng ngày càng tăng trong nhiều năm tới.

Bước đầu tiên sẽ là giải quyết những hạn chế trong các mạng lưới

phân phối hiện có thông qua việc sử dụng phân tích dữ liệu để tăng cường sự hợp tác giữa các công ty vận chuyển hàng hóa. Trao đổi dữ liệu mới sẽ chia sẻ thông tin về các tuyến giao hàng, loại hàng hóa và lịch giao hàng giữa các công ty, cơ quan chính phủ và nhà cung cấp dịch vụ logistics, với mục tiêu tối ưu hóa quy trình phân phối.

Ví dụ, các công ty có thể chọn sử dụng mạng trao đổi dữ liệu để điều phối lịch giao hàng của họ đến các múi giờ đã chọn và chia sẻ các phương tiện giao hàng, tài xế và kho để cắt giảm chi phí và tăng hiệu quả.

Một vấn đề khác cần giải quyết là khả năng theo dõi thời gian thực để giám sát hàng hóa nhạy cảm trong quá trình vận chuyển, dẫn đến mất hàng tồn kho và sự chậm trễ thực hiện. Sáng kiến Smart Logistics nhằm mục đích giải quyết vấn đề này bằng cách thiết lập các mạng cảm giác ở các sân bay và cảng biển sẽ sử dụng cảm biến nhận dạng tần số vô tuyến (RFID) để theo dõi tình trạng hàng hóa trong thời gian thực.

Điều này sẽ cung cấp cho chủ hàng và các nhà cung cấp dịch

vụ logistics tăng cường sức mạnh theo dõi và truy tìm trên toàn bộ chuỗi cung ứng và cho phép họ theo dõi các điều kiện môi trường cho hàng hóa nhạy cảm trong quá trình vận chuyển.

Các công nghệ logistics thông minh sẽ có thể xác định các vấn đề chuỗi cung ứng và can thiệp trong thời gian thực gần để giải quyết sự chậm trễ thực hiện, ngăn chặn mất hàng tồn kho thông qua thiệt hại trong quá trình vận chuyển và loại bỏ nhu cầu giữ hàng tồn kho dư thừa trong chuỗi cung ứng. Các lô hàng được giám sát cũng được dự kiến sẽ giảm chi phí bảo hiểm cho các công ty do rủi ro vận chuyển hàng hóa thấp hơn.

Loại bỏ lỗi của con người và giảm bớt sự tiêu hao nguồn nhân lực trong nhà kho là một lĩnh vực khác mà sáng kiến Smart Logistics đang xem xét. Internet of Things (IoT) cũng sẽ đóng một vai trò trung tâm như thiết bị kho kết nối internet như pallet và xe nâng hàng giảm gánh nặng cho các bộ xử lý mặt đất để theo vị trí, điều kiện và trạng thái của hàng hóa nhập và xuất. **6**

Ứng dụng công nghệ trong logistics thúc đẩy giao thương giữa Malaysia và Thái Lan

Logistics và cơ sở hạ tầng kho bãi là hai yếu tố quan trọng để tạo thuận lợi cho thương mại xuyên biên giới, tuy nhiên đây vẫn là một trở ngại đặc biệt đối với các Doanh nghiệp nhỏ và vừa (DNNVV), do việc giao hàng vẫn chậm và thiếu tin cậy.

Thông qua chương trình xuất khẩu B2C của Khu vực Thương mại Tự do Kỹ thuật số (DFTZ) của Malaysia, Commerce Asia hướng tới việc giảm sự chậm trễ

và tăng tính tin cậy cho các giao dịch thương mại điện tử. Các công ty Malaysia sẽ hợp tác với hai công ty công nghệ của Thái Lan cho để bước đầu phát triển các ứng dụng công nghệ trong logistics và chuỗi cung ứng hàng hóa.

Siam Outlet của Thái Lan và Letmestore của Malaysia giúp các thương gia quản lý việc đóng gói và lưu trữ các sản phẩm một cách hiệu quả, nhất là về chi phí. Nền tảng thông minh cho phép

điều hòa và sâu chuỗi các khâu bao gồm nhập khẩu, đóng gói và phân phối ở Malaysia và Thái Lan.

Các tiện ích sẽ được tích hợp trên một nền tảng một của Commerce Asia Enterprise, giúp các DNNVV kinh doanh trực tuyến. Gói dịch vụ bao gồm xây dựng cửa hàng trực tuyến, cổng thanh toán, hàng tồn kho và kho bãi, vận chuyển và giao hàng, tiếp thị truyền thông xã hội và quản lý đơn đặt hàng, với khả năng cung cấp dịch vụ tiếp thị và quản lý các sản phẩm của người bán trên 6 thị trường địa phương và 4 thị trường toàn cầu. **6**



QUATEST3

TRUNG TÂM KỸ THUẬT
TIÊU CHUẨN ĐO LƯỜNG CHẤT LƯỢNG 3

TRUNG TÂM NĂNG SUẤT CHẤT LƯỢNG

CÁC CHƯƠNG TRÌNH ĐÀO TẠO GIẢI PHÁP TIÊU CHUẨN - ĐO LƯỜNG - CHẤT LƯỢNG

Tháng 5 - 6 - 7 năm 2018

NHÓM ĐÀO TẠO


Nhóm **01**
Hệ thống quản lý

Nhóm **02**
Công cụ
năng suất chất lượng

Nhóm **03**
Thử nghiệm & Phân tích



LIÊN HỆ VỚI CHÚNG TÔI

 **Trung tâm Năng suất Chất lượng - QUATEST 3**
Phòng 702, 49 Pasteur, Phường Nguyễn Thái Bình,
Quận 1, Thành phố Hồ Chí Minh

 (84-8) 3829 4274 **Ext:** 702 - 722

 dv-daotao@quatest3.com.vn

 www.quatest3.com.vn

Nhóm 1 Hệ thống quản lý

TT	Mã lớp	Nội dung khóa đào tạo	Số ngày	Tháng 5	Tháng 6	Tháng 7
1.	CL 02	Xây dựng & áp dụng Hệ thống quản lý Chất lượng theo ISO 9001:2015	3	09 – 11	06 – 08	04 – 06
2.	CL 02.1	Kỹ năng triển khai, áp dụng và duy trì hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001:2015	2	-	-	12 – 13
3.	CL 03	Đánh giá nội bộ Hệ thống quản lý Chất lượng theo ISO 9001:2015	3	23 – 25	20 – 22	18 – 20
4.	CL 03.1	Nâng cao kỹ năng đánh giá nội bộ hệ thống quản lý chất lượng ISO 9001:2015 & hệ thống quản lý Môi trường ISO 14001:2015	2	17 – 18	-	
5.	CL 04	Quản lý tổ chức để thành công bền vững, Phương pháp tiếp cận quản lý chất lượng theo TCVN ISO 9004:2011	3	07 – 09	-	-
6.	CL 05	Xây dựng & áp dụng Hệ thống quản lý chất lượng theo IATF 16949:2016 – đối với các tổ chức doanh nghiệp sản xuất Ô tô và cung cấp các dịch vụ, linh kiện trong ngành ô tô.	3	14 – 16	-	-
7.	CL 05.1	5 công cụ hỗ trợ Hệ thống quản lý chất lượng IATF 16949:2016 gồm: MSA, SPC, APQP, PAPP & FMEA.	5	-		23 – 27
8.	CL 06	Đánh giá nội bộ Hệ thống quản lý chất lượng theo IATF 16949:2016 – đối với các tổ chức doanh nghiệp sản xuất Ô tô và cung cấp các dịch vụ, linh kiện trong ngành ô tô.	3	-	18 – 20	-
9.	CL 07	Xây dựng & áp dụng Hệ thống quản lý môi trường theo ISO 14001:2015.	3	21 – 23	-	02 – 04
10.	CL 08	Đánh giá nội bộ Hệ thống quản lý Môi trường theo ISO 14001:2015	3	-	11 – 13	-
11.	CL 09	Xây dựng & áp dụng Hệ thống quản lý An toàn và Sức khỏe nghề nghiệp theo tiêu chuẩn OHSAS 18001:2007 (hoặc ISO 45001:2018 sau khi được ban hành)	3	-	-	09 – 11
12.	CL 11	Xây dựng & áp dụng Hệ thống quản lý Phòng Thí nghiệm theo TCVN ISO/ IEC 17025:2007	3	21 – 23	13 – 15	16 – 18
13.	CL 12	Đánh giá nội bộ Hệ thống quản lý Phòng Thí nghiệm theo TCVN ISO/IEC 17025:2007	3	28 – 30	-	25 – 27
14.	CL 13	Xây dựng và áp dụng Hệ thống thực hành sản xuất tốt và kiểm soát các mối nguy An toàn thực phẩm (GMP- HACCP)	3	16 – 18	-	11 – 13
15.	CL 15	Xây dựng & áp dụng Hệ thống quản lý an toàn Thực phẩm theo ISO 22000:2005	3	-	25 – 27	-
16.	CL 37	Xây dựng & áp dụng Hệ thống quản lý chất lượng cho hoạt động của các loại hình tổ chức tiến hành giám định theo TCVN ISO 17020:2012	3	-	27 – 29	-

Nhóm 2 Công cụ năng suất chất lượng

TT	Mã lớp	Nội dung khóa đào tạo	Số ngày	Tháng 5	Tháng 6	Tháng 7
1.	NS 01	Lý thuyết & Thực hành 5S	2	03 – 04	-	04 – 05
2.	NS 03	Các công cụ thống kê dùng kiểm soát & cải tiến chất lượng (7 công cụ thống kê)	3	28 – 30	-	23 – 25
3.	NS 05	Hoạch định và quản lý theo mục tiêu (MBO)	2	-	-	30 – 31
4.	NS 08	7 công cụ mới dùng trong quản lý	2	-	-	05 – 06
5.	NS 09	Kỹ năng quản lý dành cho cấp Quản đốc & Tổ trưởng	3	-	04 – 06	-
6.	NS 11	Quản lý chất lượng toàn diện (TQM)	2	10 – 11	-	-
7.	NS 12	Duy trì năng suất toàn diện (TPM)	3	-	20 – 22	-
8.	NS 14	Xây dựng và thực hành nhóm cải tiến chất lượng (QCC)	2	-	14 – 15	-
9.	NS 15	Các chỉ số hoạt động chính (KPI)	2	14 – 15	-	-
10.	NS 17	Áp dụng Lean 6 sigma trong Doanh nghiệp	3		06 – 08	-
11.	NS 18	Sản xuất Tinh gọn (Lean Manufacturing)	3	-	-	18 – 20
12.	NS 23	Đảm bảo và cải tiến hệ thống chất lượng (QA/ QC)	4	-	12 – 15	-
13.	NS 24	Cải tiến năng suất chất lượng thông qua chương trình Kaizen và 5S	3	07 – 07	-	-
14.	NS 26	Phương pháp nhận dạng và loại bỏ lãng phí trong Doanh nghiệp	2	-	18 – 19	-

Nhóm 3 Thử nghiệm & Phân tích

TT	Mã lớp	Nội dung khóa đào tạo	Số ngày	Tháng 5	Tháng 6	Tháng 7
1.	TN 41	Thử nghiệm vữa xây dựng	5			09 – 13
2.	TN 45	Thử nghiệm các tính chất cơ lý của đất trong phòng và đất ngoài hiện trường	5		11 – 15	
3.	TN48	Thử nghiệm không phá hủy kết cấu công trình (đánh giá chất lượng kết cấu bê tông & bê tông cốt thép)	5		21 – 25	



QUATEST 3®

**TRUNG TÂM KỸ THUẬT
TIÊU CHUẨN ĐO LƯỜNG CHẤT LƯỢNG 3**



HỘI THẢO

PHỔ BIẾN, HƯỚNG DẪN VÀ CHIA SẺ KINH NGHIỆM ÁP DỤNG PHƯƠNG PHÁP QUẢN LÝ TINH GỌN

KÍNH MỜI QUÝ DOANH NGHIỆP ĐĂNG KÝ THAM GIA



**Để biết thêm chi tiết,
quét mã QR hoặc truy cập**
<https://goo.gl/Fwems1>



THỜI GIAN

8h00 - 12h00
Thứ Sáu,
Ngày 8/6/2018



ĐỊA ĐIỂM

Hội trường Lầu 6,
Nhà khách Người Có Công
168 Hai Bà Trưng,
P. ĐaKao, Quận 1, TP.HCM



LIÊN HỆ

**TRUNG TÂM NĂNG SUẤT
CHẤT LƯỢNG - QUATEST 3**
Phòng 702, 49 Pasteur,
P. Nguyễn Thái Bình, Q.1, TP.HCM
ĐT: 028 3829 4274 Ext 702 - 722
Email: dv-daotao@quatest3.com.vn



Nhân dịp Triển lãm và Hội thảo Quốc tế lần thứ 16 về máy công cụ, cơ khí chính xác và gia công kim loại MTA VIETNAM 2018 tại Thành phố Hồ Chí Minh, Câu lạc bộ LEAN SIX SIGMA NETWORK phối hợp với Hội các Phòng thí nghiệm VINATEST, Hội Cơ khí Thành phố HAME, Cty CICC và Ban Tổ chức triển lãm SES Vietnam Exhibition Services Co., Ltd. tổ chức Hội thảo với 2 chuyên đề:

Hội nghị hội thảo

1. Kết nối nhà máy và tác động của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư đến doanh nghiệp sản xuất vừa và nhỏ Việt Nam/ Factory Connected and Impact of the Fourth Industrial Revolution on Vietnam Manufacturing SME.


2. Phát triển nông nghiệp bền vững, cơ hội và thách thức của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ tư với chuỗi thực phẩm an toàn Việt Nam/ Industry 4.0 Opportunities and Challenges for Vietnam Food Safety Chain, Sustainable Agriculture / Development.

Thời gian: Từ 08: 30 đến 11: 30, hai buổi sáng thứ Tư, ngày 4 tháng 7 năm 2018 (chuyên đề 1)

và sáng thứ Năm, ngày 05 tháng 7 năm 2018 (chuyên đề 2).

Địa điểm: Trung tâm Hội chợ và Triển lãm Sài Gòn - SECC, 799 Nguyễn Văn Linh, Q.7, TP.HCM.

Trân trọng kính mời Lãnh đạo Doanh nghiệp và Tổ chức và các Anh/Chị quan tâm đến dự và/hoặc cử cán bộ đến tham dự Hội thảo và kết hợp với tham quan Triển lãm quốc tế MTA VIETNAM 2018 mở cửa từ ngày 3 đến ngày 6 tháng 7 năm 2018.

Đại biểu tham dự miễn phí, nhưng phải đăng ký và có xác nhận của Ban tổ chức. Thông tin chi tiết xin vui lòng liên hệ qua email: info@lean6sigma.vn. 

MTA VIETNAM 2018: TRIỂN LÃM LỚN NHẤT NGÀNH CÔNG NGHIỆP SẢN XUẤT VÀ CƠ KHÍ CHẾ TẠO TẠI VIỆT NAM

MTA VIETNAM - Triển lãm Quốc tế lần thứ 16 về Máy công cụ, Cơ khí chính xác và Gia công kim loại sẽ chính thức quay trở lại từ ngày 3 đến ngày 6 tháng 7 năm 2018 tại Trung tâm Hội chợ và Triển lãm Sài Gòn (SECC). Triển lãm tạo cơ hội cho doanh nghiệp trong nước tìm kiếm, lựa chọn thiết bị và máy móc tiên tiến nhằm cải tiến công nghệ, nâng cao năng lực sản xuất và gia tăng ưu thế cạnh tranh, hỗ trợ cho sự phát triển mạnh mẽ của ngành công nghiệp Việt Nam hiện nay.

MTA VIETNAM2018: Phát triển mạnh mẽ hơn qua mỗi năm

Phiên bản lần thứ 16 của MTA VIETNAM sẽ mang đến cơ hội trưng bày và giao lưu cho hơn 430 doanh nghiệp triển lãm đến từ 22 quốc gia và vùng lãnh thổ. Hàng loạt giải pháp sản xuất và thiết bị công nghệ tân tiến sẽ được trưng bày trên tổng diện tích 12.000 mét vuông, hứa


hẹn mang lại cho khách tham quan những trải nghiệm công nghệ thực tiễn và hữu ích.

Bên cạnh đó, sự kiện còn quy tụ 12 nhóm gian hàng quốc tế đến từ nhiều nền công nghiệp phát triển như Anh, Đài Loan (3), Đức, Hàn Quốc (4), Nhật, Singapore và Thái Lan. Đồng hành cùng mỗi nhóm gian hàng là các hiệp hội, tổ chức đầu ngành trong lĩnh vực công nghiệp chế biến và cơ khí, kể đến như Tổ chức Thúc đẩy Ngoại thương Nhật Bản - JETRO, Hiệp hội Công nghệ và Kỹ thuật chính xác Singapore - SPETA, Ủy ban đầu tư Thái Lan (BOI), Baden Württemberg International (BW-I) của Đức, các



Khu công nghệ cao của Incheon, Gyeongnam, Daegu của Hàn Quốc,... và nhiều đơn vị khác.



Bên cạnh các hoạt động trưng bày nhận nhip và sôi nổi, triển lãm MTA VIETNAM2018 còn mang đến nhiều chương trình hội thảo bổ ích và diễn đàn kiến thức giá trị, quy tụ hàng loạt diễn giả uy tín và khách mời cấp cao. Tham dự MTA Vietnam 2018, các đơn vị chuyên ngành gồm Hiệp hội phát triển thương mại Đài Loan - TAITRA, MESLAB, Lean Six Sigma Network và CIMA Co., Ltd sẽ mang đến những chương trình hội thảo khoa học bổ ích với sự góp mặt của nhiều diễn giả nổi tiếng trong ngành. 

MTA VIETNAM 2018

SINCE 2005

TRUNG TÂM HỘI CHỢ VÀ TRIỂN LÃM SÀI GÒN (SECC)

WWW.MTAVIETNAM.COM

3 - 6 / 07 / 2018



HƯỚNG ĐẾN NGÀNH CÔNG NGHIỆP CHẾ TẠO TIỀN TIẾN CỦA VIỆT NAM

TRIỂN LÃM VÀ HỘI THẢO LẦN THỨ 16
VỀ **MÁY CÔNG CỤ, CƠ KHÍ CHÍNH XÁC**
VÀ **GIA CÔNG KIM LOẠI**

Ban tổ chức



SES Vietnam Exhibition
Services Company
Limited

+84 28 3622 2588 mtavietnam@ubm.com

Kết hợp với

AUTOMATON
VIETNAM 2018

METROLOGY
VIETNAM 2018

TOOLTEC
VIETNAM 2018

WeldTECH
VIETNAM 2018



QUATEST 3[®]

TRUNG TÂM KỸ THUẬT TIÊU CHUẨN ĐO LƯỜNG CHẤT LƯỢNG 3



CHÍNH XÁC



KHÁCH QUAN



KỊP THỜI



TIN CẬY

QUATEST 3 cung cấp dịch vụ:

- ▶ Kiểm tra nhà nước lô hàng theo quy định;
- ▶ Chứng nhận sản phẩm, hàng hóa phù hợp tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật theo yêu cầu
- ▶ Giám định chất lượng, đánh giá sự phù hợp của lô hàng theo yêu cầu;
- ▶ Hướng dẫn thủ tục tự công bố sản phẩm; thử nghiệm và đánh giá chất lượng, an toàn của sản phẩm trước khi nhập khẩu;
- ▶ Thực hiện đánh giá, chứng nhận sự phù hợp tại nguồn.



Đào tạo
Năng suất chất lượng



Tư vấn cung cấp
giải pháp



Chứng nhận
sự phù hợp



Chứng nhận
hệ thống quản lý



www.quatest3.com.vn



info@quatest3.com.vn



Hotline: 028 - 2221 2797

Chịu trách nhiệm xuất bản: Trương Thanh Sơn, Phó giám đốc Trung tâm Kỹ thuật Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng 3

Địa chỉ: 49 Pasteur, Quận 1, TP. HCM ● Email: info@lean6sigma.vn ● Website: www.lean6sigma.vn

Xử lý bài & Ảnh: Ts. Nguyễn Hữu Thiện ● Trình bày: Đỗ Tiến Đạt (dotiendat@gmail.com)