

## 1. Khái niệm nhu cầu vận chuyển? Nguồn gốc phát sinh nhu cầu vận chuyển?

### #### Khái niệm

Bất kỳ DN nào muốn nắm được nhu cầu KD thì cần nắm được nhu cầu của Thị trường - yêu cầu.

Là khối lượng hàng hoá hoặc số lượng hành khách mà khách hàng yêu cầu nhà vận tải chuyên chở trong kỳ.

### #### Nguồn gốc phát sinh

Sự phân bố tài nguyên thiên nhiên không đều

Trên thế giới tài nguyên thiên nhiên rất đa dạng, và phân bố không đồng đều (dầu mỏ, quặng, khoáng sản), giới hạn nên vận chuyển tài nguyên thiên nhiên tới nơi sản xuất.

Sau khi sản xuất xong, sản phẩm lại được chuyển đến người tiêu dùng.

Sự phân bố lực lượng sản xuất không đều

Con người thường ở nơi Thiên nhiên ưu đãi -> trên thế giới xuất hiện các quần thể cư dân, tạo nên sự cách biệt với nơi sản xuất -> vận chuyển con người từ nơi ở đến nơi sản xuất

Sự phân bố cơ sở văn hoá không đều

Cơ sở văn hoá bao gồm danh lam thắng cảnh, di tích lịch sử -> con người cần thoả mãn nhu cầu giải trí

Sự chuyên môn hoá sản xuất.

- Chuyên môn hoá là khả năng của riêng bên sản xuất.

## 2. Biến động nhu cầu vận chuyển theo không gian và các giải pháp giảm ảnh hưởng xấu của biến động này?

### - Không gian

- Biểu hiện trên cùng một tuyến vận tải, quá trình nhập lại thì nhu cầu vận chuyển của hàng hoá đó lại giảm.

- 1 chặng/quá trình -> tăng/giảm (hàng nông sản VN [[xuất nhập khẩu]] sang Châu Âu, nhưng không ngược lại

### - Giải pháp:

Container hoá hàng hoá vận tải

Cập nhật hạ tầng giao thông

Công nghệ và Dữ liệu Lớn

Điều chỉnh Giá theo Thời Gian

Tăng Cường Quản lý cung cầu

Thúc đẩy vận tải xanh

### 3. Tại sao vận tải là ngành sản xuất đặc biệt?, Tại sao phải dự báo nhu cầu vận chuyển.

#### #### Vận tải là ngành sản xuất đặc biệt

Vận tải là 1 ngành sản xuất vật chất thứ 4 bên cạnh 3 ngành khác: CN, NN, Khai khoáng. Quá trình sản xuất vật chất là sự kết hợp của 3 yếu tố: Sức lao động, công cụ lao động, quản lý lao động => tác động lên Đối tượng lao động để tạo ra sản phẩm mới.

Với các đặc điểm sau:

- Sản xuất trong ngành VT là 1 quá trình tác động làm thay đổi về mặt không gian của đối tượng chuyên chở (chứ không phải là sự tác động về mặt kỹ thuật vào đối tượng lao động)
- Sản phẩm của ngành vận tải có tính chất vô hình. (Sản xuất trong ngành vận tải không sáng tạo ra sản phẩm vật chất mới mà sáng tạo ra một sản phẩm đặc biệt là sản phẩm vận tải – là sự di chuyển vị trí của đối tượng chuyên chở).
- Quá trình sản xuất và tiêu thụ không tách rời nhau.
- Sản phẩm trong ngành vận tải không thể dự trữ được (mà chỉ dự trữ được năng lực vận tải)

#### #### Tại sao phải dự báo nhu cầu vận chuyển

- Ngành vận tải có ảnh hưởng đáng kể đến kinh tế, dự báo ngăn ngừa tắc nghẽn giao thông, từ đó thúc đẩy thương mại và phát triển kinh tế.
- Dự báo chính xác giúp các nhà quản lý giao thông phản ứng nhanh và linh hoạt trước các thay đổi không dự kiến như dịch bệnh, thiên tai, hoặc các sự kiện đặc biệt.
- Hiểu được mẫu nhu cầu vận chuyển giúp các cơ quan giao thông đưa ra quyết định về điều tiết lưu lượng xe, thiết lập luật lệ, và các giải pháp điều chỉnh nhu cầu.

### 4. Phân biệt thời gian có, thời gian khai thác, thời gian chuyển đi, nêu công thức và cho ví dụ

#### - Thời gian có

Là số ngày phương tiện có mặt trong năm, căn cứ vào quyết định mua và sử dụng của phương tiện vận tải.

Công thức: Không tìm ra được 😞

VD: DN vận tải mua 1 chiếc oto, mua vào tháng 4, bán tháng 7 -> thời gian có là 3 tháng

#### - Thời gian khai thác

Là số ngày phương tiện tham gia khai thác, sản xuất vận tải trong năm.

**\*\*Công thức:\*\*** Được tính bằng chênh lệch giữa số ngày có và số ngày sửa chữa lớn.  
Thời gian khai thác = Thời gian có – Số ngày sửa chữa lớn.

**\*\*Ví dụ\*\*:** Sửa chữa, ngừng vì thời tiết xấu. Một lô hàng quần áo được chuyển từ một nhà máy sản xuất ở Hà Nội đến kho vận của công ty logistic. Thời gian khai thác ở đây có thể bao gồm thời gian hàng hoá đến kho (khai báo, kiểm tra, nhập kho), quá trình sắp xếp và chuẩn bị hàng cho chuyển đi tiếp theo, cũng như thời gian xả hàng và chuyển ra khỏi kho. Thời gian này có thể kéo dài vài giờ hoặc đến vài ngày, tùy theo quy mô và quy trình làm việc của kho hàng.

#### - Thời gian chuyển đi.

Là thời gian phương tiện thực hiện chuyển đi. Bao gồm thời gian chạy và xếp dỡ hàng hoá.

**\*\*Công thức:\*\*** Thời gian chuyển đi = Thời gian chạy + Thời gian xếp dỡ hàng hoá

**\*\*Ví dụ:\*\*** Một container đựng cà phê từ Việt Nam đi châu Âu có lịch trình như sau: từ Cần Thơ lên tàu đến cảng Cái Mep (mất khoảng 1 ngày), sau đó đi tàu biển tới Rotterdam, Hà Lan (mất khoảng 30 ngày), tiếp theo là di chuyển bằng đường sắt đến kho ở Berlin, Đức (mất khoảng 2 ngày). Thời gian chuyển đi tổng cộng là 33 ngày.

## 5. Phân biệt giá thành vận chuyển, các loại chi phí trong giá thành vận chuyển, cho ví dụ

### #### Phân biệt giá thành vận chuyển

Là toàn bộ chi phí mà **\*\*người khai thác phương tiện\*\*** chi ra liên quan trực tiếp hoặc gián tiếp liên quan đến việc chuyên chở hàng hoá.

#### - Theo phạm vi xác định

##### - Giá thành sản lượng

Hay còn gọi là tổng chi phí, là toàn bộ chi phí công ty vận chuyển phải chi ra, liên quan trực tiếp và gián tiếp đến việc chuyên chở một khối lượng hàng trong thời gian nhất định (quý hoặc năm)

**\*\*Ví dụ:\*\*** - Một công ty điện tử ở Đà Nẵng sản xuất 1000 chiếc điện thoại di động. Giá thành sản lượng bao gồm chi phí nguyên vật liệu, lao động, khấu hao máy móc, điện năng, và chi phí logistics để vận chuyển điện thoại từ nhà máy đến các nhà phân phối trên toàn quốc. Nếu tổng chi phí là 200 tỷ VND cho 1000 chiếc, giá thành sản lượng cho mỗi chiếc điện thoại là 200 triệu VND.

##### - Giá thành đơn vị

Được xác định dựa trên tỉ lệ giữa giá thành sản lượng và sản lượng khai thác phương tiện trong kỳ. Doanh nghiệp vận tải kiểm soát giá thành đơn vị chặt chẽ để nâng cao hiệu quả kinh doanh vận tải.

**\*\*Ví dụ:\*\*** - Một nhà sản xuất thực phẩm có một đơn hàng để vận chuyển 200 thùng sữa từ nhà máy đến các supermarket trong khu vực. Tổng chi phí vận chuyển, bao gồm nhiên liệu, lao động, lưu kho và bảo quản, là 20 triệu VND. Mỗi thùng sữa nặng 10 kg, tức là tổng cộng có 2.000 kg sữa. Như vậy, giá thành đơn vị cho mỗi kg sữa là 10.000 VND/kg.

#### - Theo phương pháp xác định

- Giá thành kế hoạch (dự báo)

Được xác định dựa vào các định mức dự kiến.

**\*\*Ví dụ:\*\*** Chi phí nhiên liệu, định mức tiêu hao của nhiên liệu... Một công ty logistics dự định vận chuyển 20,000 tấn hàng hóa từ Việt Nam sang Mỹ trong năm tới. Giá thành kế hoạch dự báo có thể tính toán dựa trên các hợp đồng vận chuyển hiện tại, chi phí nhiên liệu dự kiến, lương nhân viên, phí bảo hiểm, thủ tục hải quan, và phụ phí cảng. Nếu tổng dự báo chi phí là 10 tỷ VND, giá thành kế hoạch cho mỗi tấn hàng hóa vận chuyển sẽ là 500 nghìn VND.

- Giá thành thực tế

Là tập hợp các chi phí thực tế phát sinh trong kỳ - tổng chi phí thực chi cho việc sản xuất hoặc vận chuyển một sản phẩm hoặc dịch vụ sau khi đã hoàn thành.

**\*\*Ví dụ\*\*:** - Một công ty giao nhận vận chuyển một lô hàng điện tử từ TP. Hồ Chí Minh đến Hà Nội. Các chi phí thực tế gồm chi phí nhiên liệu, phí cầu đường, chi phí nhân công lái xe và bốc dỡ, cũng như chi phí bảo dưỡng phương tiện. Nếu tổng chi phí là 20 triệu VND, chi phí đó là giá thành thực tế cho dịch vụ đó.

## **6. Giá cước vận chuyển là gì, các nhân tố ảnh hưởng đến giá cước, cho ví dụ cụ thể**

### **#### Định nghĩa**

Dịch vụ vận tải cung cấp việc chuyên chở hành khách, hàng hóa. Ứng với mỗi đơn vị sản phẩm cung cấp cho khách hàng, doanh nghiệp vận tải thu về một khoản tiền tương ứng gọi là giá cước vận chuyển.

Giá cước cao -> mất khách hàng.

### **#### Biến động của giá cước vận tải – các nhân tố ảnh hưởng**

Sản phẩm phụ thuộc vào cung cầu.

- Biến động đặc phát

Là biến động do các nhân tố mang tính ngẫu nhiên, nguyên nhân không thường xuyên như chiến tranh, đình công.

**\*\*Ví dụ:\*\*** Chiến tranh vùng Vịnh -> Xăng dầu tăng giá. Bên nông dân Pháp phản đối việc tăng thuế - Giảm sử một cảng biển lớn quan trọng cho việc vận chuyển hàng hóa quốc tế bị ảnh hưởng bởi một trận động đất mạnh hoặc cơn bão cực lớn

-> đình trệ trong hoạt động cảng, khiến cho hàng hóa không thể được di chuyển hoặc xử lý đúng thời hạn

-> chuỗi cung ứng có thể bị gián đoạn, hàng hóa có thể bị thất thoát hoặc bị hỏng, và các doanh nghiệp phải đối mặt với sự thiếu hụt nguồn cung hoặc không thể đáp ứng được nhu cầu của khách hàng.

- Biến động theo mùa

Là biến động của giá cước có tính quy luật theo thời gian trong năm, tác động đến nhu cầu vận chuyển

**\*\*Ví dụ:\*\*** Dịp Tết vận chuyển tăng cao làm giá cước tăng. Trong các khu vực có điều kiện khí hậu lạnh, như các điểm đến trượt tuyết, nhu cầu du lịch thường cao vào mùa đông.

- Biến động theo chu kỳ kinh tế

Thay đổi theo chu kỳ. Thời kỳ suy thoái thì giá cước thấp: Do nhu cầu vận chuyển thấp, biến động này có tính quy luật, thuận lợi do công tác dự báo - giảm nhân sự

**\*\*Ví dụ:\*\*** Thị trường bão hoà sản phẩm. Trong giai đoạn tăng trưởng kinh tế, ngành xây dựng thường trở nên sôi động, với nhu cầu tăng cao về vật liệu xây dựng như gạch, xi măng, thép và các vật liệu xây dựng khác -> tạo ra một đà tăng về vận chuyển hàng hóa từ nhà máy sản xuất đến các công trình xây dựng.

Khi kinh tế trải qua giai đoạn suy thoái, ngành xây dựng thường giảm sút -> giảm nhu cầu vận chuyển hàng hóa -> giảm chi phí, cắt giảm nhân sự hoặc tìm kiếm các cách mới để tối ưu hóa hoạt động vận chuyển và giữ chân khách hàng.

#### #### Yếu tố ảnh hưởng giá cước

- Hàng hoá

Tình hình hàng hoá, bao gồm các yếu tố như mặt hàng, trọng lượng của lô hàng, yêu cầu của khách hàng với hàng hoá chuyên chở (nguy hiểm / quá khổ)

- Phương tiện

Nếu hãng vận tải sử dụng phương tiện hiện đại, độ an toàn cao hơn thì giá cước sẽ cao hơn. Nếu phương tiện vận tải có trọng tải lớn hơn thì giá cước sẽ giảm.

- Tuyến vận chuyển

Là chuyển đường cơ sở hạ tầng kỹ thuật của vận tải, ảnh hưởng lớn đến chi phí phải được thực hiện nếu quyết định mạnh đến giá cước.

## 7. Nêu khái niệm và công thức về hệ số vận doanh, vận hành, thời gian đỗ của phương tiện

#### #### Các hệ số thời gian khai thác phương tiện vận tải

- Hệ số vận doanh

Là hệ số sử dụng thời gian có của phương tiện. Phản ánh bình quân một ngày phương tiện có trong năm thì có bao nhiêu ngày phương tiện tham gia khai thác.

Hệ số vận doanh = Thời gian khai thác / Thời gian có.

- Hệ số thời gian vận hành

Có bao nhiêu ngày phương tiện chạy trên tuyến - thời tiết, chất lượng của tàu.

Hệ số thời gian vận hành = Thời gian chạy / Thời gian khai thác.

- Hệ số thời gian đỗ (năng lực của cảng)

Bình quân một ngày phương tiện tham gia khai thác có bao nhiêu ngày phương tiện đỗ tại bến cảng. Phụ thuộc vào thủ tục hành chính và năng suất xếp dỡ của cảng biển.

Hệ số thời gian đỗ = Thời gian đỗ / Thời gian khai khác

## 8. Bài toán vận doanh, vận hành, thời gian đỗ

Đề bài:

Thời gian có mặt (tạm gọi là A) 300

Thời gian khai thác (tạm gọi là B) 200

Thời gian đỗ (tạm gọi là C) 70

—

**Bài làm:**

Hệ số vận doanh  $B / A = 200/300$  (ngày)

Hệ số vận hành  $(B - C) / B = (200 - 70)/200$  (ngày)

Hệ số thời gian đỗ  $C / B = 70/200$  (ngày)