

# PHÁT TRIỂN LOGISTICS PHỤC VỤ HÀNG NÔNG SẢN Ở VIỆT NAM HIỆN NAY

Trịnh Thị Hồng Thái\*  
Trần Thị Thanh Huyền\*\*

Ngày nhận bài: 05/02/2022

Ngày nhận bài sửa: 02/03/2022

Ngày duyệt đăng: 06/03/2022

**Tóm tắt:** Ngành Logistics ngày càng đóng một vai trò quan trọng trong toàn bộ quá trình hoạt động của xã hội, đặc biệt là trong sản xuất, lưu thông và phân phối các sản phẩm và dịch vụ. Dịch vụ Logistics phục vụ hàng nông sản là một phân ngành dịch vụ lớn trong chuỗi dịch vụ cung ứng logistics. Khi nói đến Việt Nam chúng ta có thể tự hào là sản xuất nông nghiệp và nông sản là một thế mạnh, lượng tiêu thụ trong nước và xuất khẩu đều rất lớn. Nhưng song song với lợi thế về khí hậu, đất đai, nền nông nghiệp nước ta vẫn gặp khó khăn trong sản xuất, vận chuyển. Tình trạng nông sản cần giải cứu thường xuyên diễn ra mỗi khi được mùa chính là một trong những bài toán cần giải quyết? Bài viết phân tích thực trạng ngành logistics Việt Nam nói chung và logistics phục vụ hàng nông sản nói riêng. Đưa ra một số khó khăn của hoạt động Logistics phục vụ nông sản ở Việt Nam hiện nay. Và đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển Logistics phục vụ nông sản ở Việt Nam, góp phần nâng cao giá trị nông sản Việt Nam.

**Từ khóa:** logistics, logistics phục vụ hàng nông sản, nâng cao giá trị nông sản.

## DIFFICULTY AND DEVELOPMENT SOLUTIONS LOGISTICS SERVICES AGRICULTURAL PRODUCTS IN VIETNAM TODAY

**Abstract:** The logistics industry plays an increasingly important role in the entire operation of society, especially in the production, circulation and distribution of products and services. Logistics service for agricultural products is a large service sub-sector in the logistics supply chain. When it comes to Vietnam, we can be proud that agricultural production and agricultural products are a strength, both domestic consumption and export are very large. But in parallel with the advantages of climate and land, our country's agriculture still faces difficulties in production and transportation. Is the situation of agricultural products that need to be rescued often when the season is good is one of the problems that need to be solved? The article analyzes the current situation of Vietnam's logistics industry in general and logistics serving agricultural products in particular. Give some difficulties of Logistics activities serving agricultural products in Vietnam today. And propose some solutions to develop Logistics for agricultural products in Vietnam, contributing to improve the value of Vietnamese agricultural products

**Keywords:** logistics, logistics serving agricultural products, improving the value of agricultural products.

\* Thạc sĩ, Trường Đại học Tài chính – Quản trị kinh doanh, Email: trinhhongthaikd@gmail.com

\*\* Cử nhân, Ngân hàng TMCP Ngoại thương Việt Nam, Email: huyenttt.cdu@vietcombank.com.vn

## 1. Mở đầu

Ở Việt Nam hiện nay, Logistics không phải là một khái niệm quá mới mẻ. Tuy nhiên vẫn còn nhiều cách hiểu khác nhau về khái niệm Logistics. Theo Luật Thương mại năm 2005, lần đầu tiên đưa ra khái niệm về Logistics: “Logistics 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 quan điểm quản trị logistics: “Logistics là quá trình tối ưu hóa về vị trí và thời gian, vận chuyển và dự trữ nguồn tài nguyên từ điểm đầu tiên của dây chuyền cung ứng cho đến tay người tiêu dùng cuối cùng, thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế”. Logistics là công cụ kết nối các lĩnh vực hoạt động của nền kinh tế, góp phần tiết kiệm và giảm chi phí lưu thông trong phân phối hàng hóa, nâng cao tính cạnh tranh cho sản phẩm từ đó giúp thúc đẩy thương mại và hợp tác kinh tế toàn cầu.

Hiện nay, cả nước có 5 khu vực sản xuất nông nghiệp chủ yếu, thị trường xuất khẩu các sản phẩm nông sản ngày càng mở rộng. Khu vực châu Á vẫn chiếm thị phần xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam với 46,5% tổng kim ngạch. Tiếp đến là các thị trường: Mỹ (27%), châu Âu (10,1%), châu Phi (1,7%) và châu Đại Dương (1,3%). 4 thị trường xuất khẩu chính của sản phẩm nông nghiệp Việt Nam là: Mỹ (24,6%), Trung Quốc (22,6%), Nhật Bản (6,6%) và Hàn Quốc (4,9%). Bên cạnh đó, cơ cấu các mặt hàng nông sản xuất khẩu ngày càng phong phú và đạt kim ngạch cao như mặt hàng gỗ và sản phẩm từ gỗ, rau quả, hạt điều,...

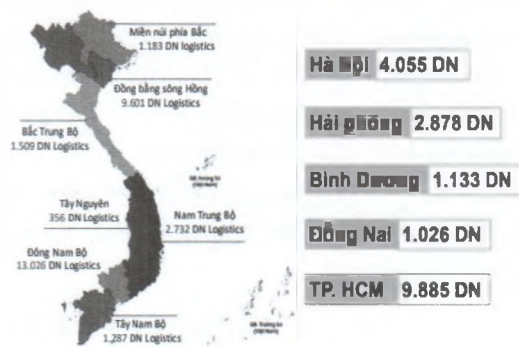
Việc bảo quản các sản phẩm nông sản có một số đặc thù như: dễ hư hỏng, tính thời vụ và theo mùa, cần bảo quản ở nhiệt độ thấp, nhiệt độ cho mặt hàng nông sản khác nhau cần được kiểm soát khác nhau tùy từng giai đoạn. Do đó, đặc điểm logistics phục vụ hàng nông sản đòi hỏi một quá trình tích hợp từ khâu sản xuất, thu hoạch, chế biến, đóng gói, lưu trữ, vận chuyển, và phân phối đến người tiêu dùng cuối cùng. Vì vậy, hoạt động Logistics phục vụ nông sản gặp phải những khó khăn nhất định.

## 2. Thực trạng ngành Logistics và Logistics phục vụ nông sản ở Việt Nam hiện nay

### 2.1 Thực trạng ngành Logistics Việt Nam hiện nay

#### *Số lượng doanh nghiệp logistics ngày càng tăng*

Tại Việt nam, theo số liệu thống kê của Tổng cục Thống kê, dịch vụ Logistics chiếm khoảng từ 15- 20% GDP. Như vậy, có thể thấy, hoạt động Logistics mang lại giá trị to lớn cho nền kinh tế của quốc gia. Năm 2021 cả nước có 29.694 doanh nghiệp đang cung ứng dịch vụ logistics, cùng với số lượng lao động dồi dào, những năm gần đây, ngành dịch vụ Logistics đang đóng vai trò quan trọng trong quá trình hội nhập và phát triển kinh tế ở Việt Nam.



Hình 1: Phân bố doanh nghiệp và nhân lực logistics theo vùng địa lý

(Nguồn: Báo cáo Logistics Việt Nam 2021)

Xét theo khu vực địa lý, nhân lực logistics đang tập trung chủ yếu tại khu vực Đồng bằng sông Hồng và khu vực Đông Nam Bộ - nơi có mật độ doanh nghiệp dịch vụ logistics lớn nhất cả nước, tương ứng lần lượt là 9.601 và 13.026 doanh nghiệp, chiếm 76,2% số doanh nghiệp logistics của cả nước. Trong đó, 5 tỉnh/thành phố là Hà Nội, Hải Phòng, Bình Dương, Đồng Nai và TP. Hồ Chí Minh là những địa phương tập trung số lượng doanh nghiệp logistics cao nhất. Tiếp theo đó là hai khu vực Bắc và Nam Trung Bộ với lợi thế về vị trí địa lý và nằm trên trục giao thương Bắc - Nam nên có tiềm năng phát triển lĩnh vực logistics với tương ứng có 1.509 và 2.732 doanh nghiệp logistics.



## Hạ tầng logistics không ngừng phát triển

Một trong những vấn đề nan giải trong thực trạng ngành logistics ở Việt Nam là cơ sở hạ tầng còn yếu kém. Cơ sở vật chất chưa được trang bị những công cụ, phương tiện tốt nhất để vận chuyển hàng hóa dẫn đến tình trạng hàng hóa vẫn thường bị ùn tắc, chậm trễ. Trong những năm gần đây cơ sở hạ tầng ngày càng được chú trọng, phát triển cả đường bộ, đường sắt, đường thủy và đặc biệt là đường hàng không.

Mạng lưới đường bộ đã bao phủ khắp lãnh thổ và đóng vai trò kết nối chính cho mạng lưới giao thông vận tải giữa các vùng, miền, các cảng hàng không, các biển, cửa khẩu, đầu mối giao thông quan trọng. Cả nước có tổng chiều dài đường bộ khoảng 595.125 km. Song song với chất lượng hạ tầng được cải thiện, chất lượng vận tải đường bộ được nâng cao, giảm đáng kể thời gian đi lại. Tính đến năm 2021, mạng lưới đường cao tốc đã đưa vào khai thác khoảng 21 đoạn tuyến, tương đương với 1.163 km; đang triển khai xây dựng khoảng 17 tuyến, đoạn tuyến, tương đương với 916 km.

Hiện nay, mạng lưới đường sắt quốc gia bao gồm 7 tuyến đi qua địa bàn 34 tỉnh, thành phố gồm 1 trục Bắc - Nam và 6 tuyến ở phía Bắc. Mạng lưới đường sắt quốc gia có tổng chiều dài 3.143 km, trong đó có 2.703 km tuyến chính và có 277 ga. Mật độ đường sắt hiện nay đạt 9.5 km/1000 km<sup>2</sup>, đạt mức trung bình ASEAN và thế giới, xếp 58/141 về mật độ mạng lưới.

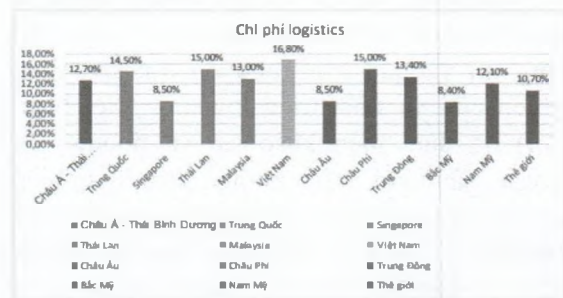
Theo Cục Hàng hải Việt Nam, tính đến tháng 6/2021, cả nước có 286 bến cảng với chiều dài khoảng 95 km cầu cảng (gấp hơn 4,5 lần năm 2000). Việt Nam đã hình thành các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế tại khu vực phía Bắc và phía Nam và các bến chuyên dùng quy mô lớn gắn liền với các KCN, liên hợp luyện kim, lọc hoá dầu, ...

Về đường hàng không, tính đến năm 2021 cả nước có 22 cảng hàng không, sân bay với tổng diện tích khoảng 12.409 ha; trong đó có 9 cảng hàng không quốc tế và 13 cảng hàng không, sân bay nội địa được phân chia theo khu vực. Phần lớn cảng có khả năng đón A320/A321, một số cảng khác như Điện Biên,

Rạch Giá, Côn Đảo và Cà Mau chỉ khai thác được ATR72 hoặc tương đương.

## Chi phí logistics vẫn còn cao

Mức chi phí logistics cao đang là vấn đề cần được cải thiện với ngành Logistics Việt Nam. Theo Báo cáo cuối kỳ 2014 “Dịch vụ vận tải tư vấn hỗ trợ Bộ Giao thông vận tải về phát triển vận tải đa phương thức” của Công ty tư vấn ALG của Ngân hàng Thế giới (WB) thì chi phí logistics của Việt Nam tương đương 20,9% GDP, trong đó chi phí cho vận tải chiếm khoảng 60%, mức chi phí cao so đối với các nước phát triển.



Nguồn: Armstrong & Associates, March 6, 2020

Hình 2: Chi phí logistics trên GDP năm 2018

Tỷ lệ chi phí logistics so với GDP thể hiện trình độ phát triển và vai trò của logistics trong nền kinh tế. Năm 2018, tỷ lệ chi phí logistics trên GDP của Việt Nam là 16,8%, tương đối cao so với thế giới và các nước trong khu vực. So sánh với các quốc gia khác như Trung Quốc có tỉ lệ này là 14,5%, các quốc gia Hoa Kỳ và Singapore là khoảng 7,5-8,5%.

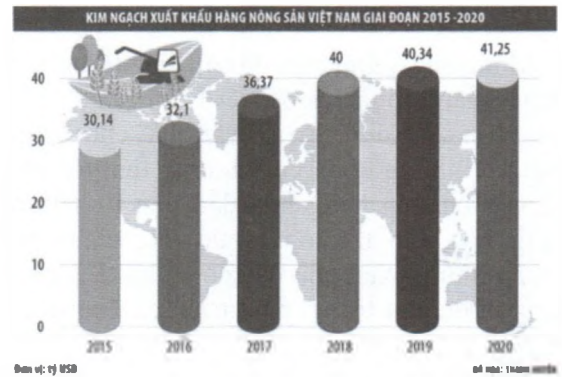
Chi phí vận tải vẫn là thành phần chiếm tỷ lệ cao nhất trong tổng chi phí logistics. Một trong những điểm chưa tốt là chi phí phi chính thức có tỷ trọng vẫn còn cao trong tổng chi phí vận tải đường bộ, so với các quốc gia khác. Bên cạnh đó, hệ thống hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, tính kết nối còn hạn chế giữa vận tải đường biển, đường sắt và đường bộ; thiếu trung tâm logistics cấp quốc gia, quốc tế tại khu vực kinh tế trọng điểm để làm đầu mối phân phối hàng hoá. Vận tải đa phương thức để kết hợp các ưu điểm của từng phương thức vận tải cũng chưa phát triển hiệu quả ở Việt Nam.

## ***Ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics ngày càng phát triển***

Hai năm gần đây, khi đại dịch COVID-19 bùng phát đã gây nên tổn thất trầm trọng đến mọi mặt từ kinh tế, văn hoá, du lịch đến đời sống con người trên toàn cầu. Đặc biệt, đại dịch đã gây áp lực nặng nề lên ngành dịch vụ Logistics, toàn bộ dây chuyền của ngành logistics đã bị ảnh hưởng, mọi hoạt động bị trì hoãn và chính dịch bệnh cũng tạo nên những thử thách không ngừng ở hiện tại và cả trong tương lai. Tuy nhiên, đại dịch Covid-19 cũng tạo ra động lực để các doanh nghiệp logistics thúc đẩy mạnh mẽ hơn nữa ứng dụng công nghệ thông tin và quá trình chuyển đổi số. Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam (VLI) đã thực hiện khảo sát và phỏng vấn chuyên sâu với các nhóm doanh nghiệp logistics cung cấp các lĩnh vực dịch vụ logistics khác nhau: vận tải, kho bãi, trung tâm phân phối, giao hàng chặng cuối, chuyển phát nhanh, nền tảng giao hàng thông minh... Kết quả khảo sát cho thấy 38,24% doanh nghiệp cho rằng Covid-19 đã hình thành nhu cầu chuyển đổi số của các doanh nghiệp logistics, trong khi 42,65% doanh nghiệp cho rằng tác động của Covid-19 chính là làm thay đổi nhu cầu của khách hàng (chẳng hạn sử dụng giao dịch điện tử nhiều hơn, dịch vụ giao hàng thương mại điện tử....), ngoài ra còn có những xu hướng khác được hình thành như thay đổi quan niệm điều hành doanh nghiệp logistics nhất là các công ty giao nhận nước ngoài; khả năng làm việc từ xa.

### **2.2 Thực trạng Logistics phục vụ hàng nông sản ở Việt Nam**

Năm 2021 - ngành nông sản Việt Nam gặt hái thành công trên thị trường quốc tế, với kim ngạch xuất khẩu 48,6 tỷ USD là dấu mốc rất đáng ghi nhận của xuất khẩu nông sản Việt Nam trong một năm đầy “giông bão” với biến đổi khí hậu, thời tiết cực đoan, dịch bệnh trên cây trồng, vật nuôi tác động mạnh mẽ đến sản xuất nông nghiệp; dịch Covid-19 với nhiều diễn biến phức tạp làm “đứt gãy” các chuỗi cung ứng, lưu thông trên phạm vi toàn cầu...



*Hình 3: Kim ngạch xuất khẩu hàng nông sản Việt Nam giai đoạn 2015-2020*

*(Nguồn: Tổng cục Thống kê)*

Những năm từ 2015 đến 2020 kim ngạch xuất khẩu hàng nông sản Việt Nam vẫn tăng dần qua các năm, năm 2018 đạt 40 tỷ USD, năm 2019 tăng lên 40,34 tỷ USD, năm 2020 đạt 41,25 tỷ USD. Doanh nghiệp chế biến nông sản Việt Nam được xem là đầu tàu trong dẫn dắt chuỗi giá trị nông sản phát triển theo hướng sản xuất hàng hóa quy mô lớn, ứng dụng khoa học công nghệ, nâng cao hiệu quả, năng lực cạnh tranh và phát triển thương hiệu nông sản Việt Nam. Nhiều ngành hàng đã hình thành được nền tảng công nghiệp chế biến, như rau quả có trên 150 cơ sở với tổng công suất thiết kế trên 1 triệu tấn sản phẩm/năm, cùng với hàng ngàn cơ sở sơ chế/chế biến quy mô nhỏ... Đối với lúa gạo, trừ một phần được sơ chế, chế biến nhỏ lẻ, phân tán, phục vụ tiêu dùng trong dân, thì đa phần (trên 60%) sản lượng được chế biến tại gần 600 cơ sở xay xát công nghiệp. Hầu như toàn bộ sản lượng lúa (khoảng 21 triệu tấn, trừ lượng nhỏ lúa thực phẩm và lúa chế biến trong các lò mật thủ công) đều được chế biến tại hơn 40 nhà máy đường công nghiệp, hàng năm sản xuất trên 1,5 triệu tấn đường. Lĩnh vực cà phê có 239 doanh nghiệp chế biến công nghiệp, hàng năm thu mua hầu hết sản lượng khoảng 2 triệu tấn/năm của toàn bộ gần 700 nghìn ha cà phê. Lĩnh vực thủy sản có 636 cơ sở chế biến, xử lý hầu hết sản lượng thủy sản hàng năm trên 8 triệu tấn, sản xuất trên 3 triệu tấn sản phẩm chế biến. Ngành chế biến gỗ có 4.500 cơ sở công nghiệp, mỗi năm tiêu thụ 40 triệu m<sup>3</sup> gỗ... Từ năm 2016 đến 2020, công nghiệp chế biến



nông lâm thủy sản phát triển nhanh cùng với ứng dụng công nghệ cao để giảm chi phí, nâng cao giá trị gia tăng. Đồng thời, thực hiện các giải pháp đẩy mạnh áp dụng cơ giới hóa, giảm tổn thất trong nông nghiệp.

Tuy nhiên, trên thực tế, ngành chế biến chỉ mới đáp ứng sơ chế 8 - 10% sản lượng rau quả sản xuất ra hàng năm. Đến nay, hơn 85% rau quả xuất khẩu chưa qua chế biến; sản phẩm được tiêu thụ vẫn ở dạng tươi hoặc sơ chế là chủ yếu, tổn thất sau thu hoạch còn quá cao khoảng trên 20%. Logistics giữ vai trò kết nối các khâu trong chuỗi giá trị hàng hóa nói chung và càng trở nên quan trọng trong chuỗi giá trị nông sản, bởi việc đảm bảo chất lượng sản phẩm đến tay người tiêu dùng cuối cùng phụ thuộc vào sự phối kết hợp nhuần nhuyễn giữa các khâu, các mắt xích trong chuỗi.

Việt Nam là quốc gia có thế mạnh về sản xuất nông sản, nhưng đa phần hàng nông sản mang tính thời vụ. Nếu không có kho bảo quản phù hợp hoặc qua sơ chế, chế biến, sản phẩm sẽ rất mau hỏng, vì vậy, rất cần kho bãi bảo quản tốt. Đồng thời, nông sản tươi cũng cần một hệ thống logistics có chuỗi cung ứng, vận chuyển lạnh để giúp các sản phẩm như rau quả, thịt, cá tươi, hoa tươi, trái cây tươi giữ nguyên giá trị.

### **3. Những khó khăn của hoạt động Logistics phục vụ nông sản**

#### ***Thứ nhất, về vị trí kho hàng, nhà máy chế biến.***

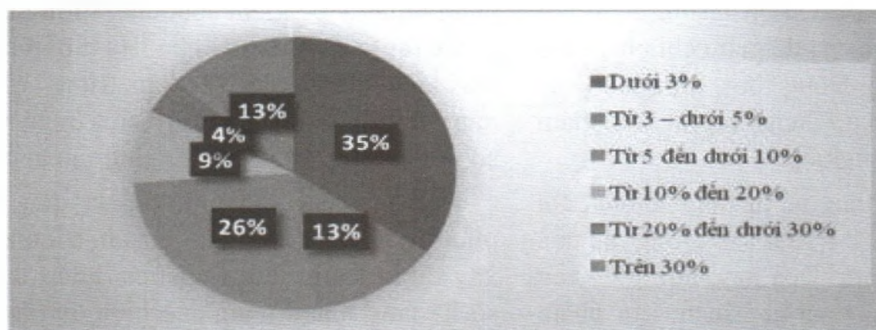
Hàng hóa nông sản chủ yếu được thu gom thông qua hệ thống thương lái tư nhân do chưa có các trung tâm thu gom hiện đại. Sản phẩm sau thu hoạch không được phân loại, đóng gói, bảo quản theo các tiêu chuẩn vệ sinh an toàn thực phẩm khiến tỷ lệ hư hỏng sau vận chuyển cao, chất lượng giảm và cơ hội tiếp cận thị trường thấp. Việc phải qua nhiều khâu trung gian cũng khiến giá thành nông sản cao, trong khi giá trị tăng thêm chủ yếu rơi vào hệ thống thương lái và thu gom, người nông dân không được hưởng. Ngoài ra, việc thu gom, vận chuyển, phân phối tự do

cũng khiến việc kiểm soát chất lượng các sản phẩm rau, quả rất khó khăn. Hệ thống các nhà máy chế biến nông sản tập trung, các kho hàng ở Việt Nam hiện nay còn thiếu và yếu so với sự phát triển nông nghiệp toàn cầu.

Đến nay các địa phương đã đưa ra các phương án thực hiện quy hoạch, triển khai và xây dựng trung tâm logistics, hoàn thiện cơ sở hạ tầng nhằm nâng cao hiệu quả logistics phục vụ hàng nông sản. Nhưng số lượng các trung tâm logistics chuyên nghiệp phục vụ hàng nông sản đang quá ít, chưa đáp ứng được nhu cầu thực tế. Hiện nay chỉ có Dự án Trung tâm Logistics Nông sản xuất khẩu Hậu Giang (tiêu biểu là trung tâm logistics Hạnh Nguyên) tại tỉnh Hậu Giang được chủ trương thực hiện theo mô hình trung tâm logistics “Tất cả trong một” phục vụ xuất khẩu nông sản, tạo cầu nối cho nông sản Việt Nam vươn ra thế giới. Dự án được quy hoạch trên diện tích 10,64 ha với kinh phí dự tính 275 tỷ đồng. Trung tâm này có khả năng thực hiện khép kín tất cả các quy trình phục vụ xuất khẩu nông sản, đảm bảo lưu trữ nông sản sau thu hoạch lên tới 90 ngày.

#### ***Thứ hai, về chi phí logistics***

Do chi phí logistics cao nên các doanh nghiệp (đa số là doanh nghiệp vừa và nhỏ) không đủ điều kiện thuê trọn gói dịch vụ logistics. Theo thống kê của Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam cho thấy, chi phí logistics chiếm 12% giá thành sản phẩm ngành thủy sản, chiếm 23% giá thành đồ gỗ, chiếm 29% giá thành rau quả, chiếm 30% giá thành gạo. Chi phí logistics phục vụ phát triển nông nghiệp ở Việt Nam cao hơn Thái Lan 6%, Malaysia 12% và cao hơn Singapore 300%. Ngoài chi phí vận tải, các loại phí kiểm tra chuyên ngành khá cao, như phí giám định, kiểm vi sinh đối với hàng cá phê: khoảng 30 USD/container, với hàng hạt điều: khoảng 300 - 350 USD/container. Bên cạnh đó thời gian kiểm tra chuyên ngành cũng khá lâu mất từ 1 đến 2 ngày làm phát sinh chi phí, lưu container, lưu bãi từ đó tăng chi phí logistics.



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Hình 4: Chi phí logistics trong tổng chi phí của doanh nghiệp

Để đánh giá hiện trạng logistics phục vụ hàng nông sản, nhóm nghiên cứu của Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI) và Trường Đại học GTVT Thành phố Hồ Chí Minh đã thực hiện khảo sát trực tiếp các doanh nghiệp logistics. Qua đó cũng có những dấu hiệu đáng mừng khi đánh giá về chi phí logistics trong tổng chi phí doanh nghiệp, 48% doanh nghiệp trả lời chi phí logistics cho hàng nông sản của họ chỉ dưới 5%, chỉ có khoảng 17% doanh nghiệp trả lời chi phí của họ từ 20% trở lên. Bên cạnh đó cũng cần phải xem xét lại yếu tố này, do các công ty có thể không thuê ngoài dịch vụ logistics nên chi phí này được tính vào chi phí sản xuất, một số tận dụng nhà máy làm nhà kho nên không bóc tách được chi phí lưu kho. Chính vì vậy con số ở đây có thể khả quan nhưng cũng phản ánh một thực tế là nhiều doanh nghiệp trong ngành nông sản tự làm khá nhiều dịch vụ trong khi mức độ thuê ngoài chưa cao, đặc biệt với dịch vụ kho hàng. Những lý do khiến các doanh nghiệp nông sản tự đầu tư và khai thác kho hàng là do đặc thù của hàng nông sản, chẳng hạn về yêu cầu bảo quản ở nhiệt độ khác nhau đối với từng loại trái cây do đó doanh nghiệp nông sản có đủ năng lực tài chính sẽ chủ động đầu tư kho phục vụ cho phù hợp nhu cầu hàng hóa của doanh nghiệp. Điều đó, cũng cho thấy khó khăn đối với doanh nghiệp không có khả năng đầu tư kho, việc đi thuê ngoài là đương nhiên tuy nhiên vấn đề tìm được đối tác doanh nghiệp logistics đáp ứng được yêu cầu là rất quan trọng.

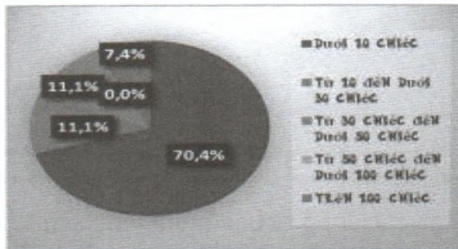
### Thứ ba, về Logistics chuỗi lạnh

Theo khảo sát của Công ty Tư vấn quốc tế tỷ lệ hao hụt của các sản phẩm cung cấp cho thị trường thành phố Hồ Chí Minh đối với rau quả là 32%, sản phẩm thịt là 14%, cá là 12%. Các doanh nghiệp thu mua, vận chuyển, chế biến nông sản cũng thiếu trang thiết bị cơ sở vật chất vận hành chuỗi cung ứng lạnh, hiện chỉ có khoảng 14% các doanh nghiệp có kho lạnh vận chuyển nông sản. Logistics chuỗi lạnh vẫn còn trong giai đoạn mới phát triển ở Việt Nam, hiện nay chỉ có một phần rất nhỏ trái cây và rau quả, sản phẩm thịt, cá được phân phối bằng công nghệ logistics chuỗi lạnh. Xe tải đông lạnh hiện đại cũng thiếu trầm trọng, các loại xe đông lạnh và cách nhiệt đúng chuẩn được sử dụng rất thấp, chỉ chiếm 0,3% tỷ lệ hàng hóa vận chuyển. Ngoài ra, việc thiếu các thiết bị làm lạnh chuyên nghiệp như tủ đông, công suất của kho lạnh và xe vẫn còn rất phổ biến, việc đảm bảo nhiệt độ kho và xe lạnh đúng chuẩn nhiệt độ của các sản phẩm nông sản vẫn còn chưa được quản lý triệt để.

Hiện nay thị trường kho lạnh Việt Nam còn khá phân mảnh, những nhà cung cấp dịch vụ kho lạnh có thị phần tương đối như Emergent Cold, Minh Phú Gemadept, ABA, Hoàng Phi Quân, Lotte, An Việt Cold Storage, Phan Duy, Satra, Meto, Alpha, Transimex,... nhưng cũng chỉ mới đáp ứng được một phần rất nhỏ của thị trường cũng như chưa tích hợp nhiều dịch vụ trong kho lạnh. Theo báo cáo của Emergent Cold (2019) đánh giá năng lực cung cấp dịch vụ của kho lạnh tại Việt Nam hiện nay như sau: hơn 50% doanh nghiệp có thể cung cấp được từ



6 - 7 dịch vụ trong kho lạnh. Hơn 20% doanh nghiệp cung cấp được từ 9 - 11 dịch vụ, và 20% là cung cấp ít hơn 5 dịch vụ. Một phần rất nhỏ doanh nghiệp cung cấp được đến 16 dịch vụ trong kho lạnh. Bên cạnh nhu cầu về kho lạnh, nhằm hướng đến phục vụ phân khúc bán lẻ nội địa, nhu cầu gia tăng đối với vận tải lạnh để tích



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Hình 5: Số lượng đầu xe vận chuyển hàng lạnh

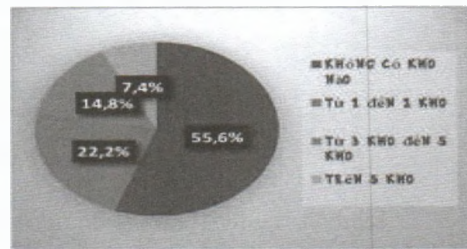
Theo như số liệu trên hình 5 và hình 6, khi được hỏi về cơ sở vật chất của doanh nghiệp logistics phục vụ hàng nông sản, số doanh nghiệp sở hữu đội xe chuyên chở hàng lạnh dưới 10 chiếc chiếm 70,4% cho thấy sự phù hợp với số liệu của các báo cáo trước về số lượng doanh nghiệp logistics quy mô vừa và nhỏ ở nước ta. Số doanh nghiệp sở hữu đội xe từ 10 đến 50 chiếc chiếm 22,2% và 7,4% doanh nghiệp có đội xe trên 100 chiếc. Số doanh nghiệp sở hữu kho lạnh chiếm gần 45% số doanh nghiệp được khảo sát, trong đó nhiều nhất là sở hữu 1 đến 2 kho chiếm 22,2%.

Nhu cầu về kho lạnh trong chuỗi cung ứng phục vụ thị trường nông và thủy sản của Việt Nam vẫn còn rất tiềm năng. Hiện nay nguồn cung kho lạnh vẫn còn thiếu hụt so với nhu cầu, cước lưu kho cao, có những kho phải đặt trước một năm mới có chỗ gửi hàng.

#### Thứ tư, về các quy định nhập khẩu

Các doanh nghiệp logistics cần chú ý cập nhật các quy định mới từ tất cả các thị trường nhập khẩu nông sản để thực hiện và tư vấn cho khách hàng cập nhật kịp thời, tránh rủi ro bị từ chối làm thủ tục nhập khẩu dẫn đến tổn thất chi phí và thời gian. Ví dụ hàng xuất khẩu sang Thái Lan trong chậu hoa có dính xơ dừa bị cấm nhập khẩu (Thái Lan áp dụng từ tháng 4/2019), đưa hẩu xuất khẩu sang Trung Quốc

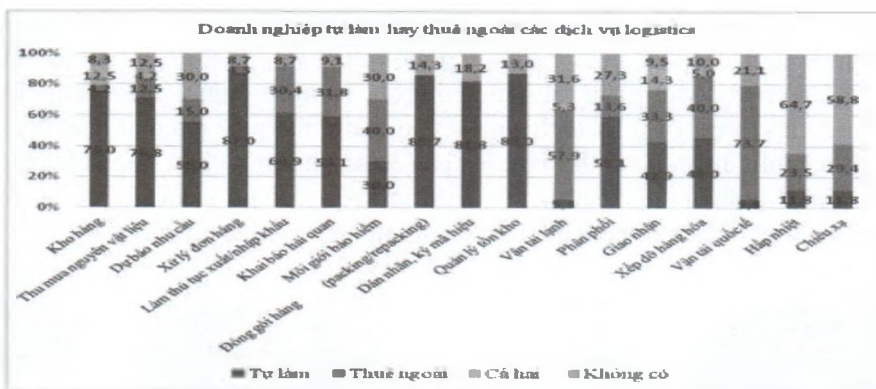
hợp vào chuỗi cung ứng. Thị trường dịch vụ chuỗi cung ứng lạnh trong nước tiềm năng đã thu hút số lượng ngày càng tăng của các công ty logistics đa quốc gia đến Việt Nam, thiết lập các cơ sở như một phần trong chiến lược của họ để mở rộng phạm vi địa lý để hỗ trợ nhu cầu tăng nhanh của khách hàng.



Hình 6: Số kho lạnh của doanh nghiệp logistics

không được có lần rơm... Bên cạnh đó, việc sử dụng các phương pháp đóng gói hiện đại nhưng người sử dụng lại không thành thạo dẫn đến lãng phí, tỉ lệ hao hụt cao, hay không có tiêu chuẩn đóng gói được áp dụng rộng rãi cho trái cây, rau quả và các sản phẩm nông sản khác. Các tiêu chuẩn đóng gói khác nhau được sử dụng tại các điểm khác nhau trong chuỗi cung ứng và việc thiếu các tiêu chuẩn này làm gián đoạn dòng hàng hóa từ một điểm trong chuỗi cung ứng sang điểm khác khi hàng hóa buộc phải được dỡ xuống và đóng gói lại, làm mất thời gian, tốn chi phí vận tải và chi phí nhân công, gây ra hiện tượng hư hỏng sản phẩm do không được bảo quản ở nhiệt độ thích hợp trong lúc chuyển đổi phương tiện hay địa điểm.

Theo nghiên cứu, kết quả ở Hình 8 mô tả hoạt động tự làm hay thuê ngoài các dịch vụ logistics của doanh nghiệp chủ hàng nông sản. Trong đó có thể thấy những hoạt động kho hàng, thu mua nguyên vật liệu chiếm đến trên 70%. Đóng gói hàng, dán nhãn, ký mã hiệu, quản lý tồn kho, xử lý đơn hàng đều tự làm đến hơn 80%. Tỷ lệ tự làm khai báo thủ tục xuất nhập khẩu - hải quan khoảng 60%. Riêng đối với vận tải hàng lạnh, vận tải quốc tế hầu hết doanh nghiệp thuê ngoài nhiều vì liên quan vấn đề kỹ thuật.



Nguồn: Kết quả khảo sát của Nhóm nghiên cứu của Trường Đại học GTVT TPHCM và Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI)

Hình 7: Tỷ lệ tự làm/thuê ngoài dịch vụ của các công ty chế biến nông sản

Do đó để đảm bảo tính chính xác khi thực hiện quy định mới từ tất cả các thị trường nhập khẩu nông sản, nâng cao hiệu quả xuất khẩu hàng nông sản. Thị vấn đề về quy định, pháp luật của thị trường nhập khẩu cần được cập nhật và có hướng dẫn rõ ràng, cụ thể để các doanh nghiệp cùng thực hiện tốt.

#### 4. Một số giải pháp khắc phục khó khăn của hoạt động Logistics phục vụ nông sản

##### Nhóm giải pháp về phía Nhà nước

- Cần khẩn trương nâng cao cơ sở hạ tầng của Việt Nam nhằm đáp ứng yêu cầu của doanh nghiệp logistics và chủ doanh nghiệp giúp hạn chế chi phí tăng cao do phải chờ kẹt xe, kẹt cầu, kẹt cảng. Tiếp tục hoàn thiện, duy tu phát triển hạ tầng giao thông, hệ thống các bến cảng lớn, cảng nước sâu đảm bảo cho tàu biển có tải lớn có thể hoạt động. Nâng cao hiệu quả hoạt động của các bến cảng hiện có để đảm bảo các phương tiện có thể lưu thông thuận lợi. Từ đó, rút ngắn thời gian vận tải cũng như chi phí vận tải cho hàng hóa, nhất là hàng hóa nông sản.

- Nhà nước cần có lộ trình xem xét gỡ bỏ bớt các phụ phí, bổ sung các chính sách hỗ trợ, khuyến khích về giá để các doanh nghiệp nhỏ và hộ kinh doanh có lợi thế hơn về giá.

- Các cơ quan Hải quan, các cơ quan có thẩm quyền liên quan đến xuất nhập khẩu (kiểm dịch, cấp chứng nhận xuất xứ, lấy mẫu kiểm tra chất lượng lô hàng...) cần bố trí làm việc liên tục để giải quyết kịp thời cho doanh nghiệp xuất hàng đi.

- Hỗ trợ người nông dân tìm ra giải pháp kết nối rộng rãi và bền vững để không chỉ được

mùa, được giá mà còn được xuất khẩu sản phẩm nông sản chất lượng tốt đến nhiều thị trường quốc tế hơn.

- Cần tiêu chuẩn hóa đóng gói hàng hóa - chặng đầu tiên của logistics nông sản, để xử lý các sản phẩm dễ dàng hơn khi vận chuyển giữa các điểm thu gom và các thị trường tiêu thụ, từ đó góp phần giảm chi phí logistics, vốn chiếm tỷ trọng khá cao trong giá thành hàng hóa xuất khẩu.

##### Nhóm giải pháp Đối với doanh nghiệp logistics

- Cần chú ý cải thiện hệ thống dịch vụ, đa dạng hóa các dịch vụ tích hợp, tăng tính chuyên môn hóa trong công việc. Chú trọng tuyển dụng và đào tạo nguồn nhân lực cao, đúng chuyên ngành Logistics nhằm đáp ứng nhu cầu công việc. Phát triển mạnh hơn nữa đội ngũ lao động trong doanh nghiệp làm dịch vụ logistics. Khi đội ngũ lao động trong doanh nghiệp logistics trong nước được mở rộng về số lượng và nâng cao về năng lực thì sẽ thúc đẩy mạnh mẽ nhiều hoạt động kinh tế nông nghiệp.

- Khuyến khích thành lập các sàn giao dịch các dịch vụ logistics: tập trung các công ty cung cấp dịch vụ logistics, cảng và cơ quan chuyên ngành. Cần minh bạch thông tin về cảng, tàu, về điều kiện cơ sở hạ tầng để doanh nghiệp chủ động trong lập kế hoạch vận chuyển giao hàng.

- Cần có thêm nhiều hệ thống phần mềm, công cụ hỗ trợ doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng. Và áp dụng các ứng dụng công nghệ thông tin hiện đại giúp chủ hàng có thể theo dõi hàng trình chuyển hàng và tình trạng hàng hóa của mình.



- Tiếp tục mở rộng phát triển chuỗi kho lạnh, tạo sự liên kết giữa các doanh nghiệp có kho lạnh. Đa dạng hóa sở hữu, hình thức các loại kho lạnh phục vụ sản xuất, chế biến, vận chuyển nông sản. Có sự kết nối công nghệ thông tin giữa doanh nghiệp chủ hàng, các chủ hộ nông nghiệp, hình thành mạng lưới thông tin logistics nội bộ và trong chuỗi cung ứng, giúp các bên trong chuỗi có thể kiểm soát nhiệt độ, biết rõ tình trạng hàng hóa, từ đó theo dõi thời gian vận chuyển cùng nhiệt độ “đầu vào, đầu ra”, xử lý mọi vấn đề phát sinh trong suốt quá trình vận chuyển tại kho lạnh.

#### **Nhóm giải pháp đối với người nông dân**

- Khâu bảo quản sau thu hoạch cần được chú trọng ngay tại vùng trồng và tại trang trại. Kho bảo quản hàng sau thu hoạch cũng là vấn đề lớn, khi phần lớn người nông dân có tập quán tận dụng nhà để làm kho, nên sẽ gặp nhiều vấn đề như ẩm, mốc, côn trùng gây ảnh hưởng đến chất lượng.

- Người nông dân muốn giá trị hàng hoá được công nhận và bán giá cao thì nên cam kết giao đúng, đủ số lượng và chất lượng như đã cam kết với thương lái để có thể gắn bó lâu dài, đảm bảo đầu ra ổn định.

- Cần có sự liên kết và đề xuất hình thành trung tâm chế biến sau thu hoạch giúp đảm bảo chất lượng và số lượng hàng hóa sau thu hoạch tốt nhất.

#### **5. Kết luận**

Hiện nay, các mặt hàng nông sản của Việt Nam đã được xuất khẩu đến hơn 180 quốc gia và vùng lãnh thổ, kim ngạch tiếp tục tăng hàng năm, tuy nhiên giá trị xuất khẩu vẫn chưa cao, một phần lớn do những hạn chế trong hoạt động logistics. Do đó, phát triển hoạt động logistics phục vụ hàng nông sản là điều kiện quan trọng để đảm bảo chất lượng, nâng cao giá trị và sức cạnh tranh cho nông sản xuất khẩu của vùng, nhất là trong giai đoạn dịch bệnh Covid-19 khiến hàng hóa bị tắc nghẽn. So với thị trường toàn cầu, thì hoạt động Logistics Việt Nam đang trên đà phát triển mạnh mẽ. Tuy nhiên muốn phát triển và đáp ứng nhu cầu thị trường theo từng lĩnh vực, đặc biệt là lĩnh vực hàng nông sản thì cần phải nỗ lực rất nhiều. Để hoạt động Logistics phục vụ nông sản đạt hiệu quả cao cần nhận biết và khắc phục những khó khăn nêu trên. Trong tương lai hoạt động Logistics sẽ là bàn đạp đưa nông sản Việt Nam vươn tầm thế giới.

#### **Tài liệu tham khảo**

1. Bộ Công thương. (2019). Báo cáo Logistics Việt Nam 2019: Logistics nâng cao giá trị nông sản. In Nhà xuất bản Công Thương, Hà Nội.
2. Bộ Công thương. (2020). Báo cáo Logistics Việt Nam 2020: Cắt giảm chi phí Logistics. In Nhà xuất bản Công Thương, Hà Nội.
3. Bộ Công thương. (2021). Báo cáo Logistics Việt Nam 2021: Phát triển nguồn nhân lực. Nhà Xuất Bản Công Thương, Hà Nội.
4. Bộ Công thương. (2020). Báo cáo tình hình thị trường Logistics Việt Nam số tháng 11/9/2020. In Nhà xuất bản Công Thương, Hà Nội.
5. Luật doanh nghiệp 2005
6. <https://vov.vn/kinh-te> ngày 21/03/2021, ““Nút thắt” chi phí Logistics của nông nghiệp”.
7. <https://tuoitre.vn/>, ngày 9/4/2021, “Chi phí logistics cao, nông sản Việt Nam khó cạnh tranh”.
8. <https://www.nature.com/articles/s41599-022-01034-6>. Vương, Q.H., et al. (2022). Covid-19 vaccines production and societal immunization under the serendipity-mindsponge-3D knowledge management theory and conceptual framework. Humanities & Social Sciences Communications
9. <https://doi.org/10.1504/ijtis.2014.068306> Vương, Q. H., & Napier, N. K. (2014). Making creativity: the value of multiple filters in the innovation process. “*International Journal of Transitions and Innovation Systems*”
10. <https://doi.org/10.3390/su12072931>, La, V. P. et al. (2020). Policy response, social media and science journalism for the sustainability of the public health system amid the COVID-19 outbreak: The vietnam lessons. Sustainability (Switzerland)