

**BỘ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG HÀ NỘI**

## **BÁO CÁO TỔNG HỢP**

**ĐỀ TÀI KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ  
CẤP CƠ SỞ HỖ TRỢ KINH PHÍ NĂM 2024  
NGHIÊN CỨU PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ  
NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU VIỆT NAM  
MÃ SỐ : 13.01.24.F.10**

**Tổ chức chủ trì:** Trường Đại học Tài nguyên và Môi trường Hà Nội

**Chủ nhiệm đề tài:** Nguyễn Thanh Tùng

**Hà Nội - 2024**

BỘ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG  
TRƯỜNG ĐẠI HỌC TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG HÀ NỘI

**BÁO CÁO TỔNG HỢP**

**ĐỀ TÀI KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ**  
**NGHIÊN CỨU PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ**  
**NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU VIỆT NAM**  
**MÃ SỐ : 13.01.24.F.10**

**CHỦ NHIỆM ĐỀ TÀI**

**Nguyễn Thanh Tùng**

**TRƯỜNG ĐẠI HỌC**  
**TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG HÀ NỘI**  
**KT. HIỆU TRƯỞNG**  
**PHÓ HIỆU TRƯỞNG**



**Lê Thị Trinh**

**Hà Nội - 2024**

# THÔNG TIN KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

## 1. Thông tin chung

- Tên đề tài: *Nghiên cứu phát triển hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam.*

- Mã số: **13.01.24.F.10**

- Chủ nhiệm đề tài: **Nguyễn Thanh Tùng**

- Tổ chức chủ trì: Trường Đại học Tài nguyên và Môi trường Hà Nội

- Thời gian thực hiện: Từ tháng 01/2024 đến 11/2024

## 2. Mục tiêu

Mục tiêu tổng quát của đề tài là nghiên cứu để tìm ra các giải pháp phát triển các hoạt động logistics thuê ngoài nhằm nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp logistics trong lĩnh vực xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam.

Để đạt được điều đó, tác giả sẽ tập trung thực hiện các mục tiêu cụ thể sau:

- Tập hợp và hệ thống hóa một số vấn đề lý luận về hoạt động logistics thuê ngoài, những lợi ích mà hoạt động logistics thuê ngoài mang lại cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam.

- Khảo sát, đánh giá thực trạng về hoạt động logistics thuê ngoài trong lĩnh vực xuất nhập khẩu những mặt hàng thủy sản của Việt Nam và các nhân tố ảnh hưởng tới việc phát triển hoạt động thuê ngoài logistics trong các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản đó.

- Nghiên cứu kinh nghiệm phát triển hoạt động logistics thuê ngoài trong lĩnh vực xuất nhập khẩu thủy sản tại một số quốc gia có hệ thống logistics phát triển mạnh trên thế giới, qua đó tìm ra những giải pháp cơ bản nhằm phát triển hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam

## 3. Tính mới và sáng tạo

*Thứ nhất*, bổ sung khung lý luận nghiên cứu về phát triển logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản Việt Nam.

*Thứ hai*, phân tích và đánh giá bức tranh toàn diện về thực trạng phát triển logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản của Việt Nam.

*Thứ ba*, đánh giá các nguyên nhân chủ yếu tác động đến phát triển logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản Việt Nam.

Đề tài kiến nghị cho việc hoạch định những chiến lược dài hạn, những cơ chế chính sách phù hợp nhằm khai thác điểm mạnh, hạn chế điểm yếu để đẩy mạnh việc phát triển logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản Việt Nam

#### **4. Kết quả nghiên cứu**

*\* Nhóm giải pháp về phát triển cơ sở hạ tầng logistics*

- Hệ thống đường bộ.
- Hệ thống đường sắt.
- Hệ thống vận tải đường thủy, đường biển và cảng biển.
- Hệ thống vận tải hàng không, sân bay.
- Huy động vốn để phát triển hạ tầng cơ sở logistics.
- Nâng cao chất lượng, khả năng kết nối cơ sở hạ tầng.
- Nâng cao chất lượng, khả năng kết nối cơ sở hạ tầng..

*\* Nhóm giải pháp về phát triển công nghệ thông tin*

- Thiết kế công năng của nền tảng thông tin công cộng của các trung tâm logistics sản phẩm thủy sản.

- Xây dựng nền tảng thông tin công cộng cho logistics trong ngành thủy sản
- Xây dựng hạ tầng công nghệ thông tin.

*\* Nhóm giải pháp về chính sách phát triển ngành*

- Tiêu chuẩn hóa các quy trình hoạt động.
- Xây dựng khung thể chế pháp lý điều chỉnh hoạt động logistics thống nhất.
- Hiện đại hóa hải quan và các thủ tục thông quan khác.
- Ban hành các chính sách ưu đãi để thúc đẩy đầu tư vào logistics.
- Thành lập trung tâm logistics trong ngành thủy sản.

*\* Nhóm giải pháp về phát triển nguồn nhân lực*

- Đẩy mạnh giáo dục tại các cơ sở đào tạo.
- Đẩy mạnh đào tạo nhân viên trong các doanh nghiệp..

#### **5. Sản phẩm**

01 báo cáo tổng hợp và 01 báo cáo tóm tắt về đề tài: Nghiên cứu phát triển hoạt động logistic thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu Việt Nam.

01 bài báo quốc tế: Solution for Outsourced Logistics Development In Vietnamese Seafood Export – Import Enterprise.

## **6. Phương thức chuyển giao, địa chỉ ứng dụng, tác động và lợi ích mang lại của kết quả nghiên cứu**

- Kết quả nghiên cứu được chuyển giao cho: Khoa Kinh tế, Trường Đại học Tài nguyên và Môi trường Hà Nội làm tài liệu trong quá trình học tập, nghiên cứu của giảng viên, sinh viên.

- Chuyển giao toàn bộ kết quả nghiên cứu cho trung tâm thư viện và công nghệ thông tin để lưu trữ và làm tài liệu tham khảo.

## INFORMATION ON RESEARCH RESULTS

### 1. General information

Project title: *Research solutions for Outsourced Logistics development in Vietnamese Vietnamese Seafood Export – Import Enterprise.*

Code number: **13.01.24.F.10**

Coordinator: **Nguyen Thanh Tung**

Implementing institution: Hanoi University of Natural Resources and Environment.

Duration: From January 2024 to November 2024.

### 2. Objective(s)

The general objective of the topic is to research and find solutions to develop outsourced logistics activities to improve efficiency and competitiveness for logistics enterprises in the field of seafood import and export in Vietnam.

To achieve that, the author will focus on implementing the following specific objectives:

- Collect and systematize a number of theoretical issues on outsourced logistics activities, the benefits that outsourced logistics activities bring to Vietnamese seafood import-export enterprises.

- Survey and evaluate the current situation of outsourced logistics activities at a number of enterprises specializing in importing and exporting seafood products in Vietnam and the factors affecting the choice of outsourcing logistics options in those seafood import-export enterprises.

- Study the experience of developing outsourced logistics activities at seafood import-export enterprises in a number of countries with strongly developed logistics systems in the world, thereby finding basic solutions to develop outsourced logistics activities at Vietnamese seafood import-export enterprises.

### 3. Creativeness and innovativeness

*Firstly*, supplementing the theoretical framework for research on the development of outsourcing logistics in the Vietnamese seafood industry.

*Second*, analyzing and evaluating the comprehensive picture of the current situation of outsourcing logistics development in the Vietnamese seafood industry.

*Third*, evaluating the main causes affecting the development of outsourcing logistics in the Vietnamese seafood industry.

The topic recommends planning long-term strategies and appropriate policy mechanisms to exploit strengths and limit weaknesses to promote the development of outsourcing logistics in the Vietnamese seafood industry.

#### **4. Research results**

\* Group of solutions on logistics infrastructure development

- Road system.
- Railway system.
- Waterway, seaway and seaport transport systems.
- Air transport system, airport.
- Mobilizing capital to develop logistics infrastructure.
- Improving the quality and connectivity of infrastructure.

- Improving the quality and connectivity of infrastructure.

\* Group of solutions on information technology development.

- Designing the functionality of public information platforms of seafood logistics centers.

- Building a public information platform for logistics in the seafood industry.
- Building information technology infrastructure.

\* Group of solutions on industry development policies

- Standardizing operating procedures.
- Building a legal institutional framework to regulate unified logistics activities
- Modernizing customs and other customs clearance procedures
- Issuing preferential policies to promote investment in logistics
- Establishing logistics centers in the seafood industry

\* Group Human resource development solutions

- Promote education at training institutions
- Promote employee training in enterprises

#### **5. Products**

01 synthesis report and 01 summary report on the topic: Research on developing outsourced logistics activities in Vietnamese import-export enterprises.

01 international article: Solution for Outsourced Logistics Development In Vietnamese Seafood Export – Import Enterprise

**6. Transfer alternatives, application institutions, impacts and benefits of research results**

- Research results are transferred to: Faculty of Economics, Hanoi University of Natural Resources and Environment as documents during the learning and research process of lecturers and students.

- Transfer all research results to the library and information technology center for storage and reference



## MỤC LỤC

THÔNG TIN KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU .....	i
DANH MỤC CÁC KÝ HIỆU, CÁC CHỮ VIẾT TẮT .....	x
DANH MỤC CÁC BẢNG BIỂU.....	xi
DANH MỤC CÁC HÌNH VẼ, ĐỒ THỊ .....	xii
MỞ ĐẦU .....	1
CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VỀ VẤN ĐỀ NGHIÊN CỨU.....	3
1.1. TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU TRONG NƯỚC .....	3
1.2. TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU NƯỚC NGOÀI.....	9
1.3. KHOẢNG TRỐNG NGHIÊN CỨU .....	10
CHƯƠNG 2: PHẠM VI, ĐỐI TƯỢNG VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU .....	12
2.1. ĐỐI TƯỢNG NGHIÊN CỨU.....	12
2.2. PHẠM VI NGHIÊN CỨU .....	12
2.3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU .....	12
CHƯƠNG 3: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ PHÁT TRIỂN LOGISTICS THUÊ NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN.....	14
3.1. TỔNG QUAN VỀ LOGISTICS THUÊ NGOÀI VÀ PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN .....	14
3.1.1. Logistics và logistics thuê ngoài.....	14
3.1.2. Vai trò của hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản .....	17
3.1.3. Nội dung và đặc trưng logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản.....	17
3.2. VAI TRÒ PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN. ....	19
3.3. CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI (OUTSOURCING) TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN .....	20
3.3.1. Nhân tố môi trường chính sách .....	20
3.3.2. Nhân tố dung lượng thị trường .....	20
3.3.3. Nhân tố nguồn nhân lực.....	20

3.3.4. Nhân tố công nghệ và thông tin.....	21
3.3.5. Nhân tố cơ sở hạ tầng và trang thiết bị.....	21
3.3.6. Nhân tố hội nhập .....	22
3.4. KINH NGHIỆM THỰC TIỄN CỦA MỘT SỐ QUỐC GIA PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI TRONG NGÀNH THỦY SẢN .....	22
3.4.1. Phát triển logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản tại Trung Quốc .....	22
3.4.2. Phát triển logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản tại Nhật Bản .....	24
3.4.3. Phát triển logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản tại Singapore .....	26
CHƯƠNG 4: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN VIỆT NAM.....	28
4.1. THỰC TRẠNG KIM NGẠCH XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN CỦA VIỆT NAM .....	28
4.2. THỰC TRẠNG CƠ SỞ HẠ TẦNG LOGISTICS PHỤC VỤ CHO HOẠT ĐỘNG XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN VIỆT NAM.....	32
4.2.1. Thực trạng các phương thức vận tải phục vụ cho hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam .....	32
4.2.2. Thực trạng kho lạnh phục vụ cho hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam.....	37
4.2.3. Thực trạng kết nối hạ tầng giao thông phục vụ cho logistics trong hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam .....	38
4.3. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG DỊCH VỤ LOGISTICS TRONG CÁC DOANH NGHIỆP GIAO NHẬN, VẬN TẢI CÁC MẶT HÀNG THỦY SẢN VIỆT NAM .....	39
4.4. NHỮNG THUẬN LỢI VÀ KHÓ KHĂN ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN VIỆT NAM.....	43
4.4.1. Thuận lợi.....	43
4.4.2. Khó khăn.....	44
CHƯƠNG 5: GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN VIỆT NAM.....	46
5.1. GIẢI PHÁP VỀ PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG LOGISTICS.....	46
5.1.1. Hệ thống đường bộ .....	46
5.1.2. Hệ thống đường sắt.....	46

5.1.3. Hệ thống vận tải đường biển và cảng biển .....	46
5.1.4. Huy động vốn để phát triển hạ tầng cơ sở logistics.....	47
5.1.5. Nâng cao chất lượng, khả năng kết nối cơ sở hạ tầng hàng thủy sản.....	47
5.2. GIẢI PHÁP VỀ PHÁT TRIỂN CÔNG NGHỆ THÔNG TIN.....	48
5.2.1. Thiết kế công năng của nền tảng thông tin công cộng của các trung tâm logistics sản phẩm thủy sản.....	48
5.2.2. Xây dựng nền tảng thông tin công cộng cho logistics trong ngành thủy sản.....	48
5.2.3. Xây dựng hạ tầng công nghệ thông tin.....	49
5.3. GIẢI PHÁP VỀ CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN NGÀNH .....	49
5.3.1. Tiêu chuẩn hóa các quy trình hoạt động.....	49
5.3.2. Hiện đại hóa hải quan và các thủ tục thông quan khác .....	50
5.3.3. Thành lập trung tâm logistics trong ngành thủy sản .....	51
5.4. GIẢI PHÁP VỀ PHÁT TRIỂN NGUỒN NHÂN LỰC.....	52
5.4.1. Đẩy mạnh giáo dục tại các cơ sở đào tạo .....	52
5.4.2. Đẩy mạnh đào tạo nhân viên trong các doanh nghiệp.....	52
KẾT LUẬN .....	54
TÀI LIỆU THAM KHẢO .....	55

## DANH MỤC CÁC KÝ HIỆU, CÁC CHỮ VIẾT TẮT

<b>STT</b>	<b>Ký hiệu viết tắt</b>	<b>Nghĩa đầy đủ</b>
1	CNTT	Công nghệ thông tin
2	ĐH	Đại học
3	ĐH TN&MT HN	Đại học Tài nguyên và Môi trường Hà Nội
4	OER	Open Educational Resources
5	OCW	Open Course Ware

## DANH MỤC CÁC BẢNG BIỂU

Bảng 4.1. Xuất khẩu thủy sản tháng 7 và 7 tháng đầu năm 2024 và % tăng, giảm so với cùng kỳ năm 2023 (triệu USD) .....	32
Bảng 4.2. Chiều dài cao tốc và quốc lộ theo vùng của Việt Nam (tính theo km) .....	33
Bảng 4.3: Số lượng bến cảng của một số địa phương nổi bật .....	35
Bảng 4.4: Đội tàu biển vận chuyển hàng thủy sản Việt Nam đến hết tháng 6/2023 .....	42

## **DANH MỤC CÁC HÌNH VẼ, ĐỒ THỊ**

Hình 4.1. Giá trị xuất khẩu các mặt hàng thủy sản của Việt Nam (tỷ USD) (Nguồn: Hiệp hội chế biến và xuất khẩu thủy sản Việt Nam).....	28
Hình 4.2. Cơ cấu xuất khẩu thủy sản Việt Nam theo loài năm 2023 .....	29
Hình 4.3. Cơ cấu xuất khẩu thủy sản của Việt Nam năm 2023 .....	30

## MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài.

Từ khi hình thành ngành logistics trên thế giới tới nay, nhu cầu về thuê ngoài các dịch vụ logistics của các doanh nghiệp trên thế giới đã không ngừng gia tăng cả về quy mô lẫn mức độ phức tạp thậm chí vượt ra khỏi cả phạm vi quốc gia và khu vực. Nền sản xuất thế giới càng phát triển, quá trình toàn cầu hóa, hội nhập hóa trên thế giới càng sâu rộng thì nhu cầu thuê ngoài các dịch vụ logistics này trên thế giới ngày càng trở nên bức thiết hơn bao giờ hết. Chỉ tính trong khoảng thời gian từ năm 2019 tới năm 2023, thị trường logistics thuê ngoài toàn cầu đã đạt mức tăng trưởng 18%, chiếm giá trị 7980 tỷ USD (Armstrong & Associates, 2023) và nhu cầu thuê ngoài này trong tương lai chắc chắn sẽ còn cao hơn nữa, dự kiến sẽ tăng lên 18.230 tỷ USD vào năm 2030. Kinh nghiệm của các nước trên thế giới cho thấy đã có rất nhiều các công ty kinh doanh trên thế giới nói chung và những công ty kinh doanh xuất nhập khẩu nói riêng gặt hái được nhiều thành quả to lớn nhờ vào việc khai thác và sử dụng tốt hệ thống logistics thuê ngoài

Đối với Việt Nam, nếu so sánh với các quốc gia khác trên thế giới thì về cơ bản, Việt Nam hiện nay đã hội tụ đầy đủ các điều kiện để các doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam có thể ứng dụng và phát triển các hoạt động logistics thuê ngoài. Tuy nhiên, có một thực tế hiện nay của Việt Nam là việc sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài vẫn được coi là một điều lạ lẫm đối với các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu thủy sản. Nếu như các lĩnh vực dịch vụ, sản xuất, kinh doanh hàng hóa đã xuất hiện ở nước ta hàng thập kỷ, ăn sâu vào trong quan niệm của hầu hết mọi doanh nghiệp thì việc sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài trong hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu hàng thủy sản mới chỉ được biết đến ở Việt Nam trong những năm gần đây, khi Việt Nam mở cửa hội nhập ngày càng sâu rộng với nền kinh tế thế giới. Rất nhiều doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam hiện nay còn chưa có những hiểu biết đúng đắn về vai trò, tầm quan trọng của việc sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài trong hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu của mình nên dẫn tới hiệu quả kinh doanh không cao, không đủ sức cạnh tranh được với các đối thủ mạnh trên thị trường thế giới. Thêm vào đó, cùng với xu hướng sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài đang phát triển rất thịnh hành trên thế giới mang lại sức cạnh tranh to lớn cho các đối thủ kinh doanh xuất nhập khẩu nước ngoài thì tại

Việt Nam, nhiều doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản hiện nay vẫn đang có lối tư duy “tự lực tự cường”, tức là tư duy muốn tự mình thực hiện toàn bộ các hoạt động logistics cho chính mình, điều này dẫn tới hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp Việt Nam không cao, chi phí lớn, nguồn lực bị phân tán, doanh nghiệp không thể tập trung vào năng lực cốt lõi của mình được, từ đó làm giảm sức cạnh tranh của doanh nghiệp mình so với các đối thủ trên thị trường thế giới đồng thời làm cho chuỗi logistics bị gián đoạn, gây khó khăn cho việc phát triển các nhà cung cấp dịch vụ logistics.

Từ thực tiễn trên đây, tôi thấy rằng việc phát triển các hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam đóng vai trò cực kỳ quan trọng cả về mặt lý luận lẫn thực tiễn đặc biệt là trong thời kỳ hiện nay khi mà Việt Nam ngày càng hội nhập sâu rộng với nền kinh tế thế giới. Việc phát triển hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam không những sẽ giúp doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu Việt Nam mở rộng thị trường ra nước ngoài, giúp doanh nghiệp xuất nhập khẩu thu được nhiều lợi ích hơn, đặc biệt là lợi ích về mặt chi phí, chất lượng dịch vụ và đẩy nhanh tốc độ cung ứng hàng hóa ra thị trường thế giới, tăng lợi nhuận, nâng cao khả năng cạnh tranh hơn so với các đối thủ tại thị trường trong nước và trên thị trường quốc tế mà việc phát triển hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu này còn giúp cho toàn bộ nền kinh tế Việt Nam phát triển, đuổi kịp với nền kinh tế của các nước phát triển trong khu vực và cả trên thế giới



## **CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VỀ VẤN ĐỀ NGHIÊN CỨU**

### **1.1. TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU TRONG NƯỚC**

Thuật ngữ “logistics” xuất hiện một cách chính thức trong các văn bản pháp luật ở Việt Nam vào năm 2005 trong Luật Thương mại (sửa đổi), nghĩa là muộn hơn rất nhiều so với tiến trình phát triển của lĩnh vực này trên thế giới. Chính vì vậy, việc tiếp cận của các doanh nghiệp Việt Nam về lĩnh vực logistics thuê ngoài cũng rất muộn. Tính cho tới thời điểm hiện nay, mới chỉ xuất hiện một số công trình nghiên cứu chuyên sâu trong nước, sách chuyên khảo, các bài viết trên báo, tạp chí về logistics. Hơn nữa số lượng các công trình nghiên cứu này chưa nhiều và đều chủ yếu tiếp cận logistics trên hai giác độ cơ bản là vĩ mô và vi mô. Giác độ vĩ mô tiếp theo hướng logistics của cả nền kinh tế hoặc logistics vùng, còn giác độ vi mô tiếp cận theo hướng các doanh nghiệp phát triển, sử dụng dịch vụ logistics. Cụ thể:

- Trên giác độ vĩ mô, Logistics được tiếp cận theo hướng của cả nền kinh tế, tiêu biểu có công trình nghiên cứu chuyên sâu là:

+ Đinh Lê Hải Hà, 2019, Phát triển logistics ở Việt Nam hiện nay, luận án tiến sỹ, mã số: 62.34.10.01, chuyên ngành thương mại, Viện nghiên cứu thương mại – Bộ Công Thương, Hà Nội.

Đây là một công trình nghiên cứu khoa học chuyên sâu nghiên cứu ở tầm vĩ mô về hệ thống logistics của cả nền kinh tế. Thông qua các tiếp cận hiện đại về logistics, luận án đã phân tích, đánh giá khá đầy đủ và toàn diện về thực trạng phát triển của hệ thống logistics trong nền kinh tế Việt Nam hiện nay ở các khía cạnh: trình độ phát triển về lý thuyết nghiên cứu và ứng dụng logistics của nền kinh tế, thực trạng nguồn cung và đảm bảo nguồn cung hàng hóa của nền kinh tế. Thực trạng hệ thống cung ứng dịch vụ logistics trong việc đáp ứng nhu cầu thị trường, thực trạng kết cấu hạ tầng, môi trường cạnh tranh và cơ chế, chính sách pháp luật cho phát triển ngành logistics tại Việt Nam. Trên cơ sở việc nghiên cứu kinh nghiệm trong phát triển logistics tại một số quốc gia có hệ thống logistics hiện đại, đề tài đã đề xuất một số các nhóm giải pháp đồng bộ mang tính đột phá trong việc phát triển toàn diện hệ thống logistics của cả nền kinh tế.

Cũng trên giác độ vĩ mô này, ngoài hướng tiếp cận của cả nền kinh tế thì logistics cũng được tiếp cận theo hướng logistics vùng, tiêu biểu có công trình nghiên cứu khoa học của:

- Nguyễn Văn Minh, 2018, Phát triển kinh doanh dịch vụ logistics ở các doanh nghiệp thương mại hàng hóa trên địa bàn Hà Nội trong giai đoạn hiện nay, đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, mã số DB.00126 – trường Đại học Thương Mại

Đề tài tiếp cận logistics trên giác độ là các doanh nghiệp thương mại hàng hóa phát triển kinh doanh dịch vụ logistics. Các dịch vụ logistics này được thực hiện thông qua hoạt động logistics nội bộ của doanh nghiệp (như bộ phận giao hàng, phòng kế hoạch, phòng kinh doanh hay bộ phận kho) hoặc được thực hiện thông qua hoạt động thuê ngoài từ các nhà cung ứng dịch vụ logistics hoặc được kết hợp cả hai hình thức trên. Đề tài đã có những đóng góp là đã tập hợp và hệ thống hóa những vấn đề lý luận liên quan đến logistics kinh doanh trong các doanh nghiệp thương mại hàng hóa. Cụ thể, đề tài đã đưa ra 6 nội dung cơ bản trong một loạt các vấn đề liên quan tới hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics, đó là: dịch vụ khách hàng, hệ thống thông tin, quản trị dự trữ, quản trị mua hàng, vận tải, quản trị kho hàng. Những nội dung này được đề tài xem xét trên cả bình diện nội bộ của các doanh nghiệp thương mại hàng hóa với các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics, từ đó đề tài chỉ ra được tầm quan trọng, vị trí của dịch vụ logistics với việc phát triển kinh tế nói chung và với hoạt động kinh doanh của từng doanh nghiệp nói riêng.

Cũng theo cách tiếp cận trên giác độ vĩ mô nêu trên, một số các nghiên cứu, sách chuyên khảo mang tính chất chuyên sâu về logistics và quản trị logistics cũng đã được xuất bản. Cụ thể:

+ 2017, Phát triển hoạt động logistics nhằm đẩy mạnh xuất khẩu thủy sản tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long theo hướng bền vững từ nay tới năm 2020, đề tài nghiên cứu khoa học, trường Đại học Ngoại Thương thành phố Hồ Chí Minh.

+ Nguyễn Thanh Bình, 2010, Những giải pháp chủ yếu phát triển dịch vụ logistics ở Hà Nội trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế, đề tài cấp thành phố, mã số. 01X-07/01-2009-2, Viện nghiên cứu phát triển kinh tế xã hội Hà Nội

+ Phạm Thị Thanh Bình, Một số vấn đề và phát triển lĩnh vực dịch vụ hậu cần (logistics) trong tiến trình hình thành cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC), Viện Kinh tế và Chính trị thế giới.

Như vậy, những công trình nghiên cứu khoa học nêu trên đều viết chuyên sâu về logistics nhưng hướng tiếp cận là trên giác độ vĩ mô về lĩnh vực logistics của nền kinh

tế và logistics vùng, chưa có công trình nào đề cập tới giác độ là các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam phát triển hoạt động logistics thuê ngoài

- Trên giác độ vi mô về logistics, các công trình nghiên cứu khoa học hiện nay tập trung chủ yếu theo hướng các doanh nghiệp phát triển, sử dụng logistics. Tiêu biểu hiện nay có công trình nghiên cứu chuyên sâu của:

+ Tăng Trí Hùng, 2011, Hoàn thiện hoạch định logistics nhằm phát triển hệ thống kênh phân phối của công ty cổ phần nước giải khát Sài Gòn- TRIBECO trong giai đoạn hiện nay, luận án tiến sĩ kinh tế, mã số: 62.34.10.01, trường Đại học Thương Mại.

Đây là một công trình nghiên cứu khoa học điển hình, rất chuyên sâu tiếp cận logistics trên giác độ của một công ty sản xuất kinh doanh hàng hóa. Trên cơ sở tư duy quản trị chiến lược và tác nghiệp đầu ra, luận án đã đưa ra mô hình hoạch định logistics, quy trình và nội dung các bước trong quy trình trình hoạch định, xác lập hệ thống các tiêu chí cũng như các phương pháp xác lập các tiêu chí đánh giá hiệu quả hoạt động của logistics đầu ra, chỉ rõ mối quan hệ tương hỗ giữa hoạch định logistics và hệ thống kênh phân phối theo tư duy quản trị mục tiêu (MBO) và quản trị quá trình (MBP) trên cơ sở lý thuyết chuỗi giá trị.

Song song với luận án trên, trên giác độ tiếp cận vi mô là doanh nghiệp tiếp cận logistics theo hướng phát triển, sử dụng logistics thì còn có khá nhiều các luận văn thạc sĩ ở các trường đại học khối kinh tế, thương mại hàng đầu của Việt Nam. Cụ thể:

+ Nguyễn Thành Công, 2018, Giải pháp nâng cao hiệu quả kinh doanh dịch vụ logistics của công ty cổ phần xếp dỡ Ninh Bình, luận văn thạc sĩ, trường Đại học Thương Mại, Hà Nội.

+ Nguyễn Phương Chi, 2016, Hoạt động logistics tại Việt Nam. Thực trạng và giải pháp, luận văn thạc sĩ, trường Đại học Ngoại Thương, Hà Nội.

+ Lê Thị Quỳnh Châu, 2017, Áp dụng dịch vụ logistics trong vận tải giao nhận Việt Nam, luận văn thạc sĩ, trường Đại học Ngoại Thương, Hà Nội.

+ Lê Thị Thùy Dương, 2018, Áp dụng logistics trong hệ thống phân phối hàng hóa, luận văn thạc sĩ, trường Đại học Ngoại Thương, Hà Nội.

+ Đinh Phú Hùng, 2022, Phát triển hoạt động outsourcing cho các doanh nghiệp công nghệ thông tin ở Việt Nam, luận văn thạc sĩ, trường Đại học Ngoại Thương, Hà Nội.

+ Nguyễn Thanh Liêm, 2018, Phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam trong điều kiện gia nhập WTO, luận văn thạc sỹ, trường Đại học Kinh Tế Quốc Dân, Hà Nội.

+ Vũ Thị Hà Nguyên, 2019, Nghiên cứu hoạt động thuê ngoài logistics trên thế giới và giải pháp nhằm phát triển tại Việt Nam, luận văn thạc sỹ, trường Đại học Ngoại Thương, Hà Nội.

+ Nguyễn Thị Mỹ Trang, 2019, Quản trị logistics tại các công ty giao nhận Việt Nam quy mô nhỏ trên địa bàn thành phố Hà Nội, luận văn thạc sỹ, trường Đại học Thương Mại, Hà Nội.

+ Đỗ Thị Ngọc Trang, 2018, Chiến lược phát triển kinh doanh dịch vụ Logistics của công ty cổ phần vận tải và thuê tàu Vietfrach trong quá trình hội nhập, luận văn thạc sỹ, trường Đại học Ngoại Thương, Hà Nội.

+ Trương Khắc Trung, 2017, Phát triển kinh doanh logistics của công ty TNHH dịch vụ thương mại và vận chuyển Âu Mỹ, luận văn thạc sỹ, trường Đại học Kinh Tế Quốc Dân, Hà Nội.

Một điểm chung của các luận văn thạc sỹ trên là do thời hạn và dung lượng hạn hẹp nên phạm vi tiếp cận thường giới hạn trong một công ty hay một doanh nghiệp cụ thể, mức độ chuyên sâu chưa cao, chưa có đề tài nào tiếp cận logistics trên góc độ phát triển hoạt động logistics thuê ngoài phục vụ riêng cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam.

Cũng trên góc độ vi mô về logistics này có một công trình nghiên cứu chuyên sâu tiếp cận logistics trên góc độ của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải và giao nhận Việt Nam, đó là:

+ Nguyễn Như Tiến, 2014, Logistics và khả năng áp dụng, phát triển logistics trong các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận ở Việt Nam, đề tài nghiên cứu khoa học cấp trường, mã số: B2003-40-35, trường Đại học Ngoại Thương, Hà Nội.

Đây là một công trình nghiên cứu khoa học chuyên sâu, tiêu biểu tiếp cận logistics trên góc độ là các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải và giao nhận. Công trình này có rất nhiều đóng góp là đã chỉ rõ cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải và giao nhận Việt Nam hướng đi phát triển của mình là trở thành các cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp. Để thực hiện được điều đó thì đề tài cũng đã chỉ ra 5 yếu tố cơ bản mà các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải và giao nhận Việt Nam phải quan tâm phát

triển, đó là: vận tải, marketing, phân phối, yếu tố quản trị và yếu tố hỗn hợp (gồm: kho bãi, nhà xưởng, phụ tùng thay thế sửa chữa, nguồn nhân lực, thiết bị.....). Trên cơ sở phân tích một số các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải và giao nhận điển hình, đề tài đã chỉ ra thực trạng áp dụng logistics trong các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải và giao nhận hiện nay của nước ta còn mạnh mún, nhỏ lẻ, đứt đoạn. Thêm vào đó, cùng với kinh nghiệm phát triển logistics ở một số quốc gia hàng đầu trên thế giới, đề tài đã đưa ra một số giải pháp rất hữu ích và có tính khả thi cao trong việc phát triển logistics tại các doanh nghiệp này. Có thể nói, đây là một công trình nghiên cứu khoa học chuyên sâu, điển hình và rất hữu ích. Tuy nhiên, công trình này tác giả tiếp cận logistics trên góc độ là các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải và giao nhận Việt Nam, chưa có đề tài nào tiếp cận trên góc độ là các doanh nghiệp kinh xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam phát triển hoạt động logistics thuê ngoài.

Bên cạnh các hướng tiếp cận nêu trên thì trên các báo, tạp chí và các diễn đàn cũng đã xuất hiện một số bài viết, tham luận đề cập đến một số khía cạnh về phát triển dịch vụ logistics và hoạt động logistics. Những bài viết này mới chỉ là những cách tiếp cận mang tính khái quát, những nhận xét mang tính chung chung, định tính trong khuôn khổ thời gian và dung lượng hạn hẹp, chưa phải là những công trình nghiên cứu khoa học mang tính chất chuyên sâu, tiêu biểu. Có thể kể đến những công trình nghiên cứu như:

+ 2016, “Nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế về dịch vụ hậu cần (logistics) và bài học rút ra cho Việt Nam”, Viện nghiên cứu thương mại, Bộ thương mại.

+ 2018, Định hướng và các giải pháp đối với các doanh nghiệp giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu chuyên đổi sang cung cấp dịch vụ logistics và quản trị chuỗi cung ứng tại thành phố Hồ Chí Minh trong giai đoạn hiện nay”, Đại học Kinh Tế thành phố Hồ Chí Minh.

+ Đặng Đình Đào, 2018, Giải pháp phát triển dịch vụ logistics của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh trên địa bàn thành phố Hà Nội, Đại học Kinh Tế Quốc Dân, Hà Nội.

+ Đặng Đình Đào, 2021, Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta điều kiện hội nhập quốc tế, Viện nghiên cứu kinh tế và phát triển, trường Đại học Kinh Tế Quốc Dân.

+ Dịch vụ Logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế, 2022, Nhà

xuất bản Chính trị quốc gia

+ Đỗ Xuân Quang, Phó tổng giám đốc VINAFREIGHT, thực trạng, cơ hội và thách thức đối với ngành logistics ở Việt Nam, bài viết tham luận.

+ An Thị Thanh Nhân, 2022, Tác động của công nghệ thông tin tới hoạt động

logistics và hướng đi cho các doanh nghiệp Việt Nam trong tương lai, kỷ yếu hội thảo khoa học quốc tế “Công nghệ thông tin và phát triển thương mại điện tử trong bối cảnh nền kinh tế mới”, trang 52-60

+ An Thị Thanh Nhân, 2019, Cải tiến hoạt động thuê ngoài dịch vụ logistics ở các doanh nghiệp, tạp chí khoa học thương mại (ĐHTM), số 32, trang 28-39

+ An Thị Thanh Nhân, 2020, Giải pháp lựa chọn và quản lý nhà cung cấp dịch vụ thuê ngoài logistics tại các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh, tạp chí khoa học thương mại (DHTM), trang 30-35

+ Đoàn Thị Hồng Vân, 2022, Phát triển logistics - những vấn đề lý luận và thực tiễn, tạp chí phát triển và hội nhập số 8(18) tháng 01-02/2023.

Mới đây, trên tạp chí Việt Nam Logistics Review có một bài viết mang tính chất tiêu biểu, có định hướng nghiên cứu cũng như đề cập khá chi tiết về việc lựa chọn hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp. Đó là:

+ An Thị Thanh Nhân, 8-2019, mô hình lựa chọn hoạt động logistics cho thuê ngoài tại doanh nghiệp, tạp chí Viet Nam Logistics Review

Bài viết đã tập trung nghiên cứu và phân tích mô hình lựa chọn hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp, thể hiện ở một số điểm sau:

+ Bài viết đã tóm lược một cách khái quát tầm quan trọng của việc thuê ngoài dịch vụ logistics tại các doanh nghiệp Việt Nam. Đó là: giúp nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng và tăng nhanh tốc độ vận động hàng hóa, phát triển các mối quan hệ kinh doanh và tăng cường kỹ năng quản lý, tăng khả năng tiếp cận thông tin với môi trường luôn biến động. Đồng thời bài viết cũng cho thấy trong tương lai, xu hướng thuê ngoài các dịch vụ logistics Việt Nam sẽ không ngừng tăng lên cả về quy mô lẫn mức độ phức tạp của công việc thuê ngoài

+ Bài viết cũng đã phân tích thực trạng việc lựa chọn sử dụng các hoạt động logistics thuê ngoài tại Việt Nam. Đó là các doanh nghiệp Việt Nam hiện nay khi lựa

chọn thuê ngoài thì chủ yếu tập trung vào 2 nhóm chính là chi phí và chất lượng của các nhà cung cấp dịch vụ chứ chưa quan tâm tới việc xây dựng một chiến lược thuê ngoài logistics hiệu quả.

+ Bài viết cũng đã đưa ra mô hình lựa chọn hoạt động thuê ngoài logistics cho các doanh nghiệp. Đó là mô hình sử dụng giản đồ hai chiều và mô hình áp dụng cho các dự án thuê ngoài quy mô lớn.

Có thể nói, bài viết này đã có định hướng nghiên cứu về hoạt động logistics thuê ngoài. Tuy nhiên, bài viết mới chỉ tiếp cận một cách khái quát trong khuôn khổ thời gian và dung lượng hạn hẹp. Đây chưa phải là công trình nghiên cứu khoa học mang tính chất chuyên sâu, tiêu biểu. Hơn nữa, bài viết đưa ra mô hình lựa chọn hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp nói chung chứ không đi sâu vào một loại hình doanh nghiệp cụ thể nào cả.

## **1.2. TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU NƯỚC NGOÀI**

### **- Các nghiên cứu chung**

- + American Shipper, Global Logistics Market Trebles, 2018
- + Chauncey B. Baker, Transportation of Troops and Material, Hudson Publishing C., Kansas City
- + Donald J. Bowersox, Logistics Strategic Planning for the 2019's
- + Ph. Kotler, Marketing management, prentice Hall international edition, (2017).
- + ESCAP, Global trends in logistics and and supply chain management, Training material, Bangkok
- + FIATA, the Law of freight forwarding - by Jan Ramberg, Professor Emeritus of Private Law, Stockholm University
- + Logistics and International Shipping, Institute of International Maritime Affairs, Korea Maritime University, 2021

### **- Các nghiên cứu ngoài nước**

Tính cho tới thời điểm hiện nay, chưa có nghiên cứu nào của các tác giả nước ngoài về logistics thuê ngoài tại Việt Nam mà chủ yếu là các nghiên cứu chung về lĩnh vực logistics của nền kinh tế cũng như các quốc gia tiếp cận khác. Ngay cả số lượng những nghiên cứu này cũng chưa nhiều, chủ yếu tập trung ở một số các nghiên cứu sau:

- + Vietnam logistics development, trade facilitation and the impact on poverty

reduction của ngân hàng thế giới World Bank công bố năm 2022. Đây là một nghiên cứu được biết tới rộng rãi nhất. Mặc dù nghiên cứu này có một phần đề cập tới chi phí logistics trong sản xuất và xuất khẩu một số mặt hàng chủ lực của Việt Nam nhưng những đề cập này cũng chỉ là những đánh giá chung chung, chưa đi sâu vào việc lập kế hoạch cũng như lựa chọn các phương án tối ưu trong những tình huống cụ thể nhằm phát triển hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu Việt Nam.

+ Development study on the North — South economic Corridor của ngân hàng phát triển châu Á (ADB- Asian Development Bank) công bố năm 2017. Mặc dù nghiên cứu này có phân tích thực trạng phát triển logistics nhưng những phân tích này cũng mới chỉ là những phân tích mang tính chất khái quát chung và được đặt trong mối tương quan giữa các quốc gia trong khu vực với nhau, chưa đi sâu vào phân tích hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu Việt Nam.

+ Vietnam Freight Transport Report của tổ chức Business Monitor International công bố năm 2019. Đây là một báo cáo về thực trạng hoạt động vận tải hàng hóa ở Việt Nam. Mặc dù bản báo cáo này đã sử dụng ma trận SWOT để phân tích điểm mạnh, điểm yếu và thực trạng khá chi tiết nhưng đối tượng phân tích ở đây lại tập trung chủ yếu ở hoạt động vận tải hàng hóa, trong khi đó hoạt động vận tải hàng hóa chỉ là một trong rất nhiều các nhân tố của hoạt động logistics thuê ngoài.

Như vậy, có thể nói, từ tổng quan các công trình nghiên cứu ở trên, ta có thể thấy rằng các công trình này đều chủ yếu nghiên cứu trên giác độ vĩ mô là lĩnh vực logistics của nền kinh tế cũng như logistics vùng hay giác độ vi mô là các doanh nghiệp tiếp cận theo các hướng khác nhau về logistics, chưa có công trình nào nghiên cứu về hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam

### **1.3. KHOẢNG TRỐNG NGHIÊN CỨU**

Có một thực tế hiện nay của Việt Nam là việc sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài (out sourcing) vẫn được coi là một điều lạ lẫm đối với các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu thủy sản. Nếu như các lĩnh vực dịch vụ, sản xuất, kinh doanh hàng hóa đã xuất hiện ở nước ta hàng thập kỷ, ăn sâu vào trong quan niệm của hầu hết mọi doanh nghiệp thì việc sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài trong hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu hàng thủy sản mới chỉ được biết đến



ở Việt Nam trong những năm gần đây, khi Việt Nam mở cửa hội nhập ngày càng sâu rộng với nền kinh tế thế giới. Rất nhiều doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam hiện nay còn chưa có những hiểu biết đúng đắn về vai trò, tầm quan trọng của việc sử dụng các dịch vụ logistics thuê ngoài trong hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu của mình nên dẫn tới hiệu quả kinh doanh không cao, không đủ sức cạnh tranh được với các đối thủ mạnh trên thị trường thế giới. Thêm vào đó, việc sử dụng dịch vụ logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu này cũng hiện đang còn có rất nhiều bất cập trong khi chúng ta lại đang có một nguồn cung ứng dịch vụ logistics hùng mạnh của các doanh nghiệp trong nước và các doanh nghiệp logistics hàng đầu trên thế giới đang hoạt động tại Việt Nam cũng như những thuận lợi về cơ sở hạ tầng và điều kiện địa lý.

Đã có rất nhiều đề tài nghiên cứu về logistics, nhưng hiện tại chưa có đề tài nào tập trung nghiên cứu toàn diện về hoạt động logistics thuê ngoài trong các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản của Việt Nam, trong khi đây lại hoạt động đóng vai trò đặc biệt quan trọng, là ngành mà Việt Nam xác định là định hướng phát triển với những chiến lược cả trung và dài hạn đã được định sẵn.

Chính vì vậy, tác giả lựa chọn đề tài *Phát triển hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam* là rất cần thiết. Dựa trên việc nghiên cứu lý luận và phân tích thực trạng, tác giả đề xuất một số giải pháp nhằm giúp các doanh nghiệp Việt Nam nâng cao sức cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

## **CHƯƠNG 2: PHẠM VI, ĐỐI TƯỢNG VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU**

### **2.1. ĐỐI TƯỢNG NGHIÊN CỨU**

Đối tượng nghiên cứu của đề tài là các doanh nghiệp logistics thuê ngoài (out - sourcing) phục vụ cho hoạt động xuất nhập khẩu các mặt hàng thủy sản Việt Nam để từ đó tìm ra một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam

### **2.2. PHẠM VI NGHIÊN CỨU**

Về phạm vi không gian, đề tài tập trung nghiên cứu phát triển hoạt động logistics thuê ngoài phục vụ riêng cho các doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu trong lĩnh vực ngành thủy sản của Việt Nam.

Về phạm vi thời gian, dữ liệu sơ cấp được thu thập trong năm 2020, 2021, 2022, 2023 và dữ liệu thứ cấp được thu thập trong giai đoạn 2020 – 2023.

Về nội dung, đề tài tập trung nghiên cứu theo chuỗi cung ứng của ngành thủy sản, từ khâu bảo quản đến khâu vận chuyển, xuất nhập khẩu thủy sản

### **2.3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU**

*Phương pháp duy vật biện chứng và phương pháp duy vật lịch sử* là những phương pháp nghiên cứu cơ bản được sử dụng trong đề tài. Trong từng phần hay từng nội dung cụ thể, tùy thuộc vào từng yêu cầu và điều kiện nghiên cứu, đề tài sẽ sử dụng các phương pháp nghiên cứu khác nhau để làm sáng tỏ các vấn đề lý luận và thực tiễn. Các phương pháp đánh giá chuyên gia, tổng hợp, quy nạp, diễn dịch, so sánh..... đều được sử dụng để phân tích các nội dung liên quan đến cơ sở lý luận của đề tài cũng như các nội dung phân tích thực trạng hoạt động logistics thuê ngoài. Các phương pháp toán, thống kê, điều tra chọn mẫu cũng được sử dụng để thu thập, điều tra và xử lý số liệu điều tra phục vụ cho phân tích thực trạng phát triển hoạt động logistics thuê ngoài trong lĩnh vực xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam.

*Phương pháp thu thập dữ liệu sơ cấp:*

Để phục vụ cho mục tiêu nghiên cứu của đề tài, các dữ liệu sơ cấp được thu thập thông qua điều tra của chủ nhiệm đề tài về các nội dung liên quan. Việc thu thập và phân tích dữ liệu sơ cấp được tiến hành như sau:

Xác định đối tượng điều tra, trong khuôn khổ của đề tài, liên quan tới giác độ tiếp cận, đối tượng điều tra của đề tài được xác định sẽ bao gồm 2 nhóm đối tượng là

các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics (vendor) và các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam (client). Danh sách các nhóm đối tượng nghiên cứu này được tổng hợp từ các nguồn khác nhau như: Danh bạ Liên đoàn lao động và công nghiệp Việt Nam, danh sách thành viên của Hiệp hội giao nhận và Kho vận Việt Nam, danh sách thành viên của Hiệp hội chủ tàu Việt Nam, Danh bạ các Doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu Việt Nam .....Việc tiếp cận các đối tượng điều tra này chủ yếu dựa trên mối quan hệ cá nhân của chủ nhiệm đề tài và sự hỗ trợ của các đồng nghiệp trong quá trình tác giả thực hiện đề tài

Thu thập dữ liệu điều tra: Dữ liệu điều tra được thu thập bằng 2 hình thức : chủ nhiệm đề tài gọi điện/gặp gỡ để phỏng vấn trực tiếp và gửi phiếu điều tra qua đường thư điện tử trong đó phiếu điều tra được gửi đi qua đường thư điện tử là chủ yếu

- *Phương pháp thu thập dữ liệu thứ cấp:*

Dữ liệu thứ cấp được thu thập từ nhiều nguồn khác nhau, các nguồn chủ yếu bao gồm:

- Sách và các tư liệu quốc tế về logistics, chủ yếu là từ Internet
- Các bài báo, tạp chí về logistics: Thời báo Kinh tế Việt Nam, Tạp chí Thương mại, Tạp chí Vietnam Supply chain Insight, Tạp chí Vietnam Logistics Review.....
- Các cổng thông tin điện tử của chính phủ, Bộ Công Thương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông Vận tải, Tổng cục Thống kê....
- Các thư viện: Thư viện Quốc gia, Thư viện Viện nghiên cứu Thương mại, Thư viện Trường Đại học Kinh Tế Quốc Dân, Thư viện Trường Đại học Thương Mại, Thư viện trường Đại học Ngoại Thương

Tập hợp và phân tích dữ liệu. Các dữ liệu sơ cấp và thứ cấp được sử dụng để phân tích các nội dung như: cơ sở lý luận về việc sử dụng các hoạt động logistics thuê ngoài, kinh nghiệm phát triển hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản ở một số quốc gia có hệ thống logistics phát triển mạnh trên thế giới, thực trạng hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam hiện nay và xu hướng phát triển của chúng.

## **CHƯƠNG 3: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ PHÁT TRIỂN LOGISTICS THUÊ NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN**

### **3.1. TỔNG QUAN VỀ LOGISTICS THUÊ NGOÀI VÀ PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN**

#### **3.1.1. Logistics và logistics thuê ngoài.**

##### *- Khái niệm*

Xuất hiện từ thời cổ đại trong các cuộc chiến tranh đế chế Hy Lạp và La Mã, logistics được xem là một nhân tố quyết định đến sự thắng bại trên chiến trường. Những chiến binh logistikas đảm nhận việc di chuyển và cung cấp lương thực và trang thiết bị cho quân đội. Có thể nói, logistics là một nhánh của khoa học quân sự liên quan đến việc thiết lập, quản lý và phân bổ các nguồn lực nhằm hỗ trợ cho chiến lược và chiến thuật.

Trải qua từng giai đoạn lịch sử và phát triển của kinh tế xã hội, logistics được sử dụng rộng rãi trong sản xuất và kinh doanh bắt đầu từ nửa cuối thế kỉ 20 và ngày càng lớn mạnh theo thời gian về cả quy mô và tầm ảnh hưởng. Tại điều 233 – Mục 4 – Chương VI Luật thương mại: “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 hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao”

Ngày nay, cùng với sự phát triển của hoạt động logistics cả về chiều rộng lẫn chiều sâu, hoạt động logistics giờ không chỉ bó hẹp tại một công ty nữa mà đã hình thành tạo nên một chuỗi liên kết có mối quan hệ chặt chẽ với nhau thông qua việc chia nhỏ từng công đoạn trong quá trình logistics để hình thành nên chuỗi cung ứng. Việc chia nhỏ từng công đoạn logistics ra như vậy đã tạo ra một loại hình logistics đặc biệt, đó là Logistics thuê ngoài, hay còn gọi là: Outsourcing.

*“Logistics thuê ngoài (hay còn gọi là outsourcing) là hình thức chuyển một phần chức năng, nhiệm vụ hay công việc sang các nhà cung cấp bên ngoài” (F.Robert Jacob, Richard B.Chase;, 14th Edition).*

Trong những năm gần đây, cùng với sự phát triển của nền kinh tế toàn cầu, để có thể đáp ứng các nhu cầu ngày càng cao của khách hàng trong và ngoài nước, thách thức lớn đặt ra cho các doanh nghiệp là phải làm thế nào để nâng cao chất lượng hàng hóa và dịch vụ, đảm bảo đúng tiến độ cung cấp hàng hóa nhưng cũng phải đảm bảo tối thiểu hóa các chi phí bỏ ra. Để giải quyết bài toán này thì chỉ còn cách phải sử dụng logistics thuê ngoài (outsourcing) đồng thời doanh nghiệp vẫn có thể tập trung nguồn lực vào các hoạt động kinh doanh cốt lõi của mình nhằm nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh.

*- Quá trình hình thành*

Lịch sử hình thành và phát triển của hoạt động logistics thuê ngoài (outsourcing) được chia làm ba giai đoạn:

+ Giai đoạn sơ khai (từ năm 1989 trở về trước): bắt nguồn từ cuộc cách mạng công nghiệp từ đầu thế kỉ 20, phần lớn các công ty chú trọng tập trung vào phát triển giá trị cốt lõi của mình, tập trung vào các quy trình trọng yếu và thuê các công ty bên ngoài làm các phần còn lại.

+ Giai đoạn phát triển (giai đoạn 1981-2001): các doanh nghiệp bắt đầu tập trung vào các biện pháp cắt giảm chi phí, tăng cường thuê ngoài các chức năng cần thiết đặc biệt không liên quan đến hoạt động kinh doanh trọng tâm của mình.

+ Giai đoạn ngày nay: Hoạt động outsourcing đã chuyển sang giai đoạn hợp tác chiến lược. Outsourcing không chỉ còn gói gọn trong phạm vi doanh nghiệp nữa mà đã vươn tầm ra ngoài phạm vi khu vực và thế giới, đồng thời làm nâng cao giá trị cốt lõi của doanh nghiệp

*- Đặc điểm của logistics thuê ngoài (outsourcing)*

+ Logistics thuê ngoài (outsourcing) là hoạt động hỗ trợ toàn bộ quá trình hoạt động của doanh nghiệp bao gồm vận tải, đóng gói bao bì, giao nhận hàng hóa, lưu kho, và lưu bãi. Các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics có thể cung cấp từng dịch vụ riêng lẻ như thuê tàu, đóng gói hàng hoá và nhiều dịch vụ khác. Hoặc họ cũng có thể cung cấp trọn gói dịch vụ từ sản xuất đến người tận tay người tiêu dùng.

+ Outsourcing trong hoạt động xuất nhập khẩu là sự phát triển cao của dịch vụ vận tải giao nhận. Từ chỗ chỉ thay mặt khách hàng để thực hiện các khâu rời rạc như thuê tàu, lưu cước, chuẩn bị hàng, đóng gói hàng, tái chế, làm thủ tục thông quan thì nay đã thực hiện nhiều dịch vụ trọn gói từ kho đến kho (Door to Door). Từ chỗ chỉ đóng vai

trò là đại lý, người được ủy thác trở giờ đã trở thành một chủ thể chính trong các hoạt động vận tải giao nhận với khách hàng. Ngày nay, Outsourcing đã trở thành một hệ thống quản lý đồng bộ từ giao nhận tới vận tải, cung ứng nguyên vật liệu phục vụ sản xuất kinh doanh, bảo quản hàng hóa trong kho, phân phối hàng hóa đúng nơi, đúng lúc, sử dụng thông tin điện tử để theo dõi, kiểm tra

Trước đây, hàng hóa xuất khẩu sang nước nhập khẩu phải trải qua nhiều phương tiện vận tải khác nhau, vì vậy xác suất rủi ro mất mát đối với hàng hóa là rất cao, và người gửi hàng phải ký nhiều hợp đồng với nhiều người vận tải khác nhau mà trách nhiệm của họ chỉ giới hạn trong chặng đường hay dịch vụ mà họ đảm nhiệm. Ngày nay, nhờ có hoạt động logistics thuê ngoài chủ hàng chỉ phải ký một hợp đồng duy nhất với người kinh doanh vận tải đa phương thức (MTO - Multimodal Transport Operator). MTO sẽ chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện toàn bộ việc vận chuyển hàng hóa từ khi nhận hàng cho tới khi giao hàng bằng một chứng từ vận tải duy nhất cho dù anh ta không phải là người chuyên chở thực tế

*- Phân loại logistics thuê ngoài*

Logistics thuê ngoài trong hoạt động xuất nhập khẩu được phân thành 5 loại:

- 1PL (First Party Logistics): là hình thức mà doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics tự mình tổ chức và thực hiện các hoạt động logistics để đáp ứng nhu cầu của khách hàng. Theo hình thức này, bản thân doanh nghiệp logistics phải tự đầu tư nhiều vào hoạt động như về phương tiện vận tải, kho chứa hàng, hệ thống thông tin mà hiệu quả mang lại không cao do thiếu tính chuyên nghiệp, thiếu kinh nghiệm và kỹ năng chuyên môn cũng như không có đủ quy mô cần thiết.

- 2PL (Second Party Logistics): là hình thức mà người cung cấp dịch vụ logistics bên thứ hai là người cung cấp dịch vụ cho một công đoạn, một dịch vụ đơn lẻ trong chuỗi các hoạt động logistics như vận tải, thủ tục hải quan, thanh toán, kho chứa hàng hoặc thu gom hàng,... để đáp ứng nhu cầu của chủ hàng, chưa tích hợp hoạt động logistics.

- 3PL (Third Party Logistics): là hình thức mà nhà cung cấp dịch vụ thay mặt cho chủ hàng quản lý và thực hiện các dịch vụ logistics đến từng bộ phận chức năng, ví dụ như: thay mặt nhà xuất khẩu đóng hàng, thông quan hàng hoá, và vận chuyển hàng hoá đến địa điểm quy định. Như vậy, nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba cung cấp

nhiều dịch vụ khác nhau có tính tích hợp vào dây chuyền cung ứng của khách hàng nên còn được gọi là nhà cung cấp dịch vụ logistics trọn gói.

- 4PL (Fourth Party Logistics): là người tích hợp logistics, chịu trách nhiệm quản lý, vận hành toàn bộ hoạt động logistics nhằm một mục tiêu định trước của khách hàng. Tính chuyên nghiệp của hình thức này cao, hướng đến quản trị cả quá trình logistics như hàng từ nơi sản xuất, làm thủ tục xuất, nhập khẩu, đưa hàng đến nơi tiêu thụ cuối cùng.

- 5PL (Fifth Party Logistics): là sự phát triển cao nhất của hoạt động logistics hiện nay. Đây là hình thức nâng tầm quản lý logistics lên một tiêu chuẩn mới, nhà cung cấp các dịch vụ logistics là các chuyên gia hàng đầu trong việc ứng dụng các khoa học công nghệ tiên tiến nhất để xử lý hệ thống thông tin linh hoạt nhất và đưa đến khách hàng những thông tin về quản lý nguồn cung ứng cũng như nhu cầu sản phẩm một cách hoàn hảo nhất.

### **3.1.2. Vai trò của hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản**

- Đảm bảo an ninh lương thực, thực phẩm: hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam sẽ góp phần đảm bảo ổn định an ninh lương thực, thực phẩm, đáp ứng nhu cầu của người dân trong khu vực và trên thế giới.

- Tạo công ăn việc làm, nâng cao thu nhập cho người lao động ở các vùng ven biển

- Thúc đẩy các ngành công nghiệp khác phát triển, như công nghiệp chế biến thực phẩm, công nghiệp đóng tàu và các ngành công nghiệp phụ trợ khác...

- Mang lại nguồn thu lớn và ổn định cho quốc gia và doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong nước. Một số loại thủy sản được xuất khẩu tới nhiều quốc gia trên thế giới là cá ngừ, mực, bạch tuộc và tôm biển...là những mặt hàng có giá trị dinh dưỡng cao và chắc chắn sẽ mang lại nguồn thu lớn cho quốc gia xuất khẩu.

- Hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản phát triển sẽ là tiền đề phát triển hoạt động đánh bắt thủy sản ngoài khơi bằng tàu, thuyền. Đây là hoạt động góp phần giúp đảm bảo chủ quyền quốc gia, đảm bảo an ninh quốc phòng, nhất là vùng biển và hải đảo

### **3.1.3. Nội dung và đặc trưng logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản**

#### *3.1.3.1. Nội dung logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy*

*sản*

Logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản bao gồm một loạt các hoạt động có liên quan đến quá trình vận chuyển, bảo quản sản phẩm thủy sản từ nước xuất khẩu tới nước nhập khẩu để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng.

Cụ thể gồm:

- Các hoạt động logistics liên quan đến đóng gói, ghi nhãn hiệu

Đây là một yếu tố quan trọng trong toàn bộ hoạt động cung ứng thủy sản, góp phần nâng cao uy tín, sức cạnh tranh của doanh nghiệp.

- Các hoạt động logistics liên quan đến vận tải – giao nhận - xuất nhập khẩu

Đây được coi là một trong các hoạt động chính của logistics thuê ngoài trong hoạt động xuất nhập khẩu của ngành thủy sản. Hoạt động này bao gồm các hoạt động khác nhau dưới đây:

+ Hoạt động thuê phương tiện vận chuyển, đặt tàu, bốc xếp, nâng hạ tại cảng;

+ Làm các thủ tục giấy tờ cần thiết liên quan đến hoạt động xuất nhập khẩu như: thủ tục hải quan, vận đơn vận chuyển, làm thủ tục gửi giữ thủy sản...

+ Hoạt động bảo quản được chú trọng xuyên suốt trong quá trình vận tải giao nhận. Tại tất cả các khâu đều phải đảm bảo tuân thủ các quy trình bảo quản nghiêm ngặt, để giữ cho chất lượng của thủy sản không bị thay đổi cũng như đáp ứng tiêu chuẩn về an toàn vệ sinh thực phẩm.

- Các hoạt động logistics liên quan đến kho lạnh

Các hoạt động logistics liên quan đến kho lạnh bao gồm hai hệ thống logistics thuê ngoài cơ bản đó là nhà kho lạnh và vận tải lạnh. Đối với nhà kho lạnh sẽ được kiểm soát tốt về nhiệt độ để đảm bảo chất lượng thủy sản được tươi nguyên. Còn đối với vận tải lạnh sẽ được trang bị các phương tiện chuyên trở như: xe tải đông lạnh, container đông lạnh để đảm bảo chất lượng thủy sản trong quá trình vận chuyển.

Ở các hoạt động cung ứng lạnh chất lượng cao, các thiết bị theo dõi, kiểm soát và điều chỉnh nhiệt độ là ưu tiên hàng đầu vì nó cho phép các hàng thủy sản có được các điều kiện bảo quản chính xác trong những điều kiện mong muốn. Không chỉ chú ý tới các điều kiện về nhiệt độ và độ ẩm tạo ra cho hàng hóa, mà nhân tố thời gian cũng được kiểm soát khá chặt chẽ, chính vì vậy các hoạt động cung ứng lạnh đóng vai trò rất quan trọng trong dịch vụ logistics thuê ngoài.



### 3.1.3.2. Đặc trưng logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản

- *Thứ nhất*, giống như logistics trong nền kinh tế, logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản không phải một hoạt động đơn lẻ mà là một chuỗi các hoạt động liên tục có liên quan mật thiết và tác động qua lại với nhau, được thực hiện một cách khoa học và logic.

- *Thứ hai*, logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản không chỉ liên quan đến dòng vận động của thủy sản chưa chế biến, thủy sản đã chế biến mà còn liên quan đến các yếu tố và nguồn lực khác của quá trình kinh doanh như nhân lực, dịch vụ, thông tin, công nghệ....

- *Thứ ba*, logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản sẽ giúp cho việc đảm bảo chất lượng, giữ nguyên giá trị cũng như hàm lượng dinh dưỡng có trong sản phẩm thủy sản trong suốt quá trình lưu kho, vận chuyển tới nhà nhập khẩu nước ngoài.

- *Thứ tư*, mục tiêu của logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản là cung cấp đúng sản phẩm đến đúng vị trí, vào đúng thời điểm với điều kiện và chi phí hợp lý nhất cho khách hàng nhằm tối ưu hóa lợi nhuận.

## **3.2. VAI TRÒ PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN.**

Cùng với sự phát triển và tiềm năng tăng trưởng của ngành thủy sản, logistics thuê ngoài ngày càng trở nên quan trọng. Trong ngành thủy sản, logistics thuê ngoài thực hiện chức năng kết nối nhà cung cấp với khách hàng. Do đó phát triển logistics thuê ngoài góp phần thúc đẩy cả ngành thủy sản phát triển, từ đó nâng cao thu nhập cho người dân.

*Thứ nhất*, phát triển logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản sẽ góp phần nâng cao giá trị sản phẩm thủy sản, từ đó nâng cao khả năng cạnh tranh của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu nói riêng và ngành thủy sản nói chung. Với đặc thù là mặt hàng tươi sống, yêu cầu về bảo quản là vô cùng khắt khe. Để duy trì được chất lượng sản phẩm trong quá trình vận chuyển thì chỉ có hoạt động logistics thuê ngoài mới đủ khả năng thực hiện được như bố trí xe đông lạnh, nhà kho lạnh..., bản thân doanh nghiệp xuất khẩu sẽ không có đủ chuyên môn để thực hiện việc đó.

*Thứ hai*, phát triển logistics thuê ngoài có tác dụng tiết kiệm và giảm chi phí trong

hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản. Logistics thuê ngoài có tác dụng như chiếc cầu nối trong việc vận chuyển hàng hóa đến các thị trường ở các quốc gia khác nhau, đảm bảo đúng yêu cầu thời gian và địa điểm. Logistics thuê ngoài sẽ tiết kiệm chi phí vận tải, tiết kiệm các chi phí khác phát sinh từ đó nâng cao hiệu quả cho doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu

*Thứ ba*, phát triển logistics thuê ngoài sẽ góp phần thúc đẩy giao dịch thương mại quốc tế trong ngành thủy sản, mở rộng thị trường thủy sản trên phạm vi toàn cầu.

### **3.3. CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI (OUTSOURCING) TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN**

#### **3.3.1. Nhân tố môi trường chính sách**

Có 3 nhân tố có thể ảnh hưởng tới phát triển hoạt động logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản bao gồm chính sách thuế, các đạo luật liên quan và các chính sách khác.

- Chính sách thuế gồm: thuế xuất khẩu, nhập khẩu, thuế tiêu thụ, thuế thu nhập.
- Các đạo luật liên quan gồm: luật đầu tư, luật doanh nghiệp, luật lao động, luật chống độc quyền, chống bán phá giá.
- Các chính sách khác gồm chính sách thương mại, chính sách phát triển ngành, chính sách điều tiết cạnh tranh, chính sách bảo vệ người tiêu dùng.

#### **3.3.2. Nhân tố dung lượng thị trường**

Dung lượng thị trường đối với dịch vụ logistics trong ngành thủy sản là tổng số doanh thu bán hàng, tổng lượng hàng hóa bán ra hoặc tổng lượng khách mua hàng mà doanh nghiệp có thể đo lường hàng năm hoặc trong một khoảng thời gian nhất định. Xác định được dung lượng thị trường giúp doanh nghiệp có thể dự đoán được lượng hàng hóa bán ra hay tổng lượng khách hàng mua hàng, từ đó xây dựng chiến lược kinh doanh hợp lý và hiệu quả. Do đó, việc có hiểu biết và nắm được dung lượng thị trường đem lại lợi thế rất lớn đối với các doanh nghiệp, quyết định sự tồn tại và phát triển của thương hiệu, sản phẩm của các doanh nghiệp thủy sản. Đồng thời, việc xác định được dung lượng thị trường cũng giúp cho các doanh nghiệp logistics chuẩn bị được các nguồn lực cần thiết, lên kế hoạch để đáp ứng nhu cầu ngành thủy sản.

#### **3.3.3. Nhân tố nguồn nhân lực**

Nguồn nhân lực là nhân tố trung tâm, có vai trò quyết định đối với sự tăng trưởng

và phát triển của nền kinh tế. Để đảm bảo chất lượng nguồn nhân lực, rất nhiều các tổ chức, hiệp hội trên thế giới đã có những quy định về tiêu chuẩn chuyên môn đối với nhân sự logistics. Tiêu biểu có thể kể đến một số tiêu chuẩn của các tổ chức quan trọng trên thế giới như:

- Quy định của tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) về đào tạo nhân viên tham gia hoạt động vận tải biển, áp dụng cho các cảng vụ, nhà điều hành cảng, hãng tàu, công ty giao nhận, công ty logistics, chủ hàng.

- Tiêu chuẩn tối thiểu của Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận quốc tế (FIATA) về đào tạo quản lý giao nhận vận tải quốc tế.

Ngoài các nghiệp vụ chuyên môn, trong bối cảnh toàn cầu hóa và ứng dụng công nghệ thông tin mạnh mẽ, đòi hỏi đội ngũ nhân sự logistics cần có kỹ năng ngoại ngữ và các kỹ năng mềm khác có liên quan đến ngành. Các kiến thức và kỹ năng này sẽ giúp họ thực hiện nhiệm vụ chuyên nghiệp một cách thành thạo, tăng khả năng xử lý tình huống và nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

#### **3.3.4. Nhân tố công nghệ và thông tin**

Đặc trưng của logistics trong nền kinh tế nói chung và trong ngành thủy sản nói riêng là một chuỗi các hoạt động. Do đó, hạ tầng công nghệ thông tin được coi là sợi dây kết nối đảm bảo cho bộ máy này được hoạt động một cách hiệu quả và trơn tru. Bên cạnh đó, logistics giữ vai trò tổ chức và quản lý chu trình di chuyển hàng hóa qua nhiều công đoạn, chặng đường và trên nhiều phương tiện khác nhau nên việc nắm bắt và xử lý thông tin kịp thời là vô cùng quan trọng. Vậy nên, công nghệ thông tin là yếu tố quan trọng thúc đẩy logistics thuê ngoài phát triển mạnh mẽ.

#### **3.3.5. Nhân tố cơ sở hạ tầng và trang thiết bị**

Cơ sở hạ tầng logistics là tổng thể các yếu tố vật chất, kỹ thuật, kiến trúc đóng vai trò nền tảng cho các hoạt động logistics nói chung và các dịch vụ logistics nói riêng diễn ra một cách bình thường. Đó là các tuyến đường như đường bộ, đường sắt, đường không, đường biển, đường thủy, phương tiện vận tải, cầu cảng, hệ thống kho bãi..... Việc nâng cấp, phát triển và đồng bộ hóa cơ sở hạ tầng sẽ tăng hiệu quả logistics cũng như giảm chi phí. Điều này gián tiếp sẽ thúc đẩy phát triển logistics trong ngành thủy sản.

Trang thiết bị cần thiết phục vụ vận chuyển, xếp dỡ hàng hóa như cần cẩu, xe

nâng hàng, băng chuyền, đầu máy kéo, pallet... hay trang thiết bị phục vụ cho tàu ra vào cảng, máy móc cho hoạt động đóng gói.... Tất cả những trang thiết bị và máy móc này sẽ giúp kết nối các phương thức vận tải, tối ưu hóa hiệu quả sử dụng phương tiện, giảm thời gian tập hợp và giao nhận hàng hóa.

### **3.3.6. Hội nhập**

Hội nhập đem đến cơ hội nhận chuyển giao công nghệ, giúp phát triển logistics tiệm cận đến tiêu chuẩn quốc tế, đáp ứng được yêu cầu xuất khẩu thủy sản. Bên cạnh đó, quá trình hội nhập diễn ra mạnh mẽ cũng tạo điều kiện thuận lợi cho logistics Việt Nam tiếp cận với thị trường logistics rộng lớn hơn, tạo ra khí thế cho doanh nghiệp nội địa đầu tư sâu và rộng hơn, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

Tuy nhiên, hội nhập cũng tạo ra các sức ép cạnh tranh với các đối thủ đến từ mọi khu vực. Quá trình hội nhập sẽ khiến các doanh nghiệp phải điều chỉnh lại hoạt động của mình. Khi hội nhập, các rào cản về thương mại sẽ dần dần được gỡ bỏ, các doanh nghiệp có cơ hội buôn bán với các đối tác ở cách xa khu vực địa lý, khách hàng của các doanh nghiệp lúc này là các khách hàng đến từ khắp nơi trên thế giới.

## **3.4. KINH NGHIỆM THỰC TIỄN CỦA MỘT SỐ QUỐC GIA PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI TRONG NGÀNH THỦY SẢN**

Logistics thuê ngoài đang ngày càng phát triển ở hầu hết các quốc gia trên thế giới, đặc biệt logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản được nhiều quốc gia chú trọng phát triển. Có thể nhắc tới một số quốc gia trong khu vực như Trung Quốc, Nhật Bản hay Singapore đã ưu tiên tập trung phát triển logistics thuê ngoài từ rất sớm. Đây là những nước đi trước có nhiều thành tựu trong quá trình phát triển logistics thuê ngoài và có những điều kiện rất tương đồng với Việt Nam, do đó Việt Nam có thể học hỏi kinh nghiệm.

### **3.4.1. Phát triển logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản tại Trung Quốc**

Trung Quốc là quốc gia lớn thứ tư trên thế giới về diện tích, lại có đường bờ biển ôn đới dài 9.000 dặm và nhiều cảng biển tự nhiên thuận lợi, Trung Quốc được xem là một cường quốc trong hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản trong khu vực và trên thế giới.

Để đạt được các thành tựu đột phá như trên, không thể phủ nhận vai trò và tầm quan trọng của phát triển logistics thuê ngoài trong lĩnh vực thủy sản. Trung Quốc đã có những chính sách phát triển logistics thuê ngoài rất sáng suốt, phát huy tối đa lợi thế về

vị trí địa lý tự nhiên và con người.

Về cơ sở hạ tầng và kết nối hạ tầng giao thông trong logistics, Trung Quốc được đánh giá vào hàng phát triển trên thế giới với những công trình ghi dấu ấn lịch sử của một cường quốc phát triển. Trung Quốc tập trung phát triển và cải thiện thường xuyên trong các kế hoạch phát triển 5 năm. Đường bộ, đặc biệt đường cao tốc luôn là phương thức vận chuyển hàng hóa trong nhiều thập niên ở Trung Quốc. Toàn bộ các thành phố lớn của Trung Quốc được kết nối bằng hệ thống đường cao tốc hiện đại được đánh giá dài thứ hai thế giới với tổng chiều dài lên tới 41.000 km kết nối hàng trăm các thành phố, bao gồm 7 đường cao tốc thủ đô (Bắc Kinh), 11 đường cao tốc dọc bắc nam và 18 đường cao tốc ngang đông tây.

Vận tải đường sắt là phương thức vận tải phổ biến thứ hai ở Trung Quốc. Đường sắt được chia thành các tuyến Đông – Tây và Bắc – Nam, cụ thể gồm 3 đường ngang (đông tây) và 5 đường dọc (bắc nam). Trung Quốc tập trung đầu tư lớn, lên đến 200 tỷ USD với gần 20.000 km tổng chiều dài. Bên cạnh đó, không thể không nhắc tới tàu tốc hành đường sắt Trung Quốc (CR Express) hoạt động theo phương thức vận chuyển container đường sắt quốc tế kết nối Trung Quốc – châu Âu. Trung Quốc xây dựng 40 trạm vận chuyển liên hợp, 18 trung tâm logistics và hơn 100 cảng biển chuyên dụng. Không chỉ tập trung nguồn lực của chính phủ để xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng, Trung Quốc còn khuyến khích các doanh nghiệp có năng lực tham gia xây dựng. Một trong số các dự án nổi bật là cảng nước sâu Yangshan, một tổ hợp cảng chuyên dụng container có khả năng tiếp nhận tàu cỡ lớn với tổng số tiền đầu tư lên tới 50 tỷ USD. Mặc dù cơ sở hạ tầng logistics của Trung Quốc chưa phải mạnh so với các nước phát triển về logistics nhưng chính phủ Trung Quốc đã luôn chú trọng đầu tư cơ sở hạ tầng logistics và đã đóng góp lớn vào thành công trong quá trình phát triển logistics nói riêng và phát triển ngành xuất khẩu thủy sản nói chung.

Về chính sách phát triển logistics, chính phủ Trung Quốc rất khuyến khích đầu tư nước ngoài và đầu tư của kinh tế tư nhân. Trung Quốc cũng nới lỏng các chính sách bảo hộ cho các hoạt động logistics. Một số ví dụ điển hình là bỏ giấy phép hoạt động đối với hoạt động giao nhận của các nhà đầu tư nước ngoài, cho phép các hãng tàu cung cấp dịch vụ quản lý logistics, cho phép các đối tác nước ngoài nắm tỷ lệ chi phối trong các liên doanh và thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài sau 3 năm. Ngoài ra,

Trung Quốc cam kết mở cửa dịch vụ phát chuyên buru phẩm quốc tế, các dịch vụ liên quan đến phát chuyên hàng hóa và cho phép các nhà cung cấp nước ngoài giữ tỷ lệ vốn chi phối trong liên doanh hoặc thành lập công ty 100% vốn nước ngoài. Trung Quốc cũng cho phép các nhà cung cấp nước ngoài khai thác dịch vụ kho bãi dưới hình thức hoạt động liên doanh và nắm vốn chi phối trong liên doanh.

Về phát triển kho bãi, những năm gần đây, ngành công nghiệp kho bãi không chỉ chú trọng đầu tư mở rộng diện tích, tăng tài sản cố định mà còn tập trung ứng dụng các giải pháp công nghệ để nâng cao hiệu quả hoạt động. Xu hướng đầu tư vào kho bãi cũng chuyển sang chức năng cải thiện việc xây dựng nút cuối, thông tin hóa và ứng dụng công nghệ thông tin vào ngành công nghiệp này như điện toán đám mây, dữ liệu lớn hay Internet of Things. Với sự tự do hóa trong ngành logistics, ngày càng có nhiều công ty nước ngoài xây dựng các kho chuyên dụng. Điều này có thấy sự quyết tâm của Trung Quốc trong công cuộc thúc đẩy sự phát triển logistics nói chung và logistics trong ngành thủy sản nói riêng.

Bên cạnh đó, Trung Quốc đã và đang thúc đẩy sự phát triển của logistics chuỗi lạnh. Theo số liệu thống kê từ Bộ Thương mại do JARN báo cáo, tổng công suất kho lạnh của Trung Quốc đạt 60,5 triệu tấn vào năm 2023, tăng 8,2 triệu tấn và 15,6% so với năm 2022. Theo báo cáo của Liên đoàn Giao nhận và Mua hàng Trung Quốc (CFLP), công suất kho lạnh ở Trung Quốc năm 2024 dự kiến vượt quá 70,8 triệu tấn. Ngoài ra, AskCI Consulting dự báo công suất này sẽ đạt 84,9 triệu tấn vào năm 2025. Ở cấp độ toàn cầu, theo GCCA, Trung Quốc đứng ở vị trí thứ 3 vào năm 2023 về khối lượng kho lạnh (131 triệu m<sup>3</sup>) sau Hoa Kỳ (156 triệu m<sup>3</sup>) và Ấn Độ (150 triệu m<sup>3</sup>).

Những thành tựu đạt được này là do Trung Quốc đã có kế hoạch phát triển cho khoảng thời gian 2021-2025. Kế hoạch này kêu gọi thiết lập một mạng lưới hậu cần chuỗi lạnh kết nối các khu vực sản xuất và bán hàng, bao phủ các khu vực thành thị và nông thôn, đồng thời kết nối thị trường trong nước và quốc tế. Trong đó, khối lượng lưu trữ được chia thành 70% lưu trữ đông lạnh và 30% lưu trữ lạnh.

### **3.4.2. Phát triển logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản tại Nhật Bản**

Nhật Bản là nền kinh tế lớn thứ 3 trên thế giới sau Hoa Kỳ và Trung Quốc. Về mặt địa lý, nhờ vị trí tự nhiên giáp biển, thủy sản được coi là ngành kinh tế rất được chú trọng và phát triển mạnh mẽ ở Nhật Bản. Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vận tải ở

Nhật Bản rất hiện đại, đặc biệt là hệ thống cầu vượt biển để liên kết các đảo.

*Thứ nhất*, về đầu tư và hiện đại hóa cơ sở hạ tầng, chính phủ Nhật Bản ban hành hàng loạt chính sách khuyến khích thích hợp như giảm một số sự điều chỉnh, thành lập những tổ chức liên kết và cung cấp sự trợ giúp chính thức. Nhật Bản là quốc đảo, giao thông vận tải bằng tàu thuyền được sử dụng rộng khắp và các cảng biển Nhật Bản đã thực sự phát triển dưới chính sách ưu tiên cho ngành dịch vụ. Bên cạnh đó, hệ thống đường cao tốc bao trùm lên tất cả 4 đảo lớn của đất nước. Các đường cao tốc này đã xuyên suốt tới tận đảo Honshu, Kyushu ở phía Nam và đảo Hokkaido ở phía Bắc. Tất cả các đảo đều được nối liền bởi các cầu xuyên đại tây dương và các đường hầm xuyên biển. Do đó, vận chuyển bằng xe tải vượt trội so với vận chuyển bằng đường sắt. Hệ thống tàu chở hàng và hệ thống thông tin hàng hóa chuyên chở luôn được cập nhật thông tin kịp thời. Hệ thống áp dụng thẻ ID cho cả các container chở hàng và các xe tải chở container. Trong khi đó, khối lượng vận chuyển hàng không tăng nhanh, gấp 4-5 lần trong vòng 10 năm chiếm tới 28% tổng giá trị hàng hóa.

*Thứ hai*, về kết nối hạ tầng giao thông trong logistics, chính phủ Nhật đã giành khoản kinh phí lớn để kết nối hạ tầng giao thông. Trong đó, trung tâm dịch vụ logistics lớn và phát triển nhất của Nhật Bản là trung tâm giao nhận hàng hóa Hoping Island với chi phí xây dựng là 57,2 tỷ yên Nhật, trong đó, 70% là chi phí của các tổ chức tài chính trung tâm, 20% chi phí của các ngân hàng địa phương và 10% chi phí là của các doanh nghiệp.

*Thứ ba*, về kho bãi mặt bằng, Nhật Bản xây dựng được những bãi kho vận từ rất sớm. Hiện nay, Nhật Bản đã xây dựng được hơn 20 bãi kho vận logistics có quy mô lớn tại 22 thành phố của Nhật Bản. Khi bố trí kế hoạch phát triển các bãi kho vận và các thiết bị, chính phủ Nhật Bản chọn lựa những vị trí thích hợp ở gần các khu liền kề thành phố, bên cạnh các tuyến giao thông nội bộ và các đường giao thông huyết mạch chính nối liền các thành phố lớn để xây dựng các kho vận. Kho chứa hàng được xây dựng ở gần các cảng biển lớn, có hệ thống giao thông vận tải thông suốt trên khắp nước Nhật. Hệ thống kho bãi cung cấp đa dạng các chức năng dịch vụ như: kho làm lạnh, kho đặc dụng cho các mặt hàng đặc biệt.... Riêng đối với mặt hàng thủy sản, kho lạnh và vận chuyển lạnh luôn được chú trọng đầu tư phát triển nhằm đảm bảo hàm lượng dinh dưỡng cũng như nâng cao giá trị hàng hóa thủy sản, tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường

quốc tế.

*Thứ tư*, Nhật Bản luôn khuyến khích phát triển công nghệ thông tin phục vụ logistics thông qua đầu tư hiện đại hóa công nghệ, số hóa các dữ liệu, đầu tư phát triển hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI), hệ thống định vị toàn cầu (GPS)... Đối với sự phát triển logistics trong ngành thủy sản Nhật Bản, mặt hàng thủy sản có yêu cầu cao về độ tươi mới, do đó chuỗi lạnh được ưu tiên phát triển. Trong đó, xe tải lạnh và kho bảo quản lạnh là những phương tiện cơ bản nhất trong chuỗi lạnh. Ứng dụng công nghệ mới trong chuỗi lạnh có thể cải thiện hiệu quả và rút ngắn thời gian vận chuyển trong logistics. Mặt khác, nó có thể giảm thiệt hại không đáng có của thủy sản trong quá trình vận chuyển. Do đó, sự phát triển của logistics chuỗi lạnh có ý nghĩa to lớn đối với việc nâng cao giá trị chung của ngành thủy sản. Nhật Bản cũng là quốc gia đầu tiên ứng dụng công nghệ và quản lý số trong phát triển chuỗi lạnh và trên thực tế đã đem lại ý nghĩa kinh tế nhất định cho ngành thủy sản.

### **3.4.3. Phát triển logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản tại Singapore**

Singapore là một trong số ít những nước nhỏ có logistics thuê ngoài trong ngành thủy sản phát triển thành công rực rỡ với nhiều cảng biển nhộn nhịp nhất trên thế giới hiện nay. Với lợi thế vị trí địa lý, cửa ngõ ra vào trên tuyến vận tải hàng hải huyết mạch từ đông sang tây, kết nối lục địa Âu – Á, nối liền Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương, chính phủ Singapore đã nhận thức rõ vai trò logistics đối với sự phát triển của quốc đảo này, từ đó, kiên trì thực hiện chiến lược phát triển kết cấu hạ tầng hoàn hảo, xây dựng môi trường kinh doanh lý tưởng nhằm mục tiêu biến quốc gia này trở thành trung tâm logistics phát triển hàng đầu thế giới.

Hiện nay, Singapore có 7 khu vực tự do thương mại, trong đó 6 khu giành cho vận tải biển và một khu tự do thương mại hàng không tại sân bay Changi. Singapore nổi tiếng với hệ thống cảng biển hiện đại và nhộn nhịp nhất trong khu vực và trên thế giới. Phát huy thế mạnh về vị trí là nằm ngay “xích đạo”, không bị giông bão hay thời tiết xấu đe dọa. Bến cảng và sân bay hầu như hoạt động suốt năm, thuận lợi cho xếp dỡ hàng hóa, triển khai xây dựng, phát triển cảng biển với kết cấu hạ tầng hiện đại, hoàn hảo, sẵn sàng tiếp thu tàu biển năm châu về hội tụ.

Bên cạnh đó, chính phủ Singapore cũng đầu tư mạnh mẽ về công nghệ thông tin thông qua việc nâng cấp hệ thống công nghệ thông tin nhằm tự động hóa hệ thống trao



đổi thông tin thương mại và pháp luật giữa các đối tượng tham gia chuỗi logistics. Thúc đẩy ứng dụng công nghệ thông tin cũng là một trong những yếu tố chính tạo nên bước đột phá trong quá trình phát triển logistics. Tại Singapore, quá trình số hóa, tự động hóa được thực hiện từ Chính phủ, các cơ quan quản lý nhà nước cho đến các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics và doanh nghiệp sử dụng dịch vụ logistics. Từ đó, giảm chi phí liên quan đến thông tin đồng thời tiết kiệm thời gian, nâng cao hiệu quả hoạt động logistics.

Ngoài ra, đối với phát triển nguồn nhân lực logistics, Singapore luôn chú trọng chất lượng nguồn nhân lực thông qua các suất học bổng hay tài trợ nghiên cứu cho sinh viên. Thành lập các học viện và viện nghiên cứu nhằm đào tạo nhân lực cũng như phát triển chiến lược, xây dựng chương trình đào tạo logistics... Đồng thời, bằng việc hợp tác với các đơn vị nghiên cứu đào tạo như Đại học Quốc gia Singapore (NUS), Đại học Công nghệ Nanyang (NTU)... chính phủ Singapore đã phát triển các kỹ thuật, hệ thống, quy trình và dịch vụ để nâng cao vị thế của Singapore với tham vọng trở thành một trung tâm logistics hàng đầu thế giới.

## CHƯƠNG 4: THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN VIỆT NAM

### 4.1. THỰC TRẠNG KIM NGẠCH XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN CỦA VIỆT NAM

Theo Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam (VASEP) cho biết trong tháng 9/2024, xuất khẩu thủy sản đạt 866 triệu USD, tăng 6,4% so với tháng 9/2023. Tính chung 9 tháng năm 2024, xuất khẩu thủy sản đạt 7,16 tỷ USD, tăng 8,5% so với cùng kỳ năm ngoái

Xuất khẩu thủy sản của Việt Nam đã có những bước tiến vượt bậc trong vòng 5 năm trở lại đây. Kim ngạch xuất khẩu thủy sản 5 năm trở lại đây đã tăng trưởng mạnh mẽ với mức tăng trưởng bình quân 15,6%/năm. Quá trình tăng trưởng này đã đưa Việt Nam trở thành một trong 5 nước xuất khẩu thủy sản lớn nhất thế giới, giữ vai trò chủ đạo cung cấp nguồn thủy sản toàn cầu.

Giá trị xuất khẩu các mặt hàng thủy sản của Việt Nam (tỷ USD)

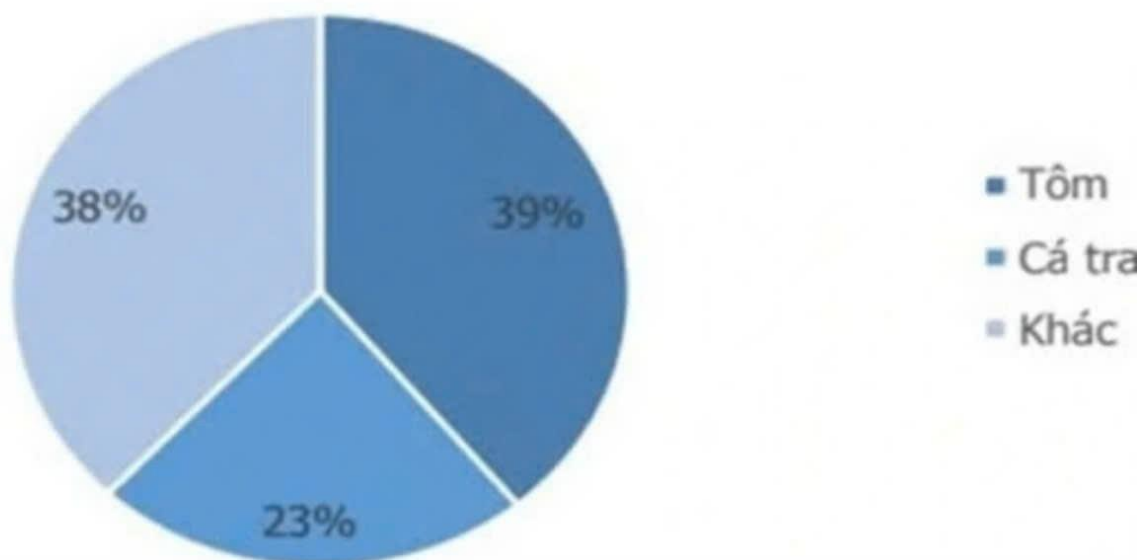


Hình 4.1. Giá trị xuất khẩu các mặt hàng thủy sản của Việt Nam (tỷ USD)

(Nguồn: Hiệp hội chế biến và xuất khẩu thủy sản Việt Nam)

Xét về cơ cấu xuất khẩu thủy sản Việt Nam, tôm và cá tra là hai mảng chủ lực trong tổng giá trị xuất khẩu thủy sản của nước ta. Cụ thể, năm 2023, mặt hàng tôm của Việt Nam được xuất khẩu đến hơn 100 thị trường trên toàn thế giới. Trong đó, EU, Mỹ,

Nhật Bản, Trung Quốc – Hồng Kông là 4 thị trường xuất khẩu chính, chiếm khoảng gần 75% tổng giá trị xuất khẩu. Về mặt hàng cá tra, Trung Quốc (bao gồm Hồng Kông), Mỹ, EU và ASEAN (chủ yếu bao gồm Thái Lan, Ma-lay-si-a, Phi-lip-pin) là các thị trường xuất khẩu chính.



**Hình 4.2. Cơ cấu xuất khẩu thủy sản Việt Nam theo loài năm 2023**

(Nguồn: Trung tâm nghiên cứu CSI-BP Phân tích ngành, Công ty cổ phần Chứng khoán kiến thiết Việt Nam, Báo cáo ngành thủy sản Việt Nam, 2023)

Đến năm 2023, Việt Nam gặp phải một số khó khăn trong xuất khẩu thủy sản, bao gồm thuế chống bán phá giá cao; thẻ vàng khai báo thủy sản bất hợp pháp, không khai báo và không theo quy định (IUU); và giá trung bình xuất khẩu giảm. Năm 2023, sản phẩm thủy sản được xuất khẩu sang 158 nước và vùng lãnh thổ, trong đó 3 thị trường chính là châu Âu (15%), Mỹ (17%) và Nhật Bản (17%) và đang có những thị trường tiềm năng như Trung Quốc (17%) và ASEAN (8%).



**Hình 4.3. Cơ cấu xuất khẩu thủy sản của Việt Nam năm 2023**

(Nguồn: Hiệp hội chế biến và xuất khẩu thủy sản Việt Nam)

Theo số liệu thống kê sơ bộ của Tổng cục Hải quan, kim ngạch xuất khẩu thủy sản tháng 5/2023 đạt 641,81 triệu USD, tăng 4% so với tháng 4 năm 2022 nhưng giảm 15,9% so với tháng 5/2021. Tính chung 5 tháng đầu năm 2023 kim ngạch đạt trên 2,89 tỷ USD, giảm 9,2% so với cùng kỳ năm 2022. Nhật Bản đứng đầu về tiêu thụ thủy sản của Việt Nam, chiếm 19% trong tổng kim ngạch xuất khẩu nhóm hàng này của cả nước, đạt 547,53 triệu USD, giảm 1% so với cùng kỳ năm 2022. Tiếp sau đó là thị trường Mỹ với 490,16 triệu USD, chiếm 17%, giảm 3,8%; Xuất khẩu sang châu Âu đạt 425,19 triệu USD, chiếm 14,7%, giảm 13,2%; Trung Quốc đạt 373,18 triệu USD, chiếm 12,9%, giảm 2,3%; Hàn Quốc đạt 282,81 triệu USD, chiếm 9,8%, giảm 8,4%.

Xuất khẩu tôm trong tháng 6/2024 đạt khoảng 402 triệu USD, tăng 15%, đưa tổng kim ngạch 6 tháng đầu năm lên 1,7 tỷ USD, tăng 13% so với cùng kỳ năm 2023. Trong đó tôm chân trắng chiếm 76% với trên 1,3 tỷ USD, tăng 23%; tôm sú chiếm 15%, đạt 257 triệu USD, giảm 10%; tôm biển các loại chiếm 9% đạt 154 triệu USD, giảm 16%. Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đức là những quốc gia nhập khẩu tôm lớn nhất của Việt Nam với mức tăng trưởng tốt. Trong đó, xuất khẩu tôm sang Mỹ đang có đà tăng trưởng hàng tháng từ 45% đến 46%, sang Nhật Bản tăng 17%, sang Hàn Quốc tăng 10%, sang Đức tăng 60% và sang Anh tăng 15%. Trừ thị trường Mỹ và Trung Quốc, tôm Việt Nam có vị trí số một tại hầu hết các thị trường với kim ngạch nổi trội hơn so với các

nước khác. Về xuất khẩu cá tra, sản lượng xuất khẩu tăng 39% trong tháng 5/2024 và 35% trong tháng 6/2024 (đạt trên 150 triệu USD). Nhìn chung, lượng xuất khẩu tôm nửa đầu năm 2024 đạt 788 triệu USD, tăng 18% so với cùng kỳ năm 2023.

Về xuất khẩu cá tra, thị trường Trung Quốc chiếm tỷ trọng cao nhất, 26% xuất khẩu cá tra Việt Nam, tuy nhiên hiện nay đang trên đà giảm. Trong khi đó, xuất khẩu sang Mỹ và một số những thị trường nhỏ đang hồi phục rất mạnh mẽ, trong đó xuất khẩu sang Mỹ đang tăng khoảng trên 170%, chiếm 21%; xuất khẩu sang Mexico, Brazil, Anh, Thái Lan, Hà Lan, Colombia và Nga đều đạt mức tăng trưởng 3 con số (từ 100 – 450%). Mỗi thị trường này chiếm khoảng 2,5-4% giá trị xuất khẩu cá tra của Việt Nam. Tính đến hết tháng 6/2024, xuất khẩu các sản phẩm thủy sản Việt Nam đạt 1,6 tỷ USD, tăng 16%. Riêng trong tháng 6/2024, xuất khẩu thủy sản tăng 21%, đạt 312 triệu USD. Xuất khẩu cá ngừ chiếm 9% với 364 triệu USD trong nửa đầu năm 2024, tăng 24% so với cùng kỳ năm 2023. Xuất khẩu mực, bạch tuộc tăng 15%, đạt 277 triệu USD, chiếm 7%; các loại cá khác chiếm 22%, đạt 847 triệu USD, tăng 13%. Cá mực, bạch tuộc và cá ngừ đều đang có đà tăng trưởng mạnh tại hầu hết các thị trường lớn. Trong vài tháng gần đây, lượng nhập khẩu cá ngừ Việt Nam tại thị trường Mỹ tăng gấp 1,5 lần so với cùng kỳ năm 2023, do vậy nửa đầu năm 2024 xuất khẩu cá ngừ sang Mỹ tăng 23%, đạt 43% tổng lượng xuất khẩu cá ngừ của Việt Nam. Thị trường Mỹ mở cửa trở lại giúp tất cả các phân khúc sản phẩm cá ngừ đều có cơ hội gia tăng thị phần. Các thị trường chủ lực khác dù chiếm tỷ trọng nhỏ hơn nhưng đều có những tín hiệu rất lạc quan bởi mức tăng trưởng rất cao: xuất khẩu thủy sản sang Italy tăng 122% trong 6 tháng đầu năm 2024, sang Israel tăng 37%, sang Canada tăng 62%. Về tình hình xuất khẩu mực và bạch tuộc, hiện nay Hàn Quốc là thị trường nhập khẩu lớn nhất của Việt Nam. Xuất khẩu sang Hàn Quốc chiếm 41% và đang có xu hướng gia tăng với mức độ tăng trưởng khoảng 7-8%. Xuất khẩu mực và bạch tuộc sang Nhật Bản chiếm 20% và cũng đang tăng trưởng tốt. Trong khi đó, xuất khẩu sang Italy tăng gần 70% trong nửa đầu năm.

Nhìn chung, tính tới năm 2024, xuất khẩu thủy sản của Việt Nam chỉ giảm đối với thị trường Trung Quốc còn đối với các thị trường tiềm năng còn lại, lượng nhập khẩu thủy sản của Việt Nam vẫn đang phát triển khá tốt.

**Bảng 4.1. Xuất khẩu thủy sản tháng 7 và 7 tháng đầu năm 2024 và % tăng, giảm so với cùng kỳ năm 2023 (triệu USD)**

Sản phẩm	T7/2024	% tăng, giảm	T1-7/2024	% tăng, giảm
Tôm các loại	374,340	-4	2.105,865	10,2
Cá tra	117,320	-5	898,218	13,5
Cá ngừ	60,452	-5	415,561	16,6
Cá các loại khác	136,923	-2	987,884	10,8
Mực và bạch tuộc	46,917	-9	313,932	7,8
Nhuễn thể hai mảnh vỏ	10,646	6	71,615	36,4
Cua, ghẹ và giáp xác khác	14,900	-3	85,967	-1,1
<b>TỔNG/ TRUNG BÌNH</b>	<b>761,498</b>	<b>-3,1</b>	<b>4.879,042</b>	<b>13,5</b>

(Nguồn: Hiệp hội chế biến và xuất khẩu thủy sản Việt Nam)

## **4.2. THỰC TRẠNG CƠ SỞ HẠ TẦNG LOGISTICS PHỤC VỤ CHO HOẠT ĐỘNG XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN VIỆT NAM**

### **4.2.1. Thực trạng các phương thức vận tải phục vụ cho hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam**

#### *- Thực trạng hệ thống đường bộ*

Có thể nói, hệ thống đường bộ của Việt Nam phục vụ logistics nói chung và logistics trong ngành thủy sản nói riêng đã được cải thiện và phát triển mạnh mẽ trong nhiều năm qua. Tính đến năm 2023, Việt Nam đã xây dựng được khoảng 1.900 km đường bộ cao tốc. Các tuyến quốc lộ chính được đưa vào cấp kỹ thuật, thay thế cầu yếu và đồng bộ tải trọng, tỷ lệ mặt đường bê tông nhựa được nâng lên 64%. Tuy nhiên nếu so sánh với các quốc gia trên thế giới thì tổng chiều dài cũng như tốc độ xây mới đường bộ cao tốc còn chưa cao, như hiện tại Hoa Kỳ có tổng chiều dài đường cao tốc là 107.702 km, Hàn Quốc là 4.767 km, Nhật Bản là 8.358 km và Trung Quốc là 168.100 km. Như vậy có thể thấy, hệ thống đường bộ cao tốc phục vụ logistics nói chung và logistics trong

ngành thủy sản nói riêng của Việt Nam tuy đã có sự phát triển theo thời gian nhưng vẫn chưa nhanh so với thế giới

**Bảng 4.2. Chiều dài cao tốc và quốc lộ theo vùng của Việt Nam (tính theo km)**

VÙNG	CHIỀU DÀI CAO TỐC	CHIỀU DÀI QUỐC LỘ
Trung du và miền núi phía Bắc	392	7.256
Đồng bằng sông Hồng	468	2.133
Bắc trung Bộ và Duyên hải Miền Trung	193	8.366
Tây Nguyên	19	3.059
Đông Nam Bộ	51	855
Đồng bằng sông Cửu Long	40	2.652
Tổng	1.163	24.321

(Nguồn: Báo cáo logistics Việt Nam 2023)

Về đường cao tốc, khu vực phía Bắc đã hoàn thành các tuyến hướng tâm tới Thủ đô Hà Nội gồm Nhật Tân - Nội Bài, Nội Bài - Lào Cai, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội - Bắc Giang, Hà Nội - Hải Phòng, Pháp Vân - Giẽ - Ninh Bình, Hòa Lạc - Hòa Bình. Đồng thời, tuyến đường cao tốc ven biển Hải Phòng - Hạ Long - Vân Đồn đã hoàn thành. Khu vực phía Nam đã hoàn thành tuyến cao tốc TP. HCM - Long Thành - Dầu Giây nối Đông Nam bộ và phía Bắc, tuyến cao tốc TP. HCM - Trung Lương nối với các tỉnh Đồng bằng Sông Cửu Long. Bên cạnh đó, 2 tuyến mới là Bến Lức - Long Thành, Trung Lương - Mỹ Thuận đang được triển khai. Khu vực miền Trung, Bộ GTVT đã hoàn thành 2 tuyến Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Liên Khương - Đà Lạt. Tuy nhiên, một số tuyến đường cao tốc quan trọng có nhu cầu lớn đối với logistics nói chung vẫn chưa được đầu tư như: tuyến đường cao tốc Bắc Nam, cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài, các đường vành đai Thủ đô Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh.

Về quốc lộ, các tuyến quốc lộ chính yếu được đưa vào cấp kỹ thuật, thay thế cầu yếu và đồng bộ tải trọng, tỷ lệ mặt đường bê tông nhựa được nâng lên 64%. Đến năm 2023, QL1 đã được nâng cấp, mở rộng từ Lạng Sơn đến Cà Mau và được kéo dài đến

Năm Căn, đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên nối xuống miền Đông Nam Bộ đã được mở rộng; nhiều quốc lộ trọng yếu QL2, QL3, QL6, QL10, QL18, QL21B, QL32, QL8, QL19, QL24, QL2 QL51, QL80, QL91... được đầu tư, nâng cấp toàn tuyến hoặc một số đoạn có nhu cầu vận tải lớn. Chất lượng mặt đường mặc dù đã được cải thiện nhưng vẫn xảy ra tình trạng hư hỏng như hằn lún vệt bánh xe, ổ gà, nứt, vỡ. Đường bộ có quy mô 1 làn xe chiếm 11,04%, đường có quy mô 2 làn xe chiếm khoảng 74,53%, đường có quy mô 4 làn xe chiếm 13,93%, đường từ 6 đến 10 làn xe chiếm 0,5% còn lại là đường xen kẽ với các bề rộng khác nhau. Có thể thấy đường với quy mô 4 làn xe trở lên chiếm tỷ lệ thấp, chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải cần thiết, đặc biệt là các trục có nhu cầu vận tải lớn, nhiều xe tải hạng nặng, xe đầu kéo sơ-mi rơ-mooc. Cũng trong khoảng thời gian này, nhiều công trình cầu, hầm cấp đặc biệt, cấp I đã được hoàn thành gồm cầu Nhật Tân, Bạch Đằng, Vĩnh Thịnh, Hưng Hà, Thái Hà ở phía Bắc; các cầu Nguyệt Viên, Bến Thủy 2, cầu Rồng và các hầm Đèo Cả, Cù Mông, Hải Vân 2, Phú Gia, Phước Tượng ở miền Trung; các cầu Cổ Chiên, Mỹ Lợi, Cao Lãnh, Vàm Cống, Đồng Nai ở phía Nam

Xét riêng khu vực Đồng bằng sông Cửu Long - khu vực tập trung sản lượng thủy sản chính của cả nước (chiếm khoảng 65% sản lượng thủy sản của cả nước), các tuyến đường cao tốc trong khu vực này cũng chưa thực sự phát triển. Do chưa phát triển dịch vụ logistics kết nối vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu nên khoảng 70% hàng hóa xuất khẩu vẫn phải chuyển về các cảng ở TP. HCM và cảng Cái Mép (tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu) bằng đường bộ, khiến các doanh nghiệp phải chịu chi phí vận tải cao hơn từ 10-40%. Nếu có dịch vụ tiếp vận hậu cần hợp lý hơn, hàng hóa có thể xuất khẩu trực tiếp từ Đồng bằng sông Cửu Long, không phải đưa lên TP. HCM, doanh nghiệp sẽ tiết kiệm được một khoản chi phí rất lớn, khoảng từ 30-40%. Khi đó, tính cạnh tranh của các mặt hàng nông sản cũng sẽ cao hơn.

- *Thực trạng hệ thống đường biển*

+ *Thực trạng hệ thống cảng biển*

Vận tải đường biển, ở nước ta đang rất phát triển nhờ những ưu điểm nổi bật của loại hình này là chi phí thấp, thời gian vận chuyển khá ổn định, chất lượng dịch vụ tốt. Do đó, rất nhiều loại hàng hóa, trong đó có sản phẩm thủy sản đã chuyển sang sử dụng hình thức vận chuyển này. Tính đến tháng 6 năm 2024, Việt Nam có tổng cộng 286 bến cảng với chiều dài khoảng 95 km cầu cảng. Các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc



tế tại khu vực phía Bắc và phía Nam tiếp nhận được các tàu container lên tới 132.000 tấn tại khu bến cảng Lạch Huyện (Hải Phòng), 214.000 tấn tại khu bến cảng Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu).

**Bảng 4.3: Số lượng bến cảng của một số địa phương nổi bật**

<b>Địa phương</b>	<b>Số lượng bến cảng</b>	<b>Địa phương</b>	<b>Số lượng bến cảng</b>
Hải Phòng	50	Hải Thịnh	3
Vũng Tàu	46	Đồng Tháp	3
Thành phố Hồ Chí Minh	42	Thái Bình	2
Cần Thơ	21	Thừa Thiên – Huế	2
Đồng Nai	18	Kỳ Hà	2
Khánh Hòa	16	Tiền Giang	2
Quảng Ninh	13	Cần Thơ (thuộc Sóc Trăng)	2
Đà Nẵng	8	Cà Ná (Ninh Thuận)	2
Nghi Sơn	7	Quảng Trị	1
Nghệ An	7	Vũng Rô	1
Dung Quất	7	Bình Dương	1
Hà Tĩnh	6	Trà Vinh	1
Bình Thuận	6	An Giang	1
Quảng Bình	4	Vĩnh Long	1
Quy Nhơn	4	Năm Căn	1
Kiên Giang	4		

(Nguồn: Tác giả Tổng hợp)

Theo Bộ Giao thông Vận tải, tổng số bến cảng trong hệ thống cảng biển Việt Nam đã tăng lên 8 bến. Trong đó, cảng biển Vũng Tàu có số bến cảng tăng nhiều nhất, gồm Bến cảng Hyosung Vina Chemicals, Bến cảng Quốc phòng Quân khu 7, Bến cảng chuyên dùng Dự án Tổ hợp hóa dầu miền Nam, Bến cảng Hải đoàn 129.

Ngoài ra, cảng biển Hải Phòng có thêm bến cảng MPC Port; cảng biển Khánh Hòa có thêm bến cảng tổng hợp Nam Vân Phong; cảng biển Đồng Nai có thêm bến cảng Vĩnh Hưng và cảng biển TP. HCM có thêm bến cảng Bến Nghé Phú Hữu.

Trung bình mỗi năm, cảng biển Việt Nam đón khoảng 120,000 lượt tàu biển với

mức tăng trưởng tổng thể của hàng hóa đạt gần 16%/năm. Trong 6 tháng đầu năm 2024, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt 535,7 triệu tấn, tăng 3% so với cùng kỳ năm 2023. Khối lượng hàng hóa bằng container thông qua cảng biển đạt 18,6 triệu TEU, tăng 15% so với cùng kỳ năm 2023. Trong đó, hàng xuất khẩu đạt hơn 6 triệu TEU (tăng 13%), hàng nhập khẩu đạt hơn 6,1 triệu TEU (tăng 18%), hàng nội địa đạt hơn 6,3 triệu TEU (tăng 13%).

Tuy nhiên, hầu hết các bến cảng của Việt Nam đều là bến tổng hợp còn bến container chiếm số lượng ít chính vì vậy dẫn đến sự mất cân bằng tại cảng của nước ta. Quy mô cảng biển tại nước ta hầu như đều là quy mô vừa và nhỏ. Ngoài ra, các cảng chính nằm cách nhau xa và chủ yếu là ở các điểm nóng. Hầu hết các cảng chính đều nằm tại 3 địa danh giáp biển lớn là Hải Phòng, Đà Nẵng, Sài Gòn, các cảng đó lại chỉ là các cảng sông và cách khá xa biển. Điều này gây trở ngại rất lớn với các tàu lớn muốn ra vào cảng. Hơn nữa, tại một số cảng chưa được trang bị xếp dỡ container hiện đại và vẫn sử dụng phương thức xếp dỡ thủ công. Từ những bất cập đó, chi phí vận chuyển và bốc xếp từ cảng ngoài vào đến cảng nội địa hiện đang khá cao.

#### + Thực trạng phát triển tuyến vận tải biển

Việt Nam hiện có 32 tuyến vận tải biển, bao gồm 25 tuyến vận tải quốc tế và 7 tuyến vận tải nội địa. Các tuyến vận tải biển của Việt Nam vận chuyển được hàng hóa nói chung và hàng hóa thủy sản nói riêng tới Bắc Mỹ và châu Âu. Hiện cả nước có 44 tuyến luồng hàng hải công cộng, 34 tuyến luồng hàng hải chuyên dùng, 94 đèo biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang và 32 đài thông tin từ Móng Cái đến Hà Tiên. Các luồng quan trọng gồm: Luồng Hòn Gai, Hải Phòng, Nghi Sơn, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Sài Gòn - Vũng Tàu, Cái Mép - Thị Vải và luồng sông Hậu qua cửa Định An. Luồng dài nhất là luồng Định An - Cần Thơ khoảng 130,6km, luồng ngắn nhất dài 0,65 km là luồng vào Cảng Sa Đéc tỉnh Đồng Tháp (tính từ ngã ba sông Tiền).

#### + Thực trạng khả năng tiếp nhận tàu biển

Việt Nam có nhiều bến cảng tổng hợp, container của các cảng biển: Quảng Ninh; Hải Phòng; Nghi Sơn - Thanh Hóa; Vũng Áng; Đà Nẵng; Dung Quất - Quảng Ngãi; Quy Nhơn; TP. HCM đang ngày càng được mở rộng cả về quy mô và chất lượng.

Tính đến tháng 10/2023, cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu) và cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng đã có khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải

trên 200,000 DWT. Việc tăng khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn đã giúp giảm đáng kể thời gian lưu thông của hàng hoá nói chung và thủy sản nói riêng. Cụ thể, trước đây hàng hoá nếu muốn đi tuyến biển xa sang hai bờ Đông Tây nước Mỹ, châu Âu, châu Phi bắt buộc phải trung chuyển qua một số cảng như: Kaohsiung (Đài Loan), Singapore, Hồng Kông,... Việc trung chuyển này khiến hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam vừa mất thêm nhiều thời gian, vừa phải chịu thêm phí xếp dỡ khoảng 10 - 200 USD/TEUS. Hiện, một phần khối lượng hàng hóa xuất khẩu của chúng ta đã có thể lên tàu mẹ tại các cảng cửa ngõ quốc tế của Việt Nam đi thẳng châu Âu, châu Mỹ, chi phí logistics được kéo giảm từ 5 - 20%.

Về vận tải tuyến ven biển, tính đến năm 2023, Việt Nam đã có 2.058 phương tiện, trong đó có 1.224 tàu chuyên chở hàng hóa. Nếu tính riêng phương tiện thủy mang cấp VR-SB trong 6 tháng đầu năm 2023, Việt Nam có hơn 30.000 lượt vào và rời cảng biển và cảng, bến thủy nội địa. Con số này đã tăng 134% so với 6 tháng đầu năm 2022. Sản lượng hàng hóa thông qua đạt khoảng 30 triệu tấn, tăng 116% so với cùng kỳ của năm 2022. Đội tàu sông pha biển VR-SB đã vận chuyển trung bình khoảng 5 triệu tấn hàng/tháng, tăng gấp đôi so với trung bình các năm trước.

- Thực trạng hệ thống cảng thủy nội địa, cảng cá, khu neo đậu tránh trú bão

Toàn quốc hiện có 292 cảng, trong đó bao gồm 217 cảng hàng hóa, 12 cảng hành khách, 63 cảng chuyên dụng nhưng hiện mới có một số cảng nằm trên tuyến đường thủy nội địa đồng bằng sông Cửu Long và trực từ cảng biển Hải Phòng - Quảng Ninh - Bắc Ninh - Việt Trì, Phú Thọ có thể đón tàu chở container.

Hệ thống cảng cá: Tính đến năm 2023, toàn quốc có 125 cảng cá gồm: 35 cảng cá loại I và 90 cảng cá loại II, đáp ứng tổng lượng thủy sản qua cảng khoảng 2.250.000 tấn/năm và 146 khu neo đậu tránh trú bão cho tàu cá (gồm 30 khu cấp vùng, 116 khu cấp tỉnh), đáp ứng nhu cầu neo đậu cho khoảng 98.310 tàu cá.

#### **4.2.2 Thực trạng kho lạnh phục vụ cho hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam**

Đối với hàng hóa thủy sản, do đặc tính tươi sống nên các nhà cung cấp dịch vụ logistics sử dụng kho lạnh. Riêng trong năm 2023, có một số lượng lớn chuỗi cung ứng lạnh được mở thêm cơ sở tại các quốc gia. Các kho lạnh này cũng được chú trọng hơn đến mức độ an toàn và khả năng thích ứng trong bối cảnh mới. Ngành thủy sản của Việt

Nam được hầu hết các công ty lớn có quy mô cấp vùng chú trọng đến việc đầu tư vào chuỗi cung ứng lạnh. So sánh với thế giới, xuất khẩu thủy sản của Việt Nam hiện là lĩnh vực lớn thứ ba và là ngành chiếm nhiều diện tích kho lạnh nhất. Theo Báo cáo logistics Việt Nam, tính đến tháng 9/2023, cả nước có 48 kho lạnh với công suất 600.000 pallets. Trong đó miền Nam có 36 kho lạnh với công suất 526.364 pallets. Miền Trung có 1 kho lạnh với công suất 21.000 pallets và miền Bắc có 11 kho lạnh với công suất 54.780 pallets. Khoảng 80% kho lạnh có tỷ lệ sử dụng cao, tỷ lệ sử dụng kho mát thấp. Về xe lạnh, cả nước có hơn 700 xe lạnh và 450 toa xe lửa chuyên chở container chở hàng lạnh. Công ty Ratraco hiện có 300 container lạnh, vận chuyển đa phương thức container lạnh trong nước và quá cảnh Trung Quốc đi nước thứ ba (Mông Cổ, Kazakhstan, Uzbekistan, Nga, Tjikistan, Ba Lan, Đức, Anh). Ratraco có thể cung cấp container lạnh chạy dầu diesel đưa đến tận nơi sản xuất của nông sản. Theo trang thông tin kinh tế của Thông tấn xã Việt Nam, kho lạnh tại miền Nam được đánh giá phát triển hơn do nhu cầu cao từ các mặt hàng thực phẩm, thủy sản và bán lẻ.

#### **4.2.3. Thực trạng kết nối hạ tầng giao thông phục vụ cho logistics trong hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam**

Để chuyển hàng thủy sản từ các đầu mối ra cảng xuất nhập khẩu thì vận tải đường bộ bao giờ cũng được các chủ hàng và các doanh nghiệp ưu tiên sử dụng chiếm tới 74,1%. Mặc dù vận tải đường bộ có chi phí cao, luôn có rủi ro về tai nạn, ô nhiễm nhưng do những tuyến kết nối đường sắt với các cảng biển được xây dựng từ thời Pháp đến nay đã bị tháo dỡ gần hết như Tân Cảng (TP Hồ Chí Minh), Tiên Sa (Đà Nẵng), Cửa Lò (Nghệ An);... Các cảng biển mới xây dựng lại không hề tính đến xây dựng đường sắt kết nối như cảng Đình Vũ (Hải Phòng), cụm cảng Cái Mép - Thị Vải;... khiến bài toán lưu thông hàng hóa gặp khó khăn. Cùng với đó, với tình trạng kết nối vận tải đa phương thức vào cảng vẫn còn kém, doanh nghiệp chỉ có duy nhất một lựa chọn đưa hàng đến cảng bằng đường bộ, điều này dẫn đến tình trạng tắc nghẽn nghiêm trọng tại các cửa ngõ cảng. Thời gian phát sinh thêm do tắc nghẽn làm tổn chi phí lưu kho bãi, gia tăng các rủi ro trong khâu bảo quản lạnh với cũng như ảnh hưởng đến uy tín và lợi thế cạnh tranh của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam.

Vận chuyển đường sắt hiện đang thiếu quy hoạch đồng bộ về hạ tầng phục vụ vận chuyển một số hàng chuyên dụng thủy hải sản; Hệ thống đường sắt nối vào khu vực cảng biển còn hạn chế (một số nhánh đường sắt kết nối với các cảng biển, cảng sông

trước đây đã bị tháo dỡ và chưa được khôi phục lại như cảng: Cửa Lò, Tiên Sa, Quy Nhơn, Ba Ngòi, Sài Gòn. ).

Ngoài ra, kết nối giao thông cũng là “điểm nghẽn” phát triển cảng biển. Hầu hết các trục đường kết nối đến cảng các khu vực như Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh có quy mô chưa tương xứng với năng lực cảng biển. Các cụm cảng Lạch Huyện, Cái Mép - Thị Vải dù được quy hoạch là cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế nhưng lại chưa có kết nối đường sắt, kết nối đường thủy còn yếu, dẫn tới hàng hóa chủ yếu thông thương bằng đường bộ, các trục đường dẫn tới cảng thường xuyên tắc nghẽn.

Kết nối giữa các phương thức vận tải là một vấn đề hạn chế lớn, một nguyên nhân dẫn đến chi phí vận tải còn cao của hệ thống giao thông vận tải nước ta. Kết nối giữa các phương thức vận tải được thể hiện rõ trên các hành lang vận tải chính, trọng tâm là vấn đề kết nối đường sắt, đường thủy nội địa với cảng biển. Muốn phát triển thị trường thủy hải sản cần đặc biệt chú trọng vào phát triển logistics. Sử dụng tốt các dạng hình thức phương tiện về logistics giao thông cả đường biển, quan trọng khai thông tuyến đường sắt để đẩy nhanh sản lượng hàng hóa.

### **4.3. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG DỊCH VỤ LOGISTICS TRONG CÁC DOANH NGHIỆP GIAO NHẬN, VẬN TẢI CÁC MẶT HÀNG THỦY SẢN VIỆT NAM**

Tại các công ty giao nhận, vận tải các mặt hàng thủy sản Việt Nam thì theo số liệu khảo sát tại một số công ty giao nhận, vận tải biển có trụ sở tại Hà Nội và Hải Phòng, tính đến cuối năm 2023, cả nước đã có 373 doanh nghiệp hoạt động kinh doanh giao nhận, vận tải mặt hàng thủy sản được thành lập; trong đó có 212 doanh nghiệp Nhà nước, 118 công ty trách nhiệm hữu hạn, 32 công ty cổ phần, 6 công ty tư nhân và 6 công ty liên doanh. Các doanh nghiệp Nhà nước có bề dày và kinh nghiệm hoạt động trong lĩnh vực giao nhận, vận chuyển hàng thủy sản không nhiều, trong đó có một số doanh nghiệp hoạt động lâu năm như Vosa, Viconship làm dịch vụ container, Vitalco làm nhiệm vụ kiểm đếm. Bên cạnh các công ty Nhà nước còn có các công ty cổ phần: Gemadept, Safi. Số chủ hàng, làm đại lý cho tàu cũng tăng lên như Vinacoal, Germadept, các công ty của địa phương như Shipchanco của Hải Phòng, Danasco của Đà Nẵng. Các công ty do các cơ quan quản lý Nhà nước và lực lượng vũ trang quản lý như Masc. Các công ty tư nhân như Công ty Đông Á, Oceanway, Kiến Hưng, Sao Bắc Đẩu.

Các loại hình dịch vụ giao nhận, vận tải hàng thủy sản Việt Nam trong thời gian gần đây phát triển hết sức đa dạng và phong phú. Bản thân các công ty giao nhận, vận tải cũng có thể tăng thêm doanh thu, lợi nhuận cũng như tăng sức cạnh tranh trong việc cung cấp các loại hình dịch vụ cho khách hàng khi liên kết làm ăn với các công ty nước ngoài. Tuy nhiên, theo đánh giá chủ quan của tác giả kết hợp với việc thu thập thông tin từ một số doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản, hoạt động giao nhận, vận chuyển hàng thủy sản của Việt Nam vẫn còn một số tồn tại, cụ thể.

*Thứ nhất*, dù dịch vụ giao nhận, vận tải hàng thủy sản của Việt Nam tương đối đa dạng về số lượng nhưng chất lượng của hoạt động giao nhận, vận tải vẫn chưa cao. Hiện nay, tại các cảng vẫn còn tồn tại tình trạng hàng hoá bị tắc nghẽn do các bộ chứng từ về hàng hoá có lỗi, do người giao nhận chưa sắp xếp khoa học lịch làm hàng, do phương tiện vận tải chưa đến kịp thời hay do công suất hoạt động chưa đáp ứng được yêu cầu... Đơn cử vấn đề năng suất bốc dỡ tại các cảng biển nước ta, hiện nay, tại các cảng trọng điểm, được đầu tư trang thiết bị hiện đại thì năng suất bốc xếp trung bình là 3500 tấn/ m cầu tàu/năm, còn những cảng nhỏ khác thì năng suất chỉ đạt 2000 tấn/ m cầu tàu/ năm. Trong khi đó, năng suất trung bình tại các cảng khác trong khu vực như cảng Singapore, cảng Indonesia... đạt 5000 tấn/m cầu tàu/năm. Như vậy, năng lực bốc xếp của các cảng nước ta chỉ mới bằng 60% của các cảng khác trong khu vực. Hay vấn đề về tổng độ dài cầu tàu của các cảng biển Việt Nam cũng trong tình trạng tương tự. Tổng chiều dài các cầu tàu cả nước ta mới chỉ bằng ba cảng lớn của Singapore. Tổng chiều dài của 8 cảng tổng hợp quốc gia là 8267 m, chỉ gần bằng chiều dài của cảng Tanjung Priok tại Indonesia là 8911 m, cảng Klang của Malaysia là 8648 m hay cảng Manila ở Philippine là 7592 m. Ở các cảng trong khu vực, mỗi cảng có từ 40 đến 70 bến, trong khi đó, tại các cảng lớn của Việt Nam như cảng Hải Phòng chỉ có 11 bến với tổng chiều dài là 2360 m, còn cảng Tiên Sa (Đà Nẵng) chỉ có 4 bến với tổng chiều dài là 897 m. Như vậy, quy mô các cảng biển của Việt Nam vẫn còn quá nhỏ bé so với các cảng khác trong khu vực. Chính vì vậy, tốc độ giải phóng hàng của các cảng nước ta vẫn còn chậm, chưa đáp ứng được yêu cầu ngày càng cao của khách hàng.

*Thứ hai*, thủ tục để tàu ra vào cảng tại Việt Nam còn nhiều phiền hà của nhiều cơ quan chức năng thuộc các Bộ, Ngành khác nhau, và mỗi Bộ, Ngành lại ban hành nhiều văn bản hướng dẫn thi hành khác nhau, có khi còn đối lập nhau gây chông chéo. Hiện nay, tàu thuyền ra vào cảng phải xuất trình giấy tờ tới 6 cơ quan thuộc 6 lĩnh vực khác

nhau: hàng hải, biên phòng, hải quan, kiểm dịch y tế, kiểm dịch thực vật và kiểm dịch động vật. Theo số liệu thu thập được, các doanh nghiệp giao nhận, vận chuyển hàng thủy sản phần nào nhiều nhất về quy trình làm thủ tục hải quan. Theo các doanh nghiệp này, đây chính là một trong các nguyên nhân chủ yếu làm mất đi khả năng cạnh tranh trong việc luân chuyển hàng hoá của các doanh nghiệp giao nhận, vận chuyển hàng thủy sản Việt Nam.

*Thứ ba* là chi phí giao nhận, vận chuyển hàng thủy sản vẫn còn khá lớn so với trong khu vực. Nguyên nhân là trang thiết bị, cơ sở hạ tầng tuy đã được đầu tư mạnh trong những năm gần đây nhưng vẫn chưa theo kịp so với các doanh nghiệp trong khu vực. Cảng VICT là một cảng mới được xây dựng và được đầu tư tương đối tốt để phục vụ vận tải container thì cũng mới chỉ có 2 dàn cầu Gantry. Tất cả các cảng biển trong cả nước mới có 6 thiết bị chuyên dùng cầu container đạt mức độ khá với giá trị đầu tư từ 4,5 đến 6,5 triệu đôla/ chiếc. Trong khi đó, một cảng Singapore đã có 100 cần cầu trị giá 8,5 đến 11 triệu đôla/ chiếc. Hoạt động giao nhận, vận tải biển của Việt Nam vẫn còn sử dụng nhiều nhân công. Tự động hoá chưa được sử dụng nhiều trong các khâu bốc xếp, làm hàng ... Các doanh nghiệp giao nhận, vận chuyển hàng thủy sản Việt Nam chưa có được hệ thống kho vận toàn cầu nên chi phí thuê kho bãi tại nước ngoài lớn kéo theo chi phí cho toàn bộ hoạt động giao nhận, vận tải cao. Việc ứng dụng tin học trong quản lý, khai thác các hoạt động trong cảng chưa nhiều, các công việc giấy tờ truyền thống vẫn được tiến hành bất chấp sự bùng nổ của công nghệ thông tin. Khi các nước khác trong khu vực và trên thế giới đã quá quen thuộc với vận đơn điện tử, hải quan điện tử thì đây vẫn là những khía cạnh còn mới mẻ trong công tác giao nhận, vận tải biển. Điều này đã khiến cho hoạt động giao nhận của chúng ta vốn đã đi sau các nước khác thì nay lại càng tụt hậu hơn. Công việc giấy tờ công kênh, thời gian lưu kho bãi kéo dài, hoạt động bốc xếp năng suất thấp ... chính là những nguyên nhân dẫn đến chi phí giao nhận, vận tải biển tại Việt Nam vẫn còn tương đối cao.

*Thứ tư*, là vấn đề về thể chế, chính sách. Hiện nay, nhà nước ta chưa đề ra được những chính sách thu hút tàu và hàng hoá vào các cảng biển trong nước để trung chuyển. Ví dụ, tại cảng Singapore, hàng hoá trung chuyển sẽ không phải chịu chi phí kho bãi trong 3 ngày đầu, chính điều này đã giúp Singapore thu hút một lượng lớn hàng hoá vào các cảng Sing thực hiện chuyển tải, quá cảnh. Nhờ vậy, cảng thu được doanh thu từ các dịch vụ khác cung cấp cho tàu như bán nhiên liệu, thực phẩm, dịch vụ cọ rửa tàu...

Doanh thu này sẽ được dùng một phần để tái đầu tư vào trang thiết bị và cơ sở hạ tầng tại cảng, ngoài ra cảng còn có thể giảm bớt chi phí bốc dỡ, sang hàng... cho các chủ hàng để thu hút họ hơn. Đây là điều mà Việt Nam vẫn còn thiếu.

*Thứ năm*, đối với hoạt động giao nhận, vận tải biển thì đội tàu biển có vị trí vô cùng quan trọng, vì nó là phương tiện chuyên chở giúp lưu thông hàng hoá. Hoạt động giao nhận, vận tải biển của nước ta chưa đạt được kết quả như mong muốn một phần cũng là do đội tàu của nước ta chưa đáp ứng được yêu cầu của nền kinh tế hiện nay. Mặc dù có những bước phát triển trong những năm gần đây, nhưng số lượng tàu và tổng trọng tải của đội tàu Việt Nam vẫn nhỏ hơn nhiều so với các nước trong khu vực. Cỡ tàu nhỏ, trọng tải bình quân của tàu viễn dương là 4.600 DWT. Tàu có trọng tải 5.000 tấn trở lên chỉ chiếm 15% trong toàn bộ đội tàu. Đội tàu container của Vinalines - lớn nhất Việt Nam - mới chỉ có 10 tàu với tổng trọng tải 108. 810 DWT. Tình trạng kỹ thuật đội tàu rất kém: tuổi bình quân tàu viễn dương là 18 và tàu ven biển là 16, trong khi đó, tuổi bình quân của đội tàu trên thế giới chỉ từ 13 - 14 tuổi. Bản thân các con tàu và trang thiết bị trên tàu hầu hết đã lạc hậu, tình trạng kỹ thuật kém, mức độ an toàn thấp, ... Nhìn chung năng suất đội tàu thấp, không có khả năng cạnh tranh quốc tế, dẫn đến hiệu quả kinh doanh thấp. Bên cạnh đó, cơ cấu đội tàu lại không cân đối, bất hợp lý: thừa tàu chở hàng bách hoá (chiếm 90% số tàu và 75% tổng trọng tải), thiếu tàu chuyên dụng, đặc biệt là tàu container, tàu dầu, tàu chở khí hoá lỏng, chở ga.

**Bảng 4.4: Đội tàu biển vận chuyển hàng thủy sản Việt Nam đến hết tháng 6/2023**

LOẠI TÀU	SỐ LƯỢNG	DUNG TÍCH (GT)	TRỌNG TẢI (DWT)
Tàu container	19	146.579,00	185.682,26
Tàu hàng khô	565	736.639,71	1.149.631,24
Tàu hàng đông lạnh	116	718.425,37	1.023.179,69
Tàu khác	177	52.370,52	5.598,81
Tổng số	877	1.654.014,60	2.414.092,00

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

Việc các tàu của Việt Nam phải ra nước ngoài để chuyển tải cũng là một trong những nguyên nhân gây nên tình trạng kém hiệu quả trong hoạt động giao nhận, vận tải biển hiện nay. Vì Việt Nam chưa có cảng nước sâu nên không thể thu hút tàu to vào



cảng được, nên các tàu của Việt Nam chỉ là tàu feeder đem hàng tới cảng trung chuyển tại Singapore, Hồngkông, Thái Lan và chuyển hàng hoá sang tàu mẹ tại các cảng này để chuyên chở tới cảng đích. Do vậy, các tàu feeder của ta phải phụ thuộc vào lịch trình của tàu mẹ ở nước ngoài, còn bản thân các tàu của ta không thể chuyên chở hàng tới thẳng cảng đích nên phải nhường một phần lớn doanh thu cho tàu mẹ. Bên cạnh đó, vì không có cảng trung chuyển nên chúng ta không thể phát triển được các dịch vụ cảng cho tàu nước ngoài mà chỉ cung cấp các dịch vụ cảng cho hàng nhập và khối lượng hàng này thì không đáng kể. Cho nên chúng ta bị mất rất lớn doanh thu cho loại hình dịch vụ này.

*Thứ sáu*, là kiến thức về ngoại thương của người làm công tác xuất nhập khẩu tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản của Việt Nam chưa tốt. Hiện nay, các nhà xuất nhập khẩu nước ta khi đàm phán ký kết hợp đồng đều theo thông lệ cũ là mua CIF, bán FOB. Điều này ảnh hưởng không nhỏ tới hoạt động vận tải vì các chủ hàng không được chủ động chỉ định người vận tải, nói cách khác, quyền vận tải thuộc về bên nước ngoài, cho nên các doanh nghiệp giao nhận, vận chuyển thủy hải sản của Việt Nam không có cơ hội cung cấp dịch vụ tại Việt Nam, trong khi đó các doanh nghiệp giao nhận, vận tải của nước ngoài lại đương nhiên khai thác thị trường này của Việt Nam.

#### **4.4. NHỮNG THUẬN LỢI VÀ KHÓ KHĂN ĐỐI VỚI PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN VIỆT NAM**

##### **4.4.1. Thuận lợi**

*Thứ nhất*, cơ sở hạ tầng phục vụ logistics nói chung và phục vụ logistics trong ngành thủy sản đã đạt được những bước phát triển khá ấn tượng. Việt Nam có nhiều tuyến đường cao tốc được nâng cấp và xây mới. Cảng biển của Việt Nam đã và đang phát huy tốt vai trò đầu mối thông thương hàng hóa. Các tuyến vận tải biển cũng phát triển nhanh chóng về số lượng, chất lượng cũng như tăng khả năng vận chuyển hàng hóa và tiếp nhận tàu biển. Đối với đường hàng không, nhà nước có nhiều chính sách để đẩy nhanh sự phát triển của đường hàng không. Do đó, vận tải đường hàng không đã cải thiện được về chất lượng và đảm bảo lịch trình phục vụ. Công nghệ thông tin phục vụ logistics trong ngành thủy sản có những bước tiến đột phá.

*Thứ hai*, về hành lang pháp lý, phát triển logistics trong hoạt động xuất nhập khẩu

thủy sản đã nhận được sự quan tâm ủng hộ của Nhà nước và các bộ ban ngành. Nhà nước đã có chính sách cụ thể để thúc đẩy phát triển, gỡ các nút thắt trong chuỗi hoạt động logistics như khuyến khích việc xã hội hóa đầu tư kho bãi, thực hiện thủ tục hành chính điện tử, nghiên cứu phát triển công nghệ bảo quản sản phẩm thủy sản, thay đổi quy định quản lý để thích ứng với yêu cầu về truy xuất nguồn gốc hàng hóa thủy sản...

#### **4.4.2. Khó khăn**

##### *4.4.2.1. Khó khăn về cơ sở hạ tầng*

Hạ tầng logistics chưa đáp ứng kịp cho nhu cầu phát triển, đặc biệt là hạ tầng kết nối giữa các loại hình dịch vụ logistics chưa hợp lý. Khu vực Đồng bằng sông Cửu Long là nơi tập trung sản lượng thủy sản chính của cả nước nhưng các tuyến đường cao tốc trong khu vực này chưa được đầu tư phát triển tương xứng.

Quy mô cảng biển tại nước ta hầu như đều là quy mô vừa và nhỏ, các cảng chính lại nằm cách nhau xa. Điều đó làm tăng chi phí vận chuyển và bốc xếp.

Về đội tàu, sức cạnh tranh của đội tàu Việt Nam so với thế giới còn yếu, do quy mô của đội tàu Việt Nam nói chung và quy mô của các chủ tàu nói riêng còn nhỏ. Đội tàu container của Việt Nam chỉ chiếm 3,7% trong cơ cấu đội tàu vận tải và khá manh mún, số lượng tàu mỗi chủ tàu sở hữu khá ít.

Về kho lạnh, nguồn cung kho lạnh chủ yếu tập trung ở khu vực phía nam, với khoảng 60% thị phần được nắm giữ bởi các nhà đầu tư nước ngoài. Số lượng kho lạnh cần để bảo quản sản phẩm thủy sản khi vào vụ thu hoạch chưa đáp ứng được nhu cầu. Chi phí lưu kho lạnh tăng/giảm thất thường. Vận chuyển lạnh quốc tế còn phụ thuộc vào các hãng vận tải nước ngoài cho nên dẫn đến hiện tượng cước tăng, phí tăng, thời gian vận chuyển đường biển tăng... Phương tiện vận chuyển và công nghệ bốc xếp hàng lạnh, hiện nay vẫn còn thiếu. Các doanh nghiệp vận chuyển hàng đông lạnh chủ yếu sử dụng các container chuyên chở bằng các đội xe tải, xe container, tàu chở hàng có khoang lạnh. Tuy nhiên các phương tiện này còn thiếu, chất lượng vận hành không đảm bảo.

##### *4.4.2.2. Khó khăn về môi trường chính sách*

Về hệ thống văn bản pháp lý, thể chế, chính sách liên quan đến logistics trong hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản của Việt Nam, mặc dù đã được các cấp chính quyền quan tâm, chỉ đạo, đưa ra những chính sách hỗ trợ thúc đẩy phát triển nhưng hệ thống văn bản chính sách vẫn chưa đồng bộ gây ra nhiều bất cập trong công tác quản lý. Hoạt

động logistics trong ngành thủy sản là một hoạt động tổng hợp liên quan đến sự quản lý nhiều bộ ngành như thương mại, thủy sản, hải quan, giao thông vận tải... chính vì thế mà nhiều doanh nghiệp đã gặp khó khăn do quản lý chồng chéo giữa các cơ quan chức năng, gây ảnh hưởng không nhỏ đến hoạt động logistics

#### *4.4.2.3. Khó khăn về nhân sự*

Về nhân sự, hiện nay logistics của Việt Nam nói chung và logistics trong ngành thủy sản nói riêng còn chưa phát triển. Lực lượng nhân lực còn thiếu và chưa có trình độ chuyên môn cao, chưa chuyên nghiệp. Nếu nguồn nhân lực không được đầu tư phát triển, logistics trong ngành thủy sản của Việt Nam sẽ cần mất rất nhiều thời gian và khó để phát triển

## **CHƯƠNG 5: GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG LOGISTICS THUÊ NGOÀI TẠI CÁC DOANH NGHIỆP XUẤT NHẬP KHẨU THỦY SẢN VIỆT NAM**

### **5.1. GIẢI PHÁP VỀ PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG LOGISTICS**

Xây dựng hệ thống hạ tầng cơ sở giao thông cần được đầu tư phát triển theo hướng tăng khả năng kết nối nhằm phục vụ loại hình vận tải đa phương thức. Cụ thể:

#### **5.1.1. Hệ thống đường bộ**

Mở rộng, nâng cấp các tuyến quốc lộ nối tới các cửa khẩu đường bộ chính như Móng Cái, Hữu Nghị, Hà Khẩu, Na Mèo, Nậm Cắn, Lao Bảo, Mộc Bài.

Bên cạnh đó cần quy hoạch các tuyến vận tải ra các tuyến đường vành đai, đặc biệt chú trọng mở những tuyến đường liên kết trong hệ thống ASEAN nhằm đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu.

#### **5.1.2. Hệ thống đường sắt**

Ngoài việc nâng cấp hệ thống hiện tại, cải tiến trang thiết bị máy móc thì chuẩn hóa đường sắt Việt Nam là một trong những việc cần phải đầu tư để hạ tầng đường sắt có thể kết nối được với hệ thống của khu vực. Cần nâng cấp Tuyến đường sắt hiện tại hợp chuẩn quốc tế với làn ray 1.435m kết hợp với trang bị mới hệ thống đầu kéo chuẩn đường 1.435m, nâng cấp hệ thống toa xe hiện tại, bổ sung các toa phẳng để chuyên chở container. Cũng đồng thời cần chuẩn bị các phương án để kết nối hệ thống đường sắt Việt Nam với tuyến đường sắt xuyên Á. Xây dựng các cụm đường tránh tại các khu vực tập trung các khu công nghiệp, khu chế xuất.

#### **5.1.3. Hệ thống vận tải đường biển và cảng biển**

Vận tải biển Việt Nam không có nhiều điều kiện trở thành trung tâm trung chuyển hàng hải quốc tế nên trước mắt phải tập trung vào việc khai thác các tuyến ngắn trong khu vực Châu Á. Cần phát triển các tuyến vận tải ven biển với hệ thống tàu container nhỏ và trung bình, làm kênh phân phối vận tải từ các tàu container lớn. Do đó, nâng cấp các cảng hiện tại, tập trung đầu tư hiện đại hóa một số cảng chính như cảng TP. HCM, cảng Hải Phòng là thiết thực.

Việt Nam không có nhiều khu thềm lục địa đủ sâu và rộng để tàu lớn neo đậu và bốc xếp, kể cả các cảng nước sâu hiện nay như Cái Lân, Lạch Huyện, Cái Mép, Bến Đình nên công suất rất hạn chế. Do vậy cần tập trung vào năng lực xếp dỡ. Các cụm cảng nước sâu này cần được tổ chức theo mô hình cụm cảng phức hợp, gồm cả các bãi

container, các cảng nội địa, bãi xe tải.... để vừa là điểm lưu đậu ăn hàng của tàu lớn nhưng cũng là điểm chuyển tiếp cho hàng hóa sang các phương thức vận tải khác, các tuyến ngắn hơn, các tuyến ven biển. Để thực hiện hiệu quả chức năng này cần đầu tư phát triển hệ thống bốc xếp mạnh để hàng hóa có thể nhanh chóng được chuyển tiếp từ đường biển sang đường bộ hoặc đường sắt.

#### 5.1.4. Huy động vốn để phát triển hạ tầng cơ sở logistics

Thời gian qua, nguồn vốn đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng cơ sở còn hạn hẹp, chủ yếu từ nguồn ngân sách nhà nước và vốn ODA. Trong thời gian tới, nguồn vốn ODA có xu hướng giảm dần, song yêu cầu phát triển hạ tầng logistics lại cần một khoản đầu tư rất lớn. Vì thế, học tập kinh nghiệm của các quốc gia đi trước, Việt Nam cần đa dạng hóa các phương thức huy động vốn và phương thức đầu tư, tăng cường thu hút vốn đầu tư của tư nhân vào phát triển hạ tầng cơ sở vật chất và thông tin, viễn thông. Muốn vậy, cần nhanh chóng hoàn thiện cơ chế để triển khai phương thức đầu tư hợp tác Nhà nước – Tư nhân (PPP - Public Private Partnership): khuôn khổ thể chế, bù lấp khoảng trống rủi ro về tài chính và giải pháp xử lý, thực hiện thí điểm.

#### 5.1.5. Nâng cao chất lượng, khả năng kết nối cơ sở hạ tầng hàng thủy sản.

Đầu tư nâng cấp cơ sở hạ tầng của doanh nghiệp từ các kho tới các phương tiện vận chuyển cả trên biển lẫn đất liền,..., phương tiện bảo quản chuyên dụng sẽ giúp các doanh nghiệp logistics thực sự trở nên chuyên nghiệp hơn và tiến sâu hơn trong việc cung cấp dịch vụ logistics trong ngành thủy sản.

Nhà nước xem xét hỗ trợ phát triển hệ thống kho bãi chứa hàng hóa cũng như nghiên cứu và đánh giá nhu cầu kho lạnh của các doanh nghiệp thủy sản:

- Tích hợp nhu cầu lưu kho, bảo quản lạnh của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản;
- Đầu tư xây dựng mới các bãi tập kết xe tải trọng tải lớn tại các cửa khẩu đường bộ;
- Đầu tư xây dựng mới các bãi tập kết xe tải tại các điểm nút giao đường bộ trong nước với hệ thống cao tốc ASEAN;
- Đầu tư xây dựng mới các bãi tập kết xe tải tại điểm nút giao đường bộ - sân bay;

Ngoài ra, lập các trung tâm logistics chuyên dụng trong ngành thủy sản. Cần nghiên cứu thành lập các trung tâm logistics quốc gia tại 3 cụm kinh tế chính của Việt

Nam ở miền Bắc, miền Trung và miền Nam. Các trung tâm logistics này cần bố trí quanh các khu công nghiệp và khu chế xuất, gần các đầu mối phân phối hàng hóa, thực hiện cả chức năng đóng, hay dỡ hàng vào hoặc ra khỏi container để chuyển những hoạt động này từ cảng biển vào gần đầu sản xuất và phân phối. Các điểm kết nối này không cần lớn về quy mô diện tích nhưng cần được đầu tư tốt về thiết bị bốc xếp và hệ thống quản lý nhằm đảm bảo điều kiện luân chuyển hàng hóa nhanh, giảm chi phí lưu kho. Đồng thời, cần có biện pháp thúc đẩy sự phát triển các dịch vụ tại cảng biển, sân bay, ICD và các điểm kết nối, cho phép tư nhân tham gia cung cấp các dịch vụ này.

## **5.2. GIẢI PHÁP VỀ PHÁT TRIỂN CÔNG NGHỆ THÔNG TIN**

5.2.1. Thiết kế công năng của nền tảng thông tin công cộng của các trung tâm logistics sản phẩm thủy sản

Xây dựng nền tảng thông tin của trung tâm logistics trong ngành thủy sản tương lai ít nhất nên có hai công năng: đầu tiên là chức năng cơ bản và thứ hai là chức năng mở rộng.

- Chức năng cơ bản gồm: việc tiến hành chuyển đổi và chia sẻ thông tin, tiến hành công bố thông tin đã có, và quản lý hệ thống thông tin;

Chức năng mở rộng bao gồm tích hợp dịch vụ phân phối thông minh, điều hướng và theo dõi hàng hóa, dự báo hàng tồn kho, gồm ba cấp độ sau:

- Lớp vật lý: bao gồm internet, máy tính, cơ sở hạ tầng thông tin, là cấu thành phần cứng của nền tảng internet, là cơ sở để thực hiện nền tảng thông tin logistics sản phẩm thủy sản.

- Lớp dữ liệu: chủ yếu chỉ việc thu thập, xử lý, công bố và quản lý thông tin thủy sản, thông tin doanh nghiệp, thông tin logistics, thông tin chính sách.

- Lớp ứng dụng: là những giao dịch liên quan đến trung tâm logistics trong ngành thủy sản, điều tiết và phân phối, ...

5.2.2. Xây dựng nền tảng thông tin công cộng cho logistics trong ngành thủy sản

Việc xây dựng nền tảng thông tin công cộng của khu logistics trong ngành thủy sản chủ yếu được xem xét từ góc độ chuỗi lạnh của nó. Điều quan trọng nhất là lập kế hoạch hợp lý cho chuỗi sản phẩm thủy sản lạnh, bảo quản lưu trữ, đóng gói và bốc dỡ hàng, xử lý quy trình lưu thông, đóng gói hình dạng bên ngoài của sản phẩm và thông tin được tạo ra trong toàn bộ quá trình và chi phí liên quan đến chuỗi lạnh.

### 5.2.3. Xây dựng hạ tầng công nghệ thông tin

Hạ tầng công nghệ thông tin là một trong các yếu tố quan trọng thúc đẩy sự phát triển có hiệu quả của logistics. Vì vậy để thực thi thành công chiến lược phát triển logistics trong ngành thủy sản, Chính phủ cần phải xây dựng chiến lược phát triển công nghệ thông tin quốc gia nhằm phục vụ nền kinh tế xã hội nói chung và logistics trong ngành thủy sản nói riêng. Hạ tầng cơ sở thông tin phục vụ cho hoạt động logistics bao gồm: hệ thống cơ sở dữ liệu, mạng lưới thông tin phục vụ sản xuất kinh doanh, trao đổi dữ liệu điện tử, hệ thống internet...

## 5.3. GIẢI PHÁP VỀ CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN NGÀNH

Chính phủ cần rà soát hoàn thiện các luật, thông tư, nghị định và các quy định liên quan, đưa ra các chính sách ưu đãi, tăng vốn đầu tư và công nghệ logistics cho các sản phẩm thủy sản.

Dưới đây là một số giải pháp được tác giả đề xuất cụ thể:

### 5.3.1. Tiêu chuẩn hóa các quy trình hoạt động

Các hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật và hệ thống tiêu chuẩn hoạt động của toàn bộ quá trình sản xuất thủy sản chưa được hoàn thiện. Các khâu, các công đoạn của logistics chưa được tiêu chuẩn hóa sẽ làm gia tăng chi phí của toàn bộ quá trình sản xuất thủy sản và chất lượng dịch vụ của toàn bộ quá trình cũng sẽ bị giảm xuống, điều đó sẽ ảnh hưởng lớn đến tiến trình hiện đại hóa, đồng thời sẽ gây trở ngại trong quá trình kết nối với quốc tế. Do đó, cơ quan quản lý cần xây dựng hệ thống các tiêu chuẩn, từng bước hình thành tiêu chuẩn dịch vụ cho các sản phẩm thủy sản, tiến tới xây dựng và ban hành một hệ thống tiêu chuẩn dịch vụ logistics, căn cứ cơ sở đó để phát triển các sản phẩm dịch vụ logistics trong ngành thủy sản.

Cơ quan quản lý cần nghiêm khắc kết hợp chặt chẽ hoạt động sản xuất thủy sản đối với hoạt động logistics trong ngành thủy sản. Tăng cường ngôn ngữ tiêu chuẩn hóa cho các sản phẩm thủy sản, tiêu chuẩn tính toán, quy chuẩn bao bì, công cụ vận chuyển và cụ thể hóa các quy trình vận chuyển,... dùng chế độ để ràng buộc nhân viên tuân theo các thao tác tiêu chuẩn trong quá trình hoạt động. Thúc đẩy phát triển tiêu chuẩn hóa tất cả các thiết bị, công cụ logistics và tiêu chuẩn hóa cả quy trình logistics trong ngành thủy sản để có thể tăng cường kết nối với thị trường quốc tế.

Tiếp tục hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn hóa các sản phẩm thủy sản, hệ thống

giám sát chất lượng, hệ thống chứng nhận sản phẩm. Thiết lập hệ thống kiểm soát chất lượng dựa trên tiêu chuẩn HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Point System), nhanh chóng thiết lập hệ thống chứng nhận an toàn chất lượng và chế độ cấp phép gia nhập thị trường. Hệ thống tiêu chuẩn chất lượng, giấy phép thị trường và hệ thống giám sát xuất hiện trong quá trình vận chuyển thủy sản, và sau đó một loạt các tiêu chuẩn và hệ thống liên quan được xây dựng để chuẩn hóa và hợp lý hóa toàn bộ quy trình, đảm bảo hoạt động vận chuyển đạt hiệu quả cao, đảm bảo thu được lợi ích tối đa của toàn bộ hệ thống logistics trong ngành thủy sản.

### 5.3.2. Hiện đại hóa hải quan và các thủ tục thông quan khác

Bên cạnh việc thực thi các quy định về Luật Hải quan, Chính phủ cũng cần nghiên cứu và ban hành một số chính sách để giải quyết những vướng mắc phát sinh trong quá trình áp dụng luật Hải quan. Đồng thời, điều chỉnh các quy định hải quan phù hợp với thông lệ quốc tế và khu vực. Việc phát triển công nghệ thông tin, xây dựng căn cứ pháp lý về khai hải quan điện tử và trao đổi dữ liệu điện tử trong việc làm thủ tục hải quan theo quy định của Luật Hải quan là một yêu cầu cấp bách và là khâu đột phá nhằm đảm bảo thủ tục hải quan thông thoáng, đơn giản, gọn nhẹ, tránh rườm rà gây khó khăn và chậm trễ cho việc thông quan hàng hóa, ảnh hưởng đến hợp đồng giao nhận hàng cũng như chất lượng của dịch vụ logistics.

Áp dụng công nghệ thông tin vào thủ tục hải quan sẽ góp phần nâng cao hiệu quả của hoạt động logistics, giảm thời gian và chi phí trong việc làm thủ tục, tạo điều kiện cho thông quan hàng hoá. Để thực hiện được mục tiêu này, Chính phủ cần hỗ trợ ngành Hải quan xây dựng hệ thống thông tin máy tính hải quan, đảm bảo cho việc truyền và nhận thông tin từ trung tâm thông tin dữ liệu Tổng cục Hải quan tới Chi cục Hải quan và các cơ quan nhà nước, tổ chức có liên quan để phục vụ cho nhu cầu quản lý, điều hành, trao đổi, sử dụng dữ liệu điện tử trong việc làm thủ tục hải quan, kiểm tra hàng hoá, quản lý thu nộp thuế đối với hàng hóa xuất nhập khẩu và yêu cầu hiện đại hoá quản lý hải quan cũng như đảm bảo việc kiểm tra, giám sát hải quan đối với hàng hoá xuất nhập khẩu bằng phương thức thương mại điện tử. Cải cách hoạt động hải quan trong kiểm tra, giám sát sẽ hỗ trợ đắc lực cho hoạt động logistics phát triển. Cần có các chương trình hỗ trợ nâng cao năng lực ứng dụng các phần mềm quản lý và thực thi các thủ tục hải quan qua việc tuyển dụng cán bộ, đào tạo tập huấn cho cán bộ hải quan.



Cần đồng bộ hóa chứng từ hải quan, thông quan hoặc xây dựng một hệ thống chứng từ mới phù hợp với hình thức vận tải đa phương thức cho phép hoạt động logistics có thể thực hiện thủ tục thông quan cả bằng đường bộ, đường không, đường biển trong một bộ hồ sơ, giảm thiểu các khâu trung gian, các công đoạn và số lượng hồ sơ. Các hồ sơ và thủ tục cũng cần được đồng bộ hoặc điều chỉnh để có mức độ tương thích và phù hợp nhất với các hệ thống hải quan của các nước trong khu vực.

Kết hợp với hệ thống Hải quan điện tử thì Chính phủ cần đầu tư nâng cấp mở rộng các địa điểm thực hiện thủ tục hải quan, thông quan tại các cửa khẩu. Mặc dù có thể tiến hành khai báo, đăng ký hồ sơ và thực hiện nhiều công đoạn hải quan, thông quan khác qua hệ thống điện tử trực tuyến nhưng rất nhiều hoạt động cụ thể vẫn phải thực hiện ngay tại cửa khẩu như kiểm hóa, kiểm định, kiểm dịch... nên việc đầu tư trực tiếp về quy mô, năng lực, trang thiết bị tại các cửa khẩu là một biện pháp quan trọng để đảm bảo năng lực đáp ứng khối lượng hàng hóa vận chuyển đang ngày càng tăng, giảm thời gian và chi phí cho hoạt động logistics, nâng cao hiệu quả của hoạt động hải quan.

Hoàn thiện khung thể chế cho hình thức kiểm hóa tại kho, kiểm hóa tại các trạm trung chuyển và thành lập các đội hải quan lưu động. Doanh nghiệp, nhà cung cấp dịch vụ có thể đăng ký và yêu cầu cơ quan hải quan thực hiện các nghiệp vụ cần thiết ở thời điểm phù hợp, có thể là ngay trước khi đóng hàng vào container, hay trong thời gian hàng hóa tạm lưu trú tại kho hoặc các trạm trung chuyển, hoặc khi hàng hóa về đến điểm tập kết nhằm tạo điều kiện thuận lợi nhất cho doanh nghiệp và nhà cung cấp dịch vụ logistics. Sau khi được kiểm tra, hàng hóa được kẹp chì, niêm phong và không phải thực hiện các nghiệp vụ này tại cửa khẩu nữa. Biện pháp này mang lại sự thuận lợi cho cả khách hàng sử dụng dịch vụ logistics cũng như cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics, đồng thời cắt giảm chi phí, rút ngắn thời gian thông quan tại các cửa khẩu, giảm sức ép cho hải quan các cửa khẩu cũng như giảm tải cho việc lưu trú hàng hóa chờ thủ tục tại các cửa khẩu.

### 5.3.3. Thành lập trung tâm logistics trong ngành thủy sản

Trung tâm logistics trong ngành thủy sản là một quá trình kết hợp các sản phẩm thủy sản từ khâu lưu trữ cho đến khâu xuất khẩu. Nó không chỉ là nơi tập kết sản phẩm của quá trình vận chuyển logistics, mà còn là nơi thực hiện các thao tác của logistics. Việc xây dựng trung tâm logistics thường được thực hiện tập trung ở mức độ nhất định

các bộ phận giám sát chất lượng, bộ phận kiểm tra và khai báo hải quan, v.v. Việc xây dựng trung tâm logistics có thể tạo thành một hệ thống các tiêu chuẩn, các doanh nghiệp bên trong và bên ngoài trung tâm logistics có cơ hội sẽ kết hợp với nhau, dựa vào nhu cầu có thể lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ tốt nhất. Các nhà cung cấp dịch vụ cùng hưởng những lợi ích do cơ sở hạ tầng logistics mang lại, đồng thời giảm chi phí cho hoạt động logistics, tăng thêm tiêu chuẩn hóa kỹ thuật, từ đó đạt được lợi ích tối đa.

#### **5.4. GIẢI PHÁP VỀ PHÁT TRIỂN NGUỒN NHÂN LỰC**

##### **5.4.1. Đẩy mạnh giáo dục tại các cơ sở đào tạo**

Để nâng cao năng lực và chất lượng đào tạo nguồn nhân lực logistics, cần kiên trì phát triển nguồn nhân lực giảng viên giảng dạy về logistics; thu hút các chuyên gia về logistics trong nước và quốc tế tham gia giảng dạy, đào tạo; liên kết chặt chẽ với doanh nghiệp xây dựng chương trình đào tạo, thực hành, thực tập,... Việc hợp tác với doanh nghiệp cũng tạo điều kiện cho sinh viên đi thực tế, thực tập, hỗ trợ sinh viên nghiên cứu khoa học và tìm việc làm sau khi tốt nghiệp là cần thiết. Sinh viên ngành logistics cần thường xuyên được đi thực tế, tìm hiểu về các quy trình, thiết bị liên quan đến lĩnh vực đang được học. Cụ thể, khi đến một doanh nghiệp liên quan đến kinh doanh, vận hành các kho hàng, sinh viên sẽ được tìm hiểu kỹ về quy trình chọn và xử lý đơn hàng trong kho, thực hành việc sử dụng các thiết bị chuyên dụng, thực hành cách phân loại, đóng gói và bảo quản hàng hóa,...

Đồng thời, các cơ sở đào tạo cần quan tâm đến việc trang bị bổ sung những kỹ năng "mềm" cho sinh viên như làm việc nhóm, khả năng nắm bắt tình hình, cách nhận diện đối mặt với khó khăn, tinh thần trách nhiệm... Ngày nay, người kinh doanh dịch vụ logistics có thể cung cấp dịch vụ trọn gói từ kho gửi hàng đến kho nhận hàng qua một hệ thống đồng bộ từ lưu kho - lưu bãi cho tới vận tải - giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu.

##### **5.4.2. Đẩy mạnh đào tạo nhân viên trong các doanh nghiệp**

Bên cạnh sự hỗ trợ đào tạo từ phía các hiệp hội, tổ chức, các trường đại học thì các doanh nghiệp logistics cần có chính sách đào tạo và xây dựng đội ngũ nhân viên, phát huy được sức mạnh của nguồn nhân lực trong doanh nghiệp một cách tối ưu, giúp doanh nghiệp phát triển bền vững và lâu dài. Muốn vậy, doanh nghiệp cần có một số chính sách thiết thực và chi tiết, cụ thể như:

Một là, bố trí sử dụng nguồn nhân lực vào các phòng chuyên môn theo đúng ngành nghề đào tạo và phù hợp với năng lực của họ; rà soát, đánh giá lại toàn bộ đội ngũ cán bộ, nhân viên trên các lĩnh vực như: trình độ, giới tính, trình độ đào tạo; lập chương trình đào tạo, nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ và kỹ năng cho người lao động.

Hai là, phát triển trình độ chuyên môn, nghiệp vụ trong hoạt động logistics: nâng cao trình độ chuyên môn, tay nghề, tạo điều kiện cho người lao động học tập, làm việc tích lũy kiến thức, kinh nghiệm từ thực tiễn; ứng dụng khoa học công nghệ trong việc thực hiện các quy trình, thủ tục hải quan; xác định rõ mục tiêu đào tạo, xây dựng kế hoạch đào tạo...

Ba là, nâng cao nhận thức người lao động: xuất phát từ nhu cầu phải nâng cao nhận thức của người lao động để đáp ứng yêu cầu phát triển của doanh nghiệp, tạo ra sự chuyển biến mạnh mẽ về nhận thức được thể hiện qua thái độ tích cực, hành vi đúng đắn với công việc và các quan hệ xã hội khác.

Bốn là, tạo động lực thúc đẩy người lao động: tạo động lực thúc đẩy để đạt được sự hoạt động tích cực, góp phần nâng cao năng suất, chất lượng và hiệu quả trong công việc.

## KẾT LUẬN

Xuất nhập khẩu thủy sản là một trong những lĩnh vực rất được quan tâm bởi chính phủ của các quốc gia trên thế giới nói chung và tại Việt Nam nói riêng. Trong phát triển, logistics đóng vai trò rất quan trọng, bởi logistics trong ngành thủy sản là máu chốt của việc đảm bảo chất lượng thủy sản. Tuy nhiên, logistics trong ngành thủy sản của Việt Nam hiện nay chưa phát triển tương xứng với tiềm năng mà ngành có thể mang lại. Sau khi nghiên cứu đề tài “Nghiên cứu phát triển hoạt động logistics thuê ngoài tại các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản Việt Nam”, tác giả có thể rút ra một số kết luận sau đây:

- Phát triển logistics thuê ngoài trong hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản có thể được hiểu là quá trình lên kế hoạch, thực hiện, phối hợp hiệu quả giữa các bên và kiểm soát cũng như tạo điều kiện thuận lợi lưu chuyển mặt hàng thủy sản, phương tiện và thông tin nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thủy sản.

- Phát triển logistics thuê ngoài trong hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản được thể hiện bằng sự phát triển cơ sở hạ tầng logistics, trang thiết bị phục vụ ngành thủy sản; phát triển kết nối hạ tầng giao thông trong logistics phục vụ ngành thủy sản; phát triển ứng dụng khoa học công nghệ vào phục vụ logistics trong ngành thủy sản; xây dựng và hoàn thiện hành lang pháp lý, chính sách phát triển logistics trong ngành thủy sản; phát triển nguồn nhân lực logistics trong ngành thủy sản.

- Đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến phát triển hoạt động logistics thuê ngoài trong hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản. Có thể thấy có các nhân tố sau đây với mức độ ảnh hưởng từ cao đến thấp: dung lượng thị trường, môi trường chính sách, nguồn nhân lực, cơ sở hạ tầng, công nghệ thông tin, hội nhập.

- Phát triển hoạt động logistics thuê ngoài trong hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản ở Việt Nam thời gian gần đây đã đạt được một số kết quả nhất định nhưng vẫn còn không ít khó khăn cản trở sự phát triển như việc hạ tầng logistics chưa đáp ứng kịp nhu cầu phát triển, sức cạnh tranh của đội tàu Việt Nam chưa lớn so với thế giới, hệ thống văn bản pháp lý, thể chế, chính sách liên quan đến logistics trong ngành thủy sản chưa đồng bộ, lực lượng nhân sự còn thiếu và chưa được đào tạo bài bản.

- Việc thực hiện các giải pháp đồng bộ là rất quan trọng với sự phát triển của logistics trong hoạt động xuất nhập khẩu thủy sản.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

### Tài liệu tham khảo tiếng Việt

1. Bộ Công Thương (2017), Báo cáo logistics Việt Nam 2017 – Logistics: Từ kế hoạch đến hành động, Nhà xuất bản Công thương
2. Bộ Công Thương (2020), Báo cáo logistics Việt Nam 2020 – Cắt giảm chi phí logistics, Nhà xuất bản Công thương
3. Bộ Công Thương (2021), Báo cáo logistics Việt Nam 2021 - Phát triển nhân lực logistics, Nhà xuất bản Công thương
4. Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn (2009), Từ điển Thuật ngữ Nuôi trồng Thủy sản của FAO năm 2008, Dự án hợp phần hỗ trợ phát triển nuôi trồng thủy sản bền vững (SUDA), Nhà xuất bản Nông nghiệp
5. Bộ Gia thông Vận tải (2021), Cảng biển Việt Nam trỗi dậy hút tàu “khủng”
6. Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, Nghị định số 33/2010/NĐ-CP về Quản lý hoạt động khai thác thủy sản của tổ chức, cá nhân Việt Nam trên các vùng biển, 2010
7. Chuỗi cung ứng lạnh – Tiềm năng phát triển logistics Việt Nam,
8. Chuỗi cung ứng lạnh - tiềm năng phát triển logistics Việt Nam (Kỳ 3),
9. Dương Thị Diệu, Phần mềm logistics cho dịch vụ hậu cần khai thác thủy sản xa bờ, Viện CNTT – DDT, 2018,
10. Phạm Trung Hải, Phát triển ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam, Tạp chí Tài chính online, 2019,
11. Bạch Huệ, 3,5 tỷ USD xuất khẩu thủy sản và chiếc “thẻ vàng” của EU, Tạp chí điện tử VnEconomy, 2019
12. Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam và Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam, Báo cáo ngắn về hiện trạng & đề xuất phát triển nguồn nhân lực cho logistics Việt Nam năm 2019, Diễn đàn Phát triển Nguồn Nhân lực cho logistics và Xu hướng tương lai tại Việt Nam 2019, TP. Hồ Chí Minh, 2019
13. Lê Công Hội, Hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp logistics ở các tỉnh Bắc Trung Bộ, 2017
14. Thu Hiền, Chế biến, tiêu thụ thủy sản nội địa - Thực trạng và giải pháp, Trang thông tin Điện tử tổng cục thủy sản, 2018

15.Hội đồng các chuyên gia Quản trị Chuỗi cung ứng (Council of Supply Chain Management Professionals- CSCMP) Hoa Kỳ, 2001,

16.Đình Thu Hương, Logistics Việt Nam trong cách mạng công nghiệp 4.0: Cơ hội và thách thức, Kỷ yếu hội nghị khoa học công nghệ giao thông vận tải, 2018, 108-112

17.Khủng hoảng thiếu nhân lực logistics, Logistics 4vn,

18.Nguyễn Lê, Xu hướng hiện nay là phát triển chế biến, tiêu thụ nội địa sản phẩm thủy thủy sản, Báo điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam, 2018

19.Phạm Thị Mỹ Lệ, Nghiên cứu các nhân tố tác động tới sự phát triển của logistics trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh, Trường ĐH Kinh tế TP. HCM, 2012

20.Liên Hiệp Quốc, Các khía cạnh Thương mại và Phát triển của dịch vụ logistics, Hội nghị Liên Hiệp Quốc về Thương mại và Phát triển, Geneva, 2006

21.Lúa gạo và thủy sản Việt “thua” trên sân nhà vì dịch vụ logistics kém?

22.Hồ Nguyễn Như Ngọc, Hoạt động logistics trong dịch vụ kho tại công ty TNHH MTV ICD Tân Cảng - Sóng Thần, 2014

#### **Tài liệu tham khảo tiếng Anh**

23.Aamir Hussain Dar, Nowsheeba Rashid, Nanotechnology interventions in aquaculture and seafood preservation, Critical Reviews in Food Science and Nutrition, Số 60 – 2020, 1912-1921

24.Alastair Iles, Making the seafood industry more sustainable: Creating production chain transparency and accountability, Journal of Cleaner Production, Số 15 – 2007, 577-589

25.Alex Augusto Goncalves, Francisco Blaha, Cold chain in seafood industry, Professor of Seafood Technology ,

26.Ann L. Shriver, Economics of Fish Resources and Aquatic Ecosystems: Balancing Uses, Balancing Costs, International Institute of Fisheries Economics & Trade, Corvallis, Oregon, USA, 2010

27.Arie Pieter van Duijn, Rik Beukers, Willem van der Pijl (2012), The Indonesian seafood sector: A value chain analysis, CBI Report – Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands, 2012

28. B. Franklin, M.A. Rimmer, Development of Live Fish Transport Techniques, Final Report, FRDC Projects, 1997
29. Barbara Garrity-Blake, Keep it moving: North Carolina seafood transportation logistics with a focus on East to West routes, 2014
30. Bernard Commere, Controlling the Cold Chain to ensure food hygiene and quality, Bullentin of IIR, S<sup>o</sup> 2 - 2003
31. Carman, James M., Consumer Perception of Service Quality: An Assessment of the SERVQUAL Dimensions, Journal of Retailing, S<sup>o</sup> 1 - 1990, 33-55
32. Carol C. Bienstock, John T. Mentzer,... Measuring physical distribution service quality, Journal of the Academy of Marketing Science, S<sup>o</sup> 31 - 1997
33. Christopher M.P. Schary and T.S. Larsen, Customer Service and Distribution Strategy, Associated Business Press, S<sup>o</sup> 1 – 1983, 32-34
34. Claes Fornell, A national customer satisfaction barometer: The Swedish experience, Journal of Marketing, S<sup>o</sup> 56 - 1992, 6-21
35. David H. Taylor, Strategic considerations in the development of lean agri-food supply chain: a case study of the UK pork sector, Supply Chain Management: An International Journal, S<sup>o</sup> 3 - 2006, 271-280
36. Donald J. Bowersox DJ, David J. Closs, Logistical management: The integrated supply chain process, Mc Graw-Hill, 1996