

Hoàn thiện hệ thống logistics nhằm thúc đẩy việc xuất khẩu nông sản sang thị trường EU trong điều kiện thực hiện Hiệp định EVFTA

Trần Đăng Quân

Khoa Quản trị Kinh doanh, Trường Đại học Kinh tế Kỹ thuật Công nghiệp

Việc Nghị viện Châu Âu phê chuẩn Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam Liên minh châu Âu (EVFTA) đã đưa Việt Nam thành nước đang phát triển đầu tiên ở khu vực châu Á-Thái Bình Dương có quan hệ thương mại tự do với EU. EVFTA là cú hích rất lớn cho xuất khẩu của Việt Nam, giúp đa dạng hóa thị trường và mặt hàng xuất khẩu, đặc biệt là các mặt hàng Việt Nam có nhiều lợi thế cạnh tranh. Muốn đẩy mạnh được xuất khẩu nông sản của Việt Nam sang thị trường EU thì phải hoàn thiện được hệ thống Logistic, đặc biệt là hệ thống logistic phục vụ cho ngành nông nghiệp.

1. Hạn chế của logistic nông nghiệp Việt Nam

Phó thủ tướng Chính phủ Vương Đình Huệ nhấn mạnh tại Diễn đàn Logistics Việt Nam 2019 Nông nghiệp tạo việc làm và thu nhập cho khoảng 70% dân số, khoảng 15% GDP và 30% giá trị xuất khẩu. Do đó, việc đầu tư logistics cho nông nghiệp không chỉ tăng cao giá trị cho sản phẩm nông sản của Việt Nam, tăng thu nhập cho người nông dân mà còn là nhiệm vụ chính trị.

Điều 233 Luật thương mại định nghĩa: "Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao."

Logistics là vòng tròn bao gồm các hoạt động như: lưu trữ hàng hóa, bao bì, đóng gói, kho bãi, luân chuyển hàng hóa, làm thủ tục hải quan... nhằm đạt được mục đích sau cùng là chuyển sản phẩm, hàng hóa từ nhà cung cấp đến tay người tiêu dùng một cách tối ưu nhất.

Đóng một vai trò quan trọng trong sự phát triển kinh tế của cả nước nhưng logistics nông sản - nông nghiệp Việt Nam vẫn còn phát triển chưa tương xứng. Trong đó phải kể đến những yếu tố cản bản là hệ thống kho bãi, cơ sở chế biến nông sản còn thiếu, quy mô nhỏ; doanh nghiệp logistics còn nhỏ, chưa quan tâm đến lĩnh vực nông nghiệp; đội ngũ nhân lực logistics thiếu kinh nghiệm, hiểu biết về đặc tính nông sản.

Theo đánh giá của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, những hạn chế, tồn tại của hệ thống logis-

tics phục vụ cung ứng nông sản là nguyên nhân chính dẫn tới những yếu kém kể trên của nông sản Việt. Do chi phí logistics cao nên các DN (đa số là vừa và nhỏ) không đủ điều kiện thuê trọn gói dịch vụ logistics. Thống kê của Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam cho thấy, chi phí logistics chiếm 12% giá thành sản phẩm ngành thủy sản, chiếm 23% giá thành đồ gỗ, chiếm 29% giá thành rau quả, chiếm 30% giá thành gạo. Chi phí logistics phục vụ phát triển nông nghiệp ở Việt Nam cao hơn Thái Lan 6%, Malaysia 12% và cao hơn Singapore 300%.

Một hạn chế nữa là các trung tâm logistics của Việt Nam hiện còn phân bố manh mún và đầu tư tư phải dựa trên nhu cầu của một số nhóm khách hàng, chưa có tính kết nối. Mặc dù, các tỉnh thành phố đã có quy hoạch logistics cho địa phương, nhưng các đề án còn chưa theo sát nhu cầu của các doanh nghiệp kinh doanh logistics và tỷ lệ đất dự trữ cho các trung tâm logistics còn thấp, cơ sở hạ tầng chưa đồng bộ, khả năng kết nối các loại hình giao thông khác nhau kém.

Một trong những nguyên nhân lớn là do khâu dịch vụ logistics còn bất cập như hệ thống kho bãi, cơ sở chế biến sơ chế nông sản còn thiếu, quy mô nhỏ, chuỗi lạnh còn chưa phổ biến, nhiều doanh nghiệp logistics chưa quan tâm đến lĩnh vực nông sản.

Bên cạnh đó, do đặc điểm của nông sản nên dịch vụ logistics cũng đòi hỏi tính chuyên nghiệp cao, đầu tư hạ tầng kho, bãi tốn kém hơn nhiều loại hàng hóa khác. Đặc biệt là phần lớn đội ngũ nhân lực logistics thiếu kinh nghiệm, hiểu biết về đặc tính nông sản nên nhiều doanh nghiệp coi chuỗi lạnh là chi phí, không phải là giá trị gia tăng. Chuỗi cung ứng nông sản bị gián đoạn, phần mạnh làm nông sản Việt bị giảm giá trị và không thể vươn xa...

2. Giải pháp nhằm hoàn thiện hệ thống logistic cho ngành nông nghiệp xuất khẩu vào thị trường EU

Giải pháp thứ nhất, ưu tiên quỹ đất cho hạ tầng logistics, giảm các khoản phí hạ tầng, phụ phí bến bãi; xây dựng và phát triển các trung tâm logistics có các kho bảo quản lạnh để giữ cho nông sản tươi lâu hơn khi tới tay người tiêu dùng.

Để thực hiện giải pháp này thì nhà nước cần có cơ chế, chính sách cụ thể cho từng vùng, miền, địa phương. Đặc biệt là những vùng có sản lượng lớn. Xây dựng một hạ tầng logistic hiện đại, lớn có quy mô và kho bảo quản lạnh cần có một nguồn vốn không nhỏ, do đó bên cạnh cơ chế chính sách về quỹ đất thì cũng cần có các ưu đãi về nguồn vốn và ưu đãi về vốn vay cho các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistic nông nghiệp

Chính phủ cần có đề án xây dựng các trung tâm logistics nông nghiệp theo từng vùng cụ thể. Cần có đủ các dịch vụ lưu trữ hàng hóa, bao bì, đóng gói, kho bãi, luân chuyển hàng hóa, làm thủ tục hải quan... Với sản phẩm đặc thù là nông sản thì việc bảo quản hàng hóa và đóng gói rất quan trọng nên cần phải xem xét kỹ về mặt kỹ thuật. Việc vận tải đến các nước châu Âu bằng đường biển và đường hàng không, trong đó đường biển giữ vai trò chính vì yếu tố chi phí giá thành.

Việc xây dựng các kho bảo quản lạnh cần phải đảm bảo yếu tố về chất lượng kho, giá thành vận hành... Như vậy có nên chăng có chính sách về đầu tư công nghệ và đầu tư hạ tầng kho bãi

Giải pháp thứ hai, cải thiện kết nối đường thủy, đường bộ, liên dụng tốt đường sắt, phát triển đường hàng không. Việc vận chuyển nông sản từ nơi sản xuất tới nơi thu gom, nhà máy chế biến, kho xuất khẩu... hiện nay còn gặp nhiều khó khăn và mất nhiều thời gian, chi phí... do đó làm giảm chất lượng hàng hóa nông nghiệp và tăng giá thành. Việt Nam là một quốc gia có đầy đủ các tuyến giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường hàng không do đó khi vận chuyển hàng hóa cần linh hoạt sắp xếp và khai thác tối đa lợi thế này. Ví dụ như chúng ta đang bỏ phí một tuyến giao thông quan trọng là đường sắt, vận chuyển lương thực bằng đường sắt được cho là chi phí cao và bất tiện. Tuy nhiên, phải thấy được rằng, khối lượng vận chuyển bằng đường sắt có thể là rất lớn, nếu các doanh nghiệp vận tải liên kết thành một chuỗi với nhau và được đầu tư tốt về hệ thống kho bãi và bốc xếp hàng hóa thì chúng ta sẽ sử dụng được tuyến đường sắt để vận chuyển hàng hóa với chi phí rẻ và thuận lợi.

Ngoài đường sắt chưa được khai thác tối đa thì hệ thống đường thủy của Việt Nam cũng chưa được khai thác tối phục vụ nông nghiệp. Đối với vận chuyển trong nước thì hệ thống đường thủy vận chuyển nông nghiệp hầu như mang tính nhỏ lẻ và manh mún, và chỉ xuất hiện tại đồng bằng sông Cửu Long. Việc vận

chuyển đường thủy nội địa hầu như bị bỏ qua và không có doanh nghiệp khai thác. Việc xuất khẩu bằng đường biển thì chưa có kho tàng bên bãi đặc biệt cho nông nghiệp và các tàu chuyên dụng. Do đó việc xây dựng hệ thống xuất khẩu bằng đường thủy cho sản xuất nông nghiệp cũng cần phải được xem xét triệt để.

Việc khai thác ngành vận tải hàng không sang các nước EU cũng nên được chú ý đến, do yếu tố về thời gian của các sản phẩm nông sản. Sản phẩm nông sản muốn giữ được độ tươi ngon, chất lượng tốt thì ngoài yếu tố chế biến, bảo quản thì thời gian sử dụng cũng ảnh hưởng rất lớn. Nhược điểm của vận tải đường biển đến các nước châu Âu là yếu tố thời gian sẽ ảnh hưởng đến chất lượng nông sản, tuy nhiên vận tải hàng không sẽ hạn chế tối đa nhược điểm này. Dẫu có yếu tố giá thành vận tải hàng không rất cao, do vậy việc của các nhà kinh doanh là lựa chọn sản phẩm nông nghiệp và lựa chọn hãng vận chuyển để xuất khẩu qua đường hàng không cho phù hợp.

Giải pháp thứ 3, hiện đại hoá các hoạt động kiểm soát hàng hoá bằng việc ứng dụng công nghệ thông tin, đơn giản hoá thủ tục thương mại. Hoạt động của lĩnh vực hải quan trong xuất khẩu hàng hóa nông nghiệp vào EU cần được đơn giản hóa và hiện đại hơn tạo điều kiện cho các doanh nghiệp xuất khẩu nhanh nhất có thể. Hoạt động này muốn nhanh gọn cần có sự chỉ đạo của chính phủ về việc đầu tư máy móc hiện đại để kiểm tra hàng hóa nhanh hơn, ứng dụng công nghệ thông tin để làm báo hàng hóa trên ứng dụng điện tử.

Tóm lại, Việt Nam là một đất nước có sản lượng nông nghiệp lớn, có các sản phẩm nông nghiệp đa dạng và đặc trưng, có điều kiện để xuất khẩu tốt. Ngoài ra chính sách khuyến khích phát triển nông nghiệp của chính phủ cũng đang thu được những thành tựu rất lớn về kinh tế. Hiệp định thương mại tự do với EU được ký kết là một cơ hội rất lớn cho nền kinh tế Việt Nam nói chung và ngành Nông nghiệp Việt Nam nói riêng. Có tận dụng được cơ hội để phát triển nông nghiệp hay không đòi hỏi một loạt các chính sách và sự nỗ lực của các doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp logistic nông sản./.

Tài liệu tham khảo

<https://vovworld.vn/vi-VN/kinh-te/hiep-dinh-evfta-co-hoi-toi-cho-nganh-nong-nghiep-phat-trien-831808.vov>

<http://hoainquandn.org.vn/sitepages/news/46/92212/vai-tro-cua-logistics-trong-nong-nghiep>

<https://baodautu.vn/evfta-rong-duong-cho-nganh-nong-nghiep-viet-nam-xuat-khau-d117976.html>