

Tổng quan về hoạt động logistics hàng nông sản: Định hướng đến chuỗi logistics tại đồng bằng sông Cửu Long

■ **ThS. NCS. NGUYỄN THẮNG LỢI**

Trường Đại học Cần Thơ

■ **PGS. TS. HỒ THỊ THU HÒA**

Trường Đại học Quốc tế - Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh

TÓM TẮT: Nghiên cứu này khám phá các quan điểm lý thuyết chính, bài học kinh nghiệm có liên quan đến hiệu quả hoạt động của logistics trên thế giới để lấp đầy khe hở cho các nghiên cứu trong nước về logistics tại Việt Nam. Mục tiêu hướng đến của nghiên cứu này là nêu bật sự cần thiết về định hướng xây dựng một chuỗi logistics để nâng cao hiệu quả hoạt động logistics, đặc biệt với mặt hàng nông sản tại khu vực đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL). Các bài báo nghiên cứu trong cơ sở dữ liệu ScienceDirect, Google Scholar từ năm 2000 đến năm 2019 với các lĩnh vực liên quan được thu thập bằng cách sử dụng các từ khóa liên quan như APSC, C3PL, LC, LO. Dựa trên đánh giá có hệ thống của chúng tôi, nghiên cứu này đã tóm tắt các xu hướng nghiên cứu hiện tại trong các lĩnh vực liên quan đến logistics thuê ngoài, cùng với những phát hiện quan trọng có thể được áp dụng giúp hình thành tổng quát khái niệm về chuỗi logistics đối với nông sản tại ĐBSCL.

TỪ KHÓA: Chuỗi cung ứng nông sản, chuỗi dịch vụ logistics, logistics hàng đông lạnh bên thứ ba, logistics thuê ngoài.

ABSTRACT: This study explores the main theoretical perspectives and lessons learned related to the logistics performance around the world that to fill the gap for domestic research in Vietnam logistics. The aim of this study is to highlight the need for a direction to build a logistics chain to improve the efficiency of logistics operations, especially for agricultural products in the Mekong Delta (MD). Research articles in ScienceDirect, Google Scholar databases from 2000 to 2019 with related fields collected using related keywords such as Agricultural products supply chain (APSC), Cold third-party logistics (C3PL), Logistics chains (LC), LO. Based on our systematic review, this study summarizes current research trends in the fields related to outsourced logistics, along with key findings that can be applied to help shape the development of outsourced logistics. Total concept of logistics chain for agricultural products in the MD.

KEYWORDS: Agricultural products supply chain, cold third-party logistics, logistics chains, logistics outsource.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Thuê ngoài logistics (Outsourcing Logistics - OL) ngày càng trở nên phổ biến trong các công ty (chủ hàng), đặc biệt là các công ty định hướng xuất khẩu hàng nông sản. Tuy nhiên, các nhà cung cấp dịch vụ logistics (Logistics Service Provider - LSP) đa phần là công ty nhỏ và hoạt động rời rạc. Để phát huy các lợi ích của dịch vụ thuê ngoài thì cần có giải pháp đồng bộ mà đầu tiên chính là xây dựng hoàn thiện một mạng lưới chuỗi dịch vụ logistics.

ĐBSCL với lợi thế về hàng nông sản xuất khẩu với giá trị lớn. Tuy nhiên, giá trị gia tăng của sản phẩm nông sản xuất khẩu còn thấp do chi phí phát sinh rất cao, đặc biệt là chi phí liên quan đến logistics. Với mong muốn phát triển hoàn thiện chuỗi dịch vụ logistics đối với hàng nông sản giúp nâng cao giá trị gia tăng và định hướng phát triển bền vững cho mặt hàng nông sản tại ĐBSCL, nghiên cứu này trình bày nội dung lược khảo tổng quan về hoạt động LO/Logistics bên thứ ba (3PL) đối với mặt hàng nông sản tập trung vào mục đích hướng đến hoạt động chuỗi dịch vụ logistics tại khu vực ĐBSCL.

2. MỤC TIÊU CỦA NGHIÊN CỨU

Mục tiêu nghiên cứu hướng đến là lược khảo các công trình nghiên cứu đã được thực hiện liên quan đến hoạt động dịch vụ và chuỗi dịch vụ logistics tại Việt Nam và trên thế giới, làm cơ sở cho mục đích phát triển chuỗi dịch vụ logistics đối với hàng nông sản tại ĐBSCL trong tương lai.

3. TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU TRONG VÀ NGOÀI NƯỚC

3.1. Lược khảo các công trình nghiên cứu ở nước ngoài

Logistics là một trong những hoạt động quan trọng nhất trong xã hội hiện đại. Trên thế giới, các nhà quản lý và các nhà nghiên cứu đã quan tâm rất sớm đến lĩnh vực logistics cho mục tiêu tối ưu hóa hoạt động sản xuất và tiêu thụ hàng hóa. Phương án được sử dụng rộng rãi nhất hiện nay chính là thuê ngoài dịch

vụ logistics thay vì phải tự triển khai, từ đó tạo ra một ngành dịch vụ logistics có giá trị được định lượng trị giá 4,3 nghìn tỷ USD (nguồn: WB, 2019), nổi bật nhất chính là Hoa Kỳ với 1,15 nghìn tỷ USD, khoảng khoảng 7,7% GDP và con số này là 10% tổng giá trị nền kinh tế châu Âu. Vậy, thuê ngoài logistics (Outsourcing Logistics) và logistics bên thứ ba (Third Party Logistics - 3PL) là gì?

Nhóm tác giả Qureshi và cộng sự (2007) đã làm nổi bật ảnh hưởng của các yếu tố bên trong và bên ngoài đến quyết định thuê ngoài các hoạt động logistics. Wagner và Sutter (2012) nhấn mạnh rằng, sự đổi mới trong dịch vụ logistics có thể là nguồn lợi thế cạnh tranh bền vững cho các nhà cung cấp 3PL. Trong khi đó, Yeung và cộng sự (2012) nghiên cứu vai trò trung gian của LO như là một chiến lược để phát triển khả năng của các công ty trong mối quan hệ hiệu suất của chiến lược.

3.2. Một số bài học kinh nghiệm phát triển logistics ở các quốc gia phát triển

Chiến lược phát triển logistics ở Vương quốc Anh: Vương quốc Anh xây dựng trung tâm logistics và thúc đẩy mô hình cung cấp dịch vụ 3PL cải tiến, hướng đến vai trò ngày càng quan trọng của các nhà cung cấp dịch vụ logistics. Để phát triển logistics theo chiến lược này, Lundesjo (2011), Transport for London (2013) đã đề xuất các giải pháp cải tiến hoạt động của một trung tâm logistics đang hoạt động. Trong khi đó, Mena và cộng sự (2017) nghiên cứu và đề ra giải pháp để chính phủ có thể khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho sự đổi mới trong ngành logistics, cụ thể tập trung vào Vương quốc Anh và vai trò của các nhà cung cấp 3PL.

Chiến lược phát triển logistics ở Mỹ: Mỹ tập trung hướng đến năng lực cạnh tranh toàn cầu (GCI) của hoạt động logistics. Hiệu suất logistics được đo lường bởi chỉ số hiệu suất logistics (LPI) được sử dụng trong quá trình xây dựng các giải pháp về Logistics. Kabak và cộng sự (2018) đề xuất cách tiếp cận dựa trên phân tích kịch bản mới để điều tra mối quan hệ giữa hoạt động logistics và xuất khẩu ở cấp quốc gia. Önsel-Ekici và cộng sự (2019) cũng đề xuất một phương pháp luận để phát triển một lộ trình cải thiện hiệu quả hoạt động logistics toàn cầu thông qua phân tích tác động của các trụ cột cạnh tranh của GCI và LPI trong chiến lược phát triển logistics hiện nay.

Chiến lược phát triển logistics ở Nhật Bản: Fulconis (2007) đề xuất chương trình nghiên cứu có liên quan nghiên cứu về 4PL, đề cập đến quá trình trung gian và trung gian thông tin với điểm nhấn là ứng dụng môi giới điện tử và những cản trở chính đối với sự phát triển 4PL. Với mục tiêu nâng cao hiệu suất và khai thác triệt để mô hình 4PL, Wei (2010) đề xuất giải pháp là thiết kế một hệ thống đào tạo nhân sự đặc biệt; thực hiện Chương trình phát triển nhân tài cấp cao; cải thiện điều kiện đào tạo nhân sự; tăng cường liên kết với doanh nghiệp và phát triển nhiều nhân tài liên ngành.

3.3. Lược khảo các nghiên cứu về logistics tại Việt Nam

Ở Việt Nam, thuật ngữ "logistics" mới được xuất hiện trong các nghiên cứu và báo cáo khoa học trong những năm gần đây. Theo thống kê của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) năm 2018, dịch vụ logistics ở Việt Nam có quy mô khoảng từ 20 - 22 tỉ USD/năm và chiếm gần 20,9% GDP.

Tại Việt Nam, cơ sở hạ tầng (CSHT) phục vụ logistics của Việt Nam vẫn còn nhiều hạn chế, chưa tương xứng với một quốc gia có nhiều tiềm năng về logistics. Phuong (2019) nêu bật vai trò

quan trọng của CSHT và các giải pháp đầu tư để phát triển hợp lý và toàn diện hơn. Nếu không có CSHT đồng bộ, tiên tiến thì khó mang lại hiệu quả cho hoạt động logistics. Phuong và Pham (2019) thực hiện việc đánh giá các trở ngại về hoạt động logistics tập trung vào tính đồng bộ về hạ tầng giao thông.

Nghiên cứu ở cấp độ vùng và tỉnh, thành phố: Minh Huyền (2015), Nguyễn Thị Thu Hương (2016), Khánh Trung (2017) và Nguyễn Thị Tuyết Nga (2018; 2019) đã tổng hợp các thành quả phát triển logistics ĐBSCL thời gian qua trên các lĩnh vực: CSHT vận tải, hệ thống phân phối lưu thông hàng hóa; các quan điểm và định hướng phát triển dịch vụ logistics vùng ĐBSCL trong thời kỳ hội nhập.

Ở Cần Thơ, Minh Huyền (2015) đánh giá những tiềm năng, cơ hội mới của TP. Cần Thơ để thu hút đầu tư vào lĩnh vực cảng, hạ tầng logistics trong giai đoạn hội nhập kinh tế toàn cầu theo định hướng phát triển TP. Cần Thơ trở thành thành phố công nghiệp đến năm 2030. Trên cơ sở đó, Hồ Thanh Phong và cộng sự (2017) nghiên cứu xây dựng mạng lưới logistics nhằm phát huy vai trò trung tâm thương mại và trung chuyển hàng hóa khu vực ĐBSCL với TP. Hồ Chí Minh và các vùng miền trong cả nước, góp phần phát triển thương mại dịch vụ bền vững trong giai đoạn mới.

Nghiên cứu ở cấp độ ngành và doanh nghiệp logistics ở Việt Nam như: An Thị Thanh Nhân (2011), Nguyễn Thị Thu Hương (2016). Các nghiên cứu đề xuất quan điểm và giải pháp phát triển doanh nghiệp logistics trong thời gian tới với việc đề cao vai trò của các hiệp hội ngành nghề, để phát huy vai trò đại diện các doanh nghiệp đối thoại và kiến nghị với Chính phủ về các chính sách trong ngành logistics và tạo mối gắn kết giữa hiệp hội và thành viên.

3.4. Lược khảo các nghiên cứu về logistics đối với sản phẩm nông nghiệp

Nông nghiệp đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế Việt Nam. Các mặt hàng xuất khẩu nổi bật như cà phê và hạt tiêu đã giúp Việt Nam trở thành một trong những nước xuất khẩu nông sản lớn nhất thế giới (Durand và Fournier 2017). Từ đó, khái niệm chuỗi cung ứng lạnh (CSC) đã trở nên gần gũi hơn. Thuật ngữ "chuỗi cung ứng lạnh" là một chuỗi cung ứng cụ thể mà các quá trình và hoạt động của nó đảm bảo kiểm soát nhiệt độ cho các sản phẩm nông sản tươi hoặc thực phẩm dễ hỏng (Shabani và cộng sự, 2015). Một CSC điển hình bao gồm cấp đông/làm lạnh, đóng gói, bảo quản lạnh, vận chuyển đến kho bảo quản, vận chuyển đến trung tâm phân phối, vận chuyển đến cửa hàng bán lẻ và xử lý cho người tiêu dùng (Asadi and Hosseini, 2014). CSC hoặc logistics chuỗi lạnh (CCL) đã trở nên quan trọng khi nhu cầu về các sản phẩm được kiểm soát nhiệt độ tăng lên rất lớn, đặc biệt là trái cây và rau quả (Khan và cộng sự, 2017). Mặc dù xu hướng tăng trưởng trong CSC là cao, việc duy trì chất lượng và an toàn thực phẩm là mối quan tâm hàng đầu của các nhà cung cấp dịch vụ để có được lợi thế cạnh tranh (Vrat và cộng sự, 2018).

Hầu hết các tác giả đã được thảo luận về các vấn đề khác nhau của CCL hoặc CSC trên các giai đoạn khác nhau của chuỗi cung ứng rau quả như từ nông trại đến ngã ba (bao gồm nông dân; nhà sản xuất; nhà chế biến; nhà phân phối; nhà bán lẻ; khách hàng) (Joshi và cộng sự, 2011). Lupien và cộng sự (2005) ước tính rằng 33% thực phẩm bị thất thoát do vận chuyển, vận chuyển và một số lý do khác.

Theo Trienekens và Zuurbier (2008) để duy trì mức độ hài

lòng về dịch vụ của khách hàng, các sản phẩm thực phẩm tươi sống hoặc các sản phẩm chất lượng phù hợp phải được giao cho khách hàng và trong những năm tới, điều này sẽ chi phối quá trình sản xuất, phân phối và hệ thống vận chuyển chất lượng trong chuỗi cung ứng thực phẩm (Rong và cộng sự, 2011). Trong những năm gần đây, tính bền vững là một trong những thách thức trong chuỗi cung ứng khi đưa ra thuật ngữ "chuỗi cung ứng bền vững (SSC)" (Hamprecht, 2005).

Nhìn chung, các nghiên cứu về logistics ở trong nước cung cấp bức tranh khái quát thực trạng ngành logistics cũng như nhận dạng các xu hướng phát triển của lĩnh vực có mức tăng trưởng tiềm năng ở cấp quốc gia, tỉnh, thành phố và ngành. Đây là cơ sở để chúng tôi xác định đối tượng trọng tâm mà đề án hướng tới nhằm xây dựng và phát triển có trọng điểm chuỗi dịch vụ logistics hàng nông sản cho ĐBSCL. Vì vậy, đề tài này kế thừa những những nghiên cứu trước và dựa trên cách tiếp cận tổng thể để định hướng nghiên cứu cụ thể hơn về hiệu quả mà hoạt động chuỗi logistics mang lại so với hoạt động logistics rời rạc của hàng nông sản tại ĐBSCL. Đây cũng là khe hở nghiên cứu mà nhóm chúng tôi phát hiện được với mục đích định hướng cho các nghiên cứu tiếp theo.

4. KẾT LUẬN

Bài báo này đã trình bày tổng quan về hoạt động logistics thuê ngoài và hiệu quả của hoạt động này mang lại cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu tại Việt nam và trên thế giới. Nghiên cứu có một số đóng góp cho định hướng phát triển hệ thống logistics tại Việt nam nói chung và khu vực ĐBSCL nói riêng. Thông qua bài báo, nhóm tác giả mong muốn việc xây dựng một chuỗi logistics hàng nông sản tại khu vực ĐBSCL trở nên thực tế hơn vì tính cấp thiết và hiệu quả có thể được nhìn nhận rõ ràng hơn từ các lập luận của nhóm tác giả tham gia nghiên cứu và thực hiện bài báo. Kết quả từ bài báo sẽ tạo ra nền tảng cho các nghiên cứu về chuỗi logistics hàng nông sản trong tương lai.

Lời cảm ơn: Đây là sản phẩm từ Luận án Tiến sĩ tại Trường Đại học GTVT TP. Hồ Chí Minh. Nghiên cứu được hỗ trợ bởi đề tài nghiên cứu khoa học của cán bộ, mã số T2020-02.

Nghiên cứu sinh Nguyễn Thắng Lợi được tài trợ bởi Tập đoàn Vingroup và hỗ trợ bởi chương trình học bổng đào tạo thạc sĩ, tiến sĩ trong nước của Quỹ Đổi mới sáng tạo Vingroup (VINIF), Viện Nghiên cứu Dữ liệu lớn (VinBigdata), mã số VINIF.2020.TS.26.

Tài liệu tham khảo

[1]. Qureshi, M.N., Kumar, D. And Kumar, P. (2007), *Modeling the logistics outsourcing relationship variables to enhance shippers' productivity and competitiveness in logistical supply chain*, International Journal of Productivity and Performance Management, vol.56, no.8, pp.689-714.

[2]. Wagner, S. M., & Sutter, R. (2012), *A qualitative investigation of innovation between third-party logistics providers and customers*, International Journal of Production Economics, 140(2), pp.944-958. doi:10.1016/j.ijpe.2012.07.018.

[3]. Yeung, K., Zhou, H., Yeung, A. C. L., & Cheng, T. C. E., (2012), *The impact of third-party logistics providers' capabilities on exporters' performance*, International Journal of Production Economics, 135(2), pp.741-753.

[4]. Lundesjo, G., (2011), *Using Construction Consolidation Centres to Reduce Construction Waste and Carbon Emissions*, Waste and Resources Action Programme, Banbury, Oxon.

[5]. Transport for London, (2013), *Construction Logistics Plan Guidance for Developers*, Transport for London, Windsor House, London.

[6]. Mena, C., Christopher, M., Johnson, M., Jia, F., (2017), *Innovation in Logistics Services*, Centre for Logistics and Supply Chain Management at Cranfield School of Management on behalf of National Endowment for Science, Technology and the Arts (NESTA), UK.

[7]. Kabak, Ozgur & Ulengin, Füsün & Önsel, Şule. (2018), *Connecting logistics performance to export: A scenario-based approach*, Research in Transportation Economics, 10.1016/j.retrec.2018.05.007.

[8]. Önsel Ekici, Ş., Kabak, O., & Ülengin, F. (2019), *Improving logistics performance by reforming the pillars of Global Competitiveness Index*, Transport Policy, 81, pp.197-207.

[9]. Fulconis, F., Saglietto, L. & Paché, G. (2007), *Strategy dynamics in the logistics industry: a transactional center perspective*, Management Decision, 45(1), pp.104-117.

[10]. Wei Jun-jun (2010), *The Analysis and Countermeasures of Financial Crisis Impact in Hunan Logistics Industry[J]*, Logistics Sci-Tech, pp.2010-03.

[11]. Phuong, N. H. (2019), *What solutions should be applied to improve the efficiency in the management for port system in Ho Chi Minh City?* International Journal of Innovation, Creativity and Change, 5(2), pp.1747-1769.

[12]. Phuong, N. H. (2019), *What solutions should be applied to improve the efficiency in the management for port system in Ho Chi Minh City?* International Journal of Innovation, Creativity and Change, 5(2), pp.1747-1769.

[13]. Minh Huyền (2015), *Cửa ngõ vươn ra biển*, Cần Thơ - ngày 27/3, 3.

[14]. Nguyễn Thị Thu Hương (2016), *Cung ứng dịch vụ Logistics ở Việt Nam: Thực trạng và giải pháp*, Tạp chí Nghiên cứu tài chính kế toán, (7), pp.39-42.

[15]. Khánh Trung (2017), *Đầu tư logistics, tạo sức bật mới cho ĐBSCL*, Báo Cần Thơ, ngày 17/01, tr.8-9.

[16]. Nguyễn Thị Tuyết Nga (2018), *Giải pháp phát triển doanh nghiệp kinh doanh logistics tại ĐBSCL*, Tạp chí Tài chính, tr.91-93.

[17]. Nguyễn Thị Tuyết Nga (2019), *Các yếu tố tác động đến sự phát triển của doanh nghiệp logistics khu vực ĐBSCL*, Tạp chí Tài chính, tr.101-104.

[18]. Hồ Thanh Phong (2017), *Phát triển mạng lưới Logistics của TP. Cần Thơ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*, Nhiệm vụ khoa học cấp Thành phố.

[19]. An Thị Thanh Nhân (2011), *Phát triển các doanh nghiệp dv logistics tại Việt Nam - thực trạng và giải pháp*, Tạp chí Kinh tế phát triển.

[20]. Durand, Claire; Fournier, Stéphane (2017), *Can Geographical Indications Modernize Indonesian and Vietnamese Agriculture?*, Analyzing the Role of National and Local Governments and Producers' Strategies. World Development, S0305750X15002995.

[21]. Shabani A, Torabipour SMR, Saen RF. (2015), *A new*

super-efficiency dual-role FDH procedure: an application in dairy cold chain for vehicle selection, Int J Ship TranspLogist 2015;7(4), pp.426-56.

[22]. Asadi G, Hosseini E. (2014), *Cold supply chain management in processing of food and agricultural products*, Sci Pap Ser D Anim Sci 2014;57, pp.223-7.

[23]. Khan SAR, Qianli D, Zhang Y. (2017), *Traditional supply chain vs. cold chain: contribution in global carbon emissions*, Am J Traffic Transp Eng 2017;2 (6), pp.97-103.

[24]. Vrat P, Gupta R, Bhatnagar A, Pathak DK, Fulzele V. (2018), *Literature review analytics (LRA) on sustainable cold-chain for perishable food products: research trends and future directions*, OPSEARCH 2018;55(3-4), pp.601-27.

[25]. Joshi R, Banwet DK, Shankar R. (2011), *A Delphi-AHP-TOPSIS based benchmarking framework for performance improvement of a cold chain*, Expert Syst Appl 2011;38(8), pp.10170-82.

[26]. JOHN R. LUPIEN (2007), *Food Quality and Safety: Traceability and Labeling*, Critical Reviews in Food Science and Nutrition, 45:2, 119-123.

[27]. Trienekens J, Zuurbier P. (2008), *Quality and safety standards in the food industry, developments and challenges*, Int J Prod Econ 2008;113(1), pp.107-22.

[28]. Rong A, Akkerman R, Grunow M. (2011), *An optimization approach for managing fresh food quality throughout the supply chain*, Int J Prod Econ 2011;131(1), pp.421-9.

[29]. Hamprecht J, Corsten D, Noll M, Meier E. (2005), *Controlling the sustainability of food supply chains*, Supply Chain Manage Int J 2005;10(1), pp.7-10.

Ngày nhận bài: 22/5/2021

Ngày chấp nhận đăng: 11/6/2021

Người phản biện: TS. Nguyễn Thị Hồng Phúc

TS. Phan Nguyễn Kỳ Phúc