

UBND TỈNH QUẢNG TRỊ
SỞ KHOA HỌC VÀ CÔNG NGHỆ

Đề tài độc lập cấp tỉnh

**BÁO CÁO TỔNG KẾT
ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU KHOA HỌC**

TÊN ĐỀ ÁN

**KHẢO SÁT, ĐÁNH GIÁ NHU CẦU VẬN CHUYỂN
TIÊU THỤ HÀNG HÓA CỦA CÁC DOANH NGHIỆP (CÁC MẶT
HÀNG CHỦ YẾU) VÀ ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN
DỊCH VỤ LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG TRỊ.**

Chủ nhiệm đề án: Lê Quang Vĩnh

Cơ quan chủ trì thực hiện: Sở Công Thương Quảng Trị

Quảng Trị, tháng 11 năm 2017

MỤC LỤC

NHỮNG TỪ VIẾT TẮT	<i>Trang</i>
DANH MỤC BẢNG BIỂU, SƠ ĐỒ, BẢN ĐỒ	
THÔNG TIN CHUNG VỀ ĐỀ ÁN	1
Phần thứ nhất: TỔ CHỨC HOẠT ĐỘNG	2
Phần thứ hai: BÁO CÁO KẾT QUẢ KHOA HỌC	5
A. MỞ ĐẦU	5
1. Tính cấp thiết của vấn đề nghiên cứu	5
2. Mục tiêu nghiên cứu	6
2.1 Mục tiêu chung:	6
2.2 Mục tiêu cụ thể:	6
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	6
3.1 Đối tượng nghiên cứu:	6
3.2 Phạm vi nghiên cứu:	7
4. Phương pháp nghiên cứu	7
4.1 Phương pháp thu thập số liệu, thông tin:	7
4.2 Phương pháp xử lý và phân tích số liệu, thông tin:	8
5. Nội dung thực hiện	8
B. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU, ỨNG DỤNG	8
CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VẤN ĐỀ NGHIÊN CỨU	9
1.1 Lý luận về Logistics và dịch vụ Logistics	9
1.1.1 Khái niệm Logistics và dịch vụ Logistics	9
1.1.2 Phân loại dịch vụ Logistics	10
1.1.3 Vai trò của dịch vụ Logistics	12
1.2 Lý luận về sản xuất nông nghiệp theo hướng hàng hoá	13
1.2.1 Khái niệm về sản xuất nông nghiệp theo hướng hàng hoá	13
1.2.2 Vai trò của sản xuất nông nghiệp theo hướng hàng hoá	13
1.3 Tổng quan về quá trình tiêu thụ hàng hoá	15
1.3.1 Khái niệm tiêu thụ hàng hoá	15
1.3.2 Vai trò của tiêu thụ hàng hoá trong quá trình sản xuất	15
1.3.3 Các nhân tố tham gia vào quá trình tiêu thụ hàng hoá	16
1.4 Tổng quan về thu gom và vận chuyển trong quá trình tiêu thụ	17
1.4.1 Khái niệm thu gom và vận chuyển	17

1.4.2 Vai trò của thu gom và vận chuyển trong tiêu thụ hàng hoá	18
1.5 Nhân tố ảnh hưởng đến nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ	18
1.5.1 Nhóm nhân tố khách quan.....	18
1.5.2 Nhóm nhân tố chủ quan.....	19
1.6 Tiêu chí đánh giá nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ	20
1.7 Kinh nghiệm của các địa phương về phát triển dịch vụ Logistics	21
1.7.1 Kinh nghiệm của thành phố Đà Nẵng	21
1.7.2 Kinh nghiệm của thành phố Bình Dương	22
1.7.3 Kinh nghiệm của tỉnh Hà Tĩnh.....	23
1.7.4 Bài học kinh nghiệm cho tỉnh Quảng Trị.....	22
CHƯƠNG 2: PHÂN TÍCH NHU CẦU THU GOM VÀ VẬN CHUYỂN TIÊU THỤ HÀNG HOÁ CHỦ LỰC CỦA CÁC DOANH NGHIỆP.....	25
2.1 Đặc điểm tự nhiên, kinh tế và xã hội của tỉnh Quảng Trị.....	25
2.1.1 Về điều kiện tự nhiên	25
2.1.2 Về điều kiện kinh tế - xã hội	27
2.2 Thực trạng sản xuất các hàng hoá nông sản chủ lực tại Quảng Trị	32
2.3 Phân tích nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá.....	34
2.3.1 Đặc điểm cơ bản của các doanh nghiệp khảo sát.....	34
2.3.2 Tình hình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá	35
2.3.3 Phân tích và dự báo nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ	44
2.4 Các nhân tố ảnh hưởng đến nhu cầu thu gom và vận chuyển.....	48
2.4.1 Nhóm nhân tố chủ quan.....	48
2.4.2 Nhóm nhân tố khách quan.....	51
2.4.3 Đánh giá chung.....	54
2.5 Đánh giá của hộ sản xuất về tình hình thu gom và vận chuyển	55
2.5.1 Đặc điểm cơ bản của các hộ khảo sát.....	55
2.5.2 Đánh giá của hộ về tình hình thu gom và vận chuyển tiêu thụ	56
2.5.3 Giải quyết bức xúc trong mối quan hệ với doanh nghiệp	58
2.5.4 Đánh giá chung.....	59
2.6 Một số kết luận chủ yếu được rút ra từ kết quả phân tích.....	59
CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN CÁC DỊCH VỤ LOGISTICS ĐỐI VỚI KHÂU THU GOM VÀ VẬN CHUYỂN TIÊU THỤ HÀNG HOÁ CHỦ LỰC TẠI TỈNH QUẢNG TRỊ ĐẾN NĂM 2025	61

3.1 Định hướng phát triển các vùng sản xuất hàng hoá tập trung gắn với thị trường tiêu thụ của tỉnh Quảng Trị đến năm 2020	61
3.1.1 Phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Trị đến năm 2020.....	61
3.1.2 Định hướng phát triển các vùng sản xuất hàng hoá tập trung	61
3.1.3 Quy hoạch phát triển các ngành hàng cụ thể.....	62
3.2 Mục tiêu và định hướng phát triển ngành thương mại tỉnh Quảng Trị đến năm 2020 và định hướng cho các năm tiếp theo	64
3.2.1 Mục tiêu phát triển	64
3.2.2 Định hướng phát triển.....	64
3.2.3 Quan điểm và mục tiêu phát triển Logistics đến năm 2025	65
3.3 Giải pháp phát triển dịch vụ Logistics của tỉnh Quảng Trị đối với khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá nông sản chủ lực đến 2025	67
3.3.1 Giải pháp chung.....	67
3.3.2 Giải pháp phát triển các dịch vụ Logistics đối với khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ cho từng loại hàng hoá cụ thể	74
C. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ	80
1. Kết luận	80
2. Kiến nghị.....	82
TÀI LIỆU THAM KHẢO	82
PHỤ LỤC	

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

1PL:	Logistics bên thứ nhất
2PL:	Logistics bên thứ hai
3PL:	Logistics bên thứ ba
4PL:	Logistics bên thứ tư
ASEAN:	Hiệp hội các nước Đông Nam Á
BO:	Hợp đồng xây dựng – Chuyển giao
BOT:	Hợp đồng xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao
BTO:	Hợp đồng xây dựng – Chuyển giao – Kinh doanh
DWT:	Tấn trọng tải
EWEC:	Hành lang kinh tế Đông-Tây
FMCG:	Fast Moving Consumer Goods
GAP:	Thực hành nông nghiệp tốt
GDP:	Tổng sản phẩm quốc nội
HTX:	Hợp tác xã
ICD:	Cảng thông quan nội địa (cảng cạn)
KT-XH:	Kinh tế xã hội
N/A:	Not Available
NN&PTNT:	Nông nghiệp và Phát triển nông thôn
PPP:	Hình thức hợp tác công tư
QTIPC:	Trung tâm nghiên cứu xúc tiến và hỗ trợ đầu tư Quảng Trị
UBND:	Ủy ban nhân dân
USD:	Đồng Đô la Mỹ
VCCI:	Phòng thương mại và công nghiệp Việt Nam
VLA:	Hiệp hội các doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam
VOER:	Chương trình tài nguyên giáo dục mở Việt Nam
WTO:	Tổ chức Thương mại Thế giới

DANH MỤC BẢNG BIỂU, SƠ ĐỒ, BẢN ĐỒ

BẢNG

Bảng 1.1: Phân loại dịch vụ Logistics tại Việt Nam.....	11
Bảng 1.2: Sản lượng của một số cây lương thực chính của Việt Nam.....	13
Bảng 2.1: Quy mô và cơ cấu đất đai tỉnh Quảng Trị năm 2013	27
Bảng 2.2: Số lượng doanh nghiệp dịch vụ Logistics tại Quảng Trị	31
Bảng 2.3: Tình hình phát triển cây sắn nguyên liệu tại tỉnh Quảng Trị.....	32
Bảng 2.4: Tình hình phát triển cây cà phê tại tỉnh Quảng Trị	32
Bảng 2.5: Phân bố mẫu khảo sát theo hàng hoá chủ lực.....	33
Bảng 2.6: Tuổi đời và trình độ học vấn của giám đốc doanh nghiệp (%)	34
Bảng 2.7: Tình hình lao động của các doanh nghiệp khảo sát.....	35
Bảng 2.8: Diện tích khu vực tập kết nguyên liệu của các doanh nghiệp.....	37
Bảng 2.9: Nhu cầu mở rộng khu vực tập kết nguyên liệu	37
Bảng 2.10: Tình trạng phương tiện thu gom và vận chuyển.....	39
Bảng 2.11: Những khó khăn về nguồn lực của các doanh nghiệp.....	40
Bảng 2.12: Giá trị thu gom hàng hoá năm 2015 của các doanh nghiệp	41
Bảng 2.13: Giá trị vận chuyển tiêu thụ năm 2015 của các doanh nghiệp.....	43
Bảng 2.14: Kế hoạch về khối lượng thu gom hàng hoá của doanh nghiệp	45
Bảng 2.15: Khối lượng vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp	47
Bảng 2.16: Cơ cấu thị trường tiêu thụ hàng hoá giai đoạn 2016-2020.....	47
Bảng 2.17: Mô tả các biến được sử dụng trong mô hình hồi quy bội.....	48
Bảng 2.18: Nhân tố ảnh hưởng đến giá trị thu gom hàng hoá	49
Bảng 2.19: Nhân tố ảnh hưởng đến giá trị vận chuyển tiêu thụ hàng hoá.....	50
Bảng 2.20: Tăng trưởng GDP của kinh tế Thế giới giai đoạn 2011-2015.....	52
Bảng 2.21: Tình hình chung của các hộ khảo sát	54
Bảng 2.22: Đánh giá của hộ về năng lực của các doanh nghiệp.....	55
Bảng 2.23: Đánh giá của hộ về DN trong trường hợp không ký cam kết	57
Bảng 2.24: Phản ứng của người dân với doanh nghiệp khi gặp bức xúc	58

BIỂU ĐỒ

Biểu đồ 1.1: Một số mặt hàng xuất khẩu của Việt Nam (2011-2015).....	14
Biểu đồ 2.1: Cơ cấu kinh tế của tỉnh Quảng Trị giai đoạn 2013-2015.....	28

Biểu đồ 2.2: Giá trị xuất - nhập khẩu hàng hoá của tỉnh Quảng Trị.....	28
Biểu đồ 2.3: Cơ cấu giá trị xuất khẩu của tỉnh Quảng Trị năm 2015	29
Biểu đồ 2.4: Diện tích và sản lượng cao su tại Tỉnh Quảng Trị	33
Biểu đồ 2.5: Quy mô vốn điều lệ của các doanh nghiệp	36
Biểu đồ 2.6: Số lượng phương tiện thu gom và vận chuyển.....	38
Biểu đồ 2.7: Cơ cấu nguồn nguyên liệu được thu gom bởi doanh nghiệp	41
Biểu đồ 2.8: Khó khăn trong thu gom hàng hoá của các doanh nghiệp	42
Biểu đồ 2.9: Khó khăn trong vận chuyển tiêu thụ của các doanh nghiệp.....	43
Biểu đồ 2.10: Lập kế hoạch thu gom hàng hoá của các doanh nghiệp.....	44
Biểu đồ 2.11: Lý do không lập kế hoạch thu gom của các doanh nghiệp	45
Biểu đồ 2.12: Lập kế hoạch vận chuyển tiêu thụ của các doanh nghiệp	46
Biểu đồ 2.13: Chất lượng cơ sở hạ tầng hiện nay của tỉnh Quảng Trị.....	51
Biểu đồ 2.14: Chỉ số CPI của tỉnh Quảng Trị giai đoạn 2007-2016.....	53
Biểu đồ 2.15: Tình hình ký cam kết giữa doanh nghiệp và hộ gia đình	56
Biểu đồ 2.16: Đánh giá chung của hộ về thu gom và vận chuyển tiêu thụ.....	58

SƠ ĐỒ

Sơ đồ 1.1: Cấu trúc của một chuỗi cung cơ bản	16
Sơ đồ 1.2: Thu gom và vận chuyển - dịch vụ Logistics trong chuỗi giá trị ...	17
Sơ đồ 1.3: Khung phân tích của nghiên cứu	20
Sơ đồ 3.1: Chuỗi cung và các dịch vụ Logistics đối với sản phẩm gỗ	71
Sơ đồ 3.2: Chuỗi cung và các dịch vụ Logistics đối với sản phẩm sắn.....	72
Sơ đồ 3.3: Chuỗi cung và các dịch vụ Logistics đối với sản phẩm cao su	74
Sơ đồ 3.4: Chuỗi cung và các dịch vụ Logistics đối với sản phẩm cà phê.....	75
Sơ đồ 3.5: Chuỗi cung và các dịch vụ Logistics đối với sản phẩm hồ tiêu	76

BẢN ĐỒ

Bản đồ 2.1: Bản đồ hành chính Tỉnh Quảng Trị.....	25
---	----

THÔNG TIN CHUNG VỀ ĐỀ ÁN

Tên đề án: “Khảo sát, đánh giá nhu cầu vận chuyên tiêu thụ hàng hóa của các doanh nghiệp (các mặt hàng chủ yếu) và đề xuất giải pháp phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Trị”.

Mã số:

Thuộc chương trình hoạt động KHCN năm 2016

Chủ nhiệm đề án: CN. Lê Quang Vĩnh

Đơn vị chủ trì: Sở Công Thương

Cơ quan quản lý: Sở Khoa học và Công nghệ Quảng Trị

Hợp đồng số: 04/2016/ĐA ký ngày 19 tháng 10 năm 2016

Thời gian thực hiện: Từ tháng 10/2016 đến tháng 10/2017.

Tổng kinh phí: 180 triệu đồng, trong đó:

Ngân sách sự nghiệp khoa học cấp: 180 triệu đồng.

Nguồn khác: 0

Danh sách thành viên tham gia nghiên cứu:

TT	Họ và tên, học hàm học vị	Tổ chức công tác	Nội dung công việc tham gia
1	CN. Lê Quang Vĩnh	Giám đốc Sở Công Thương	Chủ nhiệm
2	CN. Nguyễn Hữu Hưng	PGĐ Sở Công Thương	Thành viên thực hiện chính
3	TS. Nguyễn Quang Phục	Đại học Kinh tế Huế	Thành viên thực hiện chính
4	TS. Lê Nữ Minh Phương	Đại học Kinh tế Huế	Thành viên
5	CN. Nguyễn Đình Trâm	Trưởng phòng XNK&HNKT	Thư ký
6	ThS. Nguyễn Thanh Hiếu	Trưởng phòng quản lý thương mại	Thành viên
7	ThS. Lê Thị Phương Anh	Chuyên viên Phòng XNK&HNKT	Thành viên thực hiện chính
8	CN. Nguyễn Văn Tuấn	Trưởng phòng KH&ĐT, BQL KKT	Thành viên

Phần thứ nhất
TỔ CHỨC HOẠT ĐỘNG

1. Phân công nhiệm vụ thực hiện

TT	Nội dung nhiệm vụ	Chủ trì	Đơn vị, cá nhân thực hiện
1	Xây dựng thuyết minh trình Hội đồng KHCN thông qua và ký hợp đồng	Lê Quang Vĩnh	Nguyễn Đình Trâm Nguyễn Quang Phục
2	Thu thập tài liệu thứ cấp; Xây dựng phiếu điều tra, tổ chức tập huấn, tổ chức điều tra số liệu sơ cấp và xử lý, tổng hợp số liệu điều tra	Nguyễn Hữu Hưng	Nguyễn Đình Trâm Nguyễn Quang Phục Lê Thị Phương Anh Nguyễn Thanh Hiếu Nguyễn Văn Tuấn Lê Nữ Minh Phương
3	Thu thập tư liệu và học tập kinh nghiệm tại Đà Nẵng và Bình Dương	Lê Quang Vĩnh	Nguyễn Đình Trâm Lê Thị Phương Anh Nguyễn Thanh Hiếu
4	Viết 5 chuyên đề nghiên cứu của đề án	Lê Quang Vĩnh	Nguyễn Hữu Hưng Nguyễn Đình Trâm Nguyễn Quang Phục Lê Thị Phương Anh Nguyễn Thanh Hiếu Nguyễn Văn Tuấn Lê Nữ Minh Phương
5	Viết 2 bài báo khoa học	Lê Quang Vĩnh	Nguyễn Quang Phục
6	Viết báo cáo tổng kết đề án	Lê Quang Vĩnh	Nguyễn Hữu Hưng Nguyễn Đình Trâm Nguyễn Quang Phục Lê Thị Phương Anh và các thành viên khác.
7	Dự thảo Kế hoạch phát triển	Lê Quang Vĩnh	Nguyễn Đình Trâm

	dịch vụ logistics phục vụ thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hóa của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Trị		
--	--	--	--

- Các cán bộ tham gia khác: Không

- Các đơn vị phối hợp khác: Phòng Kinh tế, Kinh tế - Hạ tầng các huyện, thị, thành phố và các doanh nghiệp phối hợp trong quá trình điều tra số liệu sơ cấp.

2. Tiến độ thực hiện các nhiệm vụ chính

TT	Nội dung nhiệm vụ	Thời gian	Kết quả chính
1	Xây dựng thuyết minh trình Hội đồng KHCN thông qua.	6 – 9/2016	Thuyết minh hoàn chỉnh
2	Thu thập tài liệu thứ cấp; Xây dựng phiếu điều tra, tổ chức tập huấn, tổ chức điều tra số liệu sơ cấp và xử lý, tổng hợp số liệu điều tra	10/2016 - 2/2017	100 phiếu điều tra và 01 bảng kết quả xử lý số liệu
3	Thu thập tư liệu và học tập kinh nghiệm tại Đà Nẵng và Bình Dương	3-4/2017	01 Báo cáo
4	Viết 5 chuyên đề nghiên cứu của đề án	11/2016 – 6/2017	05 chuyên đề
5	Viết 2 bài báo khoa học	4/2017, 7/2017	02 bài báo
6	Viết báo cáo tổng kết đề án khoa học	7-9/2017	01 báo cáo tổng kết và 01 báo cáo tóm tắt
7	Kế hoạch phát triển dịch vụ logistics phục vụ thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hóa của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Trị	9/2017	01 bản kế hoạch
8	Nghiệm thu thanh lý hợp đồng	10/2017	Báo cáo tổng kết đề tài hoàn chỉnh, Biên bản nghiệm thu thanh lý

3. Sản phẩm đã hoàn thành

TT	Tên sản phẩm	Số lượng	Qui cách, chất lượng
1	Báo cáo 05 chuyên đề nghiên cứu của đề án	05 báo cáo	05 Báo cáo chuyên đề
2	Báo cáo tổng kết đề án khoa học	01 báo cáo	- Hệ thống hoá vấn đề lý luận và thực tiễn liên quan đến chủ đề nghiên cứu. - Đánh giá nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá (mặt hàng chủ yếu) của doanh nghiệp. - Giải pháp phát triển dịch vụ Logistics của tỉnh Quảng Trị đối với các khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá nông sản chủ lực đến 2025.
3	Bài báo 1: Năng lực thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá nông sản chủ lực của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Trị	01 bài báo	Tạp chí Công Thương, Số 7, Trang 48-53 (ISSN: 0866-7756)
4	Bài báo 2: Giải pháp phát triển dịch vụ Logistics đối với các khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá nông sản chủ lực của tỉnh Quảng Trị	01 bài báo	Tạp chí Công Thương, Số 9, Trang 151-157 (ISSN: 0866-7756)
5	Biên bản hội thảo	01 Biên bản	01 Kết luận của Hội thảo
6	Kế hoạch phát triển dịch vụ logistics phục vụ thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hóa của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Trị	01 bản kế hoạch	Kế hoạch cụ thể trình UBND tỉnh phê duyệt

4. Tài chính: Tổng kinh phí đã nhận theo hợp đồng:	180 triệu đồng
Đã sử dụng, đưa vào quyết toán:	180 triệu đồng
Tổng kinh phí thu hồi:	0 đồng
Tổng kinh phí phải nộp:	0 đồng

Phần thứ hai

BÁO CÁO KẾT QUẢ KHOA HỌC

A. MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của vấn đề nghiên cứu

Tỉnh Quảng Trị vừa nằm ở trung điểm của đất nước, vừa là điểm đầu trên tuyến đường huyết mạch chính của hành lang kinh tế Đông - Tây nối với Lào - Thái Lan - Myanmar qua cửa khẩu quốc tế Lao Bảo đến các cảng biển Miền Trung như: Cửa Việt, Chân Mây, Đà Nẵng. Đây là điều kiện rất thuận lợi để Quảng Trị mở rộng hợp tác kinh tế trong khu vực, phát triển thương mại và dịch vụ cũng như đẩy mạnh xuất khẩu những hàng hoá được sản xuất trên địa bàn tỉnh.

Bên cạnh những thuận lợi về vị trí địa lý, Quảng Trị còn có lợi thế về địa hình đồi núi và trung du. Vì vậy, Quảng Trị đã và đang tập trung chỉ đạo phát triển các loại cây công nghiệp chủ lực như cà phê, cao su và hồ tiêu để tạo thành những vùng sản xuất hàng hoá tập trung, gắn sản xuất với chế biến và tiêu thụ sản phẩm. Theo Sở NN&PTNT Quảng Trị, đến cuối năm 2015 toàn tỉnh có 19.674,1 ha cao su với tổng sản lượng đạt 12.201,5 tấn; 4.675 ha diện tích trồng cây cà phê, sản lượng đạt 5.829 tấn và diện tích cây hồ tiêu là 2.390 ha, sản lượng đạt 2.077 tấn. Các vùng sản xuất tập trung được quy hoạch gắn với xây dựng thương hiệu như hồ tiêu Cù, cà phê Khe Sanh, Cao su Vĩnh Linh. Bên cạnh phát triển cây công nghiệp lâu năm, Quảng Trị cũng đã hình thành được vùng trồng sản nguyên liệu (12.740 ha) tại Hướng Hoá và Đakrông và vùng trồng rừng nguyên liệu cho công nghiệp chế biến gỗ tại Cam Lộ, Gio Linh, Vĩnh Linh và Hải Lăng.

Việc quy hoạch và đẩy mạnh phát triển những hàng hoá nông sản chủ lực trong thời gian qua đã góp phần đáng kể vào tăng trưởng kinh tế chung của tỉnh Quảng Trị. Theo số liệu thống kê của Sở Công Thương, giá trị xuất khẩu của ngành nông nghiệp trong năm 2015 đạt 86,1% tổng kim ngạch xuất khẩu của tỉnh. Trong đó, giá trị xuất khẩu của cà phê, hồ tiêu, gỗ rừng trồng, cao su và sản phẩm chiếm 63,4% tổng giá trị xuất khẩu của ngành nông nghiệp và chiếm đến 52,2% tổng giá trị xuất khẩu của tỉnh Quảng Trị (xem phụ lục 5). Ngoài ra, việc chuyển đổi hình thức sản xuất từ nhỏ lẻ sang sản xuất hàng hoá cũng góp phần quan trọng trong giải quyết việc làm và nâng cao thu nhập cho người nông dân, đặc biệt là đồng bào dân tộc ở huyện miền núi Đakrông và Hướng Hoá.

Tuy nhiên, việc phát triển những vùng sản xuất hàng hoá tập trung có tiềm năng và lợi thế của tỉnh Quảng Trị cũng đang gặp nhiều khó khăn và thách thức, đó là: thường xuyên chịu tác động của thiên tai (bão, lũ, và hạn hán) và dịch bệnh; sự yếu kém về kết cấu hạ tầng ở các vùng sản xuất tập trung; hạn chế trong các chính sách khuyến khích doanh nghiệp đầu tư vào lĩnh vực nông

nghiệp; thiếu khả năng trong phân tích và dự báo thị trường; và những hạn chế trong phát triển các dịch vụ Logistics tại địa phương.

Trong số những khó khăn và thách thức trên, những tồn tại trong công tác dự báo và những hạn chế trong phát triển các dịch vụ Logistics đối với khâu thu gom và vận chuyển đang trở thành một rào cản lớn cho quá trình tổ chức tiêu thụ hàng hoá có lợi thế cạnh tranh của địa phương. Điều này tạo ra những ảnh hưởng không tốt đến những nỗ lực của chính quyền địa phương trong việc tìm kiếm các giải pháp nhằm nâng cao chuỗi giá trị hàng hoá, đẩy mạnh tiêu thụ các sản phẩm chủ lực cũng như phát triển bền vững các vùng sản xuất hàng hoá tập trung. Vì vậy, việc khảo sát, đánh giá nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp; từ đó đề xuất các giải pháp nhằm phát triển các dịch vụ Logistics đối với các khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá chủ lực tại tỉnh Quảng Trị đang là một yêu cầu cấp thiết được đặt ra.

2. Mục tiêu nghiên cứu

2.1 Mục tiêu chung:

Trên cơ sở khảo sát, đánh giá nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Trị, nghiên cứu này đề xuất các giải pháp nhằm phát triển các dịch vụ Logistics đối với khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá chủ lực của địa phương từ nay đến năm 2025 nhằm nâng cao chuỗi giá trị hàng hoá.

2.2 Mục tiêu cụ thể:

- Hệ thống hoá những vấn đề lý luận và thực tiễn về Logistics và sản xuất hàng hoá cho một số sản phẩm nông sản chủ lực của tỉnh, nhằm góp phần định hướng phát triển ngành nông nghiệp theo hướng sản xuất hàng hoá có giá trị gia tăng cao.

- Khảo sát, đánh giá nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Trị đối với một số hàng hoá nông sản chủ lực của tỉnh, bao gồm: gỗ rừng trồng, cao su, cà phê, tiêu và sắn.

- Đề xuất các giải pháp nhằm phát triển dịch vụ Logistics của tỉnh Quảng Trị đối với các khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá nông sản chủ lực giai đoạn từ nay đến 2025 nhằm nâng cao chuỗi giá trị hàng hoá.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1 Đối tượng nghiên cứu:

- Những vấn đề liên quan đến nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá chủ lực của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Trị. Hàng hoá chủ lực được xác định trong nghiên cứu này bao gồm 05 loại: gỗ rừng trồng, cao su, cà phê, tiêu và sắn;

- Các dịch vụ Logistics liên quan đến khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ 05 hàng hoá chủ lực;

- Đối tượng khảo sát của nghiên cứu này là các doanh nghiệp thu gom và vận chuyển tiêu thụ 05 hàng hoá chủ lực trên địa bàn tỉnh Quảng Trị.

3.2 Phạm vi nghiên cứu:

- Phạm vi không gian: Nghiên cứu được thực hiện tại tỉnh Quảng Trị.

- Phạm vi thời gian: Khảo sát năng lực thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp trong năm 2015; Xác định nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá chủ lực của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Trị đến năm 2020; Đề xuất giải pháp phát triển các dịch vụ Logistics liên quan đến khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá chủ lực giai đoạn từ nay đến năm 2025.

4. Phương pháp nghiên cứu

4.1 Phương pháp thu thập số liệu, thông tin:

- **Đối với số liệu, thông tin thứ cấp:** Phương pháp tổng quan tài liệu đã được nhóm nghiên cứu sử dụng nhằm hệ thống hoá những vấn đề lý luận và thực tiễn liên quan đến nội dung nghiên cứu. Tài liệu dùng để thu thập số liệu và thông tin thứ cấp bao gồm: một số nghiên cứu liên quan được thực hiện trong những năm gần đây, niên giám thống kê của tỉnh; báo cáo kinh tế xã hội của địa phương; số liệu thống kê liên quan đến tình hình sản xuất các sản phẩm chủ lực của tỉnh qua các năm; một số văn bản pháp quy của Trung ương và UBND tỉnh về phát triển dịch vụ Logistics, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch phát triển ngành: nông nghiệp, công nghiệp thương mại và giao thông vận tải.

- **Đối với số liệu, thông tin sơ cấp:** Đề tài đã sử dụng các phương pháp sau đây:

+ **Phương pháp chuyên gia:** Để có những thông tin/đánh giá tổng quan về tình hình sản xuất, thu gom và vận chuyển tiêu thụ 05 hàng hoá chủ lực trong thời gian qua, phương pháp chuyên gia đã được sử dụng để phỏng vấn một số cán bộ quản lý Sở Công Thương tỉnh Quảng Trị.

+ **Phương pháp phỏng vấn bằng bảng hỏi:** Một bảng hỏi đã được thiết kế sẵn để đánh giá thực trạng và xác định nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Trị. Theo số liệu thống kê của ngành Công thương, toàn tỉnh có 118 doanh nghiệp thu gom và vận chuyển tiêu thụ 05 hàng hoá chủ lực như đã đề cập ở trên. Vì hạn chế về thời gian và kinh phí nên chúng tôi chỉ tiến hành khảo sát 75 doanh nghiệp. Tuy nhiên, chúng tôi chỉ thu được 65 phiếu khảo sát hợp lệ.

Ngoài ra, một bảng hỏi khác cũng được thiết kế để phỏng vấn 35 hộ trực tiếp sản xuất ra các hàng hoá chủ lực, nhằm nắm bắt được những đánh giá của hộ sản xuất về tình hình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp trên địa bàn.

4.2 Phương pháp xử lý và phân tích số liệu, thông tin:

- Số liệu điều tra đã được mã hoá và phân tích trên phần mềm SPSS 19.0.
- Đề tài đã sử dụng 4 phương pháp để phân tích số liệu (1) Phương pháp thống kê mô tả; (2) Phương pháp so sánh; (3) Phương pháp dự báo; và (4) Phương pháp hồi quy tương quan để phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá chủ lực của doanh nghiệp.

5. Nội dung thực hiện

a. Nghiên cứu cơ sở lý luận:

- Nghiên cứu các văn bản quy phạm pháp luật liên quan.
- Nghiên cứu các báo cáo chuyên ngành, bài báo, luận văn liên quan đến nội dung nghiên cứu của đề tài nghiên cứu.

b. Nghiên cứu cơ sở thực tiễn:

- Điều tra, đánh giá thực trạng: (i) Đánh giá về điều kiện tự nhiên, kinh tế- xã hội của tỉnh Quảng Trị, xu thế phát triển Logistics trên thế giới, khu vực và các địa phương của Việt Nam; (ii) Điều tra các doanh nghiệp thu gom, vận chuyển, chế biến và tiêu thụ 5 mặt hàng nông sản chủ lực (gỗ, cao su, cà phê, tiêu, sắn); (iii) Điều tra các hộ trực tiếp sản xuất ra các mặt hàng nông sản chủ lực của tỉnh như đã nêu trên.

- Tổ chức đoàn học tập kinh nghiệm tại thành phố Đà Nẵng và tỉnh Bình Dương.

- c. Định hướng chiến lược và đề xuất các giải pháp phù hợp nhằm phát triển dịch vụ Logistics trong khâu thu gom, vận chuyển và tiêu thụ một số mặt hàng nông sản chủ lực của tỉnh.

- d. Xây dựng kế hoạch phát triển dịch vụ Logistics phục vụ thu gom và vận chuyển, tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Trị.

B. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU, ỨNG DỤNG

CHƯƠNG 1

TỔNG QUAN VẤN ĐỀ NGHIÊN CỨU

1.1 Lý luận về Logistics và dịch vụ Logistics

1.1.1 Khái niệm Logistics và dịch vụ Logistics

Thuật ngữ Logistics và dịch vụ Logistics xuất hiện khá sớm trong lĩnh vực hậu cần quân đội. Ngày nay, Logistics đã được sử dụng rộng rãi trong nhiều ngành, nhiều lĩnh vực và ở nhiều quốc gia khác nhau. Mặc dù vậy, cho đến nay, chưa có một định nghĩa nào chung nhất về Logistics mà được thừa nhận trên toàn Thế giới (Nguyễn Thế Phương, 2015). Theo tác giả Trần Hữu Hùng (2015), khái niệm Logistics có thể được hiểu dựa trên hai nhóm quan điểm:

Tiếp cận logistics theo nghĩa rộng, bao trùm chuỗi các hoạt động, từ giai đoạn tiền sản xuất cho tới khi hàng hóa tới tay người tiêu dùng cuối cùng.

- Logistics là quá trình lập kế hoạch, thực hiện và kiểm soát một cách hiệu quả về mặt chi phí dòng lưu chuyển và phân dự trữ nguyên vật liệu, bán thành phẩm và thành phẩm, cùng những thông tin liên quan từ điểm khởi đầu của quá trình sản xuất đến điểm tiêu thụ cuối cùng nhằm mục đích thỏa mãn được các yêu cầu của khách hàng.

- Logistics là hoạt động quản lý quá trình lưu chuyển nguyên vật liệu qua các khâu lưu kho, sản xuất ra sản phẩm cho tới tay người tiêu dùng theo yêu cầu của khách hàng (Liên Hiệp Quốc, 2002).

Với các quan niệm trên, logistics gắn liền cả quá trình nhập nguyên vật liệu làm đầu vào cho quá trình sản xuất, sản xuất ra hàng hóa và đưa vào các kênh lưu thông, phân phối đến tay người tiêu dùng cuối cùng (Trần Văn Hoà, 2014).

Tiếp cận theo nghĩa hẹp, logistics được hiểu như là các dịch vụ gắn liền với quá trình phân phối, lưu thông hàng hóa được coi là hoạt động thương mại gắn với các dịch vụ cụ thể.

Theo Luật Thương mại năm 2005 (Điều 233), “Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện *một hoặc nhiều* công đoạn 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 tới hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao” (Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam, 2005).

Trong phạm vi nghiên cứu này, chúng tôi tiếp cận Logistics theo nghĩa hẹp. Theo đó, Logistics là hoạt động thương mại, trong đó các doanh nghiệp tổ chức

một hoặc nhiều hoạt động để thu gom và (hoặc) vận chuyển tiêu thụ các hàng hoá chủ lực của tỉnh Quảng Trị, bao gồm cao su, cà phê, tiêu, sắn và gỗ rừng trồng. Các hoạt động chính thường bao gồm: thu gom, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, chế biến, làm thủ tục hải quan hoặc các dịch vụ khác có liên quan nhằm góp phần thúc đẩy quá trình tiêu thụ hàng hoá.

1.1.2 Phân loại dịch vụ Logistics

a. Theo lĩnh vực hoạt động

- Dịch vụ Logistics sản xuất kinh doanh (Business Logistics): nhằm thực thi và kiểm soát một cách hiệu quả các dòng vận động và dự trữ sản phẩm, dịch vụ và thông tin có liên quan; đảm bảo sự sẵn sàng, chính xác và hiệu quả cho các hoạt động này.

- Dịch vụ Logistics trong tổ chức các sự kiện (Event Logistics): Là tập hợp các phương tiện vật chất kỹ thuật và con người cần thiết để tổ chức và sắp xếp lịch trình nhằm triển khai các nguồn lực cho một sự kiện được diễn ra hiệu quả và kết thúc tốt đẹp.

- Logistics dịch vụ (Service Logistics): Bao gồm các hoạt động thu nhận, lập chương trình và quản trị các điều kiện cơ sở vật chất/ tài sản, con người và vật liệu nhằm hỗ trợ và duy trì cho các quá trình dịch vụ hoặc các hoạt động kinh doanh.

b. Theo phương thức khai thác dịch vụ Logistics

- Các dịch vụ logistics bên thứ nhất (1PL): Các công ty tự thực hiện các hoạt động Logistics của mình. Công ty sở hữu các phương tiện vận tải, nhà xưởng, thiết bị xếp dỡ và các nguồn lực khác bao gồm cả con người để thực hiện các hoạt động Logistics.

- Các dịch vụ logistics bên thứ hai (2PL): Là việc quản lý các hoạt động Logistics như vận tải hay kho vận. Nếu công ty không có đủ phương tiện và cơ sở hạ tầng thì có thể thuê ngoài nhằm cung cấp phương tiện thiết bị hay dịch vụ cơ bản.

- Các dịch vụ logistics bên thứ ba (3PL hoặc TPL): Hay còn được gọi là *Logistics theo hợp đồng*. Phương thức sử dụng các công ty bên ngoài để thực hiện toàn bộ quá trình quản lý Logistics hoặc chỉ một số hoạt động có chọn lọc.

- Các dịch vụ logistics bên thứ tư (4PL hay FPL) hay còn được gọi là Logistics chuỗi phân phối: FPL quản lý và thực hiện các hoạt động Logistics phức hợp như quản lý nguồn lực, trung tâm điều phối, kiểm soát và tích hợp các hoạt động Logistics.

c. Theo tính chuyên môn hóa của các doanh nghiệp Logistics

- Dịch vụ logistics của các công ty cung cấp dịch vụ vận tải

- Dịch vụ logistics của các công ty cung cấp dịch vụ phân phối: kho bãi, phân phối, bán buôn bán lẻ.

- Dịch vụ logistics của các công ty cung cấp dịch vụ hàng hóa: khai thác hải quan, giao nhận, đóng gói vận chuyển.

- Dịch vụ logistics của các công ty cung cấp dịch vụ Logistics chuyên ngành.

d. Theo quá trình thực hiện

- Dịch vụ logistics đầu vào (Inbound Logistics): Bao gồm các hoạt động dịch vụ nhằm đảm bảo cung ứng một cách tối ưu (cả về vị trí, thời gian và chi phí) các đầu vào (nguyên vật liệu, vốn, thông tin) cho hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp

- Dịch vụ logistics đầu ra (Outbound Logistics): Bao gồm các hoạt động dịch vụ đảm bảo cung ứng sản phẩm đến tay khách hàng một cách tối ưu cả về vị trí, thời gian và chi phí nhằm đáp ứng các mục tiêu của doanh nghiệp.

- Dịch vụ logistics ngược (Reverse Logistics): Quá trình thu hồi các phế liệu, phế phẩm, phụ phẩm và tất cả các yếu tố khác phát sinh từ quá trình sản xuất, phân phối và tiêu dùng có thể ảnh hưởng đến môi trường để xử lý hoặc tái chế.

Bảng 1.1: Phân loại dịch vụ Logistics tại Việt Nam

Dịch vụ chủ yếu	Dịch vụ liên quan đến vận tải	Dịch vụ liên quan khác
1. Dịch vụ bốc xếp hàng hóa; 2. Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa, bao gồm cả hoạt động kinh doanh kho bãi container và kho xử lý nguyên liệu, thiết bị; 3. Dịch vụ đại lý vận tải, bao gồm cả hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa; 4. Dịch vụ hỗ trợ khác, bao gồm cả <i>hoạt động tiếp nhận</i> , lưu kho và quản lý thông tin liên quan đến vận chuyển và lưu kho hàng hóa trong suốt cả chuỗi Logistics; hoạt động xử lý lại hàng hóa bị khách hàng trả lại; hoạt động cho thuê và thuê mua container.	1. Dịch vụ vận tải hàng hải; 2. Dịch vụ vận tải thủy nội địa; 3. Dịch vụ vận tải hàng không; 4. Dịch vụ vận tải đường sắt; 5. Dịch vụ vận tải đường bộ. 6. Dịch vụ vận tải đường ống.	1. Dịch vụ kiểm tra và phân tích kỹ thuật; 2. Dịch vụ bảo hiểm; 3. Dịch vụ thương mại bán buôn; 4. Dịch vụ thương mại bán lẻ, bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa, phân phối lại và giao hàng; 5. Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.

(Nguồn: Nghị định 140/2007/NĐ-CP ngày 9/5/2007)

e. Theo đối tượng hàng hóa

- Dịch vụ logistics hàng tiêu dùng có thời hạn sử dụng ngắn - Fast Moving

Consumer Goods (FMCG): thực phẩm, quần áo, giày dép.

- Dịch vụ logistics ngành ô tô (Automotive Logistics): Đảm bảo sự liên kết, phối hợp nhịp nhàng giữa các nhà máy, bộ phận sản xuất, các chi tiết, phụ tùng riêng lẻ sao cho thời điểm cuối của công đoạn này là thời điểm đầu của công đoạn tiếp theo.

- Ngoài 2 loại dịch vụ trên còn có dịch vụ logistics ngành hóa chất, dịch vụ logistics hàng điện tử, dịch vụ logistics ngành dầu khí, dịch vụ logistics hàng tư liệu sản xuất; dịch vụ logistics hàng nông sản phẩm (Trần Hữu Hùng, 2015).

1.1.3 Vai trò của dịch vụ Logistics

Theo nghiên cứu của Đặng Đình Đào và cộng sự (2011), ở góc độ vĩ mô, dịch vụ Logistics có vai trò quan trọng sau đây:

- Logistics phát triển góp phần đưa nền kinh tế trở thành một mắt xích trong chuỗi giá trị toàn cầu, gắn nền kinh tế Việt Nam với nền kinh tế Thế giới.

- Logistics phát triển góp phần mở rộng thị trường, thương mại quốc tế, nâng cao mức hưởng thụ của người tiêu dùng, đồng thời góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế.

- Dịch vụ Logistics có vai trò tiết kiệm và giảm chi phí trong quá trình phân phối và lưu thông hàng hóa.

- Dịch vụ Logistics phát triển góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và tăng cường năng lực cạnh tranh quốc gia.

Ở góc độ doanh nghiệp, dịch vụ Logistics có vai trò quan trọng sau đây:

- Dịch vụ logistics góp phần nâng cao trình độ kỹ thuật của sản xuất, sử dụng hợp lý và tiết kiệm các nguồn lực, giảm thiểu chi phí trong quá trình sản xuất, tăng cường sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp.

- Logistics đóng vai trò quan trọng trong việc cung cấp hàng hoá và dịch vụ đúng thời gian, đúng địa điểm (just in time), nhờ đó đảm bảo cho quá trình sản xuất kinh doanh diễn ra theo kế hoạch, góp phần nâng cao chất lượng và hạ giá thành sản phẩm, sử dụng hiệu quả vốn kinh doanh của các doanh nghiệp.

- Logistics hỗ trợ nhà quản trị ở các doanh nghiệp ra quyết định chính xác trong hoạt động sản xuất kinh doanh.

- Logistics góp phần gia tăng giá trị kinh doanh của các doanh nghiệp thông qua việc thực hiện các dịch vụ lưu thông bổ sung (dịch vụ cho thuê kho bãi, dịch vụ vận tải, dịch vụ gom hàng, dịch vụ chuẩn bị hàng hóa và giao nhận...).

1.2 Lý luận về sản xuất nông nghiệp theo hướng hàng hoá

1.2.1 Khái niệm về sản xuất nông nghiệp theo hướng hàng hoá

Nền nông nghiệp tự cung tự cấp và nền nông nghiệp hàng hoá là hai hình thức tổ chức kinh tế cơ bản của kinh tế nông nghiệp. Trong nền nông nghiệp tự cung tự cấp, sản phẩm sản xuất ra chủ yếu là để thoả mãn nhu cầu của người sản xuất. Trong nền nông nghiệp hàng hoá, sản phẩm được sản xuất ra không chỉ để thoả mãn nhu cầu của người sản xuất mà còn để trao đổi trên thị trường. Do đó, chúng ta có thể hiểu *nền nông nghiệp hàng hoá là một bộ phận của nền kinh tế hàng hoá, là kiểu tổ chức kinh tế - xã hội sản xuất ra nông sản phẩm không phải để tự mình tiêu dùng mà để trao đổi, mua bán trên thị trường, nhằm vừa thoả mãn nhu cầu tiêu dùng xã hội, vừa có lợi nhuận cho người sản xuất ra nó để tái sản xuất mở rộng và hiện đại hoá nền nông nghiệp* (Trần Xuân Châu, 2003). Theo khái niệm này, nền nông nghiệp hàng hoá có đặc trưng sau đây:

- *Nền nông nghiệp hàng hoá có tính đa dạng về phân công lao động và sản phẩm.* Sản phẩm của nông nghiệp hàng hoá rất đa dạng bao gồm các ngành nông nghiệp, lâm nghiệp, và thuỷ sản. Mỗi ngành lại chia thành những phân ngành nhỏ hơn. Chẳng hạn, ngành nông nghiệp lại phân thành phân ngành trồng trọt và chăn nuôi. Khi phân công lao động xã hội càng sâu sắc thì sự phân ngành càng chi tiết và đa dạng.

- *Nông nghiệp hàng hoá là nền nông nghiệp phát triển đa dạng và tổng hợp dựa trên tính đa dạng về sinh học của vùng, miền.* Đối tượng của sản xuất nông nghiệp bao gồm các loại cây trồng và vật nuôi có những yêu cầu khác nhau về môi trường và điều kiện ngoại cảnh để sinh trưởng và phát triển. Vì vậy, tính đa dạng về sản phẩm nông nghiệp, trước tiên, phụ thuộc rất lớn vào điều kiện tự nhiên. Ngoài ra, trình độ phát triển kinh tế - xã hội và khả năng sản xuất hàng hoá của người dân cũng tác động đến cơ cấu và tính chuyên môn hoá của sản phẩm.

- *Có sự khác biệt tương đối so với sản xuất hàng hoá công nghiệp.* 1) phân công trong kinh tế công nghiệp có trình độ chuyên môn hoá cao, còn phân công lao động trong nông nghiệp bao giờ cũng kết hợp chuyên môn hoá với phát triển tổng hợp; 2) Nông nghiệp bị phụ thuộc nhiều vào điều kiện tự nhiên nên sản xuất nông sản hàng hoá có tính chất thời vụ; 3) Tỷ suất hàng hoá trong kinh tế nông nghiệp thường thấp hơn trong kinh tế công nghiệp; và 4) quá trình chuyển đổi từ nền nông nghiệp tự cung tự cấp sang nền nông nghiệp hàng hoá thường chậm hơn so với sản xuất hàng hoá công nghiệp.

1.2.2 Vai trò của sản xuất nông nghiệp theo hướng hàng hoá

- *Cung cấp ổn định, vững chắc lương thực và thực phẩm cho người dân, thức ăn cho chăn nuôi và tăng dự trữ lương thực của quốc gia.* Nhu cầu về lương thực, thực phẩm là nhu cầu đầu tiên, thiết yếu và cơ bản nhất của đời sống con người và xã hội. Ngoài ra, an ninh lương thực là yếu tố cấu thành của an

ninh kinh tế và an ninh chính trị; và sản xuất nông nghiệp có vai trò đáp ứng những nhu cầu trên của xã hội.

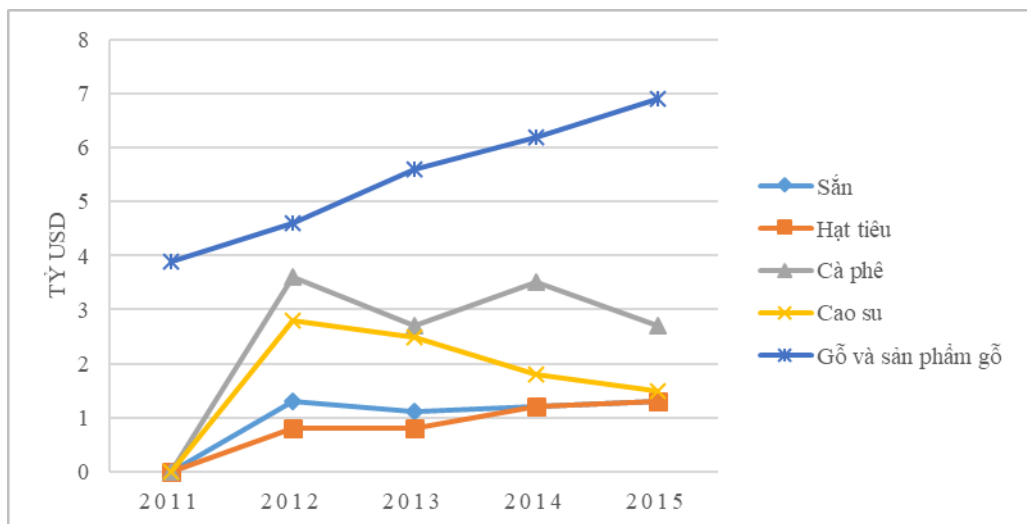
Bảng 1.2: Sản lượng của một số cây lương thực chính của Việt Nam

Đơn vị tính: Triệu tấn

	2011	2012	2013	2014	2015
Lúa	42,23	43,73	44,03	44,97	45,21
Ngô	4,83	4,97	5,19	5,20	5,28
Sắn	N/A	9,73	9,75	10,20	10,67
Khoai	N/A	1,42	1,35	1,40	1,33

(Nguồn: Tổng cục Thống kê Việt Nam, 2015)

- *Phát triển nông nghiệp hàng hoá tạo cơ sở, động lực cho quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước. Phát triển nông nghiệp hàng hoá tạo nguồn vốn tích lũy quan trọng cho quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá. Nguồn vốn tích lũy chủ yếu là từ việc cung cấp nguyên liệu cho ngành chế biến nông sản và đặc biệt là xuất khẩu nông sản.*



Biểu đồ 1.1: Một số mặt hàng xuất khẩu của Việt Nam giai đoạn 2011-2015

- *Phát triển nông nghiệp hàng hoá tạo nên sự biến đổi sâu sắc trong đời sống kinh tế - xã hội ở nông thôn. Phát triển nông nghiệp hàng hoá góp phần thúc đẩy quá trình chuyển đổi nền nông nghiệp nước ta từ nền nông nghiệp mang tính chất tự cấp, tự túc, quy mô nhỏ lẻ, thành một nền nông nghiệp hàng hoá có cơ cấu sản xuất và kinh doanh đa dạng, gắn với công nghiệp chế biến, tăng cường áp dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật, và sản xuất hướng đến thoả mãn nhu cầu ngày càng đa dạng của thị trường. Sự biến đổi sâu sắc về đời sống kinh tế - xã hội ở nông thôn trong sự phát triển của nền nông nghiệp hàng hoá có thể được hiểu ở nhiều góc độ khác nhau. Một là, phát triển nông nghiệp hàng hoá góp phần xoá bỏ tình trạng manh mún, chia cắt giữa các địa phương và vùng, thúc đẩy mở rộng giao lưu kinh tế giữa các vùng và lãnh thổ. Hai là, phát triển nông nghiệp hàng hoá góp phần thay đổi tập quán canh tác cũ kỹ, lạc hậu của*

người nông dân. *Ba là*, phát triển nông nghiệp hàng hoá sẽ khơi dậy tính năng động sáng tạo của người nông dân, hướng hoạt động sản xuất của họ vào thị trường và gắn kết chặt chẽ với cơ chế thị trường. *Bốn là*, phát triển nông nghiệp hàng hoá sẽ góp phần giải quyết việc làm cho lao động nông thôn, từ đó cải thiện và nâng cao chất lượng đời sống nhân dân.

1.3 Tổng quan về quá trình tiêu thụ hàng hoá

1.3.1 Khái niệm tiêu thụ hàng hoá

Tiêu thụ hàng hoá là giai đoạn cuối cùng của quá trình sản xuất kinh doanh, là việc đưa sản phẩm từ nơi sản xuất tới nơi tiêu dùng. Nó là khâu lưu thông hàng hoá, là cầu nối trung gian giữa một bên là sản xuất và phân phối và một bên là tiêu dùng.

Nông sản, theo tổ chức thương mại thế giới (WTO), là những sản phẩm trực tiếp do sản xuất nông nghiệp tạo ra, có thể ở dạng thô chưa qua bất kỳ công đoạn chế biến nào, hoặc chỉ mới qua sơ chế mà tính chất bên trong của sản phẩm không thay đổi.

Nông sản hàng hoá chỉ được tiêu thụ khi các cuộc trao đổi diễn ra với một thoả thuận đôi bên cùng có lợi. Khi lượng hàng hoá nông sản trao đổi lớn thì tiêu thụ là một hoạt động thương mại có tổ chức và chiến lược thực hiện trên cơ sở hình thành những luật định giữa các tổ chức mua bán hoặc giữa các quốc gia.

Xuất phát từ những đặc điểm trên, chúng ta có thể hiểu tiêu thụ là quá trình chuyển giao quyền sở hữu giữa người bán và người mua trên cơ sở đã thanh toán và thu tiền, đồng thời thực hiện việc tổ chức, phối hợp với các tổ chức trung gian nhằm đảm bảo cho hàng hoá nông sản được tiếp cận và khai thác tối đa các loại nhu cầu của thị trường.

1.3.2 Vai trò của tiêu thụ hàng hoá trong quá trình sản xuất

Tiêu thụ hàng hoá nông sản là quá trình thực hiện giá trị và giá trị sử dụng của sản phẩm nông nghiệp. Thông qua quá trình tiêu thụ, sản phẩm được chuyển từ hình thức hiện vật sang hình thái tiền tệ và kết thúc một vòng luân chuyển vốn. Có tiêu thụ sản phẩm, người sản xuất mới có nguồn vốn để tiến hành tái sản xuất mở rộng. Nếu quá trình tiêu thụ sản phẩm diễn ra nhanh chóng và hiệu quả thì sẽ làm tăng tốc độ chu chuyển của đồng vốn, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn, và làm tăng lợi nhuận cho hộ gia đình và doanh nghiệp (Chương trình tài nguyên giáo dục mở Việt Nam – VOER)¹.

Trong nghiên cứu này, việc tổ chức tốt và có hiệu quả quá trình tiêu thụ hàng hoá nông sản sẽ tác động mạnh mẽ đến sự phát triển kinh tế - xã hội của vùng nông thôn:

- Tính chất mùa vụ của sản xuất nông nghiệp có tác động mạnh mẽ đến cung - cầu của thị trường và giá cả nông sản. Nếu quá trình tiêu thụ được tổ

¹ <https://voer.edu.vn/m/vi-tri-vai-tro-cua-hoat-dong-tieu-thu-hang-hoa-va-thi-truong-tieu-thu-san-pham-hang-hoa-doi-voi-doanh-nghiep/caecd140>, tiếp cận: 26/5/2017.

chức tốt sẽ góp phần đảm bảo ổn định quan hệ cung cầu, và hạn chế những thiệt hại cho người nông dân.

- Khâu tiêu thụ được tổ chức tốt sẽ giúp cho người nông dân sử dụng hiệu quả nguồn vốn đầu tư, tránh ứ đọng hàng hoá, và nhanh chóng thực hiện tái sản xuất.

- Sinh kế của người nông dân phần lớn là dựa vào sản xuất nông nghiệp. Vì vậy, quá trình tiêu thụ nông sản diễn ra nhanh chóng và hiệu quả sẽ góp phần giải quyết việc làm và tạo thu nhập ổn định cho người nông dân.

1.3.3 Các nhân tố tham gia vào quá trình tiêu thụ hàng hoá

Thực chất của việc phân tích các nhân tố tham gia trong quá trình tiêu thụ hàng hoá (nông sản) là việc phân tích chuỗi cung. Bởi vì, chuỗi cung là một chuỗi những quá trình mà nó cung cấp hàng hoá từ người này sang người khác hay nói cách khác nó là quá trình tiêu thụ sản phẩm từ người sản xuất đến người tiêu dùng (Phùng Thị Hồng Hà, 2008). Thành phần tham gia trong chuỗi cung là những người kết nối giữa người sản xuất với người tiêu dùng, và thông thường có những đặc điểm cơ bản sau đây:

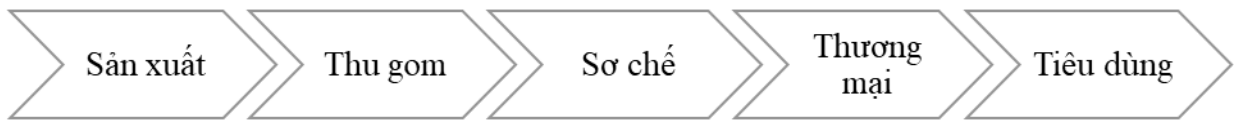
- *Người thu gom nhỏ*: họ là những thương nhân thường đến các thôn, làng để mua hàng trực tiếp từ các hộ gia đình, sau đó bán lại cho người bán buôn hoặc hoặc nhà máy chế biến/công ty kinh doanh nông nghiệp. Nguồn vốn của những người thu gom nhỏ hạn chế, khối lượng thu gom cùng một thời điểm không lớn và thường sử dụng những phương tiện vận chuyển thô sơ.

- *Thương nhân đầu mối (thu gom lớn)*: Họ thường mua hàng từ người nông dân và người thu gom nhỏ rồi bán lại cho người bán buôn thứ cấp. Tuy nhiên, trong một số trường hợp, họ cũng có thể cung cấp hàng hoá cho nhà máy chế biến hoặc các công ty kinh doanh nông nghiệp. Họ có thể sở hữu hoặc thuê các phương tiện lớn hơn để phục vụ công việc.

- *Người bán buôn*: Người bán buôn thường bán một lượng hàng hoá lớn cho người thu gom và thương nhân đầu mối, quan trọng hơn cả là họ thường bảo quản và cất trữ nông sản đã mua. Những thương nhân này chủ yếu cung cấp hàng cho các thị trường tập trung nhiều đầu mối bán lẻ và người tiêu dùng.

- *Nhà chế biến*: Nhà chế biến là một cá nhân hoặc công ty tham gia vào quá trình chuyển hoá nông sản. Những nhà chế biến có quy mô lớn thường có kho bãi, khu vực tập kết nguyên liệu thô nhằm đảm bảo hoạt động chế biến liên tục.

- *Người bán lẻ*: Người bán lẻ là người chuyên bán một số chủng loại sản phẩm dịch vụ nhất định cho người tiêu dùng để họ sử dụng vào mục đích cá nhân. Bán lẻ là hoạt động kinh doanh bằng cách mua với số lượng lớn từ nhà sản xuất, nhà máy, hoặc nhà bán sỉ rồi chia nhỏ và bán cho người tiêu dùng. Trong chuỗi giá trị, người bán lẻ là mắt xích cuối cùng nối người sản xuất với người tiêu dùng.



Sơ đồ 1.1: Cấu trúc của một chuỗi cung cơ bản

1.4 Tổng quan về thu gom và vận chuyển trong quá trình tiêu thụ hàng hoá

1.4.1 Khái niệm thu gom và vận chuyển

Trong mô hình chuỗi giá trị của M.Porter, khái niệm Logistics được đề cập từ khía cạnh Logistics đầu vào và Logistics đầu ra. Mô hình cho thấy logistics đầu vào thường gắn với việc cung ứng các yếu tố đầu vào trước khi diễn ra quá trình sản xuất. Logistics đầu ra thực hiện việc vận chuyển sản phẩm sau khi sản xuất để tiêu thụ. Điều này cho thấy thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá là những khâu quan trọng trong Logistics đầu vào (thu gom) và Logistics đầu ra (vận chuyển tiêu thụ).



Sơ đồ 1.2: Thu gom và vận chuyển - dịch vụ Logistics trong chuỗi giá trị²

Mô hình Porter cho thấy dịch vụ Logistics có ý nghĩa trong việc tạo ra giá trị và là một khâu không thể thiếu trong chuỗi giá trị thống nhất. Trong nghiên cứu này, chúng tôi cho rằng thu gom là một khâu quan trọng không thể thiếu trong các hoạt động Logistics đầu vào của doanh nghiệp. Tùy từng loại sản phẩm cụ thể mà thu gom có thể bao gồm một hoặc nhiều hoạt động như: thu mua sản phẩm từ các hộ sản xuất, phân loại, đóng gói, lưu kho và lưu bãi tạm thời tại các địa điểm thu gom hoặc khu vực tập kết nguyên của doanh nghiệp.

Vận chuyển tiêu thụ là quá trình doanh nghiệp tổ chức chuyên chở sản phẩm hàng hoá sau khi thu gom từ nơi sản xuất hoặc (và) sau khi chế biến đến nơi tiêu thụ. Sản phẩm có thể ở dạng thô hoặc qua sơ chế hoặc chế biến thành

² Nguồn: Quản trị chiến lược, tham khảo tại: <http://chienluocsong.com/quan-tri-kinh-doanh-p13-phan-tich-moi-truong-ben-trong-bang-chuoi-gia-tri/>.

phẩm, hoặc cả hai dạng sản phẩm đã nêu. Nơi tiêu thụ của các sản phẩm có thể là khách hàng ở các tỉnh/ thành phố của Việt Nam hoặc khách hàng ở các nước trong khu vực và quốc tế.

1.4.2 Vai trò của thu gom và vận chuyển trong tiêu thụ hàng hoá

Chúng ta từng thừa nhận rằng, thu gom và vận chuyển tiêu thụ là những khâu không thể thiếu trong quá trình tổ chức tiêu thụ nông sản. Tùy thuộc vào những thành phần tham gia vào trong chuỗi giá trị nông sản mà công tác thu gom và vận chuyển có những vai trò khác nhau. Trong nghiên cứu này, chúng tôi quan tâm đến hai thành phần quan trọng của chuỗi giá trị nông sản, đó là: người sản xuất và các doanh nghiệp. Vai trò của thu gom và vận chuyển trong tiêu thụ nông sản được khái quát như sau:

- *Đối với người sản xuất (chủ yếu là hộ nông dân):* nếu khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá được tổ chức tốt sẽ góp phần quan trọng trong việc tiêu thụ kịp thời các sản phẩm nông sản do chính họ sản xuất ra, nhờ đó mà đảm bảo được chất lượng sản phẩm, không bị ép giá, và không ảnh hưởng đến lịch gieo trồng của các vụ sau. Ngoài ra, nếu làm tốt những công việc này sẽ đóng góp giải quyết việc làm, nâng cao thu nhập, xoá đói giảm nghèo và ổn định sinh kế cho người nông dân.

- *Đối với các doanh nghiệp:* 1) nếu tổ chức tốt công đoạn thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá sẽ có vai trò quan trọng trong việc đảm bảo yếu tố đúng thời gian, đúng địa điểm (*just in time*), nhờ đó đảm bảo cho quá trình sản xuất kinh doanh diễn ra theo đúng kế hoạch đã định, góp phần nâng cao chất lượng và hạ giá thành sản phẩm cũng như nâng cao hiệu quả sử dụng vốn kinh doanh của các doanh nghiệp; 2) nếu thu gom và vận chuyển hàng hoá được tổ chức hiệu quả sẽ giúp cho doanh nghiệp chủ động hơn về nguồn cung nguyên liệu, nhờ đó mà hỗ trợ cho các nhà quản lý trong việc ra các quyết định chính xác hơn trong hoạt động sản xuất kinh doanh: sản xuất cái gì, sản xuất khi nào và sản xuất với số lượng bao nhiêu?

1.5 Nhân tố ảnh hưởng nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá

1.5.1 Nhóm nhân tố khách quan

- *Môi trường kinh tế:* Môi trường kinh tế bao hàm một phạm vi rất rộng từ sức khoẻ của các nền kinh tế trên Thế giới cũng như của Việt Nam (tăng trưởng của GDP, lãi suất tiền vay, tiền gửi ngân hàng, tỷ lệ lạm phát, tỷ giá hối đoái..., cho đến sự phát triển kinh tế xã hội của các địa phương trong một thời kỳ nhất định. Các yếu tố này góp phần định hướng quá trình sản xuất, phân phối và tiêu thụ các hàng hoá và dịch vụ trên thị trường. Sự thay đổi của các yếu tố trên với tốc độ và chu kỳ thay đổi khác nhau đều có thể tạo ra những cơ hội quan trọng hoặc những thách thức đối với các hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, mà cụ thể hơn trong nghiên cứu này là quá trình sản xuất và tiêu thụ 5 loại nông sản hàng hoá chủ lực của tỉnh Quảng Trị.

- *Cơ sở hạ tầng kỹ thuật:* Cơ sở hạ tầng kỹ thuật được xem là nhóm nhân tố

nền tảng, tạo cơ sở hoạt động và tác động trực tiếp đến dịch vụ Logistics nói chung và quá trình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá nói riêng. Cơ sở hạ tầng kỹ thuật bao gồm hạ tầng giao thông vận tải, cảng thông quan nội địa và hệ thống công nghệ thông tin và truyền thông. Trong đó, giao thông vận tải là hoạt động song hành và gắn kết chặt chẽ với quá trình sản xuất và lưu thông trong một chuỗi cung ứng liên hoàn; và nó góp phần chủ đạo tạo nên hiệu quả của hệ thống dịch vụ Logistics (Vũ Minh Loan, 2011).

- *Thế chế và chính sách*: Thế chế và chính sách của một quốc gia tác động rất lớn đến độ mở cửa của nền kinh tế. Mức độ mở cửa của nền kinh tế được đánh giá thông qua chỉ số giá trị xuất – nhập và tổng GDP của cả nước. Khi nền kinh tế có độ mở cửa lớn, hội nhập sâu rộng với kinh tế thế giới sẽ tạo ra nhiều cơ hội cũng như thách thức cho các doanh nghiệp. Ngoài ra, việc quy hoạch phát triển sản phẩm gì, diện tích (số lượng) bao nhiêu và ở đâu đều ảnh hưởng đến nhu cầu và định hướng sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp. Và ở đây thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá là những khâu không thể thiếu trong quá trình tổ chức sản xuất và kinh doanh, vì vậy, nó chịu sự tác động mạnh mẽ bởi nhân tố thế chế và chính sách.

1.5.2 Nhóm nhân tố chủ quan

- *Nguồn nhân lực*: Cùng với nguồn vốn, đất đai, khoa học và công nghệ thì nhân lực là một yếu tố đầu vào có tính quyết định đến quy mô và hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Nguồn nhân lực của doanh nghiệp gồm 3 nhóm quan trọng: 1) cán bộ quản lý; 2) nhân viên văn phòng; và 3) công nhân lao động trực tiếp.

Cán bộ quản lý là những người trực tiếp hoặc gián tiếp quản lý và điều hành một hoặc tất cả các hoạt động của doanh nghiệp. Vì vậy, trình độ chuyên môn, kinh nghiệm quản lý, sự năng động và sáng tạo của đội ngũ này chi phối rất lớn đến sự phát triển của doanh nghiệp.

Nhân viên văn phòng là những người trực tiếp xử lý các nghiệp vụ chuyên môn theo ngày, tháng, quý và năm mà doanh nghiệp đã lên kế hoạch. Vì vậy, năng lực chuyên môn và thái độ làm việc của nhóm người này có mối quan hệ chặt chẽ với hiệu quả thực hiện các kế hoạch sản xuất và kinh doanh của doanh nghiệp.

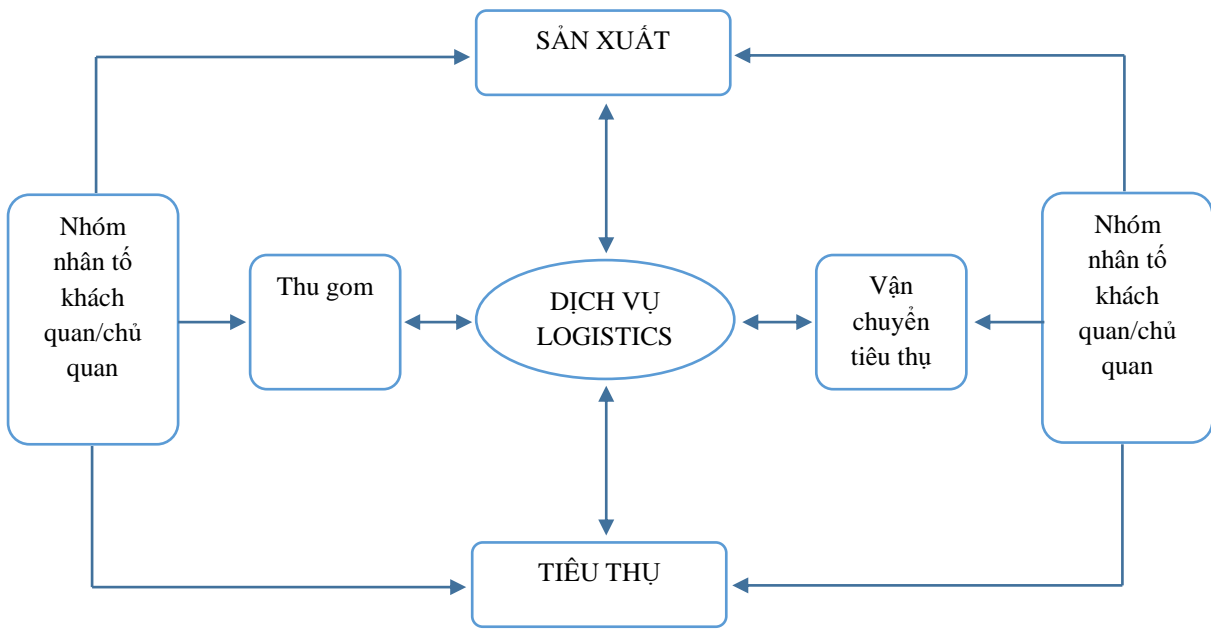
Công nhân lao động trực tiếp là những người trực tiếp thực hiện các công đoạn trong quá trình sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp như bốc xếp, lái xe vận tải hoặc vận hành các thiết bị xếp dỡ tại các kho bãi, kiểm đếm hàng hoá. Bên cạnh yếu tố sức khoẻ thì tác phong làm việc, trình độ tay nghề và kỷ luật lao động có ảnh hưởng rất lớn đến năng suất và hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

- *Vốn đầu tư*: Doanh nghiệp sẽ không thực hiện được các kế hoạch sản xuất kinh doanh của mình nếu thiếu nguồn vốn đầu tư. Hay nói cách khác vốn đầu tư có ảnh hưởng quyết định đến khả năng mở rộng sản xuất và nâng cao

năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp. Bên cạnh quy mô vốn đầu tư thì cơ cấu nguồn vốn và khả năng tiếp cận các nguồn vốn đầu tư khác nhau cũng là những tiêu chí quan trọng để đánh giá năng lực của doanh nghiệp.

- *Phương tiện, dụng cụ thu gom và vận chuyển hàng hoá*: Tình trạng phương tiện và dụng cụ dùng để thu gom và vận chuyển sản phẩm là chỉ số quan trọng phản ánh năng lực về trang thiết bị của doanh nghiệp. Chỉ số này bao gồm số lượng phương tiện, số lượng dụng cụ chuyên dụng, số năm đưa vào sử dụng, mức độ hiện đại của phương tiện và dụng cụ, và nguồn gốc của công nghệ. Thực tế đã chỉ ra rằng doanh nghiệp không thể mở rộng quy mô hay nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh nếu họ thiếu thốn về phương tiện kỹ thuật hoặc công nghệ sản xuất lạc hậu.

- *Khu vực tập kết nguyên liệu sau khi thu gom*: Sau khi thu gom sản phẩm từ người sản xuất, hầu hết các doanh nghiệp cần có khu vực tập kết nguyên liệu trước khi thực hiện các công đoạn tiếp theo như sơ chế, chế biến thành phẩm hoặc tiếp tục vận chuyển đi tiêu thụ ở dạng nguyên liệu thô. Vì vậy, khu vực tập kết nguyên liệu có vai trò quan trọng trong việc tăng tính chủ động cho doanh nghiệp về nguyên liệu cho quá trình chế biến hoặc đưa sản phẩm thô vào chuỗi giá trị hàng hoá.



Sơ đồ 1.3: Khung phân tích của nghiên cứu

1.6 Tiêu chí đánh giá nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá

Như đã phân tích ở phần trên, nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của doanh nghiệp chịu sự tác động mạnh mẽ bởi nhân tố khách quan và chủ quan. Vấn đề ở đây là tiêu chí nào giúp chúng ta đánh giá được nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của doanh nghiệp? Dựa vào tình hình thực tế tại địa phương cũng như phạm vi nghiên cứu của đề tài này, chúng tôi đưa ra 2 nhóm tiêu chí cơ bản sau đây:

- *Lập kế hoạch thu gom và vận chuyển*: Lập kế hoạch là chức năng rất quan trọng đối với mỗi nhà quản lý doanh nghiệp bởi vì nó gắn liền với việc lựa chọn mục tiêu và chương trình hành động trong tương lai, giúp nhà quản lý xác định được các chức năng khác còn lại nhằm đảm bảo đạt được các mục tiêu đề ra. Hay nói cách khác, lập kế hoạch là một trong những hoạt động nhằm tìm ra con đường để huy động và sử dụng các nguồn lực một cách có hiệu quả nhất để phục vụ cho các mục tiêu kinh doanh”.

Chúng tôi đã hỏi các doanh nghiệp rằng *doanh nghiệp có xây dựng kế hoạch thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá cho 5 năm tới không?* Tiêu chí này rất quan trọng bởi vì: 1) Lập kế hoạch cho biết mục tiêu, cách thức đạt được các mục tiêu của doanh nghiệp, cũng như vai trò phối hợp của các thành viên trong doanh nghiệp nhằm đạt được mục tiêu đề ra; 2) Lập kế hoạch giúp cho người quản lý doanh nghiệp dự đoán được và có giải pháp chủ động nhằm ứng phó với sự thay đổi của các nhân tố bên trong và bên ngoài; 3) Lập kế hoạch giúp doanh nghiệp giảm được sự chòng chéo và những hoạt động gây ra sự lãng phí về nguồn lực của doanh nghiệp; và 4) Lập kế hoạch sẽ giúp thiết lập được những tiêu chuẩn hay mục tiêu cụ thể, từ đó giúp cho nhà quản lý doanh nghiệp kiểm tra và đánh giá kết quả một cách chính xác.

- *Sự thay đổi có tính tương đối về khối lượng thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá trong tương lai của doanh nghiệp*: Nếu như việc có hoặc không xây dựng kế hoạch thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá giúp chúng ta đánh giá được tính chủ động và năng lực quản lý của doanh nghiệp; thì sự thay đổi (tăng/giảm) về khối lượng thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá cho phép chúng ta hiểu được mục tiêu cụ thể trong ngắn hạn (1 năm) và trung hạn (5 năm) của doanh nghiệp. Đây cũng là cơ sở để các nhà quản lý điều chỉnh kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

Trong nghiên cứu này, so với năm 2015, sự thay đổi tương đối về khối lượng thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá trong giai đoạn 2016-2020 được đo lường thông qua 7 mức độ khác nhau bao gồm: không thay đổi, tăng/giảm dưới 10%, tăng/giảm từ 10% đến 20%; và tăng/giảm trên 20%.

1.7 Kinh nghiệm của các địa phương về phát triển dịch vụ Logistics

1.7.1 Kinh nghiệm của thành phố Đà Nẵng

Đà Nẵng là thành phố có nhiều tiềm năng và lợi thế trong phát triển các dịch vụ Logistics. Ngoài lợi thế là địa phương nằm cuối trên tuyến hành lang kinh tế Đông Tây, Cảng Đà Nẵng và Cảng Tiên Sa đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội của thành phố cũng như là cơ sở để hình thành và phát triển thị trường Logistics.

Cảng Đà Nẵng bao gồm hai khu cảng chính là Xí nghiệp Cảng Tiên Sa và Xí nghiệp Cảng Sông Hàn, với 1.493m cầu bến, thiết bị xếp dỡ và các kho bãi hiện đại phục vụ cho năng lực khai thác của cảng đạt 6 triệu tấn/năm. Cảng Tiên Sa là cảng biển nước sâu tự nhiên, có độ sâu lớn nhất là 12m nước, chiều dài cầu bến là 965

mét, có khả năng tiếp nhận tàu hàng tổng hợp đến 40.000 DWT, tàu container đến 2.000 teus và tàu khách đến 75.000 GRT. Từ năm 2010 đến nay, Cảng Đà Nẵng đã nâng cấp cơ sở hạ tầng, đầu tư thiết bị mới, đẩy mạnh công tác tiếp thị, đặc biệt là tập trung mở rộng vùng hậu phương lên các tỉnh Tây Nguyên nơi có nguồn hàng nông, lâm sản dồi dào, góp phần gia tăng sản lượng hàng hóa thông qua. Bên cạnh đó, với lợi thế cảng biển nước sâu và là trung tâm của các di sản văn hóa thế giới tại miền Trung cùng với việc chăm sóc, tiếp đón tàu và khách du lịch chu đáo, an toàn, Cảng đã thu hút nhiều tàu khách du lịch trong và ngoài nước. Hoạt động này đã góp phần thúc đẩy ngành du lịch Đà Nẵng và các tỉnh phụ cận tăng lên đáng kể.

Song hành với việc đầu tư cho hoạt động sản xuất kinh doanh, Cảng đã không ngừng xây dựng và phát triển thương hiệu Cảng Đà Nẵng, coi đây là tài sản vô hình quý giá, một trong những yếu tố quan trọng quyết định thắng lợi trên thương trường. Thương hiệu Cảng Đà Nẵng dần được xác lập trong ngành hàng hải Việt Nam và khu vực. Lượng hàng qua cảng Đà Nẵng không ngừng tăng lên: nếu năm 2010, sản lượng hàng hoá thông qua Cảng Đà Nẵng đạt 3.303.036 tấn, thì năm 2013 đã vượt trên 5 triệu tấn. Sản lượng container từ 89.000 Teus vào năm 2010 lên đến 167.447 TEU năm 2013, dự kiến năm 2014 đạt 200.000 TEUs.

Trong chiến lược đầu tư phát triển dịch vụ cảng gắn với đa dạng hóa dịch vụ từ năm 2011-2015, Cảng Đà Nẵng đầu tư phát triển cảng container có môn nước sâu (Cảng Tiên Sa giai đoạn 2 sâu 13-14m) để chiếm lĩnh thị trường, tăng doanh thu, hiệu quả. Dịch vụ container tại cảng là khâu quan trọng trong chuỗi cung ứng dịch vụ Logistics, sẽ từng bước đầu tư vận tải, giao nhận, kho bãi vệ tinh bên ngoài (phát triển trung tâm logistics) nhằm đa dạng hóa dịch vụ theo hướng logistics, tạo ra sự khác biệt với đối thủ cạnh tranh, thu hút hàng container về cảng. Ngoài ra, công ty TNHH MTV Cảng Đà Nẵng đang kêu gọi đầu tư vào Dự án đầu tư xây dựng Trung tâm Logistics có tổng diện tích 20ha thuộc địa phận 2 xã Hòa Nhơn, Hòa Sơn (huyện Hòa Vang). Trung tâm logistics có chức năng phục vụ hàng hóa (xếp dỡ, lưu kho bãi, bảo quản...); vận tải, phân phối và nhiều chức năng hỗ trợ (thông quan, sửa chữa - bảo dưỡng, phương tiện vận tải, cung cấp xăng dầu.

1.7.2 Kinh nghiệm của tỉnh Bình Dương

Trong những năm qua, tận dụng tốt các lợi thế về vị trí địa lý thuận lợi, cơ sở hạ tầng giao thông được đầu tư đồng bộ và hiện đại, cộng với sự phát triển nhanh của ngành công nghiệp và thương mại dịch vụ đã và đang tạo ra động lực mạnh mẽ thúc đẩy Bình Dương vươn lên thành một trong những tỉnh dẫn đầu cả nước về phát triển công nghiệp. Từ đó, các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics Bình Dương cũng phát triển khá nhanh về số lượng và chất lượng.

Các dự án đầu tư trong lĩnh vực logistics vào tỉnh Bình Dương ngày càng có quy mô lớn hơn, mức độ chuyên môn hóa cao, cung cấp dịch vụ trọn gói và đa dạng như: Cụm cảng và Trung tâm Logistics Dĩ An, ICD Sóng Thần, Cảng

Bình Dương, Cảng thủy nội địa ICD An Sơn đã và đang góp phần quan trọng trong việc thúc đẩy nền kinh tế của tỉnh Bình Dương phát triển, đặc biệt là trong lĩnh vực lưu thông phân phối trong nước và xuất nhập khẩu. Cụ thể trong giai đoạn 2011-2015: tốc độ tăng trưởng xuất khẩu ước đạt 19,2%/năm, nhập khẩu ước đạt 16,9%/năm. Riêng năm 2016, kim xuất khẩu cả tỉnh đạt 24,3 tỷ USD tăng 16,4%, nhập khẩu đạt 20,5 tỷ USD tăng 16,2% so với năm 2015. Đến giai đoạn 2016 – 2020, tình hình xuất khẩu dự báo sẽ tiếp tục đà tăng trưởng mạnh như giai đoạn trước, với tốc độ tăng trưởng bình quân là 15,5%/ năm, đây sẽ là động lực to lớn để thúc đẩy ngành dịch vụ logistics phát triển mạnh mẽ.

Bên cạnh những thành tựu đạt được, việc phát triển dịch vụ Logistics ở Bình Dương cũng có một số hạn chế về: (1) Các doanh nghiệp logistics hiện nay tuy có sự phát triển khá nhanh về số lượng, quy mô, chất lượng dịch vụ nhưng đa số chỉ cung cấp được các dịch vụ logistics 1PL và 2PL; (2) Các doanh nghiệp logistics phân bố không đồng đều, chủ yếu tập trung tại địa bàn thị xã Dĩ An, Thuận An; (3) Về hệ thống đường bộ hiện nay tương đối hoàn thiện, nhưng tình trạng giao thông ùn tắc vẫn xảy ra thường xuyên vào các giờ cao điểm trong ngày; (4) Việc thiếu nguồn nhân lực chất lượng cao vẫn là hạn chế lớn của hầu hết các doanh nghiệp Logistics ở Bình Dương.

Để khai thác về lợi thế và tiềm năng trong phát triển dịch vụ Logistics, tỉnh Bình Dương đã nêu quan điểm phát triển dịch vụ Logistics như sau:

- Tập trung đầu tư và phát triển hạ tầng logistics nhằm phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý chiến lược của Tỉnh. Xây dựng các trung tâm logistics cấp khu vực và quốc tế đưa Bình Dương trở thành đầu mối quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics của khu vực phía Nam và quốc tế.

- Phát triển dịch vụ logistics trở thành ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao trong cơ cấu ngành thương mại - dịch vụ của tỉnh, gắn với phát triển sản xuất hàng hóa, xuất nhập khẩu, thương mại nội địa.

- Phát triển thị trường dịch vụ logistics lành mạnh, tạo cơ hội bình đẳng cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế, khuyến khích thu hút đầu tư trong và ngoài nước phù hợp với tiềm năng và lợi thế của tỉnh Bình Dương, đảm bảo mục tiêu phát triển kinh tế nhanh và bền vững.

- Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Phát triển các doanh nghiệp logistics tăng về số lượng, chất lượng, quy mô, trình độ nhân lực theo hướng hiện đại, chuyên nghiệp, ứng dụng công nghệ kỹ thuật cao trong quản lý – kinh doanh, đủ năng lực cạnh tranh ở thị trường trong nước và quốc tế.

- Hoàn thiện các cơ chế quản lý Nhà nước ở địa phương, bao gồm: các chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics, chính sách đầu tư, cải cách hành chính, cơ chế phối hợp quản lý của các Sở, ban, ngành trong chuỗi dịch vụ logistics,... đảm bảo phù hợp với trình độ phát triển của dịch vụ logistics trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế.

1.7.3 Kinh nghiệm của tỉnh Hà Tĩnh

Hà Tĩnh là một trong sáu tỉnh duyên hải Bắc Trung Bộ có diện tích tự nhiên 5.997,18km² chiếm khoảng 1,8% tổng diện tích cả nước. Mặc dù có GRDP gấp gần 3 lần Quảng Trị nhưng Hà Tĩnh có khí hậu, địa hình tương tự với Quảng Trị. Hà Tĩnh có nhiều thuận lợi để phát triển hệ thống dịch vụ Logistics, như mạng lưới đường bộ liên hoàn thông suốt, tuyến đường sắt Bắc Nam qua địa bàn dài 71 km, khai thác vận tải 246,5km đường sông, hệ thống viễn thông và CNTT cũng như tài chính ngân hàng cơ bản phát triển khá đồng bộ, cửa khẩu quốc tế Cầu Treo. Bến cảng Xuân Hải có hai cầu bến có thể tiếp nhận được tàu 2.000DWT/cầu bến, Khu bến tổng hợp Vũng Áng có thể tiếp nhận được tàu 3 – 5,5 vạn DWT, 02 bến cảng chuyên dụng tại Vũng Áng gồm 01 cầu cảng chuyên dụng hàng xăng dầu 3 vạn DWT và 01 cầu cảng chuyên dụng hàng than 1,5 vạn DWT.

Trong chiến lược phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh đến năm 2025, Hà Tĩnh đã tập trung vào các nội dung sau đây:

- Đầu tư phát triển hệ thống cảng biển để phục vụ quá trình xuất nhập khẩu hàng hoá của địa phương, của khu vực và trung chuyển quốc tế.

- Phát triển hệ thống giao thông đường bộ và đường sắt phải đảm bảo tính kết nối và thông suốt trong mối quan hệ với hệ thống giao thông đường thủy.

- Đầu tư xây dựng khu công nghiệp kết hợp phát triển trung tâm Logistics tập trung cấp khu vực và quốc tế.

- Về hạ tầng công nghệ thông tin, Hà Tĩnh tập trung xây dựng hệ thống thông tin theo mô hình “Logink” cho phép kết nối các bên liên quan trong chuỗi cung ứng; xây dựng cổng thông tin E-Logistics để hỗ trợ khách hàng trong và ngoài nước trong quá trình giao dịch.

- Phát triển đa dạng các trung tâm phân phối vệ tinh tại các huyện, thị xã và thị trấn lớn nhưng phải đảm bảo tính kết nối theo hình tâm và nan quạt với trung tâm Logistics của tỉnh tại Vũng Áng – Sơn Dương – Cầu Treo.

Để thực hiện các mục tiêu trên, tỉnh Hà Tĩnh đã thực hiện đồng bộ các nhóm giải pháp sau: (1) Lập ban chỉ đạo thực hiện đề án phát triển các dịch vụ Logistics tại địa phương có sự tham gia của nhiều ban ngành liên quan; (2) Lập quy hoạch chi tiết về các Trung tâm Logistics; (3) Xây dựng chương trình đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng giao thông; (4) Xây dựng chính sách đào tạo nhân lực và thu hút nhân tài; (5) Xây dựng chương trình và chính sách cụ thể về thu hút vốn đầu tư cũng như quảng bá; (6) Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin; và (7) Giải pháp khái toán vốn đầu tư và phân kỳ vốn đầu tư nhằm khắc phục tình trạng thiếu vốn trong đầu tư phát triển các dịch vụ Logistics.

1.7.4 Bài học kinh nghiệm về phát triển dịch vụ Logistics cho tỉnh Quảng Trị

- Từ bài học về chính sách quản lý Nhà nước đối với ngành Logistics của Đà Nẵng, Bình Dương và Hà Tĩnh, tỉnh Quảng Trị cần phải tăng cường vai trò

quản lý Nhà nước đối với các hoạt động dịch vụ Logistics, từ quy hoạch phát triển đến ban hành các chính sách hỗ trợ, thu hút đầu tư vào lĩnh vực Logistics.

- Bài học kinh nghiệm của các địa phương là phát triển đồng bộ, có tính kết nối cao hệ thống cơ sở hạ tầng Logistics. Trong đó, chú trọng phát triển hệ thống giao thông có tính lợi thế cạnh tranh cao của địa phương - hệ thống đường thủy và cảng biển, hệ thống giao thông đường bộ.

- Tăng cường xã hội hoá trong đầu tư phát triển hạ tầng Logistics từ các nhà đầu tư có tiềm lực trong và ngoài nước.

- Bài học về phát triển logistics của Đà Nẵng, Bình Dương và Hà Tĩnh cho thấy ngành Logistics là một ngành kinh tế - kỹ thuật mang tính liên ngành và có tính chuyên nghiệp cao nên nhân lực hoạt động trong lĩnh vực này cần được đào tạo một cách hệ thống, bài bản và được trang bị đầy đủ kiến thức về kinh tế và quản trị Logistics.

- Bài học kinh nghiệm của Hà Tĩnh về xây dựng các trung tâm phân phối vệ tinh tại các huyện, thị xã và thị trấn lớn nhưng phải đảm bảo tính kết nối theo hình tâm và nan quạt với trung tâm Logistics của tỉnh. Đây là kinh nghiệm mà Quảng Trị có thể vận dụng vì 2 địa phương có nhiều điểm tương đồng.

CHƯƠNG 2

PHÂN TÍCH NHU CẦU THU GOM VÀ VẬN CHUYỂN TIÊU THỤ HÀNG HOÁ CHỦ LỰC CỦA CÁC DOANH NGHIỆP

2.1 Đặc điểm tự nhiên, kinh tế và xã hội của tỉnh Quảng Trị

2.1.1 Về điều kiện tự nhiên

a. Vị trí địa lý

Quảng Trị là tỉnh ven biển, thuộc vùng Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung, có diện tích tự nhiên là 4.739,82 km², bằng 1,3% diện tích cả nước. Phía Bắc giáp tỉnh Quảng Bình, phía Nam giáp tỉnh Thừa Thiên-Huế, phía Tây giáp với nước Cộng hoà dân chủ nhân dân Lào và phía Đông giáp với Biển đông.



Bản đồ 2.1: Bản đồ hành chính Tỉnh Quảng Trị³

Quảng Trị có điều kiện giao thông khá thuận lợi cả về đường bộ, đường sắt và đường thủy. Qua địa phận Quảng Trị có các tuyến giao thông huyết mạch như Quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh, tuyến đường sắt Bắc - Nam và đặc biệt là Quốc lộ 9 nằm trên tuyến Hành lang Kinh tế Đông-Tây⁴ nối với Lào-Thái Lan-Myanmar qua cửa khẩu Quốc tế Lao Bảo đến các cảng biển miền Trung như Cửa Việt, Chân Mây, Đà Nẵng, và Vũng Áng. Cảng Cửa Việt là một trong những cảng biển có thể phục vụ cho vận chuyển hàng hóa trong vùng và trung chuyển hàng hóa qua đường Xuyên Á. Với sự thuận lợi về vị trí địa lý, Quảng Trị có nhiều cơ hội để mở rộng hợp tác kinh tế với các nước trong khu vực và quốc tế.

b. Đặc điểm về thời tiết, khí hậu

- Nhiệt độ: Nhiệt độ trung bình năm từ 24⁰ – 25⁰C ở vùng đồng bằng và từ 22⁰ – 23⁰C ở độ cao trên 500 m. Mùa lạnh bắt đầu từ tháng 12 và kết thúc vào tháng 2 năm sau. Mùa nóng từ tháng 5 đến tháng 8 nhiệt độ trung bình 28 – 30⁰C, tháng nóng nhất là tháng 6, 7, nhiệt độ tối cao có thể lên tới 40⁰ – 42⁰C. Biên độ nhiệt trung bình giữa các tháng trong năm chênh lệch 7⁰ – 9⁰C. Nhìn chung, chế độ nhiệt này

³ Nguồn: <http://www1.quangtri.gov.vn/Portal/webgioithieu/webbandohanhchinh/index.html#>

⁴ Hành lang kinh tế Đông-Tây (EWEC) dựa trên một tuyến giao thông đường bộ dài 1.450km đi qua tất cả 4 quốc gia: bắt đầu từ thành phố cảng Mawlamye Bang Mon của Myanmar đi qua Thái Lan, Lào và đến cửa khẩu Lao Bảo qua các tỉnh Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế và Đà Nẵng của Việt Nam.

đều thuận lợi cho phát triển nông nghiệp.

- Chế độ mưa: Quảng Trị có lượng mưa bình quân khá cao từ 2.200 - 2.500 mm. Mùa mưa kéo dài từ tháng 9 năm trước đến tháng 2 năm sau, lượng mưa tập trung chủ yếu vào các tháng 9, 10, 11 (chiếm 70% lượng mưa cả năm). Trong mùa mưa, lượng mưa lớn và tập trung trong thời gian ngắn nên thường gây lũ lụt; mùa hè kéo dài, thời gian mưa ít nên thường gây ra khô hạn. Tính biến động của chế độ mưa ảnh hưởng nhiều đến sản xuất nông nghiệp.

- Gió: Quảng Trị chịu ảnh hưởng của hai hướng gió chính là gió mùa Tây Nam (từ tháng 5 đến tháng 8) thường gây hạn hán; gió mùa Đông Bắc (từ tháng 9 đến tháng 2 năm sau) kèm theo mưa nên dễ gây lũ lụt.

- Bão và lũ lụt: Quảng Trị nằm trong khu vực chịu nhiều ảnh hưởng của bão. Mùa bão thường từ tháng 7 đến tháng 11. Bão có cường suất gió mạnh kèm theo mưa lớn tạo lũ quét ảnh hưởng nghiêm trọng đến sản xuất và đời sống dân cư (UBND tỉnh Quảng Trị, 2014).

2.1.2 Về điều kiện kinh tế - xã hội

a. Tình hình dân số và lao động

Năm 2015, dân số toàn tỉnh Quảng Trị là 620.410 người, tỷ lệ nam và nữ trong tổng dân số của tỉnh khá đồng đều. Trong tổng dân số, dân số sống ở khu vực nông thôn chiếm 70,8%. Lao động trong độ tuổi là 349.715 người chiếm 56,4% dân số. Điều này cho thấy dân số tỉnh Quảng Trị là dân số trẻ, là nguồn nhân lực quan trọng để phát triển kinh tế - xã hội địa phương. Theo số liệu thống kê năm 2015, số lao động đang tham gia vào các ngành kinh tế của địa phương là 341.202 người chiếm 99,7% tổng số lao động toàn tỉnh. Số lao động tham gia các hoạt động kinh tế ở khu vực nông thôn chiếm 71,6%.

b. Tình hình sử dụng đất đai

Tổng diện tích đất tự nhiên tỉnh Quảng Trị là 473.744ha. Diện tích đất nông nghiệp năm 2014 là 387.286 ha chiếm 81,75% tổng diện tích đất tự nhiên. Quảng Trị có vùng đất đỏ bazan thích hợp cho phát triển các cây công nghiệp dài ngày như cao su, cà phê, hồ tiêu. Năm 2014, diện tích trồng cây công nghiệp lâu năm chiếm 10,06% diện tích đất tự nhiên và 12,03% diện tích đất nông nghiệp. Diện tích đất chưa sử dụng còn khá dồi dào, chiếm 9,73% tổng diện tích đất tự nhiên bao gồm đất đồng bằng, đất đồi núi và đất chưa sử dụng khác. Vì vậy, địa phương cần có chính sách quy hoạch, thu hút các nguồn đầu tư bên ngoài nhằm khai thác có hiệu quả diện tích đất chưa sử dụng để nâng cao đời sống người dân, bảo vệ môi trường và giảm thiểu sự xói mòn đất đai.

Bảng 2.1: Quy mô và cơ cấu đất đai tỉnh Quảng Trị năm 2014⁵

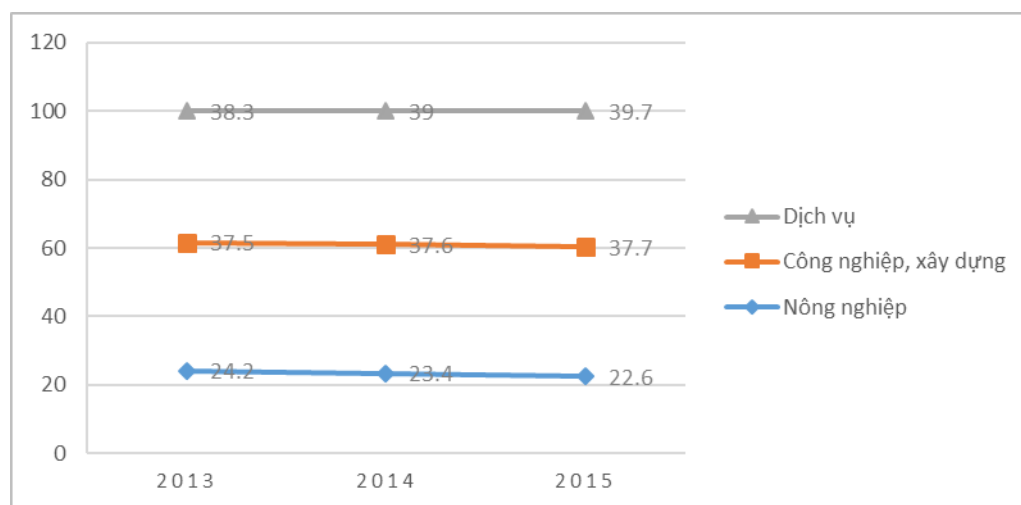
⁵ Do số liệu về tình hình sử dụng đất đai của tỉnh Quảng Trị năm 2015 chưa được công bố, nên đề tài đã sử dụng số liệu thống kê đất đai năm 2014. Nguồn: Báo cáo kết quả thống kê đất đai tỉnh Quảng Trị năm 2014.

Chỉ tiêu	Diện tích (ha)	Cơ cấu (%)
Tổng diện tích tự nhiên	473.982	100,00
1. Đất nông nghiệp	387.286	81,75
1.1 Đất sản xuất nông nghiệp	121.371	25,62
- Đất trồng cây hàng năm	73.727	15,56
- Đất trồng cây lâu năm	47.644	10,06
1.2 Đất mặt nước nuôi trồng thủy sản	2.926	0,62
1.3 Đất lâm nghiệp	262.877	55,49
2. Đất phi nông nghiệp	40.362	8,52
3. Đất chưa sử dụng	46.096	9,73

c. Tình hình phát triển kinh tế - xã hội

Những năm qua, cùng với xu thế đổi mới và mở cửa của cả nước, sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Trị đã đạt được nhiều thành tựu đáng kể. Cơ cấu kinh tế đã có bước dịch chuyển theo hướng tích cực đó là giảm dần tỷ trọng nông nghiệp, tăng dần tỷ trọng công nghiệp và dịch vụ. Năm 2015, tỷ trọng ngành công nghiệp, xây dựng cơ bản chiếm 37,7%, ngành dịch vụ chiếm 39,7% và ngành nông, lâm, ngư nghiệp chiếm 22,6%. Từ năm 2013 đến 2015, tốc độ tăng trưởng kinh tế của tỉnh có xu hướng tăng nhẹ và ổn định, năm 2013 tăng 6,8%, năm 2014 tăng 6,7% và năm 2015 tăng 7,0%.

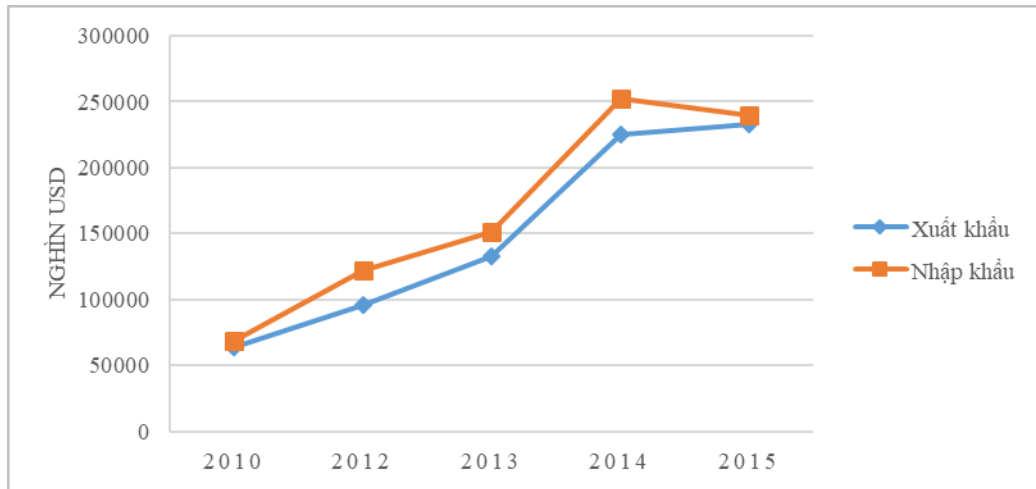
Kết quả của sự tăng trưởng kinh tế đã làm cho GRDP bình quân đầu người tăng lên đáng kể, từ 26,8 triệu đồng/người năm 2013 lên 33,2 triệu đồng năm 2015. Sự nghiệp phát triển y tế, giáo dục, văn hóa, xã hội... có nhiều chuyển biến và đạt được những kết quả hết sức quan trọng. Công tác giảm nghèo và đảm bảo an sinh xã hội được thực hiện hiệu quả; tỷ lệ hộ nghèo giảm từ 19,7% đầu năm 2011 xuống còn 6,9% vào cuối năm 2015. Tổng vốn đầu tư phát triển toàn xã hội giai đoạn 2011-2015 tăng gấp 2,39 lần so với giai đoạn 2006-2010. Tính đến thời điểm 31/12/2015, toàn tỉnh có 2371 doanh nghiệp đang hoạt động, giải quyết việc làm cho 33.338 lao động.



Biểu đồ 2.1: Cơ cấu kinh tế của tỉnh Quảng Trị giai đoạn 2013-2015

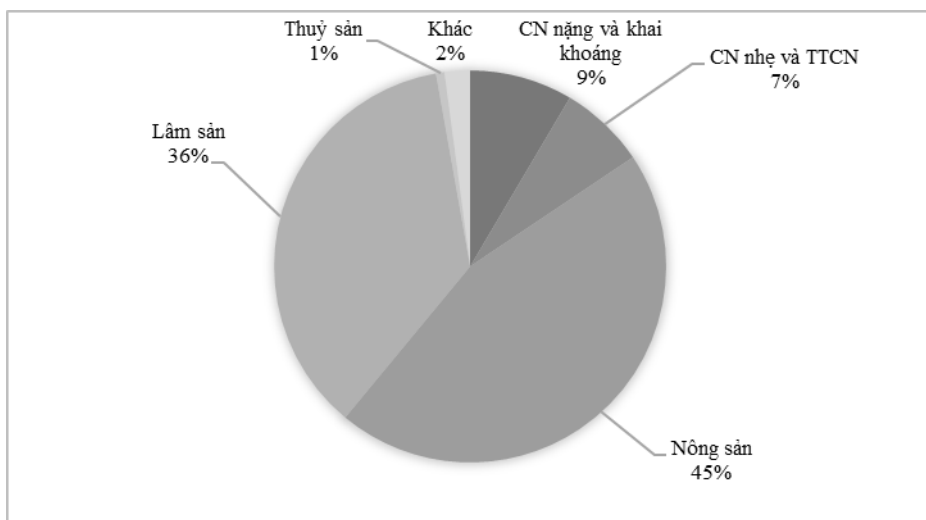
e. Nhận diện xu hướng xuất – nhập khẩu hàng hoá tại tỉnh Quảng Trị

Về xuất khẩu, ngành thương mại đã tập trung theo hướng nâng dần qui mô xuất khẩu của các sản phẩm có thế mạnh như lâm sản, cà phê, cao su, tinh bột sắn, khoáng sản; và chủ yếu hướng đến các thị trường truyền thống như Lào, Thái Lan, Campuchia, Myanmar, các nước ASEAN, Hoa Kỳ, Nhật Bản và Châu Âu. Về nhập khẩu, Quảng Trị ưu tiên nhập khẩu các loại máy móc, thiết bị, các nguyên vật liệu phục vụ cho quá trình phát triển kinh tế, xã hội của địa phương.



Biểu đồ 2.2: Giá trị xuất - nhập khẩu hàng hoá của tỉnh Quảng Trị

Theo số liệu của Cục Thống kê, kim ngạch xuất khẩu năm 2015 đạt khoảng 233 triệu USD, trong đó sản phẩm nông sản chiếm 45% và sản phẩm lâm sản chiếm 36% tổng giá trị xuất khẩu của toàn tỉnh (xem Biểu đồ 2.3). Điều này cho thấy nông sản và lâm sản là hai nhóm sản phẩm có nhiều thế mạnh về xuất khẩu của tỉnh Quảng Trị. Biểu đồ 2.2 cho chúng ta thấy giá trị nhập khẩu trong năm 2015 của tỉnh Quảng Trị đạt 240 triệu USD và dự kiến sẽ đạt khoảng 580 triệu USD vào năm 2025. Theo dự báo của địa phương, hàng nông sản và lâm sản tiếp tục duy trì tỷ trọng lớn trong cơ cấu giá trị xuất khẩu, nhưng hầu hết xuất khẩu dưới dạng thô hoặc mới qua sơ chế, chất lượng sản phẩm chưa cao và năng lực cạnh tranh còn yếu.



Biểu đồ 2.3: Cơ cấu giá trị xuất khẩu của tỉnh Quảng Trị năm 2015

f. Tình hình phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng

- Hệ thống đường bộ (đường sắt và đường ô tô): Tuyến đường sắt Bắc-Nam chạy qua địa bàn tỉnh với chiều dài 76 km, bao gồm 7 ga đạt tiêu chuẩn cấp 3, 4 (Ga Đông Hà là ga chính) rất thuận lợi cho hành khách đi lại và vận chuyển hàng hóa. Mạng lưới đường bộ bao gồm 7 tuyến Quốc lộ (QL1A, QL9, QL15D, QL49C, QL9D, Đường Hồ Chí Minh nhánh Tây, Đường Hồ Chí Minh nhánh Đông), 19 tuyến đường tỉnh, đường đô thị, đường huyện, đường xã được phân bố hợp lý. Các tuyến đường giao thông về trung tâm xã và các cụm dân cư miền núi, các tuyến đường ven biển, tuyến các đường đến khu dịch vụ hậu cần nghề cá được hình thành và phát triển.

- Hệ thống cảng biển: Quảng Trị có bờ biển dài 75 km với 2 cửa lạch quan trọng là Cửa Việt và Cửa Tùng. Vùng ven biển có một số vũng kín gió, thuận lợi cho phát triển cảng, xây dựng các nhà máy đóng tàu, sửa chữa tàu biển và xây dựng các khu neo đậu tàu thuyền. Cảng biển Cửa Việt (hiện có 3 cầu cảng đang khai thác với tổng chiều dài 228m) nối liền với Lào, vùng Đông Bắc Thái Lan, Myanmar thông qua Quốc lộ 9 và cửa khẩu Quốc tế Lao Bảo là nơi xuất nhập, thông quan nhiều hàng hóa. Cảng có diện tích 42.000m², một bãi chứa hàng rộng 7.200m², hai kho khung Tiệp 900m², có hai cầu cảng dài 64m/cầu. Công suất 800.000 tấn/năm, khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải 3.000 - 5.000DWT cập cảng. Theo Quyết định 1936/QĐ-TTg ngày 11/10/2016, cảng Mỹ Thủy được quy hoạch với diện tích 955 ha với chức năng chính là chuyên dùng phục vụ khu công nghiệp và tiếp chuyển hàng quá cảnh cho Lào và Đông Bắc Thái Lan. Bên cạnh đó, Quảng Trị còn có 1 cảng cạn ICD quy mô 20ha tại khu vực điểm giao cắt giữa QL15D với đường cao tốc Cam Lộ - Túy Loan (khu vực Diên Sanh huyện Hải Lăng).

- Hệ thống đường sông: Về đường thủy nội địa, Quảng Trị có 4 con sông lớn với tổng chiều dài trên 125km. Với khả năng thông quan bên 50.000 tấn/năm cho loại tàu có trọng tải 200-250 tấn, cảng sông Đông Hà nằm trên tuyến sông Hiếu là nơi có hoạt động vận tải hàng hoá lớn nhất tỉnh Quảng Trị. Hàng hóa thông qua cảng chủ yếu là gỗ, than đá, thạch cao.

- Hệ thống bến xe: Hiện tại Quảng Trị có 17 bến xe, gồm 7 bến xe đã được xếp loại. Trong đó, có một bến xếp loại 1, một bến xe xếp loại 3, hai bến xe xếp loại 4 và ba bến xe xếp loại 5 và 10 bến tạm.

- Hệ thống công nghệ thông tin: Bưu chính viễn thông, thông tin, báo chí được phát triển nhanh bằng nhiều nguồn lực. Trên toàn tỉnh có 09 bưu điện huyện, thị xã, 33 bưu cục khu vực. Số thuê bao điện thoại bình quân trên 100 dân là 51,79. Mạng điện thoại di động đã phủ sóng rộng khắp và đáp ứng tốt nhu cầu về thông tin liên lạc (Nguyễn Thế Phương, 2015).

g. Tình hình phát triển các dịch vụ Logistics tại tỉnh Quảng Trị

Những lợi thế về vị trí địa lý và tiềm lực kinh tế có được đang tạo cho tỉnh Quảng Trị một nền tảng rất cơ bản để tăng cường mở rộng giao lưu, hợp tác kinh tế trong nước và tăng cường liên kết, hội nhập với các nước trong khu vực cũng như quốc tế, đặc biệt là hình thành một trung tâm Logistics và phát triển mạnh các dịch vụ Logistics.

Theo kết quả nghiên cứu của tác giả Trần Hữu Hùng (2015), Nguyễn Thế Phương (2015), Nguyễn Thị Diệu Linh (2014) và báo cáo số 809/SGTVT-KCHT ngày 11 tháng 4 năm 2017 của Sở Giao thông Vận tải tỉnh thì số lượng các doanh nghiệp làm dịch vụ Logistics có xu hướng tăng nhanh. Nếu như năm 2010, toàn tỉnh chỉ có 39 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Logistics thì đến năm 2016 đã tăng lên 109 doanh nghiệp. Trong đó, doanh nghiệp dịch vụ vận tải có số lượng doanh nghiệp nhiều nhất. Nếu như năm 2010 toàn tỉnh có 20 doanh nghiệp vận tải thì đến cuối năm 2016 tổng số doanh nghiệp kinh doanh vận tải là 78, chiếm 71,5% số doanh nghiệp logistics của tỉnh. Thứ 2 là số doanh nghiệp cung cấp dịch vụ kho bãi, chiếm 13,7%. Còn lại là số doanh nghiệp làm dịch vụ khai báo hải quan, dịch vụ xếp dỡ hàng hóa và dịch vụ kiểm định, tư vấn. Nếu xét về tốc độ phát triển giữa năm 2016 so với 2010, doanh nghiệp làm dịch vụ vận tải hàng hoá và doanh nghiệp kho bãi có tốc độ phát triển nhanh nhất, tương ứng 390% và 214%. Xếp thứ hai là doanh nghiệp dịch vụ khai báo hải quan (tăng 200%) và dịch vụ xếp dỡ hàng hoá (tăng 120%). Sự phát triển về số lượng doanh nghiệp và loại hình các dịch vụ Logistics trong thời gian qua đã và đang có những đóng góp tích cực đối với sự phát triển kinh tế của tỉnh Quảng Trị trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế.

Về lĩnh vực công nghệ thông tin, toàn tỉnh có 2 doanh nghiệp thực hiện truyền dẫn quốc tế là Viễn thông Quảng Trị và Chi nhánh Viettel Quảng Trị với 9 tuyến cáp quang sử dụng công nghệ DWDM, dung lượng truyền dẫn đạt 10-20Gb/s. Tất cả cơ quan nhà nước cấp tỉnh và 80% cơ quan nhà nước cấp huyện và trên 50% cơ quan cấp xã có mạng nội bộ LAN kết nối internet qua các đường truyền tốc độ cao. Ngoài ra, nhiều phần mềm nghiệp vụ, hệ thống CSDL chuyên ngành được cài đặt, đưa công giao tiếp dịch vụ công trực tuyến tỉnh Quảng Trị vào sử dụng để rút ngắn thời gian giải quyết các thủ tục của doanh nghiệp và người dân (Báo cáo số 203/STTTT-KHTC ngày 20 tháng 4 năm 2017 của Sở Thông tin Truyền.

Bảng 2.2: Số lượng doanh nghiệp dịch vụ Logistics tại Quảng Trị

Loại dịch vụ	2010	2012	2014	2016
Vận tải	20	26	36	78
Khai báo hải quan	3	5	6	6
Xếp dỡ hàng hoá	5	6	6	6
Kho bãi	7	8	15	15
Tư vấn, kiểm định	3	3	4	4
Tổng	39	48	67	109

(Nguồn: Nguyễn Thế Phương, 2015; Sở GTVT, 2017)

Về lĩnh vực hải quan, 100% thủ tục hành chính trong lĩnh vực hải quan được thực hiện thông qua hệ thống thông quan tự động VNACCS/VISC và Hệ thống dịch vụ công trực tuyến (<http://pus.customs.gov.vn>) của Tổng cục Hải quan. Điều này đã tạo nhiều thuận lợi cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

Tuy nhiên, theo đánh giá của tác giả Trần Hữu Hùng (2015) và các chuyên gia, sự phát triển các dịch vụ Logistics tại Quảng Trị đang đối mặt với những khó khăn và thách thức sau đây:

- *Một là*, trên địa bàn tỉnh Quảng Trị cho đến nay vẫn chưa có các chính sách cụ thể về quản lý và thúc đẩy phát triển Logistics. Vì vậy, sự phát triển thị trường dịch vụ Logistics tại địa phương là rất tự phát.

- *Hai là*, cơ sở hạ tầng Logistics ở Quảng Trị còn yếu kém chưa phát triển đồng bộ, phương tiện tại cảng biển chưa phù hợp với yêu cầu của doanh nghiệp

- *Ba là*, quy mô doanh nghiệp Logistics chủ yếu là vừa và nhỏ, kinh doanh còn manh mún, hoạt động cơ bản tập trung ở thị trường nội địa.

- *Bốn là*, phương tiện vận tải còn lạc hậu, cũ kỹ nên năng suất lao động thấp; năng lực vận tải đường sắt chưa đáp ứng yêu cầu do chưa đầu tư nâng cấp các nhà ga, thiếu các kho chứa hàng.

- *Năm là*, nguồn nhân lực trong lĩnh vực Logistics vừa thiếu lại vừa yếu, chưa được đào tạo một cách bài bản và chuyên nghiệp.

- *Sáu là*, Quy mô các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ kho bãi đều là doanh nghiệp vừa và nhỏ, thậm chí siêu nhỏ. Ngoài ra, việc quy hoạch hệ thống kho bãi còn mang tính cảm tính và thiếu đánh giá thực trạng.

- *Bảy là*, hệ thống công nghệ thông tin ở các cửa khẩu tuy đã được đầu tư nâng cấp nhưng chưa đồng bộ nên chưa tạo ra sự thông suốt trong quá trình thông quan hàng hoá.

2.2 Thực trạng sản xuất các hàng hoá nông sản chủ lực tại Quảng Trị

Trong những năm gần đây, bên cạnh những cây trồng ngắn ngày như lúa, ngô, rau đậu và sắn, tỉnh Quảng Trị đã quy hoạch phát triển các vùng sản xuất hàng hoá tập trung những cây công nghiệp dài ngày có giá trị kinh tế cao như cà phê, hồ tiêu, cao su và gỗ rừng trồng nhằm khai thác tiềm năng của địa phương.

- *Phát triển gỗ rừng trồng*, tỉnh Quảng Trị với $\frac{3}{4}$ diện tích là đất đồi núi và cát ven biển, có điều kiện tự nhiên, khí hậu và tiềm năng đất đai thuận lợi cho phát triển lâm nghiệp. Năm 2015, toàn tỉnh có khoảng 100.741,0ha chiếm 41,5% diện tích rừng với sản lượng ước tính khoảng 401.020m³. Sự phát triển của ngành lâm nghiệp đã tạo điều kiện cho ngành công nghiệp chế biến gỗ trở thành một ngành công nghiệp chủ lực, có doanh thu hàng năm khoảng 7.000 tỷ đồng và tạo việc làm cho hơn 3.000 lao động (xem thêm Phụ lục 6).

- *Cây sắn nguyên liệu*, theo số liệu thống kê năm 2015, diện tích sắn của toàn tỉnh đạt 12.740,9ha, tăng 2.970 ha so với 5 năm trước. Diện tích trồng sắn

nguyên liệu chủ yếu tập trung ở 7 địa phương của tỉnh: Hướng Hoá, Vĩnh Linh, Hải Lăng, Cam Lộ, Đakarông, Triệu Phong và Gio Linh. Việc phát triển cây sắn nguyên liệu đã góp phần nâng cao thu nhập và xóa đói giảm nghèo cho người nông dân, đặc biệt là đồng bào dân tộc thiểu số ở 2 huyện Đakarông và Hướng Hoá.

Bảng 2.3: Tình hình phát triển cây sắn nguyên liệu tại tỉnh Quảng Trị

Chỉ tiêu	2010	2012	2013	2014	2015
Diện tích (ha)	9770,0	10725,4	10954,4	11771,5	12740,9
Năng suất (tạ/ha)	156,2	157,2	161,0	163,3	163,9
Sản lượng (tấn)	152606,1	168600,1	176416,1	192285,8	208822,9

(Nguồn: Niên giám Thống kê Quảng Trị, 2016)

- *Cây cà phê*, đến cuối năm 2015, tổng diện tích cây cà phê của Quảng Trị (chủ yếu là cà phê chè Catimo) là gần 4.700ha, chiếm 1/7 tổng diện tích cà phê cả nước và chiếm 22% tổng diện tích cây công nghiệp dài ngày của tỉnh, và được trồng chủ yếu tại huyện Hướng Hoá. Số hộ tham gia trồng cà phê khoảng 8.000 hộ, phần lớn là người Vân Kiều và Pa Cô. Giá trị sản xuất của cây cà phê mang lại mỗi năm là khoảng 300 tỷ đồng.

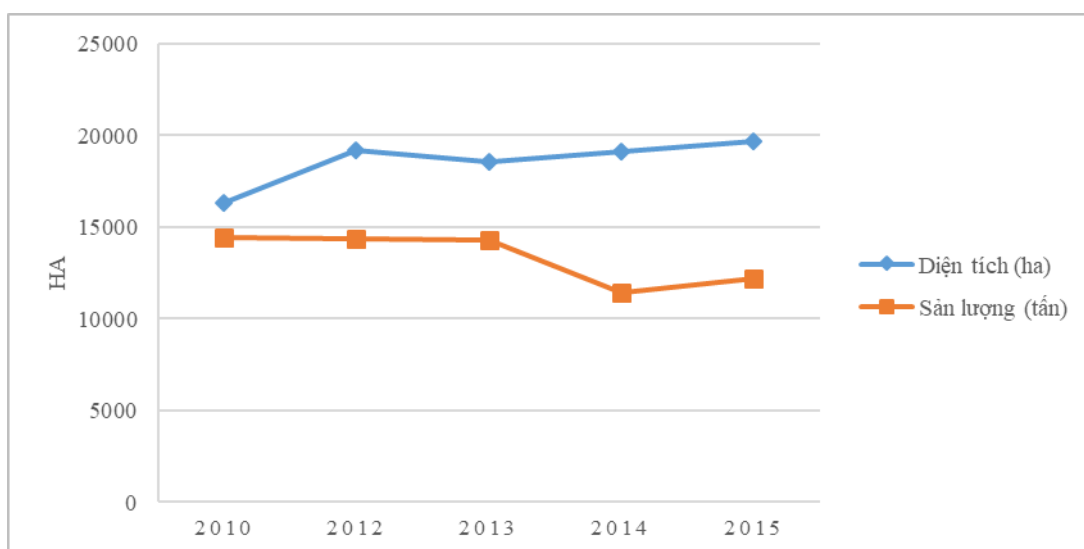
Bảng 2.4: Tình hình phát triển cây cà phê tại tỉnh Quảng Trị

Chỉ tiêu	2010	2012	2013	2014	2015
Diện tích trồng (ha)	4659,3	4949,8	4817,6	4864,1	4675,4
Diện tích thu hoạch (ha)	3655,3	4259,8	4308,4	4413,1	4317,1
Sản lượng (tấn)	5579,3	7310,9	7943,3	5142,9	5829,0

(Nguồn: Niên giám Thống kê Quảng Trị, 2016)

- *Cây hồ tiêu*, hồ tiêu là cây truyền thống và cũng đồng thời là cây công nghiệp mũi nhọn của tỉnh Quảng Trị, được trồng ở vùng Cửa huyện Cam Lộ và hồ tiêu Vĩnh Linh của huyện Vĩnh Linh. Năm 2015, diện tích hồ tiêu toàn tỉnh là 2390,5ha với sản lượng đạt được là 2077 tấn (Phạm Thị Thanh Xuân, 2015). Theo kết quả khảo sát của tác giả Đào Mạnh Hùng (2013), toàn tỉnh có hơn 19 nghìn hộ tham gia sản xuất hồ tiêu tại vườn nhà (xem thêm Phụ lục 6).

- *Cây cao su*, theo số liệu thống kê năm 2015, diện tích cây cao su trên địa bàn tỉnh là 19674,1 ha (70% là diện tích cao su tiểu điền), tăng 3386 ha so với năm 2010. Đến năm 2020, diện tích cao su của tỉnh Quảng Trị sẽ là 27000 ha, chủ yếu tập trung ở các huyện như Gio Linh, Vĩnh Linh và Cam Lộ. Giá trị sản xuất của cây cao su chiếm 67% giá trị sản xuất của ngành nông nghiệp. Điều này cho thấy, việc quy hoạch và phát triển cây cao su có ý nghĩa rất quan trọng đối với nền kinh tế của địa phương.



Biểu đồ 2.4: Diện tích và sản lượng cao su tại Tỉnh Quảng Trị

2.3 Nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của doanh nghiệp

2.3.1 Đặc điểm cơ bản của các doanh nghiệp khảo sát

Đề tài đã tiến hành khảo sát 75 doanh nghiệp liên quan đến khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ 5 loại hàng hoá chủ lực của tỉnh Quảng Trị. Tuy nhiên, chúng tôi chỉ thu được 65 phiếu khảo sát. Kết quả khảo sát 65 doanh nghiệp cho thấy một số đặc điểm nổi bật như sau:

Bảng 2.5: Phân bố mẫu khảo sát theo hàng hoá chủ lực

Sản phẩm	Tổng số doanh nghiệp	Số doanh nghiệp khảo sát	
		Số lượng (DN)	Cơ cấu (%)
1. Gỗ rừng trồng	84	44	67,7
2. Cao su	12	10	15,4
3. Sắn	3	3	4,6
4. Cà phê	19	5	7,7
5. Tiêu	3	3	4,6
Tổng cộng	118	65	100,0

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

- Về cơ cấu và số lượng doanh nghiệp khảo sát, Bảng 2.5 cho thấy các doanh nghiệp tham gia thu gom và vận chuyển tiêu thụ sản phẩm gỗ rừng trồng (gọi tắt là doanh nghiệp gỗ) chiếm tỷ trọng cao nhất (67,7%), tiếp đến là doanh nghiệp cao su (15,4%) và doanh nghiệp cà phê (7,7%) và sau cùng là doanh nghiệp sắn và tiêu (đều chiếm 4,6%). Số lượng doanh nghiệp điều tra phân bố khá đồng đều giữa các huyện/thị xã (địa phương), bình quân có 7 doanh nghiệp được khảo sát trên một địa phương. Địa phương có số doanh nghiệp được khảo sát nhiều nhất là huyện Gio Linh (10 doanh nghiệp), tiếp đến là huyện Hải Lăng, Hướng Hoá và Vĩnh Linh (8-9 doanh nghiệp), và ít nhất là huyện Đakrông và thị xã Quảng Trị (4 doanh nghiệp).

- Xét về loại hình doanh nghiệp, số liệu khảo sát cho chúng ta thấy: loại hình công ty TNHH chiếm tỷ trọng cao nhất (47,7%), công ty cổ phần chiếm 23,1%, doanh nghiệp tư nhân chiếm 21,5%, loại hình hợp tác xã chiếm 6,2% và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài chiếm tỷ trọng thấp nhất chỉ 1,5%.

- Vai trò của doanh nghiệp đối với quá trình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá chủ lực cũng rất đa dạng: có 25 doanh nghiệp tham gia tất cả các khâu (từ thu gom đến tiêu thụ); 14 doanh nghiệp chuyên thu gom, 7 doanh nghiệp thu gom và vận chuyển và chỉ có 1 doanh nghiệp chuyên vận chuyển tiêu thụ.

- Hơn 2/3 số doanh nghiệp khảo sát được thành lập và đi vào hoạt động cách đây khoảng 10 năm. Chỉ có 5 doanh nghiệp mới thành lập vào năm 2015, chiếm khoảng 7,7%. Doanh nghiệp được thành lập sớm nhất là Công ty TNHH MTV cao su Quảng Trị (1984), tiếp đến là HTX sản xuất kinh doanh và dịch vụ An Đôn thành lập năm 1998.

Bảng 2.6: Tuổi đời và trình độ học vấn của giám đốc doanh nghiệp

Đơn vị tính: (%)

Chỉ tiêu	Tổng	Gỗ	Cao su	Sắn	Cà phê	Tiêu
1. Độ tuổi						
- Dưới 25	1,5	2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
- Từ 26 đến 35	13,8	15,9	10,0	0,0	20,0	0,0
- Từ 36 đến 50	50,8	56,8	20,0	66,7	60,0	33,7
- Trên 50	33,8	25,0	70,0	33,3	20,0	66,7
2. Trình độ học vấn						
- THCS	7,7	4,5	20,0	0,0	0,0	33,3
- PTTH	38,5	45,5	30,0	0,0	40,0	0,0
- Cao đẳng/đại học	47,7	43,2	50,0	66,7	60,0	66,7
- Sau đại học	6,2	6,6	0,0	33,3	0,0	0,0

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

- Tuổi đời của giám đốc điều hành các doanh nghiệp khá trẻ, hơn 15,2% số giám đốc doanh nghiệp dưới 36 tuổi, 50,8% số giám đốc có độ tuổi giao động từ 36 đến dưới 50 tuổi (xem Bảng 2.6). Tuổi đời của giám đốc điều hành doanh nghiệp trẻ nên có nhiều cơ hội trong việc học tập và nâng cao trình độ chuyên môn. Kết quả khảo sát cho thấy số giám đốc điều hành có trình độ cao đẳng và đại học chiếm tỷ trọng rất cao (47,7%), tiếp đến là trung học phổ thông (38,5%) và sau cùng là trình độ sau đại học chiếm 6,2%. Chuyên ngành đào tạo đại học và sau đại học chủ yếu là kinh tế, quản trị kinh doanh, bảo quản chế biến, trồng trọt và kỹ thuật nông nghiệp.

2.3.2 Tình hình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của doanh nghiệp

a. Năng lực thu gom và vận chuyển tiêu thụ

Như đã phân tích ở chương 1, nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố. Trong đó, yếu tố năng lực của doanh nghiệp đóng một vai trò rất quan trọng. Năng lực của doanh nghiệp được xác định bao gồm năng lực về lao động, quy mô vốn đầu tư, khu vực tập kết nguyên liệu và phương tiện, dụng cụ dùng để thu gom và vận chuyển.

** Năng lực về lao động*

Số lượng và chất lượng lao động là một trong những yếu tố đầu vào quan trọng quyết định đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của một doanh nghiệp. Bảng 2.7 cho chúng ta thấy, bình quân mỗi doanh nghiệp có 51 lao động. Doanh nghiệp sản có quy mô lao động lớn nhất (152,6 lao động/doanh nghiệp), tiếp đến là doanh nghiệp cao su (105,3 lao động/doanh nghiệp) và doanh nghiệp tiêu có quy mô lao động nhỏ nhất (15,3 lao động/doanh nghiệp). Nếu dựa vào tiêu chí phân loại doanh nghiệp vừa và nhỏ của Chính phủ (Nghị Định 56/2009) thì hầu hết các doanh nghiệp tham gia thu gom và vận chuyển tiêu thụ các sản phẩm chủ lực tại Quảng Trị là doanh nghiệp có quy mô nhỏ (từ 10 đến 200 người/doanh nghiệp).

Bảng 2.7: Tình hình lao động của các doanh nghiệp khảo sát

Đơn vị tính: Người

Chỉ tiêu	Gỗ	Cao su	Sắn	Cà phê	Tiêu	BQC
1. Lao động/doanh nghiệp	36,9	105,3	152,6	27,0	15,3	51,0
2. Phân theo giới tính						
- Nam	25,4	55,5	121,0	23,6	9,3	33,6
- Nữ	11,5	49,8	31,6	4,4	6,0	17,4
3. Theo tính chất lao động						
- Lao động thường xuyên	22,3	84,5	126,0	12,7	13,3	35,0
- Lao động mùa vụ	15,5	20,5	26,6	16,3	2,0	16,0
4. Phân theo trình độ (%)						
- Đại học	14,9	17,4	16,3	5,1	6,8	14,4
- Cao đẳng	3,9	6,1	11,7	8,1	5,4	5,5
- Trung cấp	5,6	15,7	4,1	15,0	3,2	7,2
- Khác	75,6	60,8	67,9	71,8	84,6	72,9

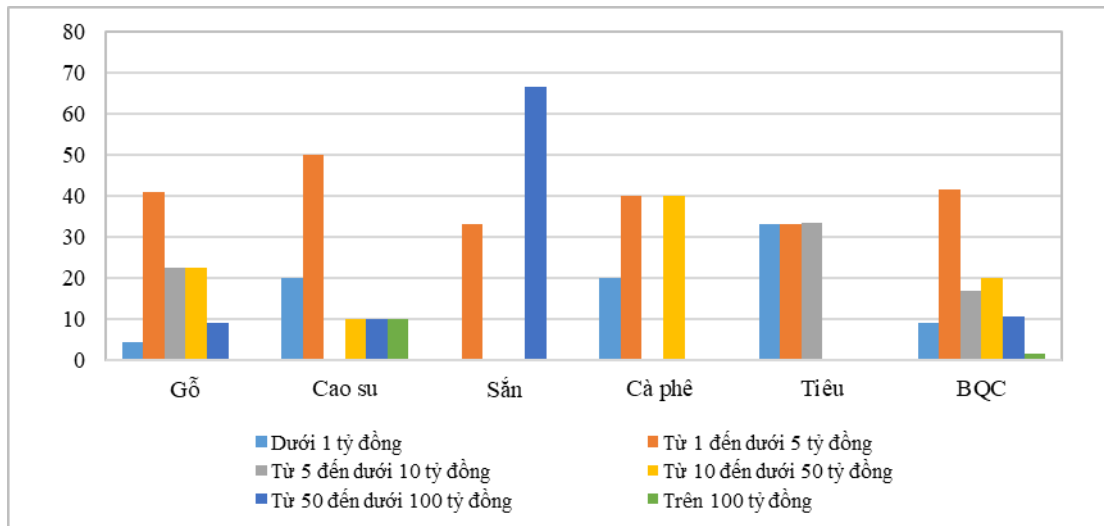
(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

Số liệu phân tích ở Bảng 2.7 cũng chỉ ra rằng, gần 70% lao động trong các doanh nghiệp là lao động thường xuyên. Đặc biệt, không có sự khác biệt lớn về chất lượng lao động giữa các doanh nghiệp khảo sát tại tỉnh Quảng Trị. Hơn 60% số lao động trong các doanh nghiệp là lao động phổ thông, chủ yếu tốt nghiệp trung học phổ thông hoặc trung học cơ sở. Doanh nghiệp thu gom và vận chuyển tiêu thụ tiêu và gỗ có tỷ lệ lao động phổ thông cao nhất, chiếm lần lượt là 84,6% và 75%. Trong khi doanh nghiệp sắn và cao su có nhiều lao động tốt

nghiệp đại học nhất (17,4% và 16,3%). Điều này là hoàn toàn phù hợp với quy mô và tính chất công việc của các doanh nghiệp trong từng nhóm.

** Năng lực về vốn đầu tư*

Xét về tiêu chí vốn điều lệ của doanh nghiệp, kết quả khảo sát cho thấy, 67,6% doanh nghiệp thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá chủ lực tại Quảng Trị là doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ có quy mô vốn điều lệ dưới 20 tỷ đồng. Chỉ có 01 doanh nghiệp có quy mô vốn điều lệ trên 100 tỷ đồng, đó là Công ty TNHH MTV cao su Quảng Trị.



Biểu đồ 2.5: Quy mô vốn điều lệ của các doanh nghiệp

So sánh quy mô vốn giữa các nhóm doanh nghiệp, Biểu đồ 2.5 cho thấy: các nhóm doanh nghiệp gỗ, cao su, cà phê và tiêu có quy mô vốn điều lệ dưới 5 tỷ đồng chiếm tỷ trọng khá lớn (từ 45 đến 70% số doanh nghiệp); trong khi gần 70% doanh nghiệp thu gom và vận chuyển sản có quy mô vốn từ 50 đến dưới 100 tỷ đồng. Điều này cho thấy việc đầu tư vào một nhà máy chế biến tinh bột sản có dây chuyền hiện đại kết hợp với các phương tiện thu gom và vận chuyển thực sự cần rất nhiều vốn.

** Năng lực về khu vực tập kết nguyên liệu*

Kết quả khảo sát cho thấy, sau khi thu gom sản phẩm từ người sản xuất, hơn 53% doanh nghiệp vận chuyển sản phẩm về khu vực tập kết nguyên liệu của doanh nghiệp trước khi thực hiện các công đoạn tiếp theo. Số doanh nghiệp chọn vận chuyển sản phẩm sau thu gom đến nhà máy và bãi tập kết nguyên liệu của doanh nghiệp chiếm 23%. Điều này cho thấy khu vực tập kết nguyên liệu có vai trò quan trọng trong việc tăng tính chủ động về nguồn cung nguyên liệu cho quá trình chế biến hoặc đưa sản phẩm thô vào chuỗi giá trị hàng hoá.

Bảng 2.8 cho thấy bình quân 01 doanh nghiệp khảo sát có hơn 3000m² đất để tập kết nguyên liệu. Tuy nhiên, có sự khác biệt đáng kể về diện tích khu vực tập kết nguyên liệu giữa các doanh nghiệp. Doanh nghiệp sản có diện tích tập kết nguyên liệu rộng nhất (3933,3m²), tiếp đến là doanh nghiệp gỗ rừng trồng

(3767,5m²) và nhỏ nhất là các doanh nghiệp cao su (1407,0m²). Thực tế này là hoàn toàn phù hợp với tính đặc thù của quá trình thu gom và chế biến các sản phẩm chủ lực - sản và gỗ rừng trồng - phải cần đến một diện tích đủ rộng để tập kết nguyên liệu sau khi thu gom từ người sản xuất.

Bảng 2.8: Diện tích khu vực tập kết nguyên liệu của các doanh nghiệp

Đơn vị tính: m²

Sản phẩm	N	Tổng	Bình quân	Nhỏ nhất	Lớn nhất
Gỗ	44	165774	3767,5	50	20000
Cao su	10	14070	1407,0	20	10000
Sản	3	11200	3933,3	200	10000
Cà phê	5	13020	2604,0	20	10000
Tiêu	3	10310	3236,6	10	10000
Tổng/BQC	65	214374	3298,0	10	20000

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

Tuy nhiên, một câu hỏi đặt ra ở đây là liệu các doanh nghiệp có nhu cầu mở rộng thêm khu vực tập kết nguyên liệu không? Kết quả phân tích ở Bảng 2.9 cho thấy chỉ có 25 doanh nghiệp khảo sát (chiếm 38,5%) cho rằng diện tích khu vực tập kết nguyên liệu hiện nay là không đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp và mong muốn mở rộng thêm. Diện tích đất cần thêm để mở rộng khu vực tập kết nguyên liệu bình quân trên 01 doanh nghiệp là 7968m². Đặc biệt, hơn 45% doanh nghiệp gỗ rừng trồng có nhu cầu mở rộng khu vực tập kết nguyên liệu, bình quân 01 doanh nghiệp cần thêm 9310m². Xu hướng trên là phù hợp với quy hoạch phát triển ngành lâm nghiệp của tỉnh Quảng Trị đến năm 2020 - ngành lâm nghiệp sẽ trở thành ngành có đóng góp ngày càng quan trọng trong nền kinh tế của tỉnh, góp phần giảm nghèo và bảo vệ môi trường.

Bảng 2.9: Nhu cầu mở rộng khu vực tập kết nguyên liệu của doanh nghiệp

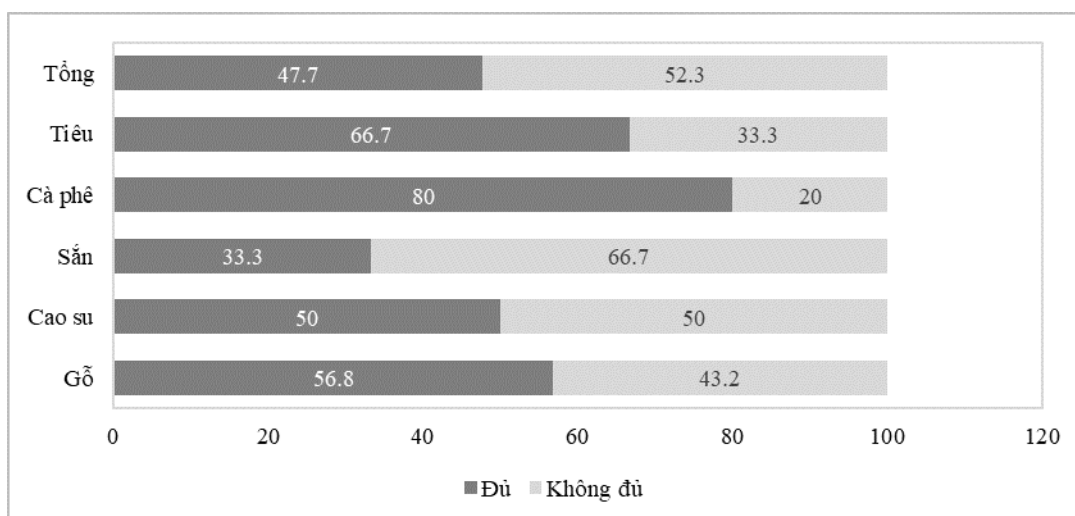
Sản phẩm	Số doanh nghiệp	Vừa đủ		Không đủ, cần mở rộng		Diện tích đất cần thêm	
		Số lượng	Cơ cấu (%)	Số lượng	Cơ cấu (%)	Tổng (m ²)	BQ/DN (m ²)
Gỗ	44	24	54,5	20	45,5	186200	9310
Cao su	10	10	100,0	0	00,0	0	0
Sản	3	2	66,7	1	33,3	5000	5000
Cà phê	5	3	60,0	2	40,0	7000	3500
Tiêu	3	1	33,3	2	66,7	1000	500
Tổng	65	40	61,5	25	38,5	199200	7968

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

** Năng lực về phương tiện thu gom và vận chuyển*

Tình trạng phương tiện và dụng cụ dùng để thu gom và vận chuyển sản phẩm là chỉ số quan trọng phản ánh năng lực về trang thiết bị của doanh nghiệp.

Trong nghiên cứu này, chỉ số về phương tiện thu gom và vận chuyển được xác định bao gồm số lượng (đủ hay không đủ) và mức độ hiện đại của phương tiện.



Biểu đồ 2.6: Số lượng phương tiện thu gom và vận chuyển của DN

Biểu đồ 2.6 cho thấy hầu hết các doanh nghiệp tiêu, cao su, gỗ và cà phê cho rằng họ có đủ số lượng phương tiện (xe tải và xe ben) dùng để thu gom và vận chuyển. Trong khi đó, hơn 66% doanh nghiệp sắn trả lời rằng số lượng các phương tiện hiện có của doanh nghiệp là không đủ để thực hiện các hoạt động thu gom và vận chuyển. Nguyên nhân của vấn đề này là việc tăng diện tích trồng sắn trên địa bàn tỉnh Quảng Trị trong những năm qua là quá nhanh, tăng bình quân 2.540 ha/năm trong giai đoạn 2010 – 2015; trong khi chỉ có 3 doanh nghiệp địa phương đảm nhận vai trò thu gom và vận chuyển tiêu thụ. Thực tế này đã gây ra tình trạng cung vượt quá cầu và gây tổn thất về kinh tế cho người trồng sắn, trong khi cây sắn là cây xóa đói giảm nghèo cho người nông dân.

Xét về mức độ hiện đại của các phương tiện thu gom và vận chuyển, một câu hỏi được đặt ra là so với các doanh nghiệp trong và ngoài tỉnh cũng như so với yêu cầu của công việc hiện tại thì mức độ hiện đại của phương tiện thu gom và vận chuyển hàng hoá của doanh nghiệp như thế nào?

Bảng 2.10 cho thấy, hơn 75% doanh nghiệp cho rằng các phương tiện mà họ đang sử dụng có mức độ hiện đại ở mức trung bình. Mặc dù đa số doanh nghiệp cao su (50,0%), tiêu (66,7%) và cà phê (80,0%) khẳng định rằng họ có đủ phương tiện để thu gom và vận chuyển hàng hoá, nhưng có đến 90% doanh nghiệp cao su, 100% doanh nghiệp tiêu và 80% doanh nghiệp cà phê có tình trạng hiện đại của phương tiện ở mức trung bình. Điều đáng chú ý là có đến 60% doanh nghiệp cà phê cho biết so với các doanh nghiệp trong tỉnh thì các phương tiện mà họ đang sử dụng là lạc hậu.

Từ kết quả phân tích trên chúng ta có thể kết luận rằng để nâng cao năng lực thu gom và vận chuyển của các doanh nghiệp, ngoài việc tăng cường số lượng phương tiện cho các doanh nghiệp đặc biệt là cho doanh nghiệp thu gom và vận chuyển sản nguyên liệu, các doanh nghiệp cần quan tâm đến mức độ hiện

đại của các phương tiện. Điều này không những góp phần nâng cao năng suất mà còn tạo ra sự an toàn trong quá trình thu gom và vận chuyển. Để làm được điều này ngoài sự nỗ lực của các doanh nghiệp thì vai trò hỗ trợ bằng các chính sách ưu đãi của chính quyền địa phương là rất quan trọng.

Bảng 2.10: Tình trạng phương tiện thu gom và vận chuyển của các DN

Đơn vị tính: %

Sản phẩm	Mức độ hiện đại	Rất hiện đại	Hiện đại	Trung bình	Lạc hậu
Gỗ	1. So với các DN trong tỉnh	0,0	22,7	75,0	2,3
	2. So với các DN ngoài tỉnh	0,0	18,2	81,8	0,0
	3. So với các DN trong khu vực	0,0	20,5	77,3	2,3
	4. So với yêu cầu của công việc	2,3	13,6	84,1	0,0
Cao su	1. So với các DN trong tỉnh	0,0	10,0	90,0	0,0
	2. So với các DN ngoài tỉnh	0,0	10,0	90,0	0,0
	3. So với các DN trong khu vực	0,0	10,0	80,0	10,0
	4. So với yêu cầu của công việc	0,0	10,0	90,0	0,0
Sắn	1. So với các DN trong tỉnh	0,0	66,7	33,3	0,0
	2. So với các DN ngoài tỉnh	0,0	66,7	33,3	0,0
	3. So với các DN trong khu vực	0,0	66,7	33,3	0,0
	4. So với yêu cầu của công việc	0,0	33,3	66,7	0,0
Cà phê	1. So với các DN trong tỉnh	0,0	20,0	20,0	60,0
	2. So với các DN ngoài tỉnh	0,0	20,0	80,0	0,0
	3. So với các DN trong khu vực	0,0	40,0	60,0	0,0
	4. So với yêu cầu của công việc	0,0	20,0	80,0	0,0
Tiêu	1. So với các DN trong tỉnh	0,0	33,3	66,7	0,0
	2. So với các DN ngoài tỉnh	0,0	33,3	66,7	0,0
	3. So với các DN trong khu vực	0,0	0,0	100,0	0,0
	4. So với yêu cầu của công việc	0,0	0,0	100,0	0,0
Tổng	1. So với các DN trong tỉnh	1,5	23,1	73,8	1,5
	2. So với các DN ngoài tỉnh	0,0	20,0	80,0	0,0
	3. So với các DN trong khu vực	0,0	21,5	75,4	3,1
	4. So với yêu cầu của công việc	1,5	13,8	84,6	0,0

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

** Những khó khăn về nguồn lực của các doanh nghiệp*

Phân tích những khó khăn về nguồn lực mà các doanh nghiệp khảo sát đang gặp phải là một yêu cầu cần thiết nhằm xác định các giải pháp hỗ trợ phù hợp trong bối cảnh phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

Bảng 2.11: Những khó khăn về nguồn lực của các doanh nghiệp (%)

Khó khăn	Gỗ	Cao su	Sắn	Cà phê	Tiêu	BQC
----------	----	--------	-----	--------	------	-----

Về lao động						
1. Thiếu lao động	56,8	40,0	66,7	40,0	00,0	50,8
2. Khó thuê vào kỳ cao điểm	40,9	40,0	33,3	50,0	00,0	41,5
3. LĐ đòi hỏi lương cao	25,0	50,0	20,0	40,0	00,0	27,7
4. Thái độ LV chưa tích cực	22,7	30,0	33,3	20,0	33,3	23,1
Về vốn đầu tư						
1. Lãi suất cao	45,5	70,0	33,3	40,0	33,3	47,7
2. Thủ tục phức tạp	20,5	10,0	00,0	00,0	00,0	15,4
3. Không đủ TS để thế chấp	40,9	10,0	00,0	40,0	33,3	33,8
4. Phải trả chi phí bồi trơn	4,5	20,0	00,0	00,0	00,0	6,2
Về khu vực tập kết nguyên liệu						
1. DN thiếu quỹ đất	18,2	10,2	33,3	20,0	00,0	16,9
2. Giá thuê đất cao	4,5	3,4	00,0	00,0	00,0	3,1

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

Bảng 2.11 cho thấy 50,8% doanh nghiệp cho rằng họ từng gặp khó khăn trong việc thuê lao động có kinh nghiệm tại địa phương; 41,5% doanh nghiệp khó thuê lao động vào thời kỳ thu hoạch. Vấn đề này có vẻ trầm trọng hơn đối với các doanh nghiệp cà phê khi có đến 50% doanh nghiệp gặp khó khăn về thuê lao động vào thời kỳ cao điểm. Về vốn đầu tư, 47,7% doanh nghiệp cho rằng họ từng gặp khó khăn vì lãi suất cho vay quá cao, tỷ lệ này đối với doanh nghiệp cao su là 70%; 33,8% doanh nghiệp không đủ tài sản để thế chấp khi tiếp cận các nguồn vốn tín dụng. Điều này cho thấy vấn đề lãi suất cho vay và tài sản thế chấp khi vay vốn là hai khó khăn nổi cộm của hầu hết các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp có quy mô siêu nhỏ.

b. Tình hình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá

Tình hình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá chủ lực của các doanh nghiệp được đánh giá thông qua giá trị thu gom và vận chuyển tiêu thụ. Mặc dù phiếu khảo có đề cập đến thông tin về giá trị thu gom và vận chuyển tiêu thụ của các doanh nghiệp qua các năm (2011-2015); tuy nhiên chỉ có năm 2015 là được cung cấp đầy đủ thông tin nhất bởi 55/65 doanh nghiệp khảo sát.

** Kết quả thu gom hàng hoá của các doanh nghiệp*

Số liệu ở Bảng 2.12 cho thấy, giá trị thu gom bình quân một doanh nghiệp năm 2015 là 20,6 tỷ đồng. Doanh nghiệp sản có giá trị thu gom cao nhất (149,5 tỷ đồng), tiếp đến là doanh nghiệp tiêu (56 tỷ đồng) và thấp nhất là doanh nghiệp cà phê (2,2 tỷ đồng). Kết quả này là phù hợp với tình hình thực tế năm 2015 khi giá tiêu và sản nguyên liệu đều tăng so với những năm khác (giá tiêu đạt 197 nghìn đồng năm 2015 so với 105 nghìn đồng năm 2017; giá sản nguyên liệu đạt 1.850 đồng/kg năm 2015 so với 1.550 đồng/kg năm 2016), trong khi đó giá cà phê giảm đáng kể chỉ còn 2.800 đồng/kg tươi. Điều này cho thấy giá cả thị trường là yếu tố ảnh hưởng rất lớn đến giá trị thu gom của các doanh nghiệp cũng như lợi ích mang lại cho người sản xuất.

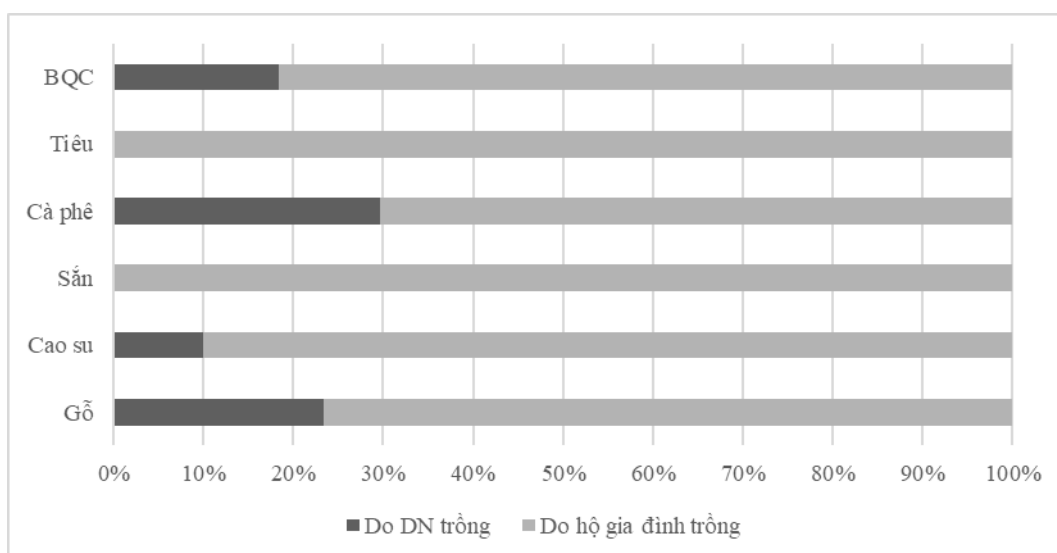
Bảng 2.12: Giá trị thu gom hàng hoá năm 2015 của các doanh nghiệp*Đơn vị tính: Tr.đồng/doanh nghiệp*

Sản phẩm	Số doanh nghiệp	Giá trị	Thấp nhất	Cao nhất
Gỗ	40	12.931	82	96.000
Cao su	9	28.249	640	138.000
Sắn	2	149.528	65.000	234.056
Cà phê	3	2.260	280	5.500
Tiêu	1	56.000	56.000	56.000
BQC	55	20.606	82	234.056

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

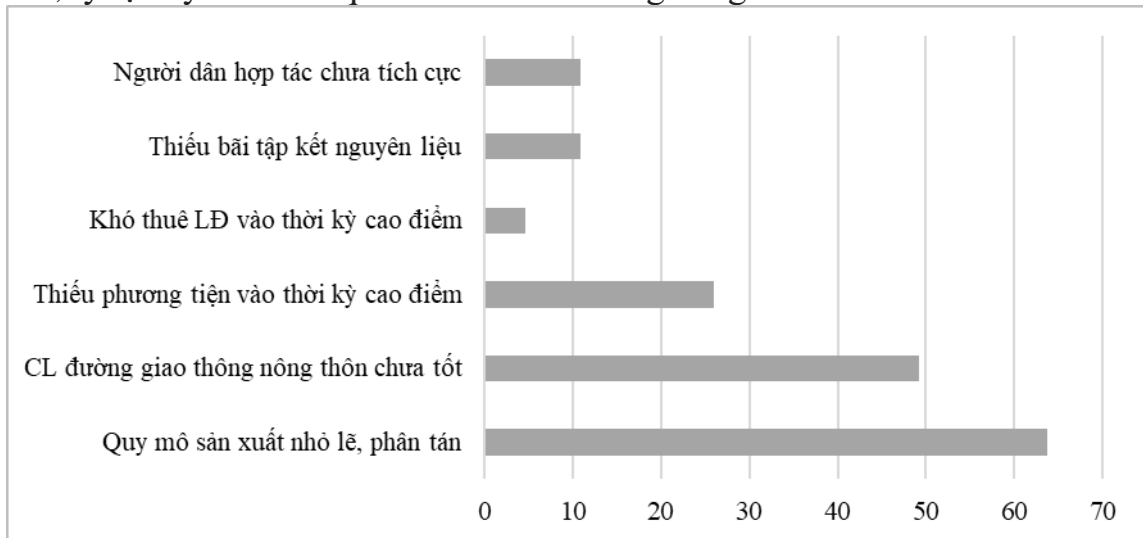
Về cơ cấu nguồn nguyên liệu của các sản phẩm chủ lực, Biểu đồ 2.7 cho chúng ta thấy hơn 80% nguyên liệu được thu gom từ các hộ gia đình trên địa bàn tỉnh Quảng Trị. Trong đó, 100% sản phẩm tiêu và sắn nguyên liệu là do hộ gia đình trồng. Các doanh nghiệp cao su, cà phê và gỗ có tham gia trồng nguyên liệu nhưng chiếm tỷ trọng không đáng kể tương đương khoảng 10%, 28% và 23%.

Phiếu khảo sát cũng bao quát đến địa bàn thu gom và khoảng cách từ trụ sở doanh nghiệp đến nơi thu gom nguyên liệu. Về địa bàn thu gom, đa số doanh nghiệp trả lời rằng họ thu gom nguyên liệu chủ yếu từ các địa phương trong tỉnh Quảng Trị. Tuy nhiên, vẫn có đến 26,2% số doanh nghiệp cho biết họ đã thu gom nguyên liệu từ các địa phương giáp ranh tỉnh Quảng Trị như Thừa Thiên Huế và Quảng Bình. Về khoảng cách thu gom, vì nguồn nguyên liệu chủ yếu tại địa phương nên khoảng cách từ trụ sở doanh nghiệp đến nơi thu gom nguyên liệu là tương đối gần, xa nhất là khoảng 120km và gần nhất là khoảng 20km.

**Biểu đồ 2.7: Cơ cấu nguồn nguyên liệu được thu gom bởi các doanh nghiệp**

Mặc dù thuận lợi về nguồn nguyên liệu sẵn có tại địa phương, nhưng các doanh nghiệp vẫn gặp một số khó khăn nhất định trong quá trình thu gom hàng hoá. Biểu đồ 2.8 chỉ ra rằng, quy mô sản xuất nhỏ lẻ, phân tán và chất lượng

đường giao thông nông thôn chưa tốt là những khó khăn nổi bật nhất của các doanh nghiệp khảo sát, đặc biệt là doanh nghiệp thu gom và vận chuyển gỗ rừng trồng và sản (tỷ lệ này tương ứng 52,3% và 70,0%). Ngoài ra, các doanh nghiệp cũng cho biết họ gặp phải những vấn đề khó khăn khác như: thiếu phương tiện thu gom và thời kỳ thu hoạch, người dân hợp tác chưa tích cực, thiếu bãi tập kết nguyên liệu và khó thuê lao động vào thời kỳ cao điểm. Tuy nhiên, tỷ lệ này theo kết quả khảo sát là không đáng kể.



Biểu đồ 2.8: Khó khăn trong thu gom hàng hoá của các doanh nghiệp

** Kết quả vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp*

Phân tích tình hình vận chuyển tiêu thụ không những giúp cho chúng ta biết được giá trị vận chuyển tiêu thụ mà còn nắm được cơ cấu hàng hoá và những khó khăn trong quá trình vận chuyển tiêu thụ của các doanh nghiệp.

Bảng 2.13 cho thấy, giá trị vận chuyển tiêu thụ bình quân một doanh nghiệp năm 2015 là 33,6 tỷ đồng, trong đó 90% là giá trị thành phẩm. Sự khác biệt về chỉ tiêu này giữa các doanh nghiệp là không đáng kể. Ví dụ: nếu như gần 100% giá trị vận chuyển tiêu thụ của các doanh nghiệp sản và cao su là thành phẩm thì tỷ lệ này đối với các doanh nghiệp gỗ và cà phê là 86,1% và 83,0%. Điều này cho thấy một xu hướng tích cực trong tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp khảo sát – đó là nâng cao giá trị gia tăng của sản phẩm thông qua tăng cường tiêu thụ sản phẩm dưới dạng thành phẩm.

Sản phẩm thành phẩm của các doanh nghiệp cũng khá đa dạng và phong phú. Ví dụ: đối với doanh nghiệp gỗ, sản phẩm thành phẩm bao gồm gỗ dăm, gỗ MDF, gỗ xẻ chi tiết và đồ gỗ nội thất. Sản phẩm thành phẩm của doanh nghiệp cao su bao gồm: cao su dạng bánh, cao su mũ tơ, cao su mũ SVR 3L và cao su mũ SVR10.

Xét về cơ cấu thị trường vận chuyển tiêu thụ các sản phẩm chủ lực của Quảng Trị, số liệu khảo sát cho thấy có đến 87,7% sản phẩm sau khi thu gom và chế biến được vận chuyển tiêu thụ trong nước. Doanh nghiệp gỗ xuất khẩu 35%

sản phẩm sang các thị trường Hàn Quốc, Nhật Bản, Trung Đông, Trung Quốc và Ấn Độ. Doanh nghiệp cao su xuất khẩu trực tiếp hơn 40% sản phẩm của mình sang thị trường Trung Quốc, Ấn Độ và Malaysia.

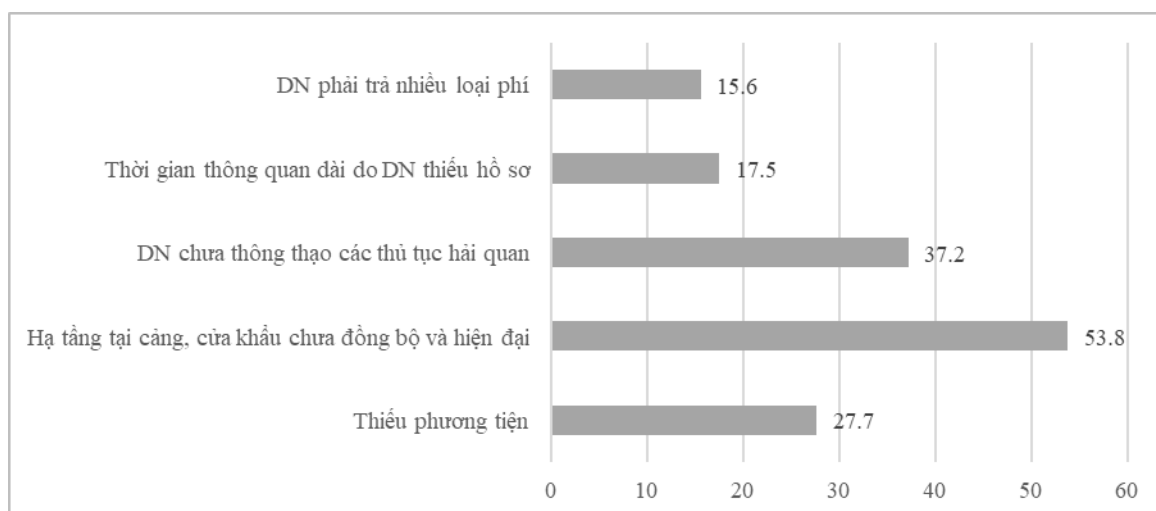
Bảng 2.13: Giá trị vận chuyển tiêu thụ năm 2015 của các doanh nghiệp

Đơn vị tính: Tr.đồng/doanh nghiệp

Sản phẩm	Số doanh nghiệp	Tổng	Nguyên liệu thô		Thành phẩm	
			Giá trị	Cơ cấu (%)	Giá trị	Cơ cấu (%)
Gỗ	40	23.621	3.300	13,9	20.321	86,1
Cao su	9	33.820	182	1,0	33.638	99,0
Sắn	2	270.165	0	0,0	270.165	100,0
Cà phê	3	1.950	333	17,0	1.616	83,0
Tiêu	1	56.000	0	100,0	56.000	0,0
BQC	55	33.662	3.466	10,0	30.196	90,0

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

Đặc biệt, có đến 85% sản phẩm của các doanh nghiệp sắn (2 DN) được xuất khẩu sang thị trường Trung Quốc. Thực tế này cho thấy mặc dù Quảng Trị có vị trí thuận lợi trong vấn đề giao thương hàng hoá, nhưng năng lực hội nhập kinh tế quốc tế của các doanh nghiệp còn rất nhiều hạn chế. Đây là một vấn đề cần quan tâm hỗ trợ để nâng cao năng lực cho các doanh nghiệp trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng.



Biểu đồ 2.9: Khó khăn trong vận chuyển tiêu thụ của các doanh nghiệp

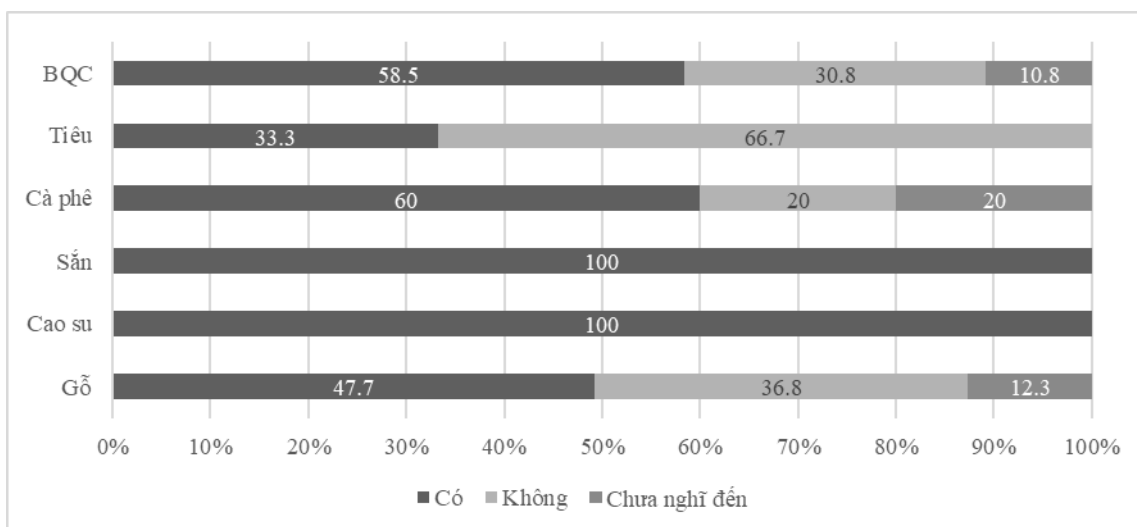
Về những khó khăn khách quan trong vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp, Biểu đồ 2.9 cho thấy 53,8% doanh nghiệp cho rằng họ thường gặp khó khăn tại cảng và cửa khẩu do hệ thống hạ tầng tại đây thiếu đồng bộ và chưa hiện đại. Điều này làm chậm thời gian lưu thông và nhiều lúc ảnh hưởng đến chất lượng hàng hoá xuất khẩu. Có đến 37,2% doanh nghiệp trả lời rằng họ chưa thông thạo các thủ tục hải quan, vì vậy doanh nghiệp thường phải bổ sung thêm nhiều giấy tờ theo quy định của pháp luật. Điều này nhiều khi gây ra sự

ách tắt và kéo dài thời gian thông quan tại cửa khẩu hoặc cảng biển. Đây là một bằng chứng quan trọng để các ban ngành liên quan quan tâm đến công tác tuyên truyền, phổ biến hệ thống pháp luật và các quy định về hải quan cho các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh. Về những khó khăn có tính chủ quan, kết quả khảo sát cũng chỉ ra rằng 27,7% doanh nghiệp thiếu phương tiện để vận chuyển tiêu thụ sản phẩm. Vì vậy, doanh nghiệp thường phải hợp đồng với các công ty vận tải có đủ năng lực để thực hiện công việc vận chuyển sản phẩm trong quá trình tiêu thụ.

2.3.3 Phân tích và dự báo nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của doanh nghiệp

a. Phân tích và dự báo nhu cầu thu gom của các doanh nghiệp

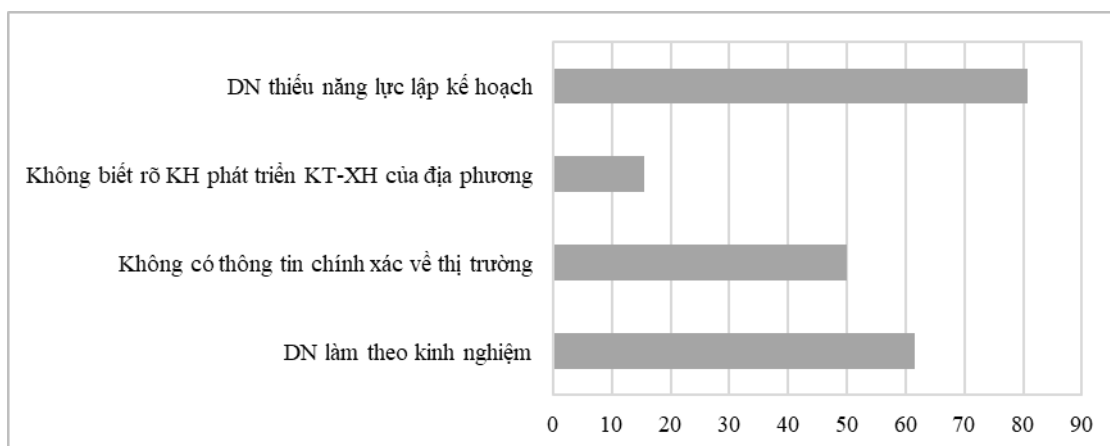
Để đánh giá nhu cầu thu gom hàng hoá của các doanh nghiệp, một câu hỏi đặt ra cho các doanh nghiệp khảo sát đó là doanh nghiệp có xây dựng kế hoạch thu gom sản phẩm cho 5 năm tới không? Biểu đồ 2.10 cho thấy chỉ có 58,5% số doanh nghiệp (38 DN) có lập kế hoạch thu gom các hàng hoá chủ lực tại địa phương, 30,8% doanh nghiệp (20 DN) không lập bất cứ một kế hoạch nào và đặc biệt có đến 10,8% doanh nghiệp (7 DN) trả lời họ chưa nghĩ đến việc lập kế hoạch thu gom hàng hoá trong 5 năm tới. Khi so sánh giữa các loại sản phẩm, Biểu đồ 2.10 cho chúng ta thấy, 100% doanh nghiệp sản và doanh nghiệp cà phê có lập kế hoạch thu gom nguyên liệu; trong khi các doanh nghiệp tiêu, cao su và gỗ có xu hướng ngược lại. Có đến 66,7% doanh nghiệp tiêu, 60,0% doanh nghiệp cao su và 36,8% doanh nghiệp gỗ không lập kế hoạch thu gom.



Biểu đồ 2.10: Lập kế hoạch thu gom hàng hoá của các doanh nghiệp

Phiếu khảo sát cũng đề cập đến những lý do vì sao 20 doanh nghiệp không lập kế hoạch thu gom. Biểu đồ 2.11 cho thấy số doanh nghiệp thiếu năng lực về lập kế hoạch là lý do phổ biến nhất (80%), tiếp đến là doanh nghiệp thường làm theo kinh nghiệm (61%) và cuối cùng là vì họ không nắm được kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Kết quả phân tích này sẽ đưa ra những gợi ý quan trọng về chính sách hỗ trợ cho doanh nghiệp, đó là hỗ trợ

doanh nghiệp về kỹ năng lập kế hoạch cũng như cần cung cấp cho doanh nghiệp thông tin chi tiết về quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch phát triển của các ngành tại địa phương.



Biểu đồ 2.11: Lý do không lập kế hoạch thu gom của các doanh nghiệp

Về nhu cầu thu gom trong 5 năm đến, Bảng 2.14 cho chúng ta thấy, trong tổng số 38 doanh nghiệp (58,5%) khẳng định họ có xây dựng kế hoạch thu gom, thì đa số họ cho rằng khối lượng hàng hoá do doanh nghiệp thu gom sẽ tăng lên. Trong đó, kế hoạch tăng khối lượng thu gom trên 10% so với năm 2015 được nhiều doanh nghiệp lập kế hoạch nhất, tiếp đến là tăng từ 10% đến dưới 20% và cuối cùng là tăng trên 20%. Bên cạnh gia tăng quy mô thu gom, một số doanh nghiệp cũng đã xác định sẽ không thay đổi khối lượng thu gom trong giai đoạn 2016-2020. Đặc biệt là năm 2016 khi có đến 35,5% doanh nghiệp khẳng định sẽ không tăng khối lượng thu gom.

Bảng 2.14: Kế hoạch về khối lượng thu gom của các doanh nghiệp (%)

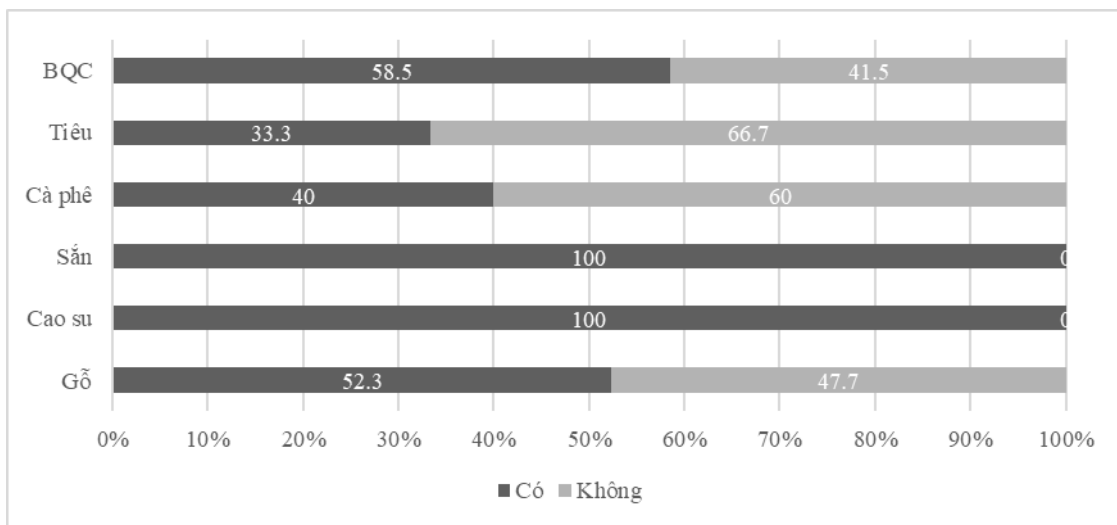
Kế hoạch	2016	2017	2018	2019	2020
1. Không thay đổi	35,5	12,9	6,5	6,5	6,5
2. Tăng dưới 10%	35,5	54,8	38,7	32,3	35,5
3. Tăng từ 10% đến dưới 20%	12,9	19,4	29,0	35,5	32,3
4. Tăng trên 20%	12,9	12,9	12,9	19,4	22,6
5. Giảm dưới 10%	0,0	0,0	9,7	3,2	0,0
6. Giảm từ 10% đến 20%	3,2	0,0	3,2	3,2	3,2
Tổng (N=38)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

b. Phân tích và dự báo nhu cầu vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp

Một câu hỏi tương tự cũng đặt ra cho các doanh nghiệp khảo sát đó là doanh nghiệp có xây dựng kế hoạch vận chuyển tiêu thụ trong 5 năm tới không? Biểu đồ 2.12 cho thấy 58,5% số doanh nghiệp khảo sát (38 DN) có lập kế hoạch vận chuyển tiêu thụ hàng hoá cho 5 năm tiếp theo. Những doanh nghiệp nào có

kế hoạch thu gom thì đều xây dựng kế hoạch vận chuyển tiêu thụ. Cụ thể, tất cả các doanh nghiệp cao su và sản đều lập kế hoạch vận chuyển tiêu thụ, tiếp đến là doanh nghiệp gỗ (52,3%) và cuối cùng là doanh nghiệp tiêu (33,3%). Về nguyên nhân vì sao 27 doanh nghiệp (41,5%) không xây dựng kế hoạch vận chuyển tiêu thụ cho 5 năm tiếp theo, nhiều doanh nghiệp trả lời rằng phần lớn họ làm theo kinh nghiệm, không có thông tin chính xác về thị trường tiêu thụ và họ không có đủ năng lực để xây dựng kế hoạch dài hạn. Kết quả này khá trùng khớp với những nguyên nhân như đã chỉ ra trong Biểu đồ 2.11 về những nguyên nhân dẫn đến doanh nghiệp không xây dựng kế hoạch thu gom hàng hoá chủ lực giai đoạn 2016-2020. Điều này cho thấy nâng cao năng lực cho các doanh nghiệp về kiến thức lập kế hoạch sản xuất kinh doanh là thực sự cần thiết và cấp bách.



Biểu đồ 2.12: Lập kế hoạch vận chuyển tiêu thụ của các doanh nghiệp

Phiếu khảo sát cũng bao quát đến vấn đề khối lượng vận chuyển tiêu thụ hàng hoá sau khi thu gom và chế biến trong 5 năm tiếp theo. Bảng 2.15 cho thấy đa số doanh nghiệp lạc quan về thị trường tiêu thụ hàng hoá trong tương lai gần, tuy nhiên chưa có sự đột phá mạnh mẽ về quy mô thị trường tiêu thụ của các doanh nghiệp. Điều này được minh chứng bởi lẽ đa số doanh nghiệp lựa chọn phương án tăng dưới 10% hoặc tăng từ 10% đến dưới 20% khối lượng vận chuyển tiêu thụ hàng hoá so với năm 2015.

Về quy mô và cơ cấu thị trường dự kiến vận chuyển tiêu thụ hàng hoá trong 5 năm tiếp theo, Bảng 2.16 chỉ ra rằng 62% doanh nghiệp sẽ lựa chọn vận chuyển tiêu thụ tại thị trường nội địa, 38% doanh nghiệp dự kiến sẽ xuất khẩu hàng hoá sang thị trường quốc tế. Nhiều doanh nghiệp cao su và tiêu ưu tiên phát triển thị trường xuất khẩu quốc tế như Châu Âu, Nhật Bản, Hàn Quốc và các nước ASEAN; trong khi đó, các doanh nghiệp cà phê chủ yếu hướng đến thị trường nội địa. Kết quả này đòi hỏi các nhà quản lý và hoạch định chính sách cần nắm bắt các nhu cầu cần hỗ trợ của các doanh nghiệp để giúp cho họ khai thác có hiệu quả hơn các thị trường mà họ lựa chọn.

Bảng 2.15: Khối lượng vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp

Kế hoạch	2016	2017	2018	2019	2020
1. Không thay đổi	28,9	7,8	7,9	5,3	5,3
2. Tăng dưới 10%	42,1	77,8	39,5	31,6	34,2
3. Tăng từ 10% đến dưới 20%	18,4	10,8	36,8	47,4	44,7
4. Tăng trên 20%	7,8	2,6	10,5	10,5	15,8
5. Giảm dưới 10%	2,6	0,0	5,3	2,6	0,0
6. Giảm từ 10% đến 20%	0,0	0,0	0,0	2,6	0,0
Tổng (N=38)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

Bảng 2.16: Cơ cấu thị trường tiêu thụ hàng hoá giai đoạn 2016-2020 (%)

Sản phẩm	Thị trường		Diễn giải
	Nội địa	Xuất khẩu	
Gỗ	60,0	40,0	Hồng Kông, Singapore
Cao su	48,0	52,0	Asean, Châu Âu, Nhật Bản, Hàn Quốc
Sắn	65,0	35,0	Trung Quốc, Asean
Cà phê	100,0	0,0	-
Tiêu	30,0	70,0	Châu Âu, Nhật Bản
BCQ	62,0	38,0	-

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

2.4 Nhân tố ảnh hưởng nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá

2.4.1 Nhóm nhân tố chủ quan

a. Nhân tố ảnh hưởng đến nhu cầu thu gom hàng hoá của doanh nghiệp

Trong nghiên cứu này, chúng tôi đã sử dụng mô hình hồi quy tuyến tính bội để phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến giá trị thu gom của các doanh nghiệp. Mô hình hồi quy tuyến tính bội được xác định như sau:

$$Y = \beta_0 + \beta_i X_i + \varepsilon$$

Trong đó, Y là biến phụ thuộc đại diện cho giá trị thu gom của doanh nghiệp trong năm 2015, được giải thích bởi các biến độc lập X_i ; β_0 là hệ số chặn; β_i là độ dốc; và ε là sai số ngẫu nhiên; $i = [1:4]$.

Nó được giả định rằng tổng giá trị thu gom hàng hoá chủ lực của các doanh nghiệp khảo sát chịu sự tác động mạnh mẽ bởi các nhân tố chủ quan: 1) quy mô lao động của doanh nghiệp; 2) năng lực về phương tiện thu gom và vận chuyển; 3) năng lực về khu vực tập kết nguyên liệu sau thu gom; và 4) quy mô vốn điều lệ của doanh nghiệp. Các biến sử dụng trong mô hình hồi quy bội được mô tả chi tiết ở Bảng 2.17.

Nhóm nghiên cứu đã đưa ra giả thiết rằng: i) Quy mô vốn điều lệ càng lớn thể hiện năng lực tài chính và quy mô của doanh nghiệp càng cao, do đó giá trị thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá càng lớn; ii) Mối quan hệ giữa tổng số lao động của doanh nghiệp và giá trị thu gom và vận chuyển tiêu thụ là tích cực; iii) Nếu doanh nghiệp có đầy đủ phương tiện và dụng cụ thì giá trị thu gom và vận chuyển tiêu thụ càng lớn; và iv) Nếu doanh nghiệp có đầy đủ diện tích để tập kết nguyên liệu sau khi thu gom từ người sản xuất thì giá trị thu gom và vận chuyển tiêu thụ càng cao.

Bảng 2.17: Mô tả các biến được sử dụng trong mô hình hồi quy bội

Các biến	Định nghĩa	Đo lường
Biến phụ thuộc		
Giá trị thu gom (Y)	Tổng giá trị thu gom hàng hoá chủ lực của doanh nghiệp năm 2015	Triệu đồng
Biến độc lập		
Vốn điều lệ (X1)	Vốn điều lệ của doanh nghiệp	Tỷ đồng
Quy mô lao động (X2)	Tổng số lao động của doanh nghiệp	Số lao động
Phương tiện (X3)	Liệu số lượng phương tiện hiện tại của doanh nghiệp có đủ để thu gom và vận chuyển không	Biến giả $1=đủ$ $0=không đủ$
Khu vực tập kết nguyên liệu (X4)	So với nhu cầu của doanh nghiệp, diện tích khu vực tập kết nguyên liệu hiện tại có đủ hay không	Biến giả $1=đủ$ $0=không đủ$
Nhóm 1 (X1.1)	Vốn điều lệ dưới 1 tỷ đồng	Tỷ đồng
Nhóm 2 (X1.2)	Vốn điều lệ từ 1 đến dưới 5 tỷ	Tỷ đồng
Nhóm 3 (X1.3)	Vốn điều lệ từ 5 đến dưới 10 tỷ	Tỷ đồng
Nhóm 4 (X1.4)	Vốn điều lệ từ 10 đến dưới 50 tỷ	Tỷ đồng
Nhóm 5 (X1.5)	Vốn điều lệ từ 50 đến dưới 100 tỷ	Tỷ đồng
Nhóm 6 (X1.6)	Vốn điều lệ trên 100 tỷ	Tỷ đồng

Kết quả phân tích hồi quy bội ở Bảng 2.18 cho chúng ta thấy, giá trị F-value = 5.245 có ý nghĩa thống kê với độ tin cậy ở mức 99,9%. Điều này cho thấy mô hình hồi quy có ý nghĩa thống kê ở mức cao. Hệ số R^2 điều chỉnh = 0.347 có nghĩa rằng các biến trong mô hình có thể giải thích được 34,7% sự biến thiên của giá trị thu gom hàng hoá của doanh nghiệp. Cuối cùng kết quả hồi quy tuyến tính cũng chỉ ra rằng một số biến độc lập trong mô hình có ý nghĩa thống kê ở mức 95%, 99% và 99.9%.

Bảng 2.18: Nhân tố ảnh hưởng đến giá trị thu gom hàng hoá

	Hệ số hồi quy chưa chuẩn hoá	Sai số chuẩn
Hằng số	11280.648	8700.989
Lao động	322.984 ^{***}	69.917
Phương tiện thu gom (Đủ)	-16080.793 [*]	7963.119
Diện tích kho bãi (Đủ)	-6397.515	7916.393
Vốn điều lệ		
Quy mô vốn nhóm 1	-	-
Quy mô vốn nhóm 2	7867.718	11998.887
Quy mô vốn nhóm 3	9064.530	11073.797
Quy mô vốn nhóm 4	5008.601	11464.380
Quy mô vốn nhóm 5	20083.246	12321.839
Quy mô vốn nhóm 6	-206903.278 ^{**}	59042.124
R ² điều chỉnh	0.347	
F value	5.245 ^{***}	
Durbin Watson	1.649	
Số quan sát	65	

Ghi chú: ^{*} $p < .05$; ^{**} $p < .01$ ^{***} $p < .001$ (Phần chữ trong dấu ngoặc đơn biểu thị biến được so sánh).

Cụ thể, các yếu tố tổng số lao động, quy mô vốn điều lệ và tình trạng phương tiện thu gom có ảnh hưởng một cách có ý nghĩa thống kê đến giá trị thu gom của các doanh nghiệp được khảo sát trên địa bàn tỉnh Quảng Trị với độ tin cậy của kiểm định thống kê là 99.9%, 99% và 95%. Hệ số hồi quy chưa chuẩn hóa là 322.984 có nghĩa rằng nếu lao động của doanh nghiệp tăng lên một đơn vị (trong điều kiện cố định các nhân tố khác) thì giá trị thu gom hàng hoá trung bình của doanh nghiệp sẽ tăng lên 322,984 triệu đồng. Bên cạnh đó, những doanh nghiệp không có đủ phương tiện thu gom sẽ có giá trị thu gom ít hơn những doanh nghiệp có đủ phương tiện thu gom một lượng là 16080,973 triệu đồng. Kết quả này có ý nghĩa thống kê ở mức 95%. Tiếp nữa, so với những doanh nghiệp có quy mô vốn điều lệ loại 1 (dưới 1 tỷ đồng) thì những doanh nghiệp có quy mô vốn loại 6 (trên 100 tỷ) có giá trị thu gom cao hơn 206903,278 triệu đồng. Kết quả này có ý nghĩa thống kê ở mức 99%.

b. Nhân tố ảnh hưởng đến nhu cầu vận chuyển tiêu thụ của doanh nghiệp

Với lập luận tương tự, chúng tôi cũng sử dụng mô hình hồi quy tuyến tính bội để phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến giá trị vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp. Kết quả hồi quy tuyến tính bội được mô tả ở Bảng 2.19.

Kết quả phân tích cho thấy giá trị F-value = 13.706 có ý nghĩa thống kê với độ tin cậy ở mức 99,9%. Điều này cho thấy mô hình hồi quy bội có ý nghĩa thống kê ở mức cao. Hệ số R² điều chỉnh = 0.653 có nghĩa rằng các biến trong mô hình có thể giải thích được 65,3% sự biến thiên của giá trị vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của doanh nghiệp. Cuối cùng kết quả hồi quy tuyến tính cũng chỉ

ra rằng một số biến độc lập trong mô hình có ý nghĩa thống kê ở mức 95% và 99.9%.

Bảng 2.19: Nhân tố ảnh hưởng đến giá trị vận chuyển tiêu thụ hàng hoá

	Hệ số hồi quy chưa chuẩn hoá	Sai số chuẩn
Hằng số	11287.536	15851.965
Lao động	1039.161***	117.548
Phương tiện thu gom (Đủ)	-27311.977*	15001.745
Diện tích kho bãi (Đủ)	-15647.659	14407.925
Vốn điều lệ		
Quy mô vốn nhóm 1	-	-
Quy mô vốn nhóm 2	-26799.297	11998.887
Quy mô vốn nhóm 3	17050.863	21790.829
Quy mô vốn nhóm 4	-1978.241	21235.751
Quy mô vốn nhóm 5	17698.877	21351.367
Quy mô vốn nhóm 6	-691025.516***	99316.076
R ² điều chỉnh	0.653	
F value	13.706***	
Durbin Watson	1.746	
Số quan sát	55	

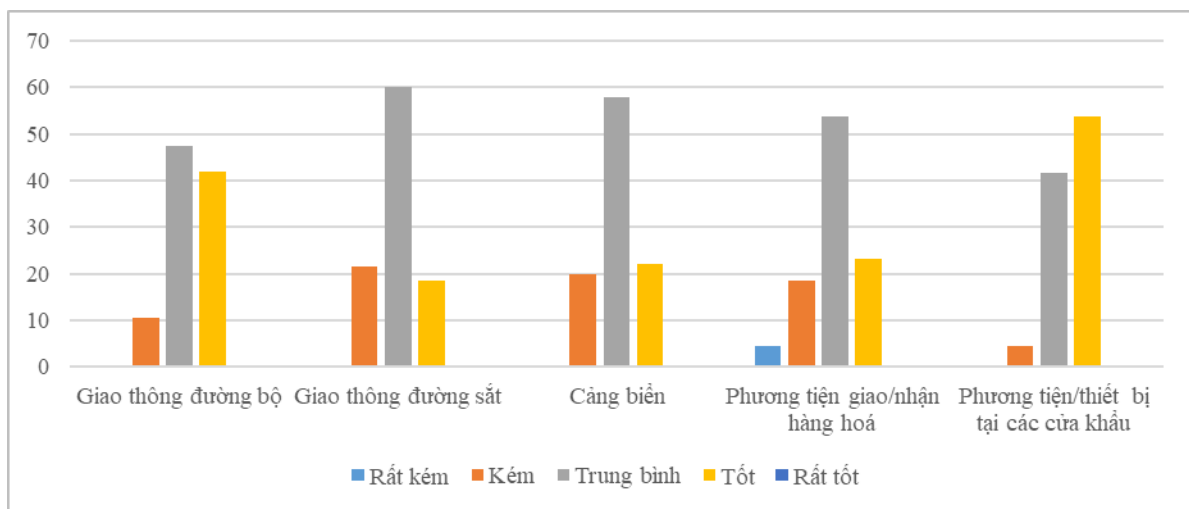
*Ghi chú: * $p < .05$; *** $p < .001$ (Phần chữ trong dấu ngoặc đơn biểu thị biến được so sánh).*

Cụ thể, các yếu tố tổng số lao động, quy mô vốn điều lệ và tình trạng phương tiện thu gom có ảnh hưởng một cách có ý nghĩa thống kê đến giá trị vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp được khảo sát trên địa bàn tỉnh Quảng Trị với độ tin cậy là 99.9% và 95%. Một cách cụ thể, quy mô lao động của doanh nghiệp có ảnh hưởng một cách có ý nghĩa thống kê đến giá trị vận chuyển tiêu thụ của doanh nghiệp ở mức ý nghĩa thống kê cao 0.001. Hệ số hồi quy chưa chuẩn hóa là 1039.161 có nghĩa là nếu lao động của doanh nghiệp tăng lên một đơn vị (trong điều kiện cố định các nhân tố khác) thì giá trị vận chuyển tiêu thụ hàng hoá trung bình của doanh nghiệp sẽ tăng lên 1039,161 triệu đồng. Bên cạnh đó, những doanh nghiệp không có đủ phương tiện thu gom sẽ có giá trị vận chuyển tiêu thụ ít hơn những doanh nghiệp có đủ phương tiện thu gom một lượng là 27311,977 triệu đồng. Kết quả này có ý nghĩa thống kê ở mức 95%. Cuối cùng, so với những doanh nghiệp có quy mô vốn điều lệ loại 1 (dưới 1 tỷ đồng) thì những doanh nghiệp có quy mô vốn điều lệ loại 6 (trên 100 tỷ) có giá trị vận chuyển tiêu thụ cao hơn 691025,516 triệu đồng. Kết quả này có ý nghĩa thống kê ở mức 99,9%.

2.4.2 Nhóm nhân tố khách quan

a. Chất lượng hệ thống cơ sở hạ tầng

Một trong những nhân tố khách quan tác động lớn đến quá trình thu gom và vận chuyển hàng hoá nói riêng và phát triển các dịch vụ Logistics nói chung đó là chất lượng hệ thống cơ sở hạ tầng. Theo Quyết định số 1305/QĐ-UBND ngày 23 thán 06 năm 2015 của UBND tỉnh Quảng Trị, trong những năm qua, hệ thống cơ sở hạ tầng của tỉnh đã được Chính phủ, Bộ GTVT và địa phương tập trung đầu tư bằng nhiều nguồn vốn và đã được nâng cấp, mở rộng phát triển đáng kể. Tuy nhiên, mạng lưới giao thông đường bộ phân bố chưa đồng đều giữa các vùng, trong đó: ven biển (3,2 km/km²), đồng bằng (1,7 km/km²) và trung du miền núi (0,4 km/km²). Quy mô các tuyến đường quá nhỏ, các tuyến đường tỉnh chủ yếu đạt tiêu chuẩn cấp V và VI; các tuyến đường huyện chủ yếu đạt cấp VI trở xuống; đường xã còn nhiều tuyến chưa được xếp loại. Hệ thống cầu công còn thiếu, nhiều cầu có tải trọng thấp, khổ hẹp và không đáp ứng khả năng thông xe.



Biểu đồ 2.13: Chất lượng cơ sở hạ tầng hiện nay của tỉnh Quảng Trị

Nội dung báo cáo của Chính quyền địa phương đã được kiểm chứng trong nghiên cứu này khi hầu hết doanh nghiệp được khảo sát đều cho rằng, chất lượng cơ sở hạ tầng hiện nay của tỉnh Quảng Trị mặc dù đã được cải thiện đáng kể, nhưng vẫn còn nhiều hạn chế và đa số được doanh nghiệp đánh giá ở mức độ trung bình (Biểu đồ 2.13). Tuy nhiên, chất lượng hệ thống giao thông đường bộ và phương tiện tại các cửa khẩu lại được đánh giá tốt hơn. Kết quả này hoàn toàn phù hợp với những khó khăn mà các doanh nghiệp gặp phải trong quá trình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá.

b. Môi trường kinh tế vĩ mô

Môi trường kinh tế bao hàm một phạm vi rất rộng từ sức khoẻ của các nền kinh tế trên Thế giới đến sức khoẻ của nền kinh tế Việt Nam. Khủng hoảng kinh tế toàn cầu bắt đầu từ năm 2008 đến nay đã trôi qua hơn 9 năm nhưng nền kinh tế Thế giới vẫn biến động đầy bất ổn. Tốc độ phục hồi nền kinh tế chậm, tỷ lệ thất nghiệp tăng cao, hoạt động thương mại suy giảm, dòng vốn có nhiều biến động và nợ công có xu hướng gia tăng mạnh là những hệ lụy lớn mà nền kinh tế Thế giới đang đối mặt trong đó có kinh tế Việt Nam. Sự phục hồi kinh tế chậm chạp

sau khủng hoảng đã ảnh hưởng lớn đến nhu cầu nhập khẩu và năng lực xuất khẩu của mỗi nước. Trong bối cảnh chung đó, các doanh nghiệp thu gom và vận chuyển hàng hoá chủ lực tại tỉnh Quảng Trị cũng bị ảnh hưởng ở các mức độ khác nhau và không phải là những trường hợp ngoại lệ.

Bảng 2.20: Tăng trưởng GDP của kinh tế Thế giới giai đoạn 2011-2015⁶

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Thế giới	5,1	3,9	3,2	3,2	3,6	3,9
EU	1,8	1,7	-0,7	-0,5	1,1	1,5
Nhật Bản	4	-0,5	1,4	1,5	1,4	1
Trung Quốc	10,3	9,3	7,7	7,7	7,5	7,3
ASEAN	-	4,5	6,2	5	4,8	5,2
Ấn Độ	10,1	6,3	4,7	4,4	5,4	6,4
Việt Nam	6,3	6,2	5,3	5,4	6,0	6,2

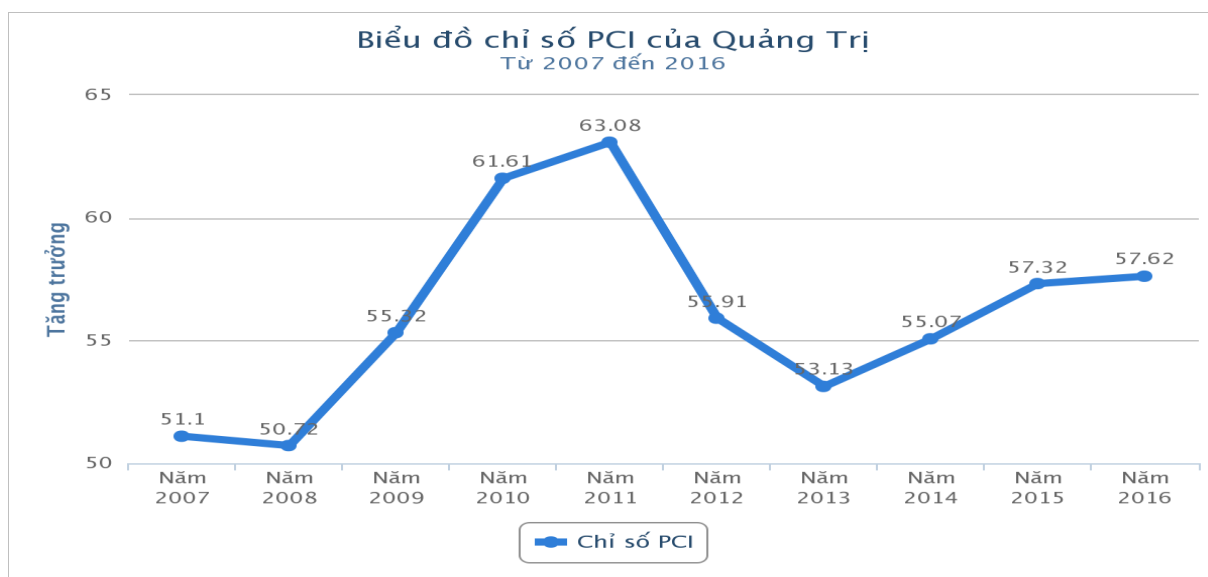
c. Chính sách và các thủ tục hành chính

Trong nhiều năm qua, chính quyền địa phương đã và đang nỗ lực phát triển nông nghiệp theo hướng hiện đại và bền vững, hình thành các vùng sản xuất hàng hoá tập trung phù hợp với điều sản xuất của từng vùng, gắn sản xuất với chế biến và thị trường tiêu thụ để nâng cao giá trị và khả năng cạnh tranh của các sản phẩm chủ lực (Nghị quyết 01/2014/NĐ-HĐND ngày 25 tháng 04 năm 2014). Điều này được kỳ vọng như là một “cú hích” cho sự phát triển theo chiều sâu của ngành nông nghiệp. Tuy nhiên, tình trạng sản xuất nhỏ lẻ và manh mún vẫn còn đang phổ biến, chủ yếu là quy mô hộ gia đình. Các hình thức liên kết trong sản xuất nông nghiệp (doanh nghiệp – doanh nghiệp hoặc doanh nghiệp – nông dân) còn lỏng lẻo, thiếu tính ràng buộc và kém bền vững. Lĩnh vực công nghiệp chế biến chưa gắn liền với các vùng nguyên liệu. Ngoài ra, quy mô và phạm vi liên kết còn ở dạng mô hình và chưa nhân rộng phổ biến (UBND tỉnh Quảng Trị, 2014). Những vấn đề này đã ảnh hưởng không nhỏ đến tình hình sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp, và điều này, tất yếu cũng tác động đến nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp.

Theo quy hoạch phát triển ngành thương mại tỉnh Quảng Trị đến năm 2020 (QĐ số 20/QĐ-UBND ngày 18 tháng 07 năm 2013) và theo Quyết định phê duyệt quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Đông Nam tỉnh Quảng Trị đến năm 2035 và tầm nhìn đến năm 2050 (QĐ số 1936/QĐ-TTg ngày 11 tháng 10 năm 2016) sẽ hình thành một khu dịch vụ tiếp vận trung chuyên hàng hoá (Logistics) gần khu vực cảng biển. Tuy nhiên, cho đến nay chưa có một văn bản cụ thể nào của UBND tỉnh (chiến lược hay quy hoạch chi tiết) về phát triển dịch vụ Logistics. Việc thiếu một kế hoạch triển khai đồng bộ cũng như thiếu các chính sách cụ thể chắn chắn sẽ ảnh hưởng đến quá trình lưu thông và trao đổi

⁶ Ngân hàng Nhà nước Việt Nam (2015), *Diễn biến chính của kinh tế thế giới giai đoạn 2011 – 2015 và nhiệm vụ tác động đối với thị trường tài chính tiền tệ.*

hàng hoá khi mà Việt Nam chính thức mở cửa thị trường Logistics trong ASEAN năm 2013 và trong WTO năm 2014.



Biểu đồ 2.14: Chỉ số CPI của Quảng Trị giai đoạn (2007-2016)

Về các thủ tục hành chính, tỉnh Quảng Trị đã có nhiều cải cách quyết liệt và kịp thời nhằm thoả mãn ngày càng tốt hơn nhu cầu của người dân và doanh nghiệp. Cụ thể, 100% văn bản quy phạm pháp luật, hơn 80% văn bản chỉ đạo điều hành của tỉnh được số hoá và cập nhật trên trang thông tin điện tử. Ngoài ra, để tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp (đặc biệt là doanh nghiệp xuất nhập khẩu), 100% thủ tục hành chính trong lĩnh vực hải quan được thực hiện thông qua hệ thống thông quan tự động VNACCS/VISC và hệ thống dịch vụ công trực tuyến của Tổng cục Hải quan. Những nỗ lực trên đã góp phần cải thiện đáng kể chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh, đặc biệt là từ năm 2013 đến năm 2016.

2.4.3 Đánh giá chung

- Cả hai mô hình hồi quy tuyến tính bội đều cho thấy 3 nhân tố quan trọng (quy mô lao động, tình trạng phương tiện của doanh nghiệp và quy mô vốn điều lệ) có ảnh hưởng một cách có ý nghĩa thống kê đến giá trị thu gom và giá trị vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp khảo sát trên địa bàn tỉnh Quảng Trị với độ tin cậy rất cao (99.9%, 95% và 99,9%).

- Trong 3 nhân tố kể trên thì quy mô lao động và quy mô vốn điều lệ của doanh nghiệp là 2 nhân tố có ảnh hưởng mạnh mẽ nhất đến giá trị thu gom và vận chuyển tiêu thụ của doanh nghiệp. Điều này có nghĩa là doanh nghiệp nào có nhiều lao động và quy mô vốn điều lệ lớn thì nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá càng lớn.

- Tuy nhiên, hệ số R^2 điều chỉnh của cả 2 mô hình có giá trị không quá cao, tương ứng là 0.347 và 0.653. Điều này cho thấy chỉ có 34% và 65% sự thay đổi về giá trị thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của doanh nghiệp được giải thích bởi các nhân tố chủ quan - nhân tố bên trong doanh nghiệp; trong khi

các nhân tố khách quan - nhân tố bên ngoài doanh nghiệp có thể giải thích đến 66% sự thay đổi về giá trị thu gom và 35% sự biến thiên về giá trị vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của doanh nghiệp. Vì vậy, việc đánh giá tình trạng và đề xuất giải pháp nhằm hoàn thiện thêm các nhân tố bên ngoài như cơ sở hạ tầng, chính sách và các thủ tục hành chính và môi trường kinh tế có ý nghĩa vô cùng quan trọng đối với việc thúc đẩy quá trình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá, từ đó sẽ góp phần nâng cao giá trị thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Trị.

2.5 Đánh giá của hộ sản xuất về tình hình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp

Để có cái nhìn tổng quát và khách quan hơn về tình hình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Quảng Trị trong thời gian qua, nhóm nghiên cứu đã tiến hành khảo sát 35 hộ trực tiếp sản xuất ra các hàng hoá chủ lực (Vĩnh Linh 12 hộ, Hướng Hoá: 12 hộ, Gio Linh: 3 hộ và Hải Lăng: 3 hộ). Mặc dù số lượng hộ gia đình được khảo sát không đủ lớn và chưa thể đại diện cho tổng số hộ gia đình tham gia sản xuất các sản phẩm chủ lực (do hạn chế về kinh phí và thời gian thực hiện), nhưng chúng tôi kỳ vọng rằng những đánh giá của họ sẽ là những thông tin quan trọng làm cơ sở để xây dựng các giải pháp phát triển các dịch vụ Logistics trong khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ 5 hàng hoá chủ lực tại địa phương.

2.5.1 Đặc điểm cơ bản của các hộ khảo sát

Số liệu phân tích ở Bảng 2.21 cho thấy người đại diện cho hộ gia đình tham gia khảo sát chủ yếu là nam giới (chiếm 80,6%). Xét về độ tuổi, hầu như không có sự khác biệt nhiều về độ tuổi giữa những người tham gia khảo sát. Khoảng 47,2% số người khảo sát có tuổi đời từ 30 đến 50 tuổi và khoảng 44,4% có tuổi đời từ 51 đến dưới 65 tuổi. Tổng diện tích trồng các hàng hoá chủ lực bình quân của các hộ gia đình khá cao (45.168m²) và có sự khác biệt đáng kể giữa các nhóm hộ. Nhóm hộ tham gia trồng sắn có diện tích bình quân cao nhất (94.816m²), tiếp đến là các nhóm hộ trồng rừng nguyên liệu (36.800m²), nhóm hộ trồng cà phê (25.000m²), nhóm hộ trồng cao su (12.283m²) và thấp nhất là nhóm hộ trồng tiêu.

Bảng 2.21: Tình hình chung của các hộ khảo sát

Chỉ tiêu	Gỗ	Cao su	Sắn	Tiêu	Cà phê	Tổng/BQC
1. Số hộ khảo sát	6	6	11	6	6	35
2. Giới tính (%)						
- Nam	50,0	83,3	100,0	50,0	100,0	80,6
- Nữ	50,0	16,7	0,0	50,0	0,0	19,4
3. Độ tuổi (%)						
- Dưới 30 tuổi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Từ 30 đến 50 tuổi	66,7	50,0	33,3	50,0	50,0	47,2

- Từ 51 đến 65 tuổi	33,3	33,3	50,0	50,0	50,0	44,4
- Trên 65 tuổi	0,0	16,7	16,7	0,0	0,0	8,3
4. Diện tích (m ²)	36.800	12.283	94.816	2.700	25.000	45.168

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

2.5.2 Đánh giá của hộ về tình hình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá

a. Đánh giá về năng lực của các doanh nghiệp

Năng lực của doanh nghiệp bao gồm năng lực về lao động, phương tiện kỹ thuật, vốn đầu tư là một yếu tố quan trọng quyết định đến hiệu quả thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá. Câu hỏi được đặt ra cho hộ gia đình là liệu doanh nghiệp có đủ phương tiện để thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá không? Bảng 2.22 cho thấy, 61,1% số người được khảo sát đồng ý rằng doanh nghiệp có đầy đủ phương tiện để thực hiện các công đoạn. Tuy nhiên, số người trả lời không đồng ý cũng tương đối cao (chiếm 33,3%). Điều đáng chú ý ở đây là về vấn đề liên quan đến tình trạng phương tiện của các doanh nghiệp. Số liệu khảo sát cho thấy tỷ lệ người dân được khảo sát đồng ý rằng phương tiện thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp là hiện đại chiếm tỷ lệ rất thấp (chỉ 36,1%). Kết quả đánh giá này là hoàn toàn phù hợp với kết quả tự đánh giá của các doanh nghiệp như đã được trình bày ở các phần trước.

Bảng 2.22: Đánh giá của hộ về năng lực của các doanh nghiệp

Đơn vị tính: %

Chỉ tiêu	Đồng ý	Không đồng ý	Không có ý kiến
1. DN có đủ phương tiện	61,1	33,3	5,6
2. Phương tiện của DN là hiện đại	36,1	38,9	25,0
3. DN có đủ lao động	63,9	36,1	0,0
4. LĐ làm việc có trách nhiệm	58,3	25,0	16,7
5. CB quản lý của DN làm việc có trách nhiệm	50,0	20,5	19,4

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

Đánh giá năng lực về quy mô lao động và năng lực quản lý của doanh nghiệp, đa số người dân được khảo sát (chiếm 63,9%) cho rằng doanh nghiệp có đủ số lượng lao động để thực hiện các hoạt động thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá do người nông dân sản xuất ra. Tuy nhiên, số người được khảo sát đồng ý rằng lao động cũng như cán bộ quản lý của doanh nghiệp làm việc có tinh thần trách nhiệm cao chiếm tỷ trọng rất thấp, số liệu tương ứng là 58,3% và 50,0%.

Như vậy, kết quả đánh giá của người dân về năng lực phương tiện thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá cũng như năng lực của lao động và cán bộ quản lý của các doanh nghiệp như phân tích ở trên cho thấy đa số các doanh nghiệp ở tỉnh Quảng Trị còn thiếu năng lực cả về số lượng lẫn chất lượng. Điều này đặt ra một vấn đề cấp bách cho cả doanh nghiệp và chính quyền địa phương

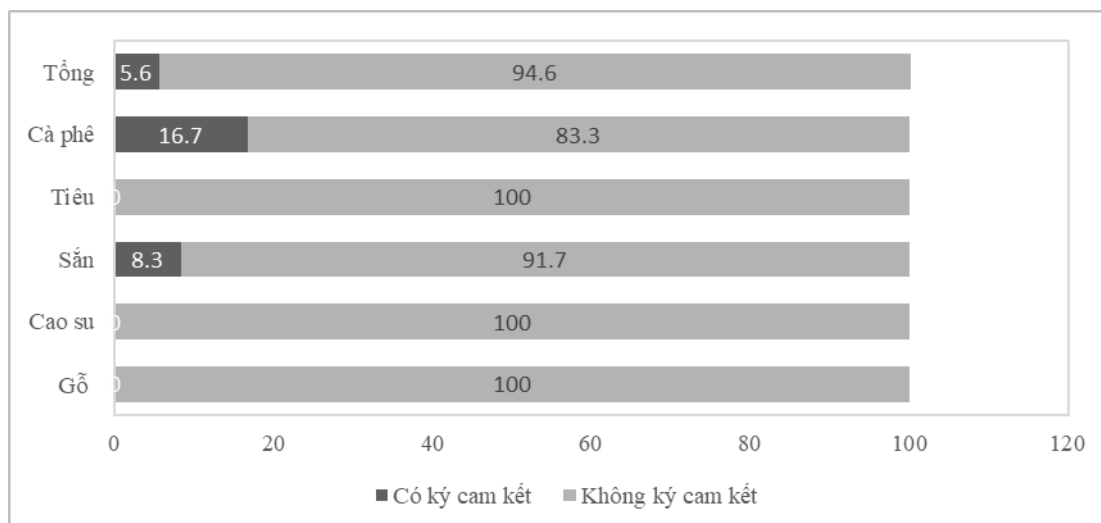
đó là: trong bối cảnh hiện nay, giải pháp nào là tối ưu nhằm giúp cho các doanh nghiệp nâng cao năng lực về trình độ quản lý, thái độ làm việc của người lao động và nâng cao năng lực về phương tiện thu gom và vận chuyển tiêu thụ các hàng hoá chủ lực trên địa bàn.

b. Tình hình ký cam kết và thực hiện cam kết

Liên kết giữa doanh nghiệp và người sản xuất là cần thiết, bởi vì: i) thông qua mối liên kết, người nông dân có cơ hội nhận được sự đầu tư và hỗ trợ về vốn, giống cây trồng, kỹ thuật và công nghệ và tiêu thụ sản phẩm từ phía các doanh nghiệp; ii) sự hợp tác tích cực của người sản xuất sẽ giúp cho các doanh nghiệp có được nguồn nguyên liệu ổn định và chất lượng, từ đó doanh nghiệp yên tâm hơn trong việc tìm kiếm thị trường tiêu thụ.

Khi được hỏi gia đình ông/bà có ký cam kết với doanh nghiệp về thu mua sản phẩm do gia đình sản xuất ra không? Kết quả phân tích ở Biểu đồ 2.15 cho chúng ta thấy hơn 90% người được khảo sát trả lời rằng họ không ký bất kỳ một văn bản hợp tác nào giữa doanh nghiệp và người dân. Một số hộ trồng cà phê và sản có ký cam kết với doanh nghiệp, nhưng trường hợp này chiếm tỷ lệ rất thấp.

Về mặt lý thuyết, điều này chỉ ra rằng mối liên kết giữa nhà doanh nghiệp và nhà nông là thiếu chặt chẽ, chưa gắn kết được lợi ích và trách nhiệm của các bên với nhau. Tuy nhiên, trong thực tiễn, liệu đây có phải là một thách thức lớn cho tính bền vững của các vùng sản xuất hàng hoá tập trung ở tỉnh Quảng Trị trong thời gian tới hay không?



Biểu đồ 2.15: Tình hình ký cam kết giữa doanh nghiệp và hộ gia đình

Để có câu trả lời, nghiên cứu này cũng đặt ra câu hỏi là hộ gia đình đánh giá như thế nào về vai trò và trách nhiệm của các doanh nghiệp trong trường hợp không ký kết với doanh nghiệp về thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá do gia đình sản xuất ra?

Số liệu ở Bảng 2.23 cho thấy 97,1% số hộ được khảo sát cho rằng thời gian thu gom sản phẩm của doanh nghiệp là phù hợp với kế hoạch/chu kỳ khai

thác. Có đến 73,5% số người được hỏi đồng ý rằng giá thu mua sản phẩm của doanh nghiệp là ngang bằng với giá thị trường. Điều này có nghĩa là việc doanh nghiệp thu mua sản phẩm với giá cao hơn hoặc thấp hơn giá thị trường là hiếm khi hoặc không xảy ra trong thực tế. Một khía cạnh tích cực khác đó là có đến 100% người được khảo sát cho biết việc thanh toán kinh phí giữa doanh nghiệp và người dân luôn luôn đúng hẹn.

Kết quả phân tích trên cho thấy mặc dù giữa doanh nghiệp và người nông dân không ký bất kỳ một văn bản cam kết nào có tính pháp lý, nhưng các doanh nghiệp đã thực hiện khá tốt và đầy đủ vai trò cũng như trách nhiệm của mình trong quá trình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá. Tuy nhiên, để hạn chế những rủi ro và tăng cường trách nhiệm của các bên liên quan cũng như nâng cao giá trị của các hàng hoá chủ lực, thì việc ký cam kết giữa người sản xuất và doanh nghiệp là một việc cần thiết nên làm.

Bảng 2.23: Đánh giá của hộ về DN trong trường hợp không ký cam kết

Đơn vị tính: %

Chỉ tiêu	Thườn g xuyên	Hiếm khi	Không xảy ra
1. DN thu gom quá sớm so với KH khai thác	11,8	29,4	58,8
2. DN thu gom quá muộn so với KH khai thác	2,9	47,1	50,0
3. Thời gian thu gom phù hợp với KH khai thác	97,1	2,9	0,0
4. DN thu mua SP với giá cao hơn giá thị trường	14,7	38,2	47,1
5. DN mua SP với giá thấp hơn giá thị trường	15,3	40,6	44,1
6. DN mua SP với giá ngang bằng giá thị trường	73,5	17,6	8,8
7. DN thanh toán cho gia đình đúng hẹn	100,0	0,0	0,0

(Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016)

2.5.3 Giải quyết bức xúc trong mối quan hệ với doanh nghiệp

Mối quan hệ mua - bán hay liên kết sản xuất giữa doanh nghiệp và người sản xuất có thể nảy sinh những vấn đề bức xúc. Những bức xúc này thường liên quan đến giá cả, thời gian và địa điểm thu gom hay trách nhiệm xã hội của doanh nghiệp đối với cộng đồng. Mặc dù kết quả phân tích ở Bảng 2.25 cho thấy tình trạng mâu thuẫn giữa người sản xuất và doanh nghiệp ít khi xảy ra. Tuy nhiên, một vấn đề đặt ra là người dân sẽ làm gì/phản ứng ra sao khi đối mặt với những bức xúc trong mối quan hệ với doanh nghiệp?

Kết quả khảo sát cho chúng ta thấy hơn 80% số người được hỏi lựa chọn phương án thương lượng với doanh nghiệp để có được một thoả thuận có lợi hơn cho cả hai bên. Số người lựa chọn phương án chiều theo ý của doanh nghiệp chiếm tỷ lệ khá cao, gần 50%. Một số người dân (38,9%) cũng tỏ ra phản ứng mạnh mẽ, không chịu sự thiệt thòi bằng cách không hợp tác với doanh nghiệp nữa mà chuyển sang bán cho người khác.

Vấn đề đáng quan tâm ở đây là ai sẽ là chỗ dựa/hỗ trợ cho người dân khi họ gặp những vấn đề bức xúc? Liệu có phải là các cơ quan chức năng của chính quyền địa phương không? Bảng 2.24 chỉ ra rằng đó chính là bạn bè hoặc người thân của người nông dân chứ không phải là chính quyền địa phương. Số liệu khảo sát cho thấy 86,1% người được hỏi lựa chọn phương án trao đổi với người thân hoặc bạn bè khi gặp khó khăn, trong khi tỷ lệ lựa chọn gặp chính quyền địa phương để nhờ hỗ trợ/tư vấn chỉ chiếm 31,7%. Điều này cho thấy chính quyền địa phương chưa thực sự trở thành chỗ dựa vững chắc trong việc hỗ trợ người dân giải quyết những vấn đề bức xúc trong quá trình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp.

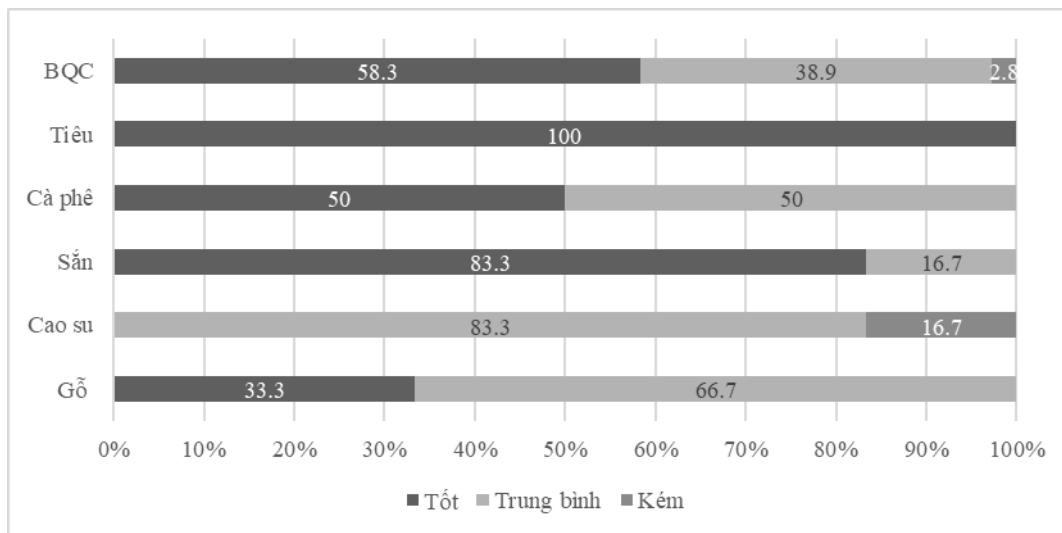
Bảng 2.24: Phản ứng của người dân với DN khi gặp bức xúc (%)

Hình thức phản ứng	Có	Không	Không trả lời
1. Chiều theo ý của doanh nghiệp	47,2	30,6	22,2
2. Thương lượng với doanh nghiệp	80,6	13,9	5,6
3. Không hợp tác với doanh nghiệp nữa	38,9	47,2	13,9
4. Gặp chính quyền địa phương	31,7	60,0	8,3
5. Trao đổi với bạn bè/người thân	86,1	13,9	0,0

Nguồn: Tổng hợp từ kết quả khảo sát năm 2016

2.5.4 Đánh giá chung

Mặc dù các doanh nghiệp thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá chủ lực trên địa bàn tỉnh Quảng Trị có nhiều mặt còn hạn chế như quy mô nhỏ và vừa, phương tiện thu gom chưa đầy đủ và hiện đại, và một số lao động làm việc còn thiếu trách nhiệm trong công việc; tuy nhiên, có đến 58,3% người dân được khảo sát cho rằng những công việc mà các doanh nghiệp đang thực hiện là khá tốt (theo thang đo Likert). Tuy nhiên, giữa các nhóm sản phẩm cũng có sự khác nhau về mức độ đánh giá. Cụ thể, việc đánh giá doanh nghiệp đã làm tốt công tác thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá đối với sản phẩm tiêu, sắn và cao su là rất cao; số liệu này tương ứng 100%, 83,3% và 83,3%. Có đến 66,7% người trồng rừng nguyên liệu cho rằng việc thu gom và vận chuyển tiêu thụ gỗ nguyên liệu của các doanh nghiệp trong lĩnh vực này chủ yếu ở mức trung bình. Sự khác biệt trên một phần phụ thuộc vào năng lực của các doanh nghiệp, nhưng phần lớn chịu sự tác động bởi điều kiện địa hình (như sản phẩm gỗ nguyên liệu), giá cả thị trường (như sản phẩm cà phê) và vai trò hỗ trợ của chính quyền địa phương.



Biểu đồ 2.16: Đánh giá của hộ về thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá

2.6 Một số kết luận chủ yếu được rút ra từ kết quả phân tích

- Trong tổng số doanh nghiệp thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá chủ lực tại Quảng Trị, các doanh nghiệp gỗ chiếm tỷ lệ lớn nhất, tiếp đó là cao su, rồi đến cà phê và sắn.

- Hầu hết các doanh nghiệp vừa mới thành lập trên dưới 10 năm, quy mô lao động và vốn đều rất nhỏ, vì vậy sẽ dễ gặp những khó khăn nếu muốn mở rộng quy mô sản xuất trong thời gian đến.

- Chủ các doanh nghiệp có tuổi đời trẻ, được đào tạo bài bản, có trình độ chuyên môn cao, nên là một lợi thế trong hội nhập và đổi mới sáng tạo.

- Các doanh nghiệp chủ yếu thu gom sản phẩm chủ lực do người dân sản xuất; sau đó tự tham gia tất cả các khâu trong chuỗi giá trị (thu gom, vận chuyển, tiêu thụ). Theo sự phân loại các dịch vụ Logistics, hầu hết các doanh nghiệp thuộc nhóm Logistics 1PL và 2PL.

- Các doanh nghiệp đều có khu vực tập nguyên liệu sau thu gom nhưng quy mô còn hạn chế và mong muốn có thêm quỹ đất để mở rộng diện tích khu vực tập kết nguyên liệu trong tương lai, đặc biệt là doanh nghiệp gỗ và sắn.

- Một số khó khăn nổi bật mà doanh nghiệp đang gặp phải trong quá trình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá: quy mô sản xuất của hộ nhỏ lẻ, manh mún, thiếu tính liên kết giữa các vùng nguyên liệu; chất lượng đường giao thông nông thôn ở các huyện miền núi chưa tốt, thiếu phương tiện vận chuyển vào thời kỳ cao điểm, hạ tầng tại cảng biển và cửa khẩu chưa đồng bộ và hiện đại, doanh nghiệp chưa thông thạo các thủ tục hải quan.

- Mặc dù nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ các sản phẩm chủ lực trong thời gian đến được dự báo là tăng lên. Tuy nhiên, quy mô tăng khối lượng thu gom và vận chuyển tiêu thụ là không lớn (dưới 20% so với năm 2015). Vì vậy, chính quyền địa phương cần rà soát quy hoạch các vùng nguyên liệu và có phương án hỗ trợ tiêu thụ sản phẩm cho người dân.

- Về nhân tố ảnh hưởng đến giá trị thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp, kết quả phân tích cho thấy quy mô lao động và quy mô vốn đầu tư có quan hệ chặt chẽ với nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ của các doanh nghiệp. Ngoài ra, ảnh hưởng đến nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ của các yếu tố bên ngoài như thị trường tiêu thụ, cơ sở hạ tầng, thủ tục hành chính là rất lớn. Vì vậy, việc tăng cường nghiên cứu thị trường, hỗ trợ xuất khẩu, xúc tiến thương mại và cải cách hành chính có ý nghĩa rất quan trọng.

- Mặc dù các doanh nghiệp còn một số hạn chế về năng lực thu gom và vận chuyển tiêu thụ, nhưng đa số người dân được hỏi đều cho rằng các doanh nghiệp đã làm hết trách nhiệm và hỗ trợ người dân rất nhiều trong tiêu thụ sản phẩm.

- Không ký cam kết giữa doanh nghiệp và người dân đang là một lỗ hổng lớn trong tổ chức liên kết giữa các bên liên quan về sản xuất và tiêu thụ hàng hoá trên địa bàn tỉnh Quảng Trị.

CHƯƠNG 3

GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN CÁC DỊCH VỤ LOGISTICS ĐỐI VỚI KHẨU THU GOM VÀ VẬN CHUYỂN TIÊU THỤ HÀNG HOÁ CHỦ LỰC TẠI TỈNH QUẢNG TRỊ ĐẾN NĂM 2025

3.1 Định hướng phát triển các vùng sản xuất hàng hoá tập trung gắn với thị trường tiêu thụ của tỉnh Quảng Trị đến năm 2020

3.1.1 Phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Trị đến năm 2020

Theo Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh Quảng Trị lần thứ XVI, nhiệm kỳ 2015 – 2020 xác định mục tiêu phát triển tổng quát đến năm 2020 sẽ là: Đẩy nhanh tốc độ tăng trưởng kinh tế, rút ngắn khoảng cách về thu nhập bình quân đầu người so với cả nước; từng bước hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng, phát triển mạnh hệ thống đô thị, tạo động lực phát triển cho các vùng trong Tỉnh; không ngừng nâng cao đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân; giữ gìn và phát huy bản sắc văn hóa các dân tộc; tăng cường hội nhập kinh tế quốc tế.

Để đạt được các mục tiêu tổng quát về phát triển kinh tế xã hội trên địa bàn, tỉnh Quảng Trị đặt ra các mục tiêu cụ thể đến năm 2020 như sau:

- Về mục tiêu kinh tế: Tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trong toàn tỉnh (GRDP) bình quân hàng năm giai đoạn 2016 - 2020 đạt 7,5 - 8%; Đến năm 2020, cơ cấu ngành kinh tế: công nghiệp - xây dựng, dịch vụ, nông nghiệp đạt tỷ trọng tương ứng là 40,5% - 41% - 18,5%; GRDP bình quân đầu người gấp 2 lần năm 2015; Tổng thu ngân sách nhà nước trên địa bàn giai đoạn 2016-2020 đạt 18.000 -19.000 tỷ đồng; tốc độ tăng thu nội địa bình quân trong giai đoạn 2016 - 2020 đạt trên 15%/năm; Tổng vốn đầu tư toàn xã hội 5 năm đạt trên 100.000 tỷ đồng; Phân đấu kim ngạch xuất khẩu đến năm 2020 đạt trên 230 triệu USD.

- Về mục tiêu xã hội: Bình quân mỗi năm tạo việc làm mới cho trên 9.500 lao động; tỷ lệ lao động qua đào tạo đạt 65 -70%; trong đó, có bằng cấp, chứng chỉ đạt trên 28%; có 40-50% xã đạt tiêu chí quốc gia về nông thôn mới; mức giảm tỷ lệ hộ nghèo bình quân hàng năm giai đoạn 2016-2020 đạt 1,5 - 2,0%; tỷ lệ người dân tham gia bảo hiểm y tế đạt trên 80%.

- Các chỉ tiêu bảo vệ môi trường và phát triển bền vững: Tỷ lệ che phủ rừng đạt 50%; tỷ lệ dân số sử dụng nước sạch, hợp vệ sinh ở thành thị đạt 95%, ở nông thôn đạt 93%.

3.1.2 Định hướng phát triển các vùng sản xuất hàng hoá tập trung

Đề án tái cơ cấu ngành nông nghiệp và phát triển nông thôn tỉnh Quảng Trị theo hướng nâng cao giá trị gia tăng và phát triển bền vững giai đoạn 2017-2020 và định hướng đến năm 2025 đã xác định: Tập trung phát triển các sản phẩm hàng hóa chủ lực của tỉnh, trong đó, ưu tiên các sản phẩm có lợi thế so sánh. Tái cơ cấu trồng trọt gắn với việc phát triển các sản phẩm trồng trọt chủ lực nhằm nâng cao giá trị gia tăng. Ưu tiên đa dạng các hình thức tổ chức sản xuất vừa tập trung chuyên canh, vừa phân tán, đa dạng các loại hình liên kết, bảo đảm sản phẩm của hộ nông dân, trang trại, tổ hợp tác, hợp tác xã, doanh nghiệp vừa và nhỏ sản xuất ra đều gắn kết với cơ sở thu mua, bảo quản, chế biến nông sản, các doanh nghiệp lớn, với thị trường. Mỗi sản phẩm trồng trọt chủ lực hình thành ít nhất một doanh nghiệp mạnh giữ vai trò “đầu kéo”, tạo chuỗi giá trị khép kín từ sản xuất, chế biến đến tiêu thụ sản phẩm; từ “sản xuất đến bàn ăn” (Sở NN&PTNT Quảng Trị, 2017).

3.1.3 Quy hoạch phát triển các ngành hàng cụ thể⁷

- *Cây hồ tiêu*: Cây hồ tiêu được xem là cây công nghiệp dài ngày chủ lực của tỉnh Quảng Trị. Theo quy hoạch, đến năm 2020, diện tích hồ tiêu đạt từ 2.500 đến 2.700 ha, tập trung chủ yếu ở 04 huyện: Vĩnh Linh, Gio Linh, Cam Lộ và Hướng Hoá. Tập trung ứng dụng khoa học kỹ thuật để đưa năng suất bình quân từ 1,2 tấn như hiện nay lên 1,5 - 2 tấn/ha vào năm 2020. Chú trọng phục hồi (tái canh) các vườn tiêu cũ và trồng mới cây hồ tiêu ở những vùng có điều kiện phù hợp, áp dụng biện pháp canh tác bền vững theo hướng thực hành nông nghiệp tốt (GAP). Tập trung xây dựng chuỗi giá trị sản xuất hồ tiêu bền vững. Tạo mối liên kết giữa doanh nghiệp và nông dân trong sản xuất, chế biến và tiêu thụ để phát huy tiềm năng lợi thế, nâng cao năng suất, chất lượng và thu nhập cho nông dân.

- *Cây cà phê*: Quy hoạch phát triển cây cà phê chủ yếu tập trung ở huyện Hướng Hoá và một phần tại huyện Đakrông. Đến năm 2020, ổn định diện tích cà phê trên địa bàn toàn tỉnh từ 5.300 đến 5.500 ha với năng suất đạt 2 - 2,5 tấn

⁷ Số liệu và thông tin về quy hoạch phát triển các sản phẩm chủ lực được viện dẫn từ các văn bản pháp quy của tỉnh Quảng Trị: (1) Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn tỉnh Quảng Trị (2017), *Dự thảo đề án tái cơ cấu ngành nông nghiệp và phát triển nông thôn theo hướng nâng cao giá trị gia tăng và phát triển bền vững giai đoạn 2017-2020 và định hướng đến năm 2025*; (2) UBND tỉnh Quảng Trị (2014), *Đề án Quy hoạch phát triển ngành nông nghiệp tỉnh Quảng Trị đến năm 2020*.

nhân/ha. Sản lượng đạt 10.000 tấn cà phê nhân. Tập trung nguồn lực để thực hiện tái canh diện tích cà phê già cỗi theo hình thức cuốn chiếu. Bình quân mỗi năm tái canh 200 – 250 ha cà phê. Đến năm 2020 tổng diện tích tái canh đạt 1.000 ha, đến năm 2025 đạt 2.000 ha. Đầu tư xây dựng hệ thống tưới tiết kiệm tiên tiến cho cây cà phê nhằm nâng cao năng suất, chất lượng cà phê và giảm thiểu thiệt hại do thiên tai gây ra.

- *Cây cao su*: Theo quy hoạch, cây cao su sẽ được phát triển tập trung tại 7 huyện, bao gồm: Gio Linh, Vĩnh Linh, Cam Lộ, Hướng Hoá, Đakrông, Hải Lăng, và Triệu Phong. Định hướng đến năm 2020, phát triển ổn định diện tích cao su từ 21.000 đến 22.000 ha, sản lượng đạt từ 20.000 đến 25.000 tấn. Tái cơ cấu cây cao su cần tập trung điều chỉnh quy hoạch chi tiết các vùng trồng cao su, rà soát quy hoạch để chuyển đổi những vùng không còn phù hợp. Tăng cường trồng rừng tại các vành đai để chống gió cho các vườn cao su, không phát triển cây cao su ở vùng ven biển. Xác định loại giống cao su, quy trình kỹ thuật trồng, chăm sóc, khai thác phù hợp cho từng vùng miền nhằm giảm thiểu tác động của quá trình biến đổi khí hậu đang diễn ra ngày càng phức tạp.

- *Cây sản nguyên liệu*: Thời gian qua, các nhà máy chế biến tinh bột sắn có các hoạt động liên kết với nông dân trong sản xuất và tiêu thụ. Vì vậy, người trồng sắn có thu nhập tương đối khá, bình quân từ 30-40 triệu đồng/ha; và cây sắn đang trở thành cây xóa đói giảm nghèo cho người dân, đặc biệt là người dân tộc thiểu số tại 2 huyện miền núi: Hướng Hoá và Đakrông. Đến năm 2020, diện tích trồng sắn nguyên liệu sẽ là 10.500 ha tại 7 huyện: Gio Linh, Vĩnh Linh, Cam Lộ, Hướng Hoá, Đakrông, Hải Lăng và Triệu Phong. Tập trung ứng dụng giống mới, kỹ thuật thâm canh sắn bền vững, kỹ thuật xen canh, gôl vụ, rải vụ, công tác bảo vệ thực vật để hạn chế bạc màu, thoái hóa đất nhằm nâng cao năng suất và chất lượng cây sắn. Sản lượng sắn nguyên liệu ước đạt 300.000 tấn vào năm 2020 nhằm cung cấp ổn định nguyên liệu cho các nhà máy chế biến tinh bột sắn hoạt động. Thúc đẩy mối liên kết giữa nông dân với nông dân, nông dân với các nhà máy chế biến trên địa bàn nhằm phát triển ổn định vùng nguyên liệu và nâng cao thu nhập cho người sản xuất.

- *Trồng rừng nguyên liệu (gỗ rừng trồng)*: Tập trung phát triển và tăng tỷ lệ rừng kinh tế trong tổng diện tích rừng của tỉnh, phát triển trồng rừng sản xuất thành một hướng đi quan trọng đem lại việc làm, nâng cao thu nhập cho người dân làm nghề rừng. Quản lý bảo vệ toàn bộ diện tích 234.759 ha rừng hiện có trên địa bàn tỉnh (bao gồm 143.328 ha rừng tự nhiên và 91.431 ha rừng trồng); trồng rừng sản xuất khoảng 5.000 ha/năm, trong đó trồng mới 1.200 ha/năm và trồng lại: 3.800 ha/năm; khai thác gỗ rừng trồng đạt bình quân 1 triệu m³/năm; diện tích được chi trả dịch vụ môi trường rừng là 350.000 ha; diện tích được cấp chứng chỉ rừng bền vững đạt khoảng 4.200 ha/năm; và đến năm 2020 tỷ lệ che phủ rừng đạt 50%.

3.2 Mục tiêu và định hướng phát triển ngành thương mại tỉnh Quảng Trị đến năm 2020 và định hướng cho các năm tiếp theo⁸

3.2.1 Mục tiêu phát triển

- Tổng mức lưu chuyển hàng hoá bán lẻ và doanh thu dịch vụ xã hội tăng bình quân 16,7%/năm trong giai đoạn 2016 – 2020 và khoảng 37%/năm trong giai đoạn 2021 – 2025 và đến 2030.

- Giá trị tăng thêm của ngành thương mại chiếm tỷ trọng khoảng khoảng 10 - 11% GDP vào năm 2020 và khoảng 11,3 - 12% vào năm 2025.

- Tỷ trọng thương mại hiện đại là khoảng 30% giai đoạn 2016-2020 và khoảng 35% vào năm 2025.

- Kim ngạch xuất khẩu đến năm 2020 đạt khoảng 250 triệu USD⁹ và đến 2025 đạt khoảng 480 - 490 triệu USD (*không tính hàng có nguồn gốc nhập khẩu, hàng tạm nhập tái xuất*).

- Kim ngạch nhập khẩu đến năm 2020 đạt khoảng 275 triệu USD và đến 2025 đạt khoảng 580 triệu USD (*không tính hàng tạm nhập tái xuất*).

3.2.2 Định hướng phát triển

- Định hướng phát triển cấu trúc các hệ thống thị trường hàng hoá: hình thành cân đối và hợp lý ở cả hai thị trường thành thị và nông thôn; Phát triển đa dạng các hình thức bán buôn theo hướng khuyến khích đầu thầu mua sắm để giảm chi phí; hình thành trung tâm bán buôn ở khu vực thành phố Đông Hà và ở thị xã Quảng Trị cung ứng hàng hóa cho các thị trường đô thị trung tâm và phân phối hàng hóa ra ngoài tỉnh;

- Định hướng phát triển các hệ thống phân phối hàng hoá hiện đại và truyền thống: Thúc đẩy chuyên nghiệp hoá, hiện đại hóa hoạt động thương mại, chú trọng phát triển các hệ thống phân phối hàng hoá quy mô lớn, hiện đại và hoàn thiện các hệ thống phân phối hàng hoá truyền thống.

- Định hướng phát triển doanh nghiệp thương mại của các thành phần kinh tế: Phát triển các doanh nghiệp thương mại bán lẻ và bán buôn của các thành phần kinh tế theo những hình thái như: Siêu thị, trung tâm thương mại, các loại cửa hàng; chợ tổng hợp, mạng lưới bán hàng lưu động;

- Định hướng phát triển dịch vụ phụ trợ liên quan đến phân phối hàng hoá: Phát triển đa dạng các dịch vụ phụ trợ liên quan đến quá trình phân phối hàng hoá như: Bảo quản, lưu kho hàng hoá; lắp ráp, sắp xếp và phân loại hàng hoá có khối lượng lớn, bốc dỡ và phân phối lại đối với hàng hoá khối lượng nhỏ; dịch vụ giao hàng; dịch vụ bảo quản lạnh; các dịch vụ khuyến mãi liên quan đến việc kinh doanh;

⁸ Quyết định số 20/2013/QĐ-UBND ngày 18 tháng 07 năm 2013 của UBND tỉnh Quảng Trị về phê duyệt quy hoạch phát triển thương mại Quảng Trị đến năm 2020, định hướng cho các năm tiếp theo.

⁹ Báo cáo số 147/BC-SCT ngày 26 tháng 02 năm 2016 của Sở Công thương Quảng Trị về kết quả thực hiện kế hoạch phát triển ngành công thương giai đoạn 2011-2015 và phương hướng nhiệm vụ 2016-2020.

- Định hướng phát triển kinh doanh xuất - nhập khẩu: Về phát triển ngành hàng, mặt hàng xuất - nhập khẩu: Tập trung theo hướng nâng dần qui mô xuất khẩu của các sản phẩm có thế mạnh trong kỳ quy hoạch. Thị trường ưu tiên bao gồm: Lào, Thái Lan, Campuchia, Myanma, các nước ASEAN, Hoa Kỳ, Nhật Bản, EU... Đối với nhập khẩu: Ưu tiên nhập khẩu các máy móc, thiết bị, các nguyên vật liệu phục vụ cho phát triển kinh tế, xã hội;

- Định hướng phát triển các thành phần kinh tế tham gia hoạt động thương mại trên địa bàn tỉnh: thương mại quốc doanh, thương mại thuộc các thành phần kinh tế khác và các hộ kinh doanh nhỏ.

- Định hướng đẩy mạnh hoạt động xúc tiến thương mại: Đẩy mạnh các hoạt động xúc tiến thương mại nhằm tiếp tục khai thác và phát triển thị trường nội địa và xuất khẩu, quảng bá cho những sản phẩm tiềm năng, thế mạnh của tỉnh thông qua việc tổ chức các hội chợ, triển lãm hàng tiêu dùng tổng hợp; tổ chức các hoạt động bán hàng, đưa hàng về nông thôn, bán hàng tại khu công nghiệp và khu đô thị. Hỗ trợ doanh nghiệp xây dựng thương hiệu, mở rộng thị trường, ứng dụng thương mại điện tử.

3.2.3 Quan điểm và mục tiêu phát triển Logistics của tỉnh Quảng Trị đến năm 2025¹⁰

a. Xu hướng phát triển các dịch vụ Logistics trong nước và khu vực

Chiến lược phát triển thị trường dịch vụ Logistics Việt Nam đến năm 2020 xác định các chương trình trọng tâm trong giai đoạn 2011 - 2020 là: (1) Phát triển khu công nghiệp Logistics (Logistics park) miền Bắc với quy mô, địa điểm phù hợp nhằm phục vụ nhu cầu trung chuyển hàng hóa cũng như phục vụ các khu công nghiệp sản xuất chế biến xuất khẩu; (2) Phát triển các khu công nghiệp Logistics miền Nam (phục vụ vận tải container quốc tế thông qua cảng biển container quốc tế và cảng hàng không quốc tế); (3) Phát triển khu Logistics cùng với việc cải tạo cửa khẩu Lào Cai thúc đẩy trao đổi thương mại với Trung Quốc (tiếp theo là Lạng Sơn, Mộc Bài, Lao Bảo,... cho giai đoạn 2030); và (4) Phát triển đa dạng các trung tâm phân phối (distribution center) tại các thành phố, đô thị lớn trên cả nước nhằm phục vụ thị trường bán lẻ, các trung tâm Logistics (Logistics center) gần các khu công nghiệp sản xuất, chế biến xuất khẩu.

Trong thời gian tới, các doanh nghiệp Logistics trên EWEC sẽ phải chú trọng phát triển các dịch vụ đa dạng có giá trị gia tăng cao trong chuỗi Logistics hiện đại mà các công ty Logistics lớn đang cung cấp cho khách hàng của mình như: Dịch vụ giao tận nhà/ Door to Door; Gom hàng nhanh tại kho/Consolidation Docking; Quản lý đơn hàng/ PO Management; Dịch vụ kho bãi trị giá gia tăng/Value Added Warehousing; Gom hàng từ nhiều quốc gia đến một cảng trung chuyển.

¹⁰ Quyết định số 1898/QĐ-UBND ngày 11 tháng 07 năm 2017 của UBND tỉnh Quảng Trị về phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Trị đến năm 2025.

ASEAN đã xây dựng lộ trình hội nhập nhanh dịch vụ Logistics gồm 4 bước: Tự do hóa thương mại, dỡ bỏ rào cản thuế và phi thuế cho hàng hóa lưu chuyển thuận lợi; tạo cơ hội cho doanh nghiệp trong lĩnh vực Logistics; nâng cao năng lực quản lý Logistics và phát triển nguồn nhân lực. Phần lớn các nước ASEAN đã cho phép các doanh nghiệp ASEAN được tự do đầu tư trong các phân ngành dịch vụ vận tải hàng hóa trong năm 2013, sẽ hoàn thành lộ trình tự do hóa về thương mại và đầu tư.

b. Quan điểm phát triển dịch vụ Logistics của tỉnh Quảng Trị

- Phát triển dịch vụ Logistics thành một ngành dịch vụ có giá trị gia tăng cao, gắn dịch vụ Logistics với phát triển sản xuất hàng hoá, xuất nhập khẩu và thương mại nội địa, phát triển hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ thông tin.

- Tập trung đầu tư phát triển hạ tầng Logistics nhằm phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý chiến lược của tỉnh trên tuyến hành lang Kinh tế Đông Tây để phân đấu xây dựng tỉnh Quảng Trị trở thành một đầu mối quan trọng trong hệ thống dịch vụ logistics của khu vực Miền Trung.

- Phát triển thị trường dịch vụ Logistics lành mạnh, tạo cơ hội bình đẳng cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế, thu hút đầu tư trong và ngoài nước phù hợp với các quy định của pháp luật và tiềm năng, lợi thế của tỉnh Quảng Trị, đảm bảo mục tiêu phát triển thị trường dịch vụ Logistics bền vững.

- Hỗ trợ phát triển các doanh nghiệp Logistics về số lượng, chất lượng, quy mô và trình độ nhân lực theo hướng chuyên nghiệp, ứng dụng công nghệ kỹ thuật cao trong quản lý – kinh doanh, đủ năng lực cạnh tranh ở thị trường trong nước và khu vực.

- Hoàn thiện các cơ chế quản lý nhà nước ở địa phương, bao gồm: các chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ Logistics, chính sách đầu tư, cải cách hành chính, cơ chế phối hợp quản lý của các sở ban ngành trong chuỗi dịch vụ Logistics... đảm bảo phù hợp với trình độ phát triển của dịch vụ Logistics trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế.

c. Mục tiêu phát triển dịch vụ Logistics đến năm 2025

- Thu hút đầu tư vào phát triển hạ tầng Logistics, tập trung xây dựng tại khu vực Đông Hà, Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị, Khu kinh tế thương mại đặc biệt Lao Bảo, cửa khẩu quốc tế La Lay, khu vực Cam Lộ - Tuý Loan nhằm nâng cao hiệu quả kết nối giữa tỉnh Quảng Trị và các tỉnh thành trong cả nước và các nước trên tuyến hành lang kinh tế Đông Tây.

- Thành lập một số doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ Logistics có quy mô trên địa bàn tỉnh, đồng thời hỗ trợ các doanh nghiệp phát triển dịch vụ Logistics theo phương châm hiện đại, chuyên nghiệp nhằm đảm bảo khả năng cạnh tranh trên thị trường.

- Ứng dụng công nghệ thông tin trong phát triển dịch vụ Logistics, tổ chức đào tạo nguồn nhân lực chuyên nghiệp, có đủ trình độ về Logistics, góp phần thúc đẩy thuận lợi hoá thương mại, tái cấu trúc hoạt động sản xuất của doanh nghiệp.

- Tạo điều kiện để hình thành các trung tâm Logistics trên địa bàn tỉnh theo quyết định 1012/QĐ-TTg ngày 3/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm Logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 1936/QĐ-TTg ngày 11 tháng 10 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Đông Nam tỉnh Quảng Trị đến năm 2035 và tầm nhìn đến năm 2050; và Quyết định số 20/2013/QĐ-UBND ban hành ngày 18 tháng 07 năm 2013 của UBND tỉnh về phê duyệt quy hoạch phát triển thương mại Quảng Trị đến năm 2020, định hướng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2030.

3.3 Giải pháp phát triển dịch vụ Logistics của tỉnh Quảng Trị đối với khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá nông sản chủ lực đến 2025

Phát triển dịch vụ Logistics là yếu tố động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đặc biệt là phát triển thương mại trong nước và xuất nhập khẩu, cung ứng và phân phối hàng hóa, dịch vụ đáp ứng và thỏa mãn nhu cầu tiêu dùng. Đối với tỉnh Quảng Trị, dịch vụ Logistics phát triển sẽ góp phần khai thác có hiệu quả tiềm năng và lợi thế về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên của tỉnh trên tuyến hành lang kinh tế Đông – Tây, đặc biệt là tiềm năng kinh tế nông nghiệp (các hàng hoá nông sản chủ lực) và kinh tế cửa khẩu.

Mặc dù nghiên cứu này chỉ tập trung vào khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của doanh nghiệp, tuy nhiên sự phát triển các dịch vụ Logistics liên quan đến thu gom và vận chuyển trong thực tế luôn luôn chịu tác động bởi tình hình phát triển về dịch vụ Logistics trên địa bàn cả nước nói chung và tỉnh Quảng Trị nói riêng. Vì vậy, ngoài việc đề xuất những giải pháp phát triển dịch vụ Logistics đối với khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá cho từng nhóm sản phẩm cụ thể, chúng ta cần quan tâm đến các nhóm giải pháp chung về phát triển dịch vụ Logistics tại tỉnh Quảng Trị.

3.3.1 Giải pháp chung

Thứ nhất, sớm hoàn thiện khung pháp lý để tạo điều kiện cho sự phát triển các dịch vụ Logistics tại Việt Nam nói chung và tại tỉnh Quảng Trị nói riêng

Như đã phân tích ở Chương 2, nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá cũng như sự phát triển của các dịch vụ Logistics luôn luôn chịu tác động bởi nhiều yếu tố, trong đó có thể chế, chính sách của Nhà nước và các văn bản pháp quy. Vì vậy, những hạn chế về cơ chế và chính sách điều tác động bất lợi và gây cản trở cho sự phát triển của thị trường các dịch vụ Logistics.

Cản trở đáng chú ý nhất là Nhà nước và Chính phủ đã ban hành nhiều chính

sách và khung pháp lý để thúc đẩy sự phát triển các dịch vụ Logistics tại Việt Nam, nhưng nội dung của các văn bản pháp lý còn thiếu tính thống nhất và thiếu những hướng dẫn cụ thể. Ví dụ: Luật Thương mại sửa đổi có hiệu lực từ ngày 1/1/2006 nhưng cho đến nay có thể nói vẫn chưa có một Nghị định hướng dẫn thật toàn diện, đồng bộ về các vấn đề liên quan đến hoạt động Logistics. Trong luật này, Logistics mới chỉ được công nhận là một hành vi thương mại và có 8 điều quy định về dịch vụ Logistics (Điều 233- Điều 240). Ngày 5/9/2007, Chính phủ mới ban hành Nghị định 140 “Quy định chi tiết thi hành Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ Logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics. Ngoài ra, hoạt động Logistics hiện tại đang chịu sự quản lý của nhiều cơ quan chức năng chuyên ngành như Công thương, Giao thông vận tải và Hải quan với những quy định khá phức tạp đôi khi chồng chéo và thiếu thống nhất. Để có một khung pháp lý hoàn chỉnh và tránh chồng chéo, các cơ quan chức năng nên nghiên cứu kỹ và rút kinh nghiệm từ các nước trong khu vực và trên Thế giới, đặc biệt là Singapore, Trung Quốc và Hà Lan.

Tại tỉnh Quảng Trị, khung pháp lý liên quan đến phát triển dịch vụ Logistics cấp tỉnh chưa được quan tâm đúng mức. Tại Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 3/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm Logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, Quảng Trị được chọn để đầu tư xây dựng 01 trung tâm Logistics trên tuyến hành lang kinh tế Đông Tây. Tuy nhiên, các văn bản pháp lý gần đây của địa phương ít đề cập đến nội dung phát triển Logistics, chỉ xuất hiện một phần nhỏ (Trang 5) trong quy hoạch phát triển thương mại tỉnh Quảng Trị đến năm 2020, định hướng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2030 (Quyết định số 20/2013/QĐ-UBND).

Ngoài ra, trong quy hoạch chung xây dựng khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị đến năm 2035 và tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số 1936/QĐ-TTg)¹¹, Thủ tướng đã đồng ý xây dựng tại đây 01 khu dịch vụ tiếp vận trung chuyển hàng hoá (Logistics) gần khu vực cảng biển; và 01 cảng cạn khoảng 30ha tại giao lộ giữa quốc lộ 15 và cao tốc Cam Lộ - Tuý Loan để thực hiện các dịch vụ bổ sung về vận chuyển, giao nhận, kho hàng, hải quan, tư vấn khách hàng và các dịch vụ khác liên quan đến hàng hóa được tổ chức hợp lý và khoa học nhằm đảm bảo quá

¹¹ Quy hoạch Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị đến năm 2035 và tầm nhìn đến 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1936/QĐ-TTg ngày 11 tháng 10 năm 2016. Theo đó, Khu kinh tế Đông Nam có tổng diện tích quy hoạch là 23.792 ha, là khu kinh tế biển đa ngành, điểm đột phá của tỉnh Quảng Trị; Khu vực có đô thị với tiêu chí tương đương đô thị loại 3; Là cực phát triển của vùng Trung bộ, trung tâm lớn về công nghiệp chế biến nông - lâm - thủy sản, sản xuất vật liệu xây dựng, điện năng, du lịch, thương mại dịch vụ và cảng biển nước sâu của vùng Trung bộ; Là một trong những Trung tâm giao thương của khu vực ASEAN và châu Á - Thái Bình Dương; Là địa bàn trọng điểm về quốc phòng, an ninh.

Mục tiêu của quy hoạch là nhằm xây dựng Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị thành khu vực phát triển kinh tế năng động, bền vững. Là trung tâm thu hút về đầu tư và Trung tâm trung chuyển hàng hóa của vùng và khu vực; gắn kết chặt chẽ phát triển với đảm bảo quốc phòng, an ninh; Xây dựng Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị thành khu vực phát triển đột phá tạo động lực phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Quảng Trị; có hệ thống cơ sở kết cấu hạ tầng kỹ thuật - xã hội đồng bộ, hiện đại; không gian kiến trúc cảnh quan, đô thị văn minh, tiên tiến, môi trường bền vững và sử dụng đất đai hiệu quả.

trình phân phối, lưu chuyển hàng hóa một cách hiệu quả, đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Tuy nhiên, UBND tỉnh đến nay mới chỉ ban hành một kế hoạch chung về phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Trị đến năm 2025 (QĐ 1898/QĐ-UBND ngày 11 tháng 07 năm 2017). Quy hoạch chi tiết để phát triển các dịch vụ Logistics và kế hoạch cụ thể huy động nguồn lực để xây dựng các trung tâm Logistics tại địa phương vẫn chưa được nghiên cứu và ban hành.

Vì vậy, để khai thác có hiệu quả tiềm năng và lợi thế của khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị - là một trong những trung tâm giao thương của khu vực ASEAN và Châu Á Thái Bình Dương thì việc nhanh chóng ban hành quy hoạch chi tiết phát triển các dịch vụ Logistics và xây dựng các trung tâm Logistics tại Quảng Trị là một yêu cầu cấp thiết được đặt ra cho chính quyền địa phương.

Thứ hai, cần làm tốt công tác quy hoạch và tăng cường đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật Logistics theo hướng đồng bộ, hiện đại và tăng cường tính kết nối

Yêu cầu của công tác xây dựng quy hoạch phát triển Logistics tại tỉnh Quảng Trị là phải đảm bảo sự gắn kết giữa quy hoạch phát triển Logistics với quy hoạch phát triển các ngành (như quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm Logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; quy hoạch cảng biển đến năm 2020 và định hướng 2030, quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ đến năm 2020) và quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Ngoài ra, quy hoạch phát triển dịch vụ Logistics phải phù hợp với các chương trình hợp tác kinh tế trong khu vực và thế giới. Đặc biệt, quy hoạch phát triển Logistics phải tính đến lộ trình hội nhập của lĩnh vực này trong khu vực ASEAN đã được đề ra trong kế hoạch tổng thể về sáng kiến kết nối ASEAN. Điều này đòi hỏi phải có sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan chức năng để thống nhất về chính sách, khung pháp lý và đồng bộ hóa về tiêu chuẩn kỹ thuật.

Cơ sở hạ tầng kỹ thuật bao gồm hệ thống giao thông, cảng biển, kho tàng bến bãi, phương tiện bốc xếp hàng hoá... đóng một vai trò quan trọng trong việc phát triển các dịch vụ Logistics. Mục tiêu của việc tăng cường đầu tư phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật là nhằm nâng cao hiệu quả kinh doanh Logistics, giảm chi phí Logistics cho các doanh nghiệp từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh cho các sản phẩm của tỉnh Quảng Trị.

Tại Quảng Trị, dịch vụ vận tải (đường bộ và đường biển) và dịch vụ kho tàng bến bãi là hai hình thức dịch vụ Logistics phổ biến và có nhiều lợi thế nhất. Để khai thác tiềm năng và thế mạnh này, trước hết UBND tỉnh cần làm tốt công tác quy hoạch và đầu tư xây dựng hệ thống đường sá, cầu cống, nhà ga, bến cảng, cửa khẩu, kho tàng, bến bãi, phương tiện vận chuyển cũng như các trang thiết bị phục vụ giao nhận vận chuyển. Đây là những yếu tố không thể thiếu được trong hoạt động dịch vụ Logistics. Tuy nhiên, đầu tư phải mang tính đồng bộ, ưu tiên công nghệ hiện đại và tăng cường tính kết nối nội địa cũng như khu vực và quốc tế.

Qua nghiên cứu, chúng tôi cho rằng chính quyền địa phương cần ưu tiên đầu tư xây dựng mới hoặc nâng cấp một số cơ sở hạ tầng kỹ thuật sau đây:

- *Về hệ thống giao thông đường bộ*: (1) Cần đầu tư xây dựng 03 trục đường chính tiếp cận vào Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị, bao gồm: Nâng cấp quốc lộ 9, nâng cấp và mở rộng quốc lộ 49C, nâng cấp quốc lộ 15C (đoạn từ cảng Mỹ Thủy đến quốc lộ 1A); (2) Xây dựng 02 trục đường chính dọc khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị xuyên suốt hướng Bắc – Nam; Xây dựng các tuyến đường trục ngang Đông – Tây đạt tiêu chuẩn đường cấp 1 đồng bằng, kết nối Khu kinh tế Đông Nam với quốc lộ 1 và tuyến đường cao tốc Cam Lộ - Tuý Loan; và (3) Xây dựng hệ thống giao thông nông thôn theo tiêu chí nông thôn mới.

- *Về giao thông đường thủy*: (1) Cần đầu tư nạo vét, khơi thông luồng lạch ở bến cảng số 3 đảm bảo tàu 3.000 – 5.000 DWT ra vào cảng, đến năm 2025 đưa công suất cảng Cửa Việt đạt 1.200.000 tấn/năm; (2) Kêu gọi đầu tư xây dựng cảng Mỹ Thủy theo đúng quy hoạch: đến năm 2025 đạt công suất 13,5 triệu tấn/năm và đến năm 2035 đạt 27 triệu tấn/năm.

- *Về giao thông đường sắt*: Sớm hoàn thiện quy hoạch và kế hoạch nâng cấp hoặc xây dựng mới hệ thống đường sắt đảm bảo tính kết nối nội tỉnh và ngoại tỉnh bao gồm kết nối với các nước ASEAN. Ví dụ: đường sắt kết nối Khu kinh tế Đông Nam với đường sắt Bắc - Nam; và đường sắt Đông Hà đi Lao Bảo kết nối với Lào.

- *Về hệ thống kho tàng bến bãi*: Cần thiết phải xây dựng hệ thống kho bãi hiện đại ở các trung tâm Logistics, cửa khẩu quốc tế, trung tâm phân phối của tỉnh nhằm giảm chi phí thu gom hàng hoá cũng như giảm chi phí vận chuyển của các doanh nghiệp. Một số dự án cần ưu tiên trong bố trí vốn và kêu gọi đầu tư như (i) Xây dựng 02 trung tâm Logistics tại Hải Lăng và Hướng Hoá; Xây dựng 03 trung tâm buôn bán hàng hoá lớn tại Đông Hà, Vĩnh Linh và Hướng Hoá; (ii) Xây dựng 01 cảng cạn ICD tại Cam Lộ có quy mô 10-20 ha; và (iii) Sớm đầu tư xây dựng hệ thống kho tại các địa phương đã được phê duyệt tại Quyết định số 20/2013/QĐ-UBND.

- *Hạ tầng công nghệ thông tin*: Kinh nghiệm nhiều quốc gia cho thấy, bên cạnh hệ thống cơ sở hạ tầng cứng, hệ thống cơ sở hạ tầng mềm (*soft infrastructure*) là một yếu tố then chốt trong việc phát triển có hiệu quả các dịch vụ Logistics. Trong xu hướng dịch chuyển từ thương mại truyền thống sang thương mại điện tử thì việc phát triển dịch vụ Logistics điện tử (*e-Logistics*) là yêu cầu tất yếu trong quá trình hội nhập. Vì vậy, Quảng Trị cần nhanh chóng xây dựng một cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin đủ mạnh và hiện đại, bên cạnh đó phải có một hệ thống phần mềm thích hợp với lĩnh vực mà dịch vụ Logistics được cung cấp và hệ thống đó cho phép những người sử dụng dữ liệu trao đổi qua internet. Ngoài ra, cần thiết lập hệ thống thông tin giữa các bên liên quan để nhanh chóng cập nhật những thông tin về phương tiện vận chuyển cũng như hàng hóa được vận chuyển (*theo dõi đơn hàng – track and trace*), tổ chức xếp

đỡ và giao hàng theo hướng hạn chế tối đa các chi phí phát sinh, triển khai rộng rãi các dịch vụ như làm thủ tục hải quan trực tuyến (*online*) để rút ngắn thời gian thông quan theo hướng đảm bảo thủ tục hải quan luôn luôn thông thoáng và tránh rườm rà cho các doanh nghiệp.

Một số dự án, công trình trọng điểm mang tính chiến lược và ảnh hưởng trực tiếp đến sự phát triển của dịch vụ Logistics cần kêu gọi đầu tư tại tỉnh Quảng Trị bao gồm:

- ở rộng cảng Cửa Việt bờ Bắc theo quy hoạch đã được Cục hàng hải phê duyệt theo các hình thức đầu tư cho thuê kết cấu hạ tầng cảng biển, hợp tác công tư (PPP); M
- đầu tư xây dựng cảng Cửa Việt bờ Nam, cần có giải pháp tăng cường năng lực khai thác cảng bằng cách nạo vét luồng vào cảng; Đ
- xây dựng cảng cạn ICD tại giao Cam Lộ - Tuý Loan với quy mô đến năm 2020 là 30ha; X
- đầu tư xây dựng và nâng cấp quốc lộ 15 nối từ cảng nước sâu Mỹ Thủy đến cửa khẩu quốc tế La Lay; Đ
- ao tốc Bắc – Nam đoạn Quảng Bình – Quảng Trị; Cam Lộ - Tuý Loan; C
- dự án xây dựng Cảng nước sâu Mỹ Thủy; D
- dự án cảng hàng không – sân bay Quảng Trị theo Quyết định số 21/QĐ-TTg ngày 8 tháng 1 năm 2009. D

Thứ ba, cần nhận thức đúng đắn về vai trò, vị trí của Logistics và có chính sách phù hợp nhằm phát triển nguồn nhân lực Logistics cho địa phương và doanh nghiệp

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, Logistics có vai trò rất quan trọng trong việc đưa hàng hoá của tỉnh Quảng Trị tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu cũng như góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp và địa phương. Tuy nhiên, qua tìm hiểu thực tế, một số cán bộ của các sở ban ngành địa phương (cấp tỉnh và huyện) và các doanh nghiệp vẫn còn mơ hồ về Logistics. Điều này có thể sẽ dẫn đến những nhận thức sai lầm về vai trò và tầm quan trọng của phát triển các dịch vụ Logistics trên địa bàn. Nhằm nâng cao nhận thức cho lãnh đạo và chuyên viên của các sở ban ngành liên quan (Hải quan, Giao thông vận tải, Công thương) cũng như các doanh nghiệp, cần thiết phải tổ chức các khoá tập huấn về những vấn đề cơ bản liên quan đến Logistics: lý luận về Logistics, các loại hình dịch vụ Logistics, kinh nghiệm phát triển thị trường Logistics và vai trò của Nhà nước trong thúc đẩy phát triển

Logistics cấp tỉnh.

Bên cạnh sự cần thiết phải nhận thức đầy đủ về Logistics thì nguồn nhân lực và chất lượng nguồn nhân lực chính là yếu tố quyết định đến sự phát triển của thị trường dịch vụ Logistics tại tỉnh Quảng Trị. Tuy nhiên, nguồn nhân lực về Logistics tại tỉnh Quảng Trị hiện nay vừa thiếu về số lượng lại vừa yếu về trình độ chuyên môn nghiệp vụ (Trần Hữu Hùng, 2015). Để khắc phục những hạn chế này, UBND tỉnh Quảng Trị cần quan tâm đến một số giải pháp có tính cấp bách sau đây:

- Trước mắt, UBND tỉnh cần phối hợp với Hiệp hội các doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA)¹², Viện nghiên cứu và phát triển Logistics Việt Nam, các cơ sở đào tạo trong nước như Trường ĐH Ngoại thương, Trường ĐH Giao thông Vận tải... để tổ chức các khoá đào tạo ngắn hạn cho chuyên viên các Sở ban ngành và doanh nghiệp trên địa bàn. Nội dung đào tạo cần chú trọng đến những vấn đề lý luận về Logistics, nghiệp vụ điều hành và quản lý dịch vụ Logistics. Bên cạnh đào tạo kiến thức chuyên môn, cần chú trọng đào tạo ngoại ngữ (*đặc biệt là tiếng Anh*) và khả năng ứng dụng công nghệ thông tin, vì đây là “chìa khoá” quan trọng để hội nhập thành công.

- Cần xác định nhu cầu về nhân lực trong ngành Logistics tại địa phương để gửi cán bộ quản lý nhà nước và doanh nghiệp đi đào tạo chuyên sâu tại các cơ sở đào tạo trong và ngoài nước. Hoặc phối hợp với phân hiệu Đại học Huế tại Quảng Trị và các trường đại học có uy tín trong nước để mở tại Đông Hà các lớp học chính quy (hoặc vừa học vừa làm) về chuyên ngành Logistics. Ngoài ra, UBND tỉnh cần có chính sách đãi ngộ hấp dẫn để thu hút nhân lực có trình độ cao đến làm việc, đặc biệt cần quan tâm đến con em của tỉnh Quảng Trị đã được đào tạo chuyên sâu về Logistics ở trong và ngoài nước về phục vụ quê hương.

- Phối hợp và tranh thủ hợp tác với các tổ chức phi Chính phủ, các Hiệp hội Logistics, Phòng thương mại và công nghiệp Việt Nam (VCCI) các chương trình hợp tác trên hành lang Kinh tế Đông – Tây để được hỗ trợ về kinh phí và đào tạo.

Thứ tư, tăng cường thực hiện xã hội hoá đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật đặc biệt là tại cửa khẩu, cảng biển và hệ thống kho bãi

Như đã phân tích, sự hoàn thiện về cơ sở hạ tầng kỹ thuật là *chìa khoá* quan trọng cho sự phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Quảng Trị nói chung và dịch vụ Logistics nói riêng. Tuy nhiên, nguồn vốn đầu tư từ ngân sách Nhà nước (ngân sách Trung ương và địa phương) là rất hạn hẹp, chỉ chiếm từ 15 đến 20% tổng vốn đầu tư (UBND tỉnh Quảng Trị, 2013). Còn lại, 80% nguồn vốn đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật phải huy động từ nguồn vốn ngoài ngân sách. Để đảm bảo có đủ nguồn vốn đầu tư phát triển, UBND tỉnh cần quan tâm đến một số gợi ý về chính sách sau đây:

¹² The Vietnam Logistics Business Association (VLA).

- Cần sử dụng có hiệu quả các nguồn vốn phân bổ từ Trung ương, nguồn vốn vay ODA và các nguồn vốn viện trợ khác trong và ngoài nước.

- Tăng cường thực hiện xã hội hoá đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng kỹ thuật bằng nhiều hình thức đầu tư khác nhau: Hợp đồng xây dựng – Kinh doanh – Chuyển giao (BOT), Hợp đồng xây dựng – Chuyển giao – Kinh doanh (BTO), Hợp đồng xây dựng – Chuyển giao (BO), Hình thức hợp tác công tư (PPP).

- Trong đầu tư xây dựng giao thông nông thôn, chính quyền địa phương cần khuyến khích sự tham gia đóng góp về nhân lực, vật lực và tài lực của người dân, các tổ chức kinh tế (HTX) và các doanh nghiệp thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá nông sản chủ lực trên địa bàn.

- Chính quyền địa phương phải có trách nhiệm “thực hiện đúng cam kết” với nhà đầu tư để đảm bảo quyền lợi hợp pháp của các bên liên quan.

Thứ năm, sớm bổ sung chức năng, nhiệm vụ nghiên cứu và quản lý dịch vụ Logistics vào Trung tâm nghiên cứu xúc tiến và hỗ trợ đầu tư Quảng Trị

Theo ý kiến của các nhà chuyên môn, nhu cầu về dịch vụ Logistics trong nhiều lĩnh vực sản xuất và kinh doanh tại Quảng Trị đang tăng cao và sẽ tiếp tục tăng cao hơn nữa trong thời gian tới. Ngoài ra, Chính phủ cũng đã phê duyệt quy hoạch phát triển một trung tâm Logistics hiện đại tại Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị để tiếp vận và trung chuyển hàng hoá trong khu vực ASEAN và Châu Á Thái Bình Dương. Tuy nhiên, công tác quản lý nhà nước đối với thị trường các dịch vụ Logistics chưa được quan tâm đúng mức. Hiện tại, chưa có một cơ quan chuyên trách nào đảm nhận chính công việc nghiên cứu, quản lý và hỗ trợ phát triển các dịch vụ Logistics trên địa bàn. Thay vào đó, hoạt động Logistics tại địa phương đang chịu sự quản lý chồng chéo¹³ của nhiều cơ quan chức năng chuyên ngành như Sở Công thương, Sở Giao thông vận tải và Cục Hải quan.

Để đáp ứng yêu cầu phát triển thị trường các dịch vụ Logistics; để khai thác có hiệu quả về tiềm năng và lợi thế của Quảng Trị trên tuyến Hành lang kinh tế Đông Tây; và để kịp thời khắc phục sự chồng chéo trong quản lý nhà nước về hoạt động Logistics tại địa phương, UBND tỉnh nên bổ sung thêm chức năng, nhiệm vụ nghiên cứu và quản lý dịch vụ Logistics cho Trung tâm nghiên cứu xúc tiến và hỗ trợ đầu tư Quảng Trị (QTIPC)¹⁴. Việc nhanh chóng giao cho Trung tâm này chức năng nghiên cứu và quản lý nhà nước về các hoạt động Logistics sẽ là một khâu đột phá trong hệ thống các giải pháp chung về phát triển các dịch vụ Logistics tại tỉnh Quảng Trị.

¹³ Luật Thương mại có quy định dịch vụ Logistics bao gồm cả hoạt động khai thuế hải quan, nhưng theo quy định của Hải quan thì doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Logistics để có thể đứng tên trên tờ khai hải quan thì phải có đăng ký kinh doanh hoạt động xuất nhập khẩu và thành lập một bộ chứng từ đầy đủ các giấy tờ như đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu trực tiếp. Điều này sẽ gây khó khăn cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ đồng thời cũng khó khăn cho chính công tác thống kê, quản lý và có thể dẫn đến tiêu cực như giả mạo giấy tờ, xin hoàn thuế không.

¹⁴ UBND tỉnh Quảng Trị đã thông qua đề án thành lập Trung tâm nghiên cứu xúc tiến và hỗ trợ đầu tư Quảng Trị (QTIPC) tại Quyết định số 1760/ĐA-UBND ngày 14 tháng 04 năm 2017.

Thứ sáu, tăng cường khả năng hợp tác và liên kết các hoạt động Logistics giữa các doanh nghiệp

Việc tăng cường hợp tác và liên kết giữa các doanh nghiệp được coi là giải pháp quan trọng trước năng lực nội tại của các doanh nghiệp tại Quảng Trị còn nhiều hạn chế và trước sự cạnh tranh ngày càng gay gắt của các doanh nghiệp nước ngoài. Trong khi hầu hết các doanh nghiệp địa phương hoạt động nhỏ lẻ manh mún, hoàn toàn độc lập với nhau thì liên kết được xem như là giải pháp tất yếu để tồn tại và phát triển. Các doanh nghiệp Logistics bên thứ ba nên liên kết với các doanh nghiệp Logistics bên thứ hai để hoạt động hiệu quả hơn. Các doanh nghiệp Logistics bên thứ hai cụ thể ở đây là các doanh nghiệp chuyên về vận tải, kho bãi, công nghệ thông tin, vận chuyển, tài chính.

Các doanh nghiệp Logistics bên thứ ba nên liên kết với nhau trong việc thâm nhập thị trường quốc tế và ứng dụng công nghệ thông tin, các phần mềm quản trị Logistics. Đạt được sự hợp tác, liên kết này sẽ giúp các chủ thể kinh doanh tiết kiệm được chi phí trong khi vẫn có khả năng cung ứng dịch vụ chất lượng cao, giúp cho ngành dịch vụ Logistics địa phương từng bước phát triển, qua đó khai thác hiệu quả tiềm năng và lợi thế của các địa phương trên EWEC.

3.3.2 Giải pháp phát triển các dịch vụ Logistics đối với khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ cho từng loại hàng hoá cụ thể

a. Đối với gỗ rừng trồng

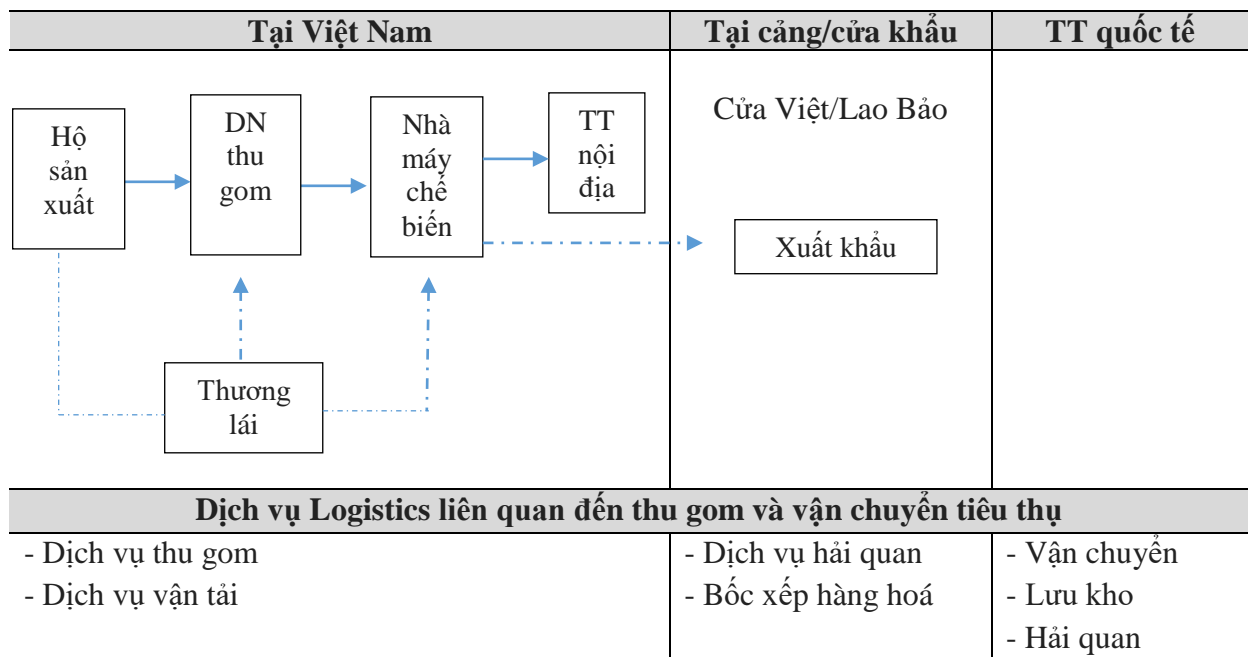
Quảng Trị có 3/4 diện tích là đất đồi núi và cát ven biển, có điều kiện tự nhiên, khí hậu và tiềm năng đất đai thuận lợi cho việc phát triển lâm nghiệp. Vì vậy, phát triển gỗ rừng trồng để cung cấp nguyên liệu cho ngành công nghiệp chế biến gỗ đã và đang trở thành một ngành công nghiệp mũi nhọn và chủ lực của tỉnh, góp phần tăng trưởng kinh tế, tạo thu nhập và giải quyết việc làm cho người dân.

Nếu xem dịch vụ Logistics là một chuỗi các hoạt động nhằm tối ưu hoá mọi công việc, mọi thao tác từ khâu cung ứng các yếu tố đầu vào cho quá trình sản xuất, sản xuất, phân phối và tiêu dùng sản phẩm thì quá trình thu gom và vận chuyển tiêu thụ gỗ rừng trồng có liên quan đến 04 dịch vụ Logistics: dịch vụ thu gom, dịch vụ vận tải, dịch vụ hải quan và dịch vụ bốc xếp hàng hoá. Ngoài những giải pháp chung đã đề cập, chính quyền địa phương và doanh nghiệp cần quan tâm đến một số giải pháp cụ thể sau đây:

- Về dịch vụ thu gom, diện tích rừng trồng phần lớn nằm ở vùng sâu và vùng xa của tỉnh Quảng Trị – nơi có địa hình cách trở và giao thông không thuận lợi, nên việc tổ chức thu gom và vận chuyển từ đất rừng ra bãi tập kết để các doanh nghiệp vận chuyển về nhà máy là rất khó khăn và tốn kém. Đây là “điểm nghẽn đầu tiên” trong tổ chức thu gom gỗ rừng trồng. Việc đầu tư xây dựng hệ thống đường giao thông đến khu vực trồng rừng là khó khả thi. Vì vậy, để chia sẻ một phần chi phí trong khâu thu gom, các doanh nghiệp cũng nên có

chính sách hỗ trợ về tài chính cho người trồng rừng mà thường là kết chuyển phần hỗ trợ này vào giá thu mua gỗ rừng trồng/ha.

- Về dịch vụ vận tải, do địa bàn thu gom và vận chuyển rộng, phân tán nên 56,8% doanh nghiệp khảo sát cho rằng họ không có đủ phương tiện. Đây chính là “điểm nghẽn thứ hai” đối với thu gom và vận chuyển gỗ rừng trồng. Hơn nữa tình trạng công nghệ của các phương tiện chủ yếu ở mức trung bình. Bên cạnh Nhà nước tạo điều kiện để các doanh nghiệp tiếp cận các nguồn vốn ưu đãi, thì doanh nghiệp cũng cần chủ động đầu tư để nâng cao năng lực thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của mình. Ngoài ra, việc tăng cường liên kết và ký kết các hợp đồng vận chuyển giữa công ty khai thác/chế biến gỗ với các doanh nghiệp/hộ cá thể kinh doanh vận tải trên địa bàn cũng là một giải pháp hữu hiệu mà các doanh nghiệp nên quan tâm.



Sơ đồ 3.1: Chuỗi cung và các dịch vụ Logistics đối với sản phẩm gỗ

- Về dịch vụ hải quan, theo số liệu khảo sát, có đến 86,1% sản phẩm tiêu thụ của các doanh nghiệp gỗ rừng trồng là thành phẩm, 60% sản phẩm tiêu thụ trong nước và 40% xuất khẩu sang Hàn Quốc, Ấn Độ, Trung Quốc và các nước Trung Đông. Để thuận tiện trong việc khai báo hải quan, việc lựa chọn tối ưu của các doanh nghiệp gỗ là thuê các công ty làm dịch vụ hải quan¹⁵. Nhiệm vụ chính của các công ty dịch vụ là khai báo qua phần mềm hải quan, mang hàng để hải quan kiểm tra và thực hiện các dịch vụ bổ sung khác. Đây là một khâu quan trọng trong việc đẩy nhanh quá trình vận chuyển và xuất khẩu hàng hoá của địa phương. Vì vậy, chính quyền địa phương cần khuyến khích thành lập các doanh nghiệp địa phương chuyên cung ứng dịch vụ hải quan cho các doanh nghiệp xuất khẩu hoặc thu hút các công ty lớn trong và ngoài nước có nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực này đến mở văn phòng đại diện tại tỉnh Quảng Trị.

¹⁵ Tại Quảng Trị có 3 doanh nghiệp làm dịch vụ khai báo hải quan: Cty TNHH MTV TM-DL quốc tế Đồng Lê, Cty TNHH MTV Quang Chấn Hưng, Cty TNHH MTV 18 Lao Bảo (Tổng cục Hải quan, 2017).

Những chính sách hỗ trợ cần chú ý đó là chính sách miễn/giảm thuế thu nhập doanh nghiệp trong thời gian đầu thành lập hoặc chính sách cho thuê đất với giá ưu đãi tại các cửa khẩu quốc tế/cảng và khu kinh tế của địa phương.

b. Đối với cây sắn nguyên liệu

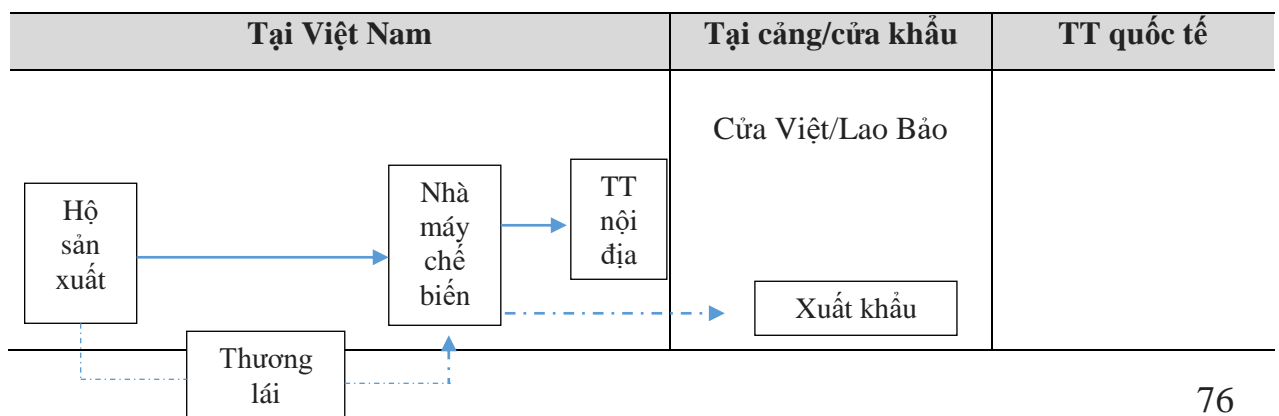
Sắn là một sản phẩm tinh bột chủ lực và được trồng phổ biến ở hầu hết các địa phương của tỉnh Quảng Trị. Thu nhập từ trồng sắn có vai trò quan trọng trong phát triển nông thôn, đặc biệt là xoá đói giảm nghèo cho đồng bào dân tộc thiểu số (Vân Kiều và Pa Cô) ở hai huyện miền núi: Hướng Hoá và Đakrông. Vì vậy, tổ chức tốt các hoạt động thu gom và vận chuyển tiêu thụ sắn có một ý nghĩa vô cùng quan trọng.

Thực tế cho thấy hơn 90% sản lượng sắn nguyên liệu là do 03 nhà máy chế biến tinh bột sắn bao gồm An Thái, Hưng Lộc và Hướng Hoá thu gom và tổ chức vận chuyển tiêu thụ. Số liệu khảo sát chỉ ra rằng có đến 85% sản phẩm của các doanh nghiệp sắn trong năm 2015 được xuất khẩu sang thị trường Trung Quốc; và có 04 loại dịch vụ Logistics liên quan đến khâu thu gom và vận chuyển tiêu thụ sắn, đó là: dịch vụ thu gom, dịch vụ vận tải, dịch vụ hải quan và dịch vụ bốc xếp hàng hoá.

Để phát triển 04 dịch vụ Logistics này, ngoài những giải pháp chung, doanh nghiệp và chính quyền địa phương nên quan tâm đến 02 nhóm giải pháp cụ thể sau đây:

- Một là, rà soát và điều chỉnh quy hoạch phát triển các vùng nguyên liệu sắn trên địa bàn tỉnh theo hướng sản xuất hàng hoá, tránh tình trạng sản xuất manh mún và nhỏ lẻ, gây khó khăn cho quá trình thu gom và vận chuyển là những việc làm cần được ưu tiên. Ngoài ra, chính quyền địa phương cùng với doanh nghiệp đầu tư xây dựng các mô hình liên kết *doanh nghiệp – doanh nghiệp* hoặc *doanh nghiệp – người sản xuất* để đảm bảo tính ổn định về nguồn cung nguyên liệu và tăng cường trách nhiệm của doanh nghiệp và người sản xuất trong sản xuất và tiêu thụ sản phẩm.

- Hai là, như đã phân tích ở Chương 2, phương tiện thu gom và vận chuyển sắn từ hộ sản xuất về nhà máy của hầu hết các doanh nghiệp là vừa thiếu về số lượng và vừa yếu về chất lượng. Vì vậy, UBND tỉnh cần có chính sách tín dụng ưu đãi để khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư và nâng cấp phương tiện thu gom và vận chuyển.



Dịch vụ Logistics liên quan đến thu gom và vận chuyển tiêu thụ		
- Dịch vụ thu gom - Dịch vụ vận tải	- Dịch vụ hải quan - Bốc xếp hàng hoá	- Vận chuyển - Lưu kho - Hải quan

Sơ đồ 3.2: Chuỗi cung và các dịch vụ Logistics đối với sản phẩm sắn

c. Đối với sản phẩm cao su

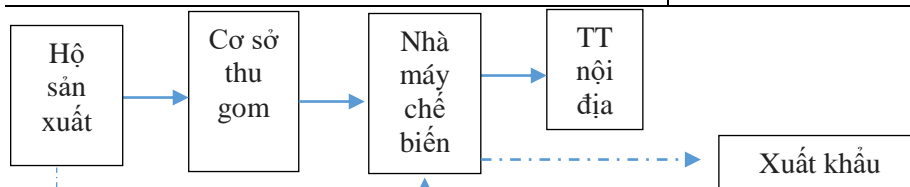
Cây cao su được trồng khá sớm, phân bố rộng khắp ở hầu hết các địa phương và có vai trò quan trọng đối với quá trình phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Quảng Trị. Sau khi khai thác mỏ, hơn 70% sản lượng mỏ được các hộ gia đình vận chuyển đến bán trực tiếp cho các doanh nghiệp cao su. Tại các doanh nghiệp, 52% sản phẩm được xuất khẩu sang các nước như Ấn Độ, Malaysia và Trung Quốc; trong khi 48% sản phẩm được tiêu thụ trong nước. Quá trình thu gom và vận chuyển tiêu thụ sản phẩm cao su liên quan đến 04 dịch vụ Logistics, đó là: dịch vụ thu gom, dịch vụ vận tải, dịch vụ hải quan và dịch vụ bốc xếp hàng hoá.

Để thúc đẩy các dịch vụ Logistics phát triển bền vững hơn trong thời gian tới, bên cạnh những giải pháp chung, doanh nghiệp và chính quyền địa phương cần quan tâm đến một số giải pháp có tính đặc thù sau đây:

- Về dịch vụ thu gom, chất lượng đường giao thông ảnh hưởng rất lớn đến mạng lưới và chi phí tổ chức thu gom và vận chuyển sản phẩm của hộ gia đình, thương lái và doanh nghiệp. Hiện tại nhiều tuyến đường liên xã, liên thôn và liên lô chưa được bê tông hoặc nhựa hoá mà chủ yếu là đường đất. Về mùa mưa một số đoạn đường thường hay bị ngập, lầy lội và dễ sạt lở gây khó khăn cho quá trình vận chuyển. Vì vậy, cần phải lồng ghép các nguồn vốn phát triển hạ tầng đặc biệt là vốn đầu tư xây dựng nông thôn mới để hoàn thiện hơn hệ thống giao thông nông thôn.

- Về dịch vụ vận tải, 50% doanh nghiệp được khảo sát cho rằng số lượng phương tiện của doanh nghiệp là không đủ để thu gom và vận chuyển tiêu thụ. Gần 90% doanh nghiệp xác nhận rằng mức độ hiện đại của các phương tiện chủ yếu ở mức trung bình. Để tháo gỡ những khó khăn này, UBND tỉnh nên tạo điều kiện thuận lợi để giúp các doanh nghiệp tiếp cận được nguồn vốn khuyến công hoặc các nguồn vốn vay ưu đãi khác. Đối với doanh nghiệp, cần tăng cường liên kết với các doanh nghiệp vận tải trong và ngoài tỉnh để tổ chức thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá theo hướng chủ động về phương tiện nhưng tiết kiệm được chi phí.

Tại Việt Nam	Tại cảng/cửa khẩu	TT quốc tế
--------------	-------------------	------------



	Cửa Việt/Lao Bảo	
Dịch vụ Logistics liên quan đến thu gom và vận chuyển tiêu thụ		
- Dịch vụ thu gom - Dịch vụ vận tải	- Dịch vụ hải quan - Bốc xếp hàng hoá	- Vận chuyển - Luru kho - Hải quan

Sơ đồ 3.3: Chuỗi cung và các dịch vụ Logistics đối với cao su

d. Đối với sản phẩm cà phê

Tỉnh Quảng Trị có gần 4.700 ha cà phê, chủ yếu là cà phê chè Catimo, được trồng phổ biến ở các xã thuộc huyện Hướng Hoá. Cây cà phê Quảng Trị có chất lượng cao với thương hiệu nổi tiếng là cà phê Khe Sanh được khách hàng trong và ngoài nước ưa chuộng; tuy nhiên, hiện tại có đến 2.400 ha (51%) là diện tích già cỗi, sinh trưởng kém và cần tái canh.

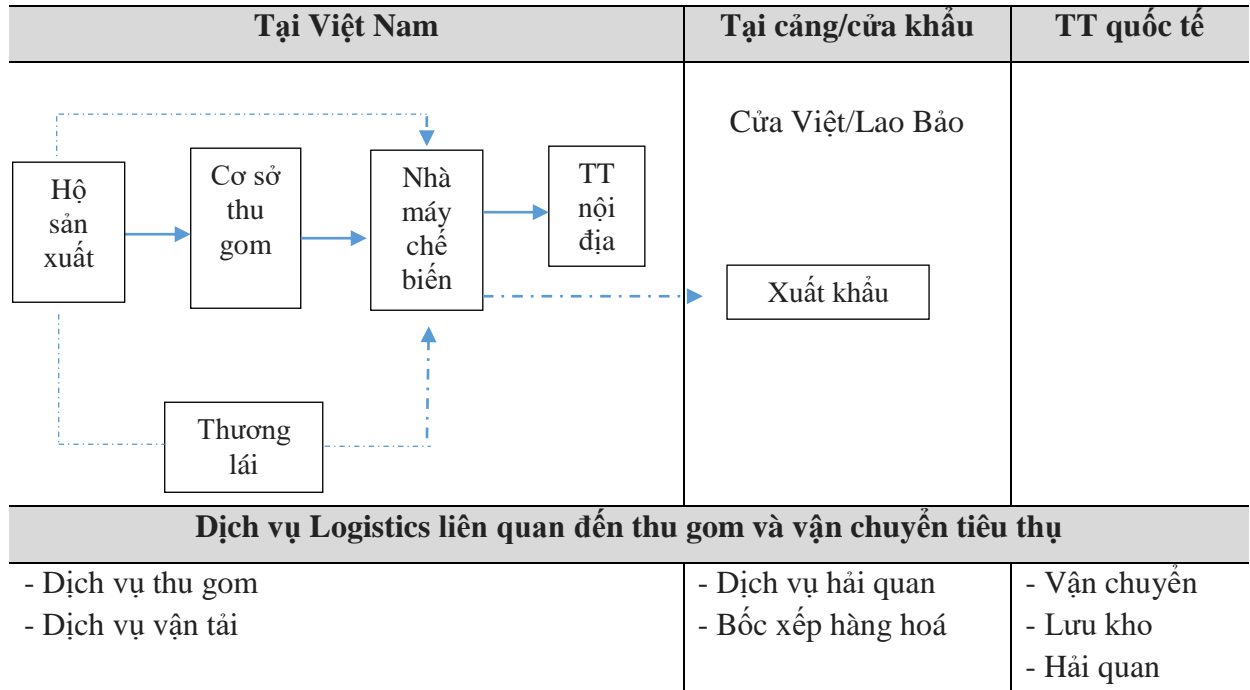
Cũng giống như các sản phẩm chủ lực khác, việc thu gom và vận chuyển tiêu thụ cà phê tại Quảng Trị có liên quan đến 04 dịch vụ Logistics: dịch vụ thu gom, dịch vụ vận tải, dịch vụ hải quan và dịch vụ bốc xếp hàng hoá. Do các giải pháp như đã đề xuất có thể áp dụng chung để phát triển dịch vụ vận tải, dịch vụ hải quan và dịch vụ bốc xếp hàng hoá, nên chính quyền địa phương và doanh nghiệp cần quan tâm đến các giải pháp có tính đặc thù sau đây:

- Cần có chính sách hỗ trợ để *Hội cà phê Khe Sanh*¹⁶ hoạt động có hiệu quả. Trong đó, cần phát huy vai trò của Hội trong việc hạn chế những biểu hiện cạnh tranh không lành mạnh trong chuỗi hoạt động sản xuất, kinh doanh cà phê như tranh mua, tranh bán, tranh chấp thị trường,...

- Vấn đề thách thức trong thu gom cà phê ở Quảng Trị không phải là thiếu phương tiện hay công nghệ thu gom lạc hậu, mà là diện tích trồng cà phê manh mún và nhỏ lẻ (0,5 ha/hộ), phân bố ở nhiều địa phương với chủ yếu là địa hình đồi núi. Điều này gây ra những khó khăn nhất định cho quá trình thu gom và vận chuyển cà phê, đó là: i) doanh nghiệp bỏ ra nhiều chi phí để thu gom nên giá mua thấp, và ii) khó thực hiện đúng kế hoạch thu gom nên ảnh hưởng đến chất lượng cà phê. Vì vậy, bên cạnh nâng cấp hệ thống giao thông nông thôn, sự cần

¹⁶ Hội cà phê Khe Sanh được thành lập vào năm 2015 với số lượng hội viên hiện tại là 37. Thành phần hội viên bao gồm các nhà máy, cơ sở kinh doanh, cơ sở chế biến cà phê, nhóm trưởng các nhóm nông dân ở thôn, bản, và các hộ nông dân.

thiết phải thành lập các hợp tác xã cà phê theo xã hoặc liên xã. Từ đó, cần thúc đẩy mối liên kết giữa doanh nghiệp cà phê với hợp tác xã (liên kết dọc) và giữa hợp tác xã với người nông dân (liên kết ngang) để có một hệ thống thu gom bền vững theo hướng đảm bảo đúng kế hoạch, tiết kiệm chi phí cho doanh nghiệp và tăng thu nhập cho người dân.



Sơ đồ 3.4: Chuỗi cung và các dịch vụ Logistics đối với cà phê

e. Đối với sản phẩm hồ tiêu

Cây hồ tiêu được xem là cây công nghiệp dài ngày chủ lực và có giá trị kinh tế cao của tỉnh Quảng Trị. Kết quả khảo sát cho thấy gần 70% sản lượng hồ tiêu được xuất khẩu sang thị trường Châu Âu và Nhật Bản.

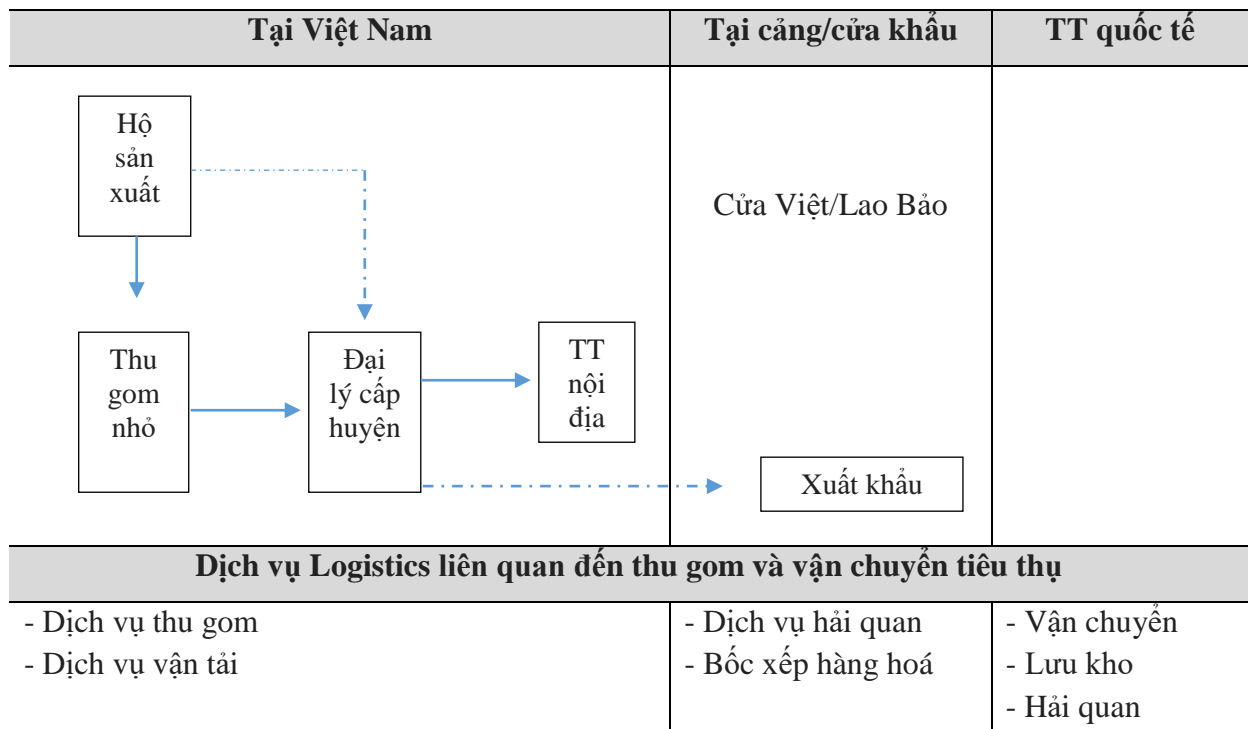
So với các sản phẩm chủ lực khác, việc thu gom và vận chuyển tiêu thụ sản phẩm hồ tiêu tại Quảng Trị tương đối thuận lợi vì tính đặc thù của sản phẩm là nhỏ và gọn nhẹ. Có 3 tác nhân quan trọng tham gia vào quá trình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hồ tiêu, bao gồm: người thu gom nhỏ, đại lý cấp huyện và các doanh nghiệp kinh doanh hồ tiêu. Khi có nhu cầu bán sản phẩm, hộ sản xuất chỉ gọi điện cho người thu gom, sau đó họ sẽ đến tận nhà để thu mua.

Quá trình thu gom và vận chuyển tiêu thụ hồ tiêu tại Quảng Trị có liên quan đến 04 dịch vụ Logistics: dịch vụ thu gom, dịch vụ vận tải, dịch vụ hải quan và dịch vụ bốc xếp hàng hoá. Các dịch vụ như dịch vụ vận tải, dịch vụ hải quan và dịch vụ bốc xếp hàng hoá có thể áp dụng các giải pháp như đã đề xuất. Riêng dịch vụ thu gom, chính quyền địa phương nên quan tâm những đề xuất sau đây:

- Cần thiết phải thành lập các hợp tác xã hồ tiêu (theo từng xã hoặc liên xã), từ đó tạo ra mối liên kết bền vững theo chiều ngang giữa hợp tác xã và người nông dân, và mối liên kết theo chiều dọc giữa doanh nghiệp kinh doanh

hồ tiêu với các hợp tác xã. Mỗi liên kết này hình thành sẽ góp phần i) giảm thành phần trung gian trong quá trình thu gom, từ đó góp phần giảm chi phí thu gom; ii) tăng tính chủ động về nguồn cung sản phẩm cho doanh nghiệp; và iii) tăng trách nhiệm của các bên liên quan trong tổ chức tiêu thụ.

- Chính quyền địa phương và các ban ngành liên quan tuy không trực tiếp tổ chức thu gom và vận chuyển tiêu thụ hồ tiêu, nhưng cần đóng vai trò là người thúc đẩy (third party) và giám sát việc thực hiện những cam kết của các bên liên quan trong từng mỗi liên kết.



Sơ đồ 3.5: Chuỗi cung và các dịch vụ Logistics đối với hồ tiêu

C. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

- Quảng Trị là tỉnh vừa nằm ở trung điểm của đất nước vừa là điểm đầu trên tuyến đường hành lang kinh tế Đông - Tây nối với Lào - Thái Lan - Myanmar qua cửa khẩu quốc tế Lao Bảo đến các cảng biển Miền Trung. Đây là lợi thế quan trọng để Quảng Trị mở rộng hợp tác kinh tế, phát triển các dịch vụ Logistics và đẩy mạnh xuất khẩu hàng hoá. Ngoài ra, Quảng Trị còn có nhiều thuận lợi về khí hậu, địa hình đồi núi và trung du, đất nông nghiệp chiếm 80% tổng diện tích tự nhiên, là những điều kiện quan trọng để phát triển các vùng nguyên liệu của 05 sản phẩm chủ lực theo hướng gắn sản xuất với chế biến và tiêu thụ.

- Để đưa các sản phẩm chủ lực của tỉnh Quảng Trị vào chuỗi giá trị nông sản toàn cầu, ngoài những nỗ lực của chính quyền địa phương và người sản xuất, thì các doanh nghiệp thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá đóng một vai trò rất quan trọng. Tuy nhiên, nếu dựa vào tiêu chí phân loại doanh nghiệp của Chính phủ thì hầu hết các doanh nghiệp khảo sát có quy mô nhỏ. Chỉ có một số doanh nghiệp sản và cao su có quy mô lớn hơn nhưng số lượng này chiếm tỷ lệ không đáng kể. Đa số doanh nghiệp có đủ phương tiện để thu gom và vận chuyển tiêu thụ nhưng mức độ hiện đại chủ yếu là ở mức trung bình.

- Về nhu cầu thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp trong thời gian tới, kết quả nghiên cứu cho thấy gần 60% doanh nghiệp có lập kế hoạch và cung cấp thông tin chi tiết về nhu cầu thu gom và vận chuyển trong 5 năm tiếp theo. Đa số doanh nghiệp cho rằng khối lượng hàng hoá do doanh nghiệp thu gom và vận chuyển tiêu thụ sẽ tăng lên trong thời gian tới, nhưng việc tăng lên này chủ yếu dao động từ 10% đến dưới 20%. Về nguyên nhân không lập kế hoạch thu gom và vận chuyển tiêu thụ, đa số doanh nghiệp cho rằng họ còn thiếu năng lực lập kế hoạch dài hạn, thường làm theo kinh nghiệm, thiếu thông tin về thị trường và không nắm rõ chi tiết về kế hoạch phát triển KT-XH của địa phương.

- Nghiên cứu này phát hiện ra một số tồn tại và khó khăn trong quá trình thu gom và vận chuyển tiêu thụ các hàng hoá chủ lực, bao gồm: quy mô sản xuất nhỏ lẻ và phân tán, chất lượng đường giao thông nông thôn ở các huyện miền núi còn chưa tốt, thiếu phương tiện vận chuyển vào thời kỳ cao điểm (chủ yếu là sản phẩm sản và gỗ rừng trồng), hạ tầng tại cảng biển và cửa khẩu chưa đồng bộ và hiện đại, doanh nghiệp chưa thông thạo các thủ tục hải quan, một số doanh nghiệp sản và gỗ thiếu quỹ đất để tập kết nguyên liệu. Những tồn tại và khó khăn này đã ảnh hưởng không nhỏ đến kết quả thu gom và vận chuyển tiêu thụ hàng hoá của các doanh nghiệp.

- Để phát triển dịch vụ Logistics nói chung và các dịch vụ Logistics liên quan đến thu gom và vận chuyển tiêu thụ 05 hàng hoá chủ lực của tỉnh Quảng Trị, chính quyền địa phương và doanh nghiệp cần thực hiện đồng bộ các giải pháp chung như đã đề xuất. Tuy nhiên, việc nhanh chóng hoàn thiện quy hoạch chi tiết phát triển các dịch vụ Logistics, kế hoạch huy động nguồn lực để xây dựng các trung tâm Logistics đã được phê duyệt và sớm bổ sung thêm chức năng, nhiệm vụ nghiên cứu và quản lý nhà nước về dịch vụ Logistics cho Trung tâm nghiên cứu xúc tiến và hỗ trợ đầu tư Quảng Trị là những khâu đột phá trong hệ thống các giải pháp chung.

- Về giải pháp cụ thể, tùy thuộc vào chuỗi cung ứng và các dịch vụ Logistics liên quan của từng sản phẩm chủ lực, các bên liên quan cần quan tâm đầy đủ các giải pháp đã nêu trong nghiên cứu này. Tuy nhiên, giải pháp sớm hoàn thiện quy hoạch phát triển các vùng sản xuất hàng hoá tập trung gắn với chế biến và tiêu thụ, giải pháp hình thành hoặc tăng cường liên kết theo chiều ngang (hộ nông dân – hợp tác xã) và liên kết theo chiều dọc (doanh nghiệp – hợp tác xã), và các giải pháp

nhằm cải thiện chất lượng hệ thống giao thông nông thôn (liên xã, liên thôn/bản, liên vùng nguyên liệu) là những điều kiện tiên quyết để thúc đẩy quá trình thu gom và vận chuyển tiêu thụ các hàng hoá chủ lực của tỉnh Quảng Trị./.

2. Kiến nghị

- UBND tỉnh nên dành một khoản kinh phí thoả đáng để nghiên cứu và lập quy hoạch phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn một cách có hệ thống.

- UBND tỉnh sớm ban hành chính sách về tăng cường xã hội hoá trong đầu tư phát triển các dịch vụ Logistics để thực hiện “đúng và kịp thời” các quy hoạch và kế hoạch đã được Chính phủ và UBND tỉnh phê duyệt.

- UBND tỉnh sớm thành lập Trung tâm xúc tiến và hỗ trợ đầu tư Quảng Trị để tham mưu về các chính sách khuyến khích và kế hoạch phát triển Logistics cũng như xúc tiến kêu gọi và hỗ trợ các dự án Logistics đầu tư trên địa bàn tỉnh.

Đơn vị chủ trì
(Ký tên, đóng dấu)

Quảng Trị, ngày 17 tháng 10 năm 2017
Chủ nhiệm Đề tài/Dự án

TÀI LIỆU THAM KHẢO

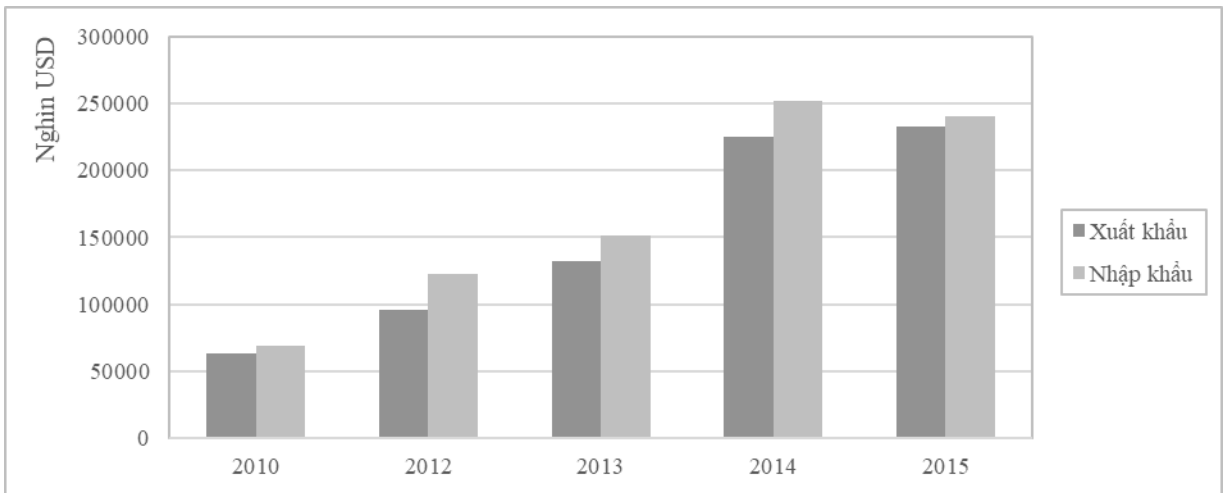
- Cục Hải quan tỉnh Quảng Trị (2017), *Báo cáo số 419/HQQT-NV ngày 31 tháng 3 năm 2017 về xây dựng kế hoạch phát triển dịch vụ Logistics.*
- Cục Thống kê Quảng Trị (2016), *Niên giám Thống kê tỉnh Quảng Trị 2015*, Nhà xuất bản Thống kê. Hà Nội.
- Chính phủ (2017), *Quyết định số 1936/QĐ-TTg ngày 11 tháng 10 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Đông Nam tỉnh Quảng Trị đến năm 2035 và tầm nhìn đến năm 2050.*

- Đảng bộ tỉnh Quảng Trị (2015), *Nghị quyết Đại hội Đảng bộ tỉnh Quảng Trị nhiệm kỳ 2015-2020*.
- Đào Mạnh Hùng (2013), *Phân tích chuỗi giá trị sản phẩm Hồ tiêu Quảng Trị*, Luận văn Thạc sỹ Kinh tế, Trường Đại học Kinh tế - Đại học Huế.
- Đặng Đình Đào, Trần Văn Bảo và Nguyễn Minh Sơn (2011), *Tổng quan về Logistics trong nền kinh tế thị trường* (trang 5-51), trong tuyển tập Logistics: Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế Quốc dân.
- Hội đồng Nhân dân tỉnh Quảng Trị (2014), *Nghị quyết 01/2014/NĐ-HĐND ngày 25 tháng 04 năm 2014 về Quy hoạch phát triển ngành nông nghiệp tỉnh đến Quảng Trị đến năm 2020*.
- Liên Hiệp Quốc (2002), *Khóa đào tạo quốc tế về vận tải đa phương thức và quản lý logistics*, Đại học Ngoại Thương, tháng 10/2002.
- Ngân hàng Nhà nước Việt Nam (2015), *Diễn biến chính của kinh tế thế giới giai đoạn 2011 – 2015 và những tác động đối với thị trường tài chính tiền tệ*.
- Nghi Lộc (2015), *Đà Nẵng phát triển dịch vụ Logistics*, Thời báo Ngân hàng, xem tại: <http://thoibaonganhang.vn/da-nang-phat-trien-dich-vu-logistics-38389.html>
- Nguyễn Thế Phương (2015), *Phát triển dịch vụ Logistics trên tuyến hành lang kinh tế Đông Tây tại Quảng Trị*. Luận văn Thạc sỹ khoa học Kinh tế, Trường ĐH Kinh tế Huế.
- Nguyễn Thị Diệu Linh (2014), *Giải pháp phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Trị*, Đề án môn học, Trường ĐH Kinh tế Quốc dân.
- Phạm Thị Thanh Xuân (2015), *Hiệu quả kinh tế và rủi ro trong sản xuất hồ tiêu tại tỉnh Quảng Trị*, Luận án Tiến sỹ Kinh tế, Trường ĐH Kinh tế Huế.
- Phùng Thị Hồng Hà (2008), *Tiêu thụ thủy sản nuôi trồng ở Thừa Thiên Huế*. Nhà xuất bản Đại học Huế.
- Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2005), *Luật Thương mại*. NXB Chính trị Quốc gia.
- Sở Công thương Quảng Trị (2016), *Báo cáo số 147/BC-SCT của Sở Công thương Quảng Trị về kết quả thực hiện kế hoạch phát triển ngành công thương giai đoạn 2011-2015 và phương hướng nhiệm vụ 2016-2020*.
- Sở Giao thông Vận tải tỉnh Quảng Trị (2017), *Báo cáo số 809/SGTVT-KCHT ngày 11 tháng 4 năm 2017 về cung cấp thông tin phục vụ xây dựng kế hoạch phát triển dịch vụ Logistics*.
- Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn tỉnh Quảng Trị (2017), *Dự thảo đề án tái cơ cấu ngành nông nghiệp và phát triển nông thôn theo hướng nâng cao giá trị gia tăng và phát triển bền vững giai đoạn 2017-2020 và định hướng đến năm 2025*.

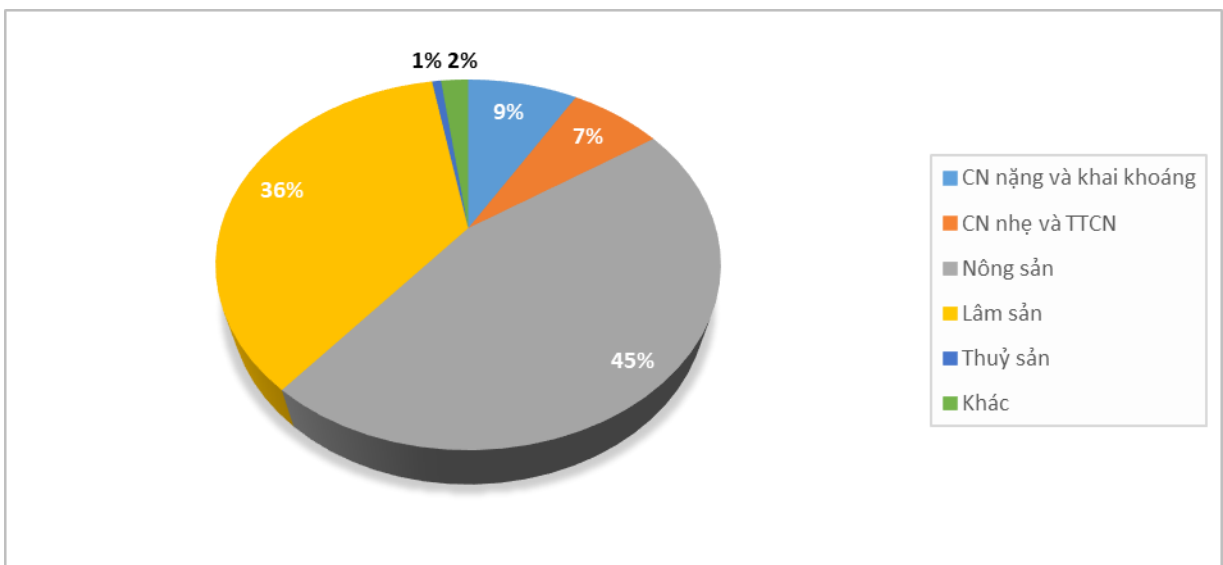
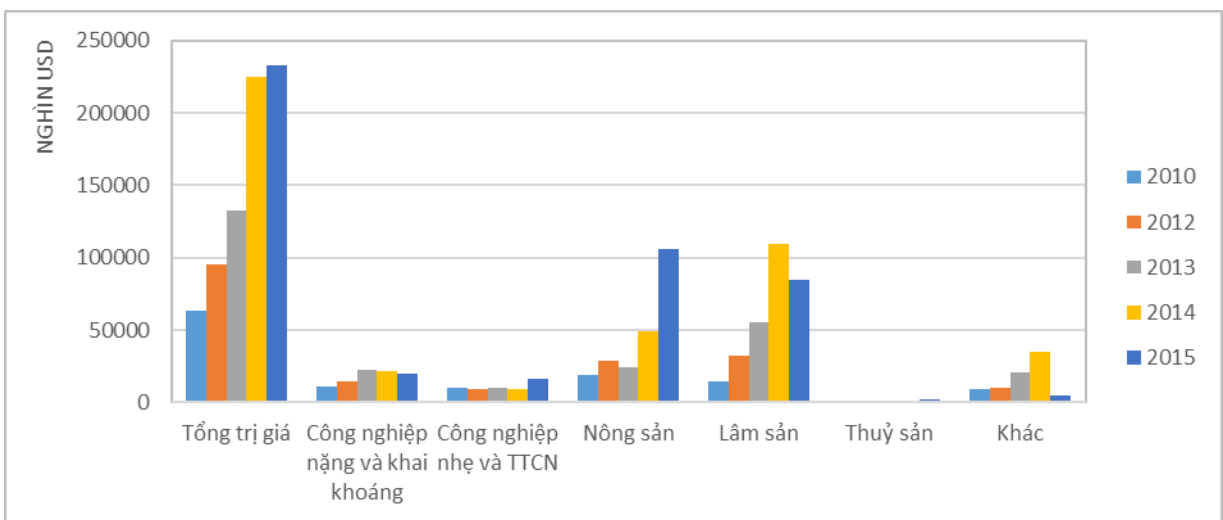
- Sở Thông tin và Truyền thông tỉnh Quảng Trị (2017), *Báo cáo số 203/STTTT-KHTC ngày 20 tháng 4 năm 2017 về cung cấp các thông tin và tài liệu liên quan dịch vụ Logistics*.
- Tổng cục Thống kê Việt Nam (2015), *Niên giám Thống kê*. Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội.
- Trần Hữu Hùng (2015), *Phát triển dịch vụ Logistics của tỉnh Quảng Trị trên hành lang kinh tế Đông – Tây*. Luận án Tiến sỹ kinh tế, Viện nghiên cứu thương mại, Bộ công thương.
- Trần Văn Hòa (2014), *Một số vấn đề lý luận và thực tiễn về phát triển dịch vụ logistics ở Việt Nam*. NXB Lao động - Xã hội.
- Trần Xuân Châu (2003), *Phát triển nền nông nghiệp hàng hoá ở Việt Nam: Thực trạng và giải pháp*. Nhà xuất bản Chính trị quốc gia.
- UBND tỉnh Bình Dương (2017), *Kế hoạch phát triển dịch vụ Logistics của tỉnh Bình Dương giai đoạn 2017-2020 và những năm tiếp theo*.
- UBND tỉnh Quảng Trị (2013), *Quyết định số 20/2013/QĐ-UBND ban hành ngày 18 tháng 07 năm 2013 của UBND tỉnh về phê duyệt quy hoạch phát triển thương mại Quảng Trị đến năm 2020, định hướng đến năm 2025 và tầm nhìn đến năm 2030*.
- UBND tỉnh Quảng Trị (2014), *Đề án Quy hoạch phát triển ngành nông nghiệp tỉnh Quảng Trị đến năm 2020*.
- UBND tỉnh Quảng Trị (2017), *Quyết định số 1760/ĐA-UBND ngày 14 tháng 04 năm 2017 về đề án thành lập Trung tâm nghiên cứu xúc tiến và hỗ trợ đầu tư Quảng Trị (QTIPC)*.
- UBND tỉnh Quảng Trị (2017), *Quyết định số 1898/QĐ-UBND ngày 11 tháng 07 năm 2017 của UBND tỉnh Quảng Trị về phát triển dịch vụ Logistics trên địa bàn tỉnh Quảng Trị đến năm 2025*.
- Vũ Thị Minh Loan (2011), *Cơ sở hạ tầng kỹ thuật – Nhân tố cơ bản tạo tiền đề phát triển dịch vụ Logistics ở Việt Nam* (trang 123-139), trong tuyển tập Logistics: Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế Quốc dân.

PHỤ LỤC

1. Giá trị xuất - nhập khẩu hàng hoá của tỉnh Quảng Trị



2. Cơ cấu giá trị xuất khẩu hàng hoá của tỉnh Quảng Trị



3. Nhân tố ảnh hưởng đến giá trị thu gom của doanh nghiệp

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.654 ^a	.428	.347	29723.032	1.649

a. Predictors: (Constant), X1.6, X1.1, X4.Dtichkhbai, X1.4, X3.Ptientgom, X1.3, X1.5, X2.Laodong

b. Dependent Variable: Y.GTTGom GTTGom (Tr.VND)

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
	Regression	37071649150.409	8	4633956143.801	5.245	.000 ^b
	Residual	49473683492.243	56	883458633.790		
	Total	86545332642.653	64			

a. Dependent Variable: Y.GTTGom GTTGom (Tr.VND)

b. Predictors: (Constant), X1.6, X1.1, X4.Dtichkhbai, X1.4, X3.Ptientgom, X1.3, X1.5, X2.Laodong

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	11280.648	8700.989		1.296	.200		
X2.Laodong	322.984	69.917	.921	4.620	.000	.257	3.894
X3.Ptientgom	-16080.793	7963.119	-.220	-2.019	.048	.858	1.166
X4.Dtichkhbai	-6397.515	7916.393	-.085	-.808	.422	.916	1.091
X1.1	-7867.718	11998.887	-.074	-.656	.515	.791	1.264
X1.3	9064.530	11073.797	.093	.819	.417	.788	1.268
X1.4	5008.601	11464.380	.050	.437	.664	.794	1.259
X1.5	20083.246	12321.839	.214	1.630	.109	.595	1.682
X1.6	-206903.278	59042.124	-.698	-3.504	.001	.257	3.885

Excluded Variables^a

Model	Beta In	t	Sig.	Partial Correlation	Collinearity Statistics		
					Tolerance	VIF	Minimum Tolerance
1	X1.Vondieule	. ^b	.	.	.000	.	.000
	X1.2	. ^b	.	.	.000	.	.000

a. Dependent Variable: Y.GTTGom GTTGom (Tr.VND)

b. Predictors in the Model: (Constant), X1.6, X1.1, X4.Dtichkhbai, X1.4, X3.Ptientgom, X1.3, X1.5, X2.Laodong.

4. Nhân tố ảnh hưởng đến giá trị vận chuyển tiêu thụ hàng hoá

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.839 ^a	.704	.653	49149.589	1.746

a. Predictors: (Constant), X1.6, X1.4, X3.Ptientgom, X4.Dtichkhbai, X1.3, X1.1, X1.5, X2.Laodong

b. Dependent Variable: Y.GTvanchuyenTT GT van chuyen tieu thu (Tr.VND)

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	264869781037.570	8	33108722629.696	13.706	.000 ^b
Residual	111121378387.930	46	2415682138.868		
Total	375991159425.500	54			

a. Dependent Variable: Y.GTvanchuyenTT GT van chuyen tieu thu (Tr.VND)

b. Predictors: (Constant), X1.6, X1.4, X3.Ptientgom, X4.Dtichkhbai, X1.3, X1.1, X1.5, X2.Laodong

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	11287.536	15851.965		.712	.480		
X2.Laodong	1039.161	117.548	1.412	8.840	.000	.252	3.971
X3.Ptientgom	-27311.977	15001.745	-.165	-1.821	.045	.781	1.281
X4.Dtichkhbai	-15647.659	14407.925	-.092	-1.086	.283	.896	1.116
X1.1	-26799.297	21434.864	-.114	-1.250	.218	.769	1.300
X1.3	17050.863	21790.829	.073	.782	.438	.744	1.344
X1.4	-1978.241	21235.751	-.008	-.093	.926	.784	1.276
X1.5	17698.877	21351.367	.088	.829	.411	.565	1.771
X1.6	-691025.516	99316.076	-1.117	-6.958	.000	.249	4.009

Excluded Variables^a

Model	Beta In	t	Sig.	Partial Correlation	Collinearity Statistics		
					Tolerance	VIF	Minimum Tolerance
1	X1.Vondieule	. ^b	.	.	.000	.	.000
	X1.2	. ^b	.	.	.000	.	.000

a. Dependent Variable: Y.GTvanchuyenTT GT van chuyen tieu thu (Tr.VND)

b. Predictors in the Model: (Constant), X1.6, X1.4, X3.Ptientgom, X4.Dtichkhbai, X1.3, X1.1, X1.5, X2.Laodong.

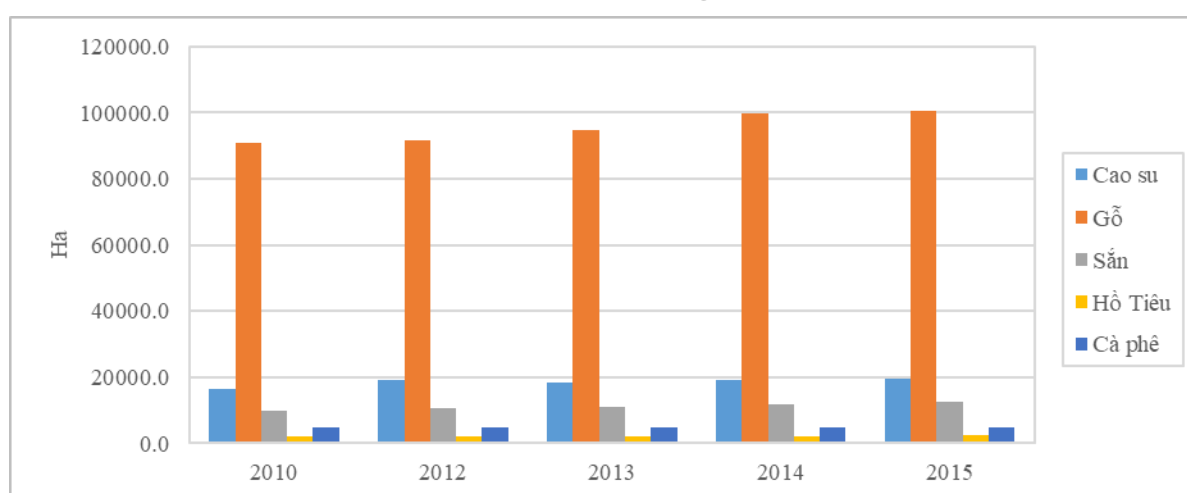
5. Giá trị xuất khẩu năm 2015 của các mặt hàng tại tỉnh Quảng Trị

Đơn vị tính: 1000 USD

STT	Mặt hàng xuất khẩu	2015
1	Hàng thủy sản	1663.0
2	Gạo	2072.0
3	Sắt và các sản phẩm từ sắt	20159.0
4	Bánh kẹo và các sản phẩm từ ngũ cốc	7753.0
5	Hàng rau quả	66595.0
6	Quặng và khoáng sản khác	2298.0
7	Phân bón các loại	2451.0
8	Cao su	14024.0
9	Gỗ và các sản phẩm từ gỗ	84491.0
10	Sắt thép	2964.0
11	Cà phê	3032.0
12	Phương tiện vận tải và phụ tùng	8735.0
13	Hạt tiêu	112.0*
14	Điện	2983.0
15	Sản phẩm từ chất dẻo	12029.0
16	Rượu	N/A
17	Thực phẩm chế biến	N/A
18	Hàng hoá khác	1963.0
Tổng giá trị xuất khẩu		233324.0
Tổng giá trị xuất khẩu của nông nghiệp		199901.0
Tổng giá trị xuất khẩu của 05 sản phẩm chủ lực		121818.0
<i>Giá trị XK của nông nghiệp/tổng giá trị XK của tỉnh</i>		82.3%
<i>Giá trị XK của 05 sản phẩm chủ lực/giá trị XK của nông nghiệp</i>		63.4%
<i>Giá trị XK của 05 sản phẩm chủ lực/tổng giá trị XK của tỉnh</i>		52.2%

Ghi chú: (*) Số liệu thống kê năm 2016.

6. Diện tích các cây chủ lực của Quảng Trị giai đoạn 2010-2015





Công ty CP gỗ MDF VRG Quảng Trị



Công ty TNHH Đại Lộc



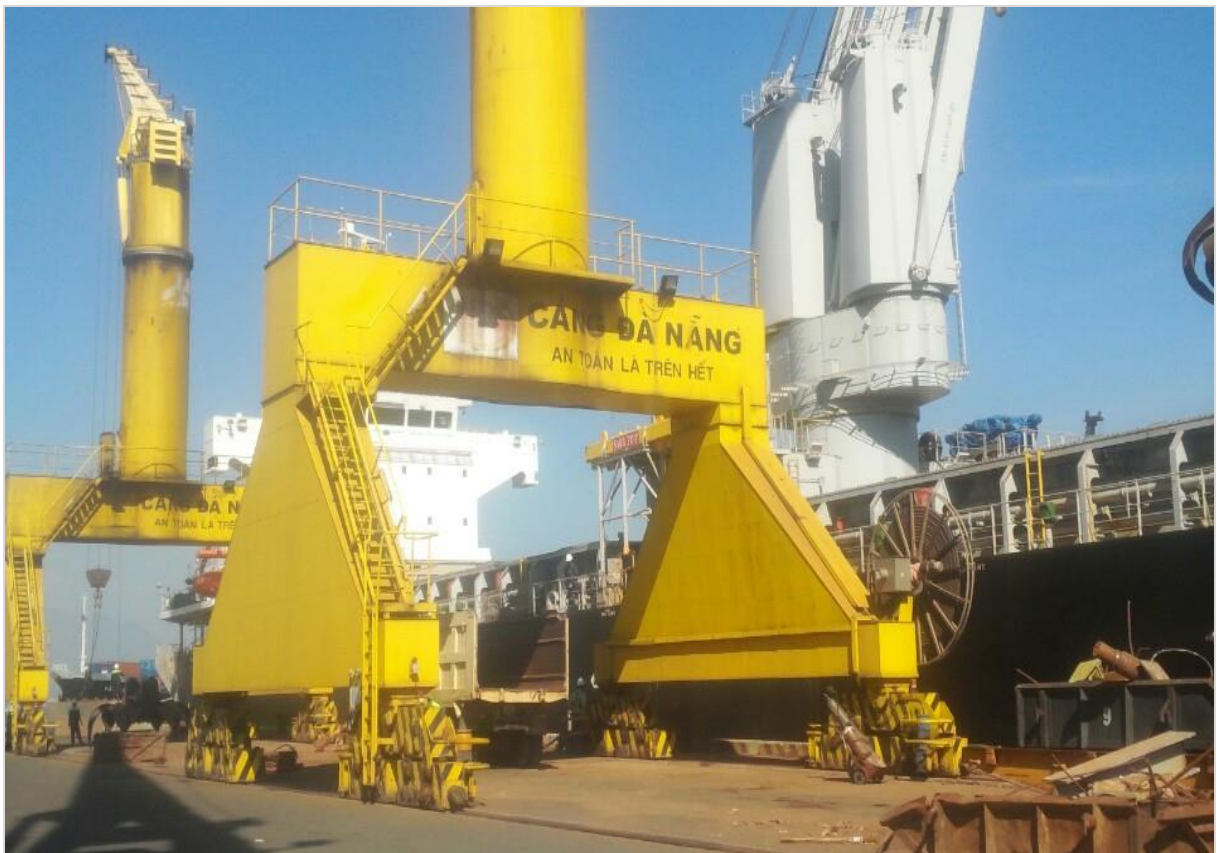
Công ty CP chế biến tinh bột sắn An Thái



Cảng Cửa Việt



Công ty TNHH Mapletree Logistics Park Phase 2 (Bình Dương)



Cảng Tiên Sa (Đà Nẵng)



Hội thảo lấy ý kiến góp ý Báo cáo tổng kết ngày 11/9 tại Sở Công thương