

VAI TRÒ CỦA LOGISTICS VÀ CHUỖI CUNG ỨNG DỊCH VỤ TRONG XUẤT KHẨU HÀNG HÓA QUỐC TẾ: CƠ HỘI VÀ THÁCH THỨC CHO XUẤT NHẬP KHẨU TÔM THẺ TẠI VIỆT NAM

● LÊ QUỐC ĐÔ¹ - TRẦN TRÍ DŨNG²

¹NCS. Trường Đại học Luật, Đại học Huế

²Giảng viên Đại học Thái Bình Dương

TÓM TẮT:

Logistics và chuỗi cung ứng lạnh là mạch máu đảm bảo thực thi các điều khoản chất lượng và thời gian trong hợp đồng mua bán tôm thẻ quốc tế. Tận dụng ưu đãi thuế quan từ các FTA (EVFTA, CPTPP) là cơ hội lớn để Việt Nam bứt phá kim ngạch, nhưng cũng đối mặt với thách thức từ chi phí logistics cao và rào cản kỹ thuật khắt khe. Bài viết phân tích các "nút thắt" hạ tầng và rủi ro pháp lý, từ đó đề xuất nhóm giải pháp về số hóa chuỗi cung ứng bằng Blockchain và chuyển dịch sang các điều kiện Incoterms chủ động. Việc xanh hóa quy trình vận hành và tối ưu hóa điều vận được xem là chìa khóa để đáp ứng tiêu chuẩn bền vững của thị trường Mỹ và EU. Tổng thể, nghiên cứu hướng tới xây dựng một hệ sinh thái logistics hiện đại nhằm bảo vệ lợi ích tối đa cho doanh nghiệp trong các tranh chấp thương mại toàn cầu.

Từ khóa: hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế, logistics lạnh, chuỗi cung ứng, tôm thẻ chân trắng, incoterms 2020, truy xuất nguồn gốc, EVFTA.

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và sự chuyển dịch mạnh mẽ của chuỗi giá trị nông nghiệp, ngành Thủy sản Việt Nam đã khẳng định vị thế là "trụ cột" xuất khẩu, trong đó tôm thẻ chân trắng đóng vai trò là mặt hàng chiến lược theo Quyết định số 79/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về "Kế hoạch hành động

quốc gia phát triển ngành Tôm Việt Nam đến năm 2025" và Thông tư số 26/2018/TT-BNNPTNT (và các văn bản sửa đổi như Thông tư số 01/2022/TT-BNNPTNT) quy định danh mục loài thủy sản nuôi chủ lực, trong đó tôm thẻ chân trắng là một trong những đối tượng ưu tiên hàng đầu về đầu tư, kiểm soát chất lượng và dịch bệnh. Việc đóng góp tỷ

trọng lớn vào kim ngạch ngoại tệ quốc gia theo Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam (VASEP) năm 2025 đạt 4,6 tỷ USD, tăng 19% so với năm 2024, với các thị trường Trung Quốc và Hồng Kông là thị trường lớn nhất (đạt 1,3 tỷ USD), tiếp theo là Hoa Kỳ (796 triệu USD) và khối CPTPP (Nhật Bản, Úc, Canada). Tuy nhiên, khi các Hiệp định thương mại tự do thế hệ mới (CPTPP¹, EVFTA²) mở ra những cánh cửa ưu đãi thuế quan chưa từng có, rào cản lớn nhất đối với doanh nghiệp Việt Nam lại nằm ở năng lực vận hành chuỗi cung ứng và hiệu quả thực thi hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế (MBHHQT).

Thực tiễn thương mại quốc tế cho thấy một hợp đồng MBHHQT thành công không chỉ dừng lại ở việc ký kết các điều khoản trên giấy tờ mà còn phụ thuộc mật thiết vào khả năng hiện thực hóa các cam kết đó thông qua hệ thống logistics. Đối với mặt hàng đặc thù như tôm thẻ chân trắng, một sản phẩm có yêu cầu khắt khe về điều kiện bảo quản lạnh, thời gian vận chuyển và tiêu chuẩn vệ sinh an toàn thực phẩm, thì logistics không chỉ đơn thuần là vận tải, mà còn là công cụ quản trị rủi ro và bảo toàn giá trị hợp đồng.

Tuy nhiên, thực trạng ngành tôm Việt Nam hiện nay đang đối mặt với một nghịch lý, dù sản lượng và công nghệ chế biến đứng đầu thế giới, nhưng chi phí Logistics vẫn chiếm tỷ trọng quá cao trong cấu thành giá thành (khoảng 20%) gồm lệ thuộc vào đường bộ, hạ tầng cảng biển còn phân tán, chuỗi cung ứng lạnh (Cold Chain) chưa tối ưu, phí LSS³. Và các loại phí từ hãng tàu, doanh nghiệp logistics nội địa còn yếu..., làm giảm lợi thế cạnh tranh về giá. Sự thiếu đồng bộ trong chuỗi cung ứng dịch vụ (kho bãi, cảng biển, hạ tầng số) dẫn đến những đứt gãy trong việc thực thi các điều khoản giao hàng (Incoterms), gây tranh chấp thương mại và tổn thất về chất lượng hàng hóa. Các tiêu chuẩn về logistics xanh và truy xuất nguồn gốc từ thị trường EU và Mỹ đang tạo ra những thách thức mới mà nếu không thích ứng kịp thời, doanh nghiệp sẽ bị loại khỏi chuỗi giá trị toàn cầu. Xuất phát từ những đòi hỏi cấp thiết đó, nghiên cứu này được thực hiện

nhằm phân tích vai trò then chốt của logistics và chuỗi cung ứng dịch vụ trong việc thực thi hợp đồng MBHHQT đối với tôm thẻ chân trắng, đề xuất các giải pháp chiến lược giúp doanh nghiệp xuất khẩu tôm Việt Nam tối ưu hóa chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững trên trường quốc tế.

2. Vai trò của Logistics & Chuỗi cung ứng trong Hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế

Trong xuất nhập khẩu tôm, logistics có vai trò quan trọng đảm bảo các điều khoản trong hợp đồng được thực thi và không thể tách rời đối với nhà nhập khẩu và nhà xuất khẩu và quyết định đến thành bại của giao dịch ngoại thương.

Thứ nhất, hiện thực hóa các nghĩa vụ trong hợp đồng MBHHQT thực chất là sự thỏa thuận về việc chuyển giao quyền sở hữu hàng hóa từ người bán sang người mua. Logistics chính là công cụ để thực hiện sự chuyển giao đó, với nhiệm vụ trọng tâm là giao hàng và bảo quản chất lượng.

Đối với nhiệm vụ là nghĩa vụ giao hàng logistics, đặc biệt đối với mặt hàng tôm thẻ - vốn có tính thời vụ và biến động giá cao việc đưa hàng từ kho nội địa ra đến cảng đi (POL)⁴ hoặc cảng đích (POD)⁵ Đúng thời hạn (on-time delivery) là yếu tố sống còn. Logistics đảm bảo sự khớp nối giữa lịch sản xuất tại nhà máy và lịch trình tàu chạy (vessel schedule). Nếu logistics trục trặc dẫn đến chậm trễ việc giao hàng lên tàu, người bán không chỉ đối mặt với nguy cơ vi phạm hợp đồng (late shipment), phát sinh chi phí lưu kho bãi dài ngày (demurrage/detention), mà còn có thể bị người mua từ chối nhận hàng nếu mục đích của hợp đồng không còn đạt được do lỡ thời điểm thị trường tốt.

Đối với nhiệm vụ bảo quản chất lượng là “linh hồn” của hàng thủy sản đông lạnh, chuỗi cung ứng lạnh (Cold Chain) quyết định việc hàng hóa có phù hợp với tiêu chuẩn chất lượng đã cam kết trong hợp đồng khi đến tay người mua hay không? Sự liên tục của nhiệt độ là một quy trình Cold Chain chuẩn mực yêu cầu sự khép kín tuyệt đối từ khâu cấp đông nhanh (IQF) tại nhà máy, vận chuyển bằng xe tải lạnh, cho đến khi đóng vào container lạnh (Reefer

container) tại cảng. Chỉ cần một "mắt xích" bị đứt gãy, ví dụ: container mất điện tại bãi cảng hoặc thiết bị làm lạnh trên tàu gặp sự cố nhiệt độ tâm sản phẩm sẽ tăng lên, gây ra hiện tượng tái kết tinh đá làm hỏng cấu trúc cơ thịt tôm và điều này dẫn đến hệ quả pháp lý. Khi hàng đến cảng đích, nếu kiểm định cho thấy tôm bị biến chất do nhiệt độ không ổn định, người mua có quyền khiếu nại dựa trên bằng chứng từ thiết bị ghi hành trình nhiệt độ (Data Logger). Lúc này, chuỗi cung ứng lạnh không còn là vấn đề kỹ thuật mà trở thành căn cứ để xác định trách nhiệm về lỗi do người bán đóng hàng không đủ độ lạnh, do đơn vị vận chuyển không duy trì nguồn điện, hay do lỗi vận hành bãi cảng.

Từ 2 nhiệm vụ trọng tâm trên có thể thấy, sự giao thoa giữa logistics và tiêu chuẩn chất lượng, logistics hiện đại cho phép theo dõi (tracking) và kiểm soát (tracing) theo thời gian thực. Đối với tôm thẻ Việt Nam xuất khẩu sang các thị trường khó tính như EU, Mỹ hay Nhật Bản, việc duy trì chuỗi cung ứng lạnh xuyên suốt chính là cách để đáp ứng các tiêu chuẩn khắt khe như HACCP⁶ hay ASC⁷. Khi logistics vận hành thông suốt và chuỗi lạnh đảm bảo chất lượng, người bán đã hoàn thành nghĩa vụ cốt lõi: giao hàng phù hợp hợp đồng. Ngược lại, chỉ cần 1 trong 2 yếu tố này đứt gãy, giá trị lô hàng có thể mất hoàn toàn, kéo theo rủi ro tranh chấp và bồi thường.

Thứ hai, xác định điểm phân chia rủi ro và chi phí (Incoterms). Trong quản trị hợp đồng mua bán quốc tế, việc lựa chọn điều kiện Incoterms (FOB, CIF, CFR,...)⁸ không chỉ là thỏa thuận về giá cả mà thực chất là quá trình thiết kế cấu trúc logistics để tối ưu hóa quyền lợi và trách nhiệm của các bên.

Logistics là căn cứ để phân định chi phí và đàm phán giá trị hợp đồng. Logistics đóng vai trò là "bộ máy tính toán", cung cấp dữ liệu thực tế để các bên quyết định ai sẽ là người thực hiện các phân đoạn trong chuỗi cung ứng.

Logistics xác định thời điểm và địa điểm chuyển giao rủi ro. Trong Luật Thương mại quốc tế, rủi ro đối với hàng hóa thường tách rời khỏi quyền sở hữu. Logistics chính là công cụ định vị "điểm

chạm", đảm bảo tính xác thực của thời điểm thông qua vận đơn đường biển (Bill of Lading). Do đó, quản trị rủi ro trong quá trình vận hành với việc hiểu rõ điểm chuyển giao rủi ro giúp logistics tư vấn cho các bên mua bảo hiểm hàng hóa phù hợp. Đặc biệt với mặt hàng nhạy cảm như thủy sản, việc hàng nằm tại bãi cảng (CY)⁹ Chờ xếp lên tàu là giai đoạn rủi ro cao. Logistics giúp các bên nhận diện được: "Nếu hàng hỏng ở kho bãi trước khi lên tàu thì ai chịu?". Sự phân định rõ ràng này giúp giảm thiểu tối đa các tranh chấp pháp lý kéo dài khi có tổn thất xảy ra.

Sự gắn kết giữa Incoterms và chuỗi cung ứng. Lựa chọn Incoterms phù hợp với năng lực logistics giúp minh bạch chi phí và xác định rõ trách nhiệm, điểm chuyển giao rủi ro giữa các bên, qua đó tạo nền tảng pháp lý vững chắc trong giao dịch quốc tế.

Tối ưu hóa giá trị và năng lực cạnh tranh. Trong cạnh tranh toàn cầu, tối ưu logistics là yếu tố sống còn của tôm thẻ Việt Nam. Giảm chi phí logistics giúp hạ chi phí biên, tạo dư địa điều chỉnh giá. Việc kết nối trực tiếp từ vùng nuôi đến nhà máy và cảng giúp loại bỏ trung gian, nâng sức cạnh tranh với Ecuador và Ấn Độ.

Rút ngắn thời gian dẫn (lead time) mang lại lợi ích kép: tăng tốc quay vòng vốn, giảm rủi ro biến động giá và đảm bảo chất lượng sản phẩm. Nhờ đó, doanh nghiệp chuyển từ bị động sang chủ động kiểm soát chi phí và thời gian.

Đảm bảo pháp lý và dòng thông tin. Logistics còn gắn với quản trị chứng từ, trong đó vận đơn (B/L) là chứng từ cốt lõi, vừa xác nhận giao hàng, vừa là bằng chứng hợp đồng và quyền sở hữu. Đây là điều kiện để thực hiện thanh toán quốc tế (L/C, DP, DA, TT).

Với các hợp đồng giá trị lớn, chỉ một sai sót nhỏ trên vận đơn cũng có thể làm gián đoạn thanh toán, nên logistics đóng vai trò đảm bảo sự thống nhất giữa hàng hóa và chứng từ, duy trì dòng tiền. Trong giao dịch tôm thẻ, logistics là "điểm kích hoạt" thanh toán: từ vận chuyển lạnh, thông quan, xếp hàng lên tàu đến phát hành vận đơn (B/L) - chứng từ vừa xác nhận giao hàng, vừa là bằng chứng hợp

đồng và quyền sở hữu. Người bán sau đó xuất trình bộ chứng từ (B/L, C/O, Health Certificate...) cho ngân hàng để thực hiện thanh toán theo L/C, DP, DA, TT. Theo nguyên tắc "Strict Compliance" (Tuân thủ nghiêm ngặt) của quy tắc UCP 600¹⁰, ngân hàng chỉ giao dịch trên cơ sở chứng từ chứ không kiểm tra hàng hóa thực tế. Do đó, ngân hàng chỉ giải ngân khi bộ chứng từ logistics khớp hoàn toàn với L/C, qua đó hoàn tất chu kỳ vốn cho doanh nghiệp. Tuy nhiên, sự lệch pha giữa vận hành thực tế và chứng từ là nguyên nhân chính dẫn đến tranh chấp. Rủi ro lớn nhất là chậm trễ khiến ngày xếp hàng vượt "Latest Shipment Date", làm bộ chứng từ bị coi là sai biệt và bị từ chối thanh toán. Ngay cả lỗi nhỏ trên vận đơn (tên hàng, trọng lượng...) cũng có thể khiến dòng tiền bị đình trệ.

Theo ICC Banking Commission, 60 - 70% bộ chứng từ bị từ chối ngay lần xuất trình đầu do sai biệt. Trong khi đó, chi phí logistics tại Việt Nam vẫn cao (khoảng 16,8 - 20% GDP theo World Bank 2023), nên các lỗi này còn kéo theo chi phí lưu bãi lớn (Demurrage/Detention), làm suy giảm sức cạnh tranh của tôm thẻ Việt Nam so với Ecuador và Ấn Độ.

Vì vậy, đảm bảo sự đồng bộ giữa vận hành logistics và độ chính xác chứng từ là điều kiện sống còn để hạn chế rủi ro pháp lý và tối ưu hiệu quả kinh tế trong thương mại quốc tế.

Truy xuất nguồn gốc và minh bạch hóa chuỗi cung ứng (Traceability). Đối với các thị trường khó tính như EU (theo hiệp định EVFTA) hay Mỹ, logistics không chỉ dừng lại ở việc đưa hàng đến nơi, mà còn phải kể được "câu chuyện" về nguồn gốc của lô hàng đó. Bằng chứng về tính bền vững và an toàn trong chuỗi cung ứng hiện đại tích hợp công nghệ mã vạch (Barcode), RFID hoặc Blockchain cho phép theo dõi (tracking) lô hàng tôm thẻ từ ao nuôi, nhà máy chế biến đến khi lên tàu. Điều này cung cấp bằng chứng đanh thép để cấp Giấy chứng nhận xuất xứ (C/O) và các chứng chỉ an toàn thực phẩm. Logistics giúp doanh nghiệp chứng minh được tôm không vi phạm các quy định về chống khai thác bất hợp pháp (IUU)¹¹ hay lạm dụng kháng sinh. Vượt rào cản kỹ thuật tại EU. Truy xuất nguồn

gốc là điều kiện bắt buộc để hưởng ưu đãi thuế từ EVFTA. Nếu không cung cấp được dữ liệu vận chuyển và bảo quản, lô hàng có thể bị từ chối ưu đãi hoặc bị loại bỏ. Vì vậy, hệ thống thông tin logistics đóng vai trò như "giấy thông hành" pháp lý.

Đồng bộ dữ liệu và chứng từ. Logistics tạo hệ sinh thái thông tin khép kín, từ Packing List, Invoice đến chứng từ bảo hiểm, kiểm dịch. Qua đó, logistics trở thành "bên làm chứng" cho tính minh bạch của hợp đồng, giúp doanh nghiệp đảm bảo thanh toán, giảm rủi ro và nâng cao uy tín trên thị trường quốc tế.

3. Cơ hội cho xuất nhập khẩu tôm thẻ Việt Nam giai đoạn 2026 - 2030

Một là, lợi thế từ các FTA. EVFTA và CPTPP đưa thuế tôm về 0%, tạo lợi thế giá cho Việt Nam tại EU và Nhật Bản giai đoạn 2026 - 2030. Trong khi Ecuador mạnh về tôm nguyên liệu, Việt Nam nổi bật ở chế biến sâu, đáp ứng xu hướng tiêu dùng cao cấp.

Đa dạng hóa thị trường và nâng chất lượng. Nhu cầu lớn từ Trung Quốc giúp giảm phụ thuộc vào Mỹ, EU. Đồng thời, mô hình nuôi chuẩn quốc tế kết hợp logistics lạnh giúp đảm bảo chất lượng, truy xuất và rút ngắn thời gian giao hàng.

Lợi thế tại EU. EVFTA giúp thuế tôm đông lạnh về 0% (từ 12%), sản phẩm chế biến cũng giảm theo lộ trình. Trong khi đó, Ecuador và Ấn Độ không có FTA, gặp bất lợi về thuế hoặc tiêu chuẩn, dù có lợi thế về chi phí.

Tại thị trường Nhật Bản (Lợi thế từ CPTPP và VJEPA¹²). Nhật Bản là thị trường truyền thống quan trọng của tôm thẻ Việt Nam, với lợi thế từ các FTA như CPTPP, VJEPA và AJCEP giúp thuế về 0% cho phần lớn sản phẩm. Nhờ đó, tôm Việt Nam không chỉ cạnh tranh về giá mà còn vượt trội về chế biến giá trị gia tăng (tôm tẩm bột, sushi...) so với Ấn Độ và Indonesia.

Tuy nhiên, "nghịch lý cạnh tranh" vẫn tồn tại khi Ecuador là đối thủ lớn nhất. Dù không có lợi thế FTA tương đương, Ecuador có giá nguyên liệu thấp hơn 20.000 - 30.000 VNĐ/kg nhờ quy mô nuôi lớn và chi phí đầu vào thấp, cùng lợi thế logistics. Vì

vậy, Việt Nam khó cạnh tranh về giá thuần túy, mà phải dựa vào giá trị gia tăng và ưu đãi thuế để bù đắp chi phí.

Quy tắc xuất xứ (Rules of Origin - ROO). "Nút thắt" để hưởng thuế 0% trong các hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế, để được hưởng lợi thể thuế từ EVFTA hay CPTPP, doanh nghiệp phải chứng minh được xuất xứ thuần túy (Wholly Obtained), nghĩa là tôm phải được nuôi trồng và thu hoạch hoàn toàn tại Việt Nam, về mặt chứng từ, phải có chứng nhận xuất xứ (C/O) mẫu EUR.1 cho EVFTA hoặc C/O mẫu CPTPP. Nếu Logistics không cung cấp được bộ chứng từ chuẩn xác chứng minh nguồn gốc, lô hàng sẽ bị áp mức thuế thông thường (MFN)¹³ làm mất hoàn toàn lợi thế cạnh tranh.

Hai là, xu hướng chuyển sang sản phẩm chế biến sâu. Việt Nam đang dẫn đầu về công nghệ chế biến tôm giá trị gia tăng, giúp nâng cao biên lợi nhuận thay vì xuất khẩu thô. So với Ecuador (mạnh tôm nguyên liệu) và Ấn Độ (tôm sơ chế), đây là lợi thế nổi trội.

Tại EU, sản phẩm giá trị gia tăng chiếm hơn 50% kim ngạch xuất khẩu tôm Việt Nam (cuối 2025), với các mặt hàng chủ lực như tôm tẩm bột, tôm ăn liền, Nobashi, Tempura... Những sản phẩm này đòi hỏi kỹ thuật cao và hệ thống quản lý chất lượng chặt chẽ.

Tác động đến lợi nhuận. Chế biến sâu giúp gia tăng giá trị đáng kể: tôm thô chỉ khoảng 8 - 10 USD/kg, trong khi sản phẩm chế biến có thể đạt 15 - 20 USD/kg. Nhờ đó, doanh nghiệp chủ động hơn về giá và có khả năng hấp thụ biến động chi phí đầu vào, logistics tốt hơn.

Việc tập trung vào hàng chế biến sâu giúp tôm Việt Nam né tránh được nhiều rủi ro pháp lý về thuế chống bán phá giá và chống trợ cấp (AD/CVD), đặc biệt với các vụ kiện phòng vệ thương mại (đặc biệt tại Mỹ) thường tập trung vào mặt hàng tôm đông lạnh sơ chế. Sản phẩm chế biến sâu (mã HS 1605)¹⁴ thường có mức thuế thấp hơn hoặc thậm chí không nằm trong phạm vi điều tra của các vụ kiện dành cho hàng mã HS 0306¹⁵. Rào cản kỹ thuật nay thì hàng chế biến sâu đòi hỏi sự kiểm soát tuyệt đối về kháng

sinh và vi sinh ngay từ nhà máy. Điều này vô hình trung tạo ra một "màng lọc" giúp tôm Việt Nam khẳng định chất lượng vượt trội so với tôm giá rẻ từ Ấn Độ.

Ba là, thị trường Trung Quốc bùng nổ. Trung Quốc đã trở thành thị trường trọng tâm, đóng vai trò "bệ đỡ" cho xuất khẩu tôm thẻ Việt Nam trong bối cảnh Mỹ và EU biến động. Giai đoạn 2024 - 2026, nhu cầu tiêu thụ tăng mạnh nhờ dân số lớn và tầng lớp trung lưu mở rộng, đưa kim ngạch nhập khẩu từ Việt Nam đạt khoảng 1,3 tỷ USD vào cuối 2025 (VASEP).

Khác với Mỹ và EU, Trung Quốc linh hoạt hơn về sản phẩm, từ tôm nguyên liệu đến hàng chế biến cho kênh HORECA. Việc nói lòng kiểm soát và thúc đẩy thương mại chính ngạch giúp giảm chi phí logistics, rút ngắn thời gian vận chuyển so với đường biển.

Đồng thời, chuyển dịch từ tiểu ngạch sang chính ngạch giúp minh bạch hóa kiểm dịch và truy xuất nguồn gốc, giảm rủi ro pháp lý và đảm bảo ổn định dòng tiền cho doanh nghiệp xuất khẩu.

4. Thách thức với các điểm nghẽn cho ngành xuất nhập khẩu tôm Việt nam

4.1. Thách thức chi phí logistics gánh nặng từ hạ tầng và chuỗi cung ứng.

Chi phí logistics tại Việt Nam hiện dao động khoảng 16 - 20% GDP, trong khi mức trung bình thế giới chỉ khoảng 10 - 12% (Báo cáo Logistics Việt Nam 2022 - 2023 và theo tính toán của Hiệp hội VLA¹⁶ và được trích dẫn trong báo cáo thường niên của Bộ Công Thương, chi phí logistics tại Việt Nam hiện đã giảm xuống, dao động khoảng 16,8 - 17% GDP) và mục tiêu Chính phủ tại Quyết định 200/QĐ-TTg, Chính phủ đặt mục tiêu cắt giảm chi phí này xuống còn 16 - 20% vào năm 2025. Đối với riêng ngành Thủy sản, con số này có thể cao hơn do đặc thù của chuỗi lạnh.

Cơ cấu chi phí nội địa và điểm yếu logistics. Vận tải đường bộ chiếm 60-70% chi phí logistics (Xuân Tiến và Gia Linh, 2025), trong khi thiếu kết nối giữa đường bộ - thủy - cảng biển làm tăng chi phí vận chuyển từ Đồng bằng sông Cửu Long đến nhà máy

và cảng. Chuỗi lạnh còn phụ thuộc nhiên liệu hóa thạch, khiến chi phí vận hành cao (khoảng 1,5 USD/giờ so với tiềm năng 0,5 USD/giờ nếu chuyển sang năng lượng sạch).

Năng lực cạnh tranh quốc tế. Giá thành sản xuất tôm Việt Nam (4,8 - 5,0 USD/kg) cao hơn đáng kể so với Ecuador (2,3 - 2,4 USD/kg) và Ấn Độ (3,4 - 3,8 USD/kg); tỷ lệ chi phí logistics cũng cao hơn (~18% so với 10 - 15%) (Nguyễn Huyền, 2023). Dù vậy, giá xuất khẩu của Việt Nam lại cao hơn, phản ánh lợi thế về chất lượng và chế biến.

Các điểm nghẽn cần tháo gỡ. (i) Áp lực logistics xanh khi các cơ chế như CBAM gia tăng chi phí nếu không giảm phát thải; (ii) phụ thuộc lớn vào hãng tàu nước ngoài khiến doanh nghiệp bị động trước biến động cước; (iii) quy hoạch logistics còn rời rạc, xa vùng nguyên liệu. Theo chiến lược đến 2035, Việt Nam đặt mục tiêu xây dựng ít nhất 10 trung tâm¹⁷ Logistics hiện đại để kéo giảm tỷ lệ chi phí logistics xuống còn 12-15% GDP.

Tác động trực tiếp đến hợp đồng thương mại quốc tế. Trong các hợp đồng mua bán quốc tế (đặc biệt là điều kiện CIF hoặc DAP), chi phí logistics cao khiến biên lợi nhuận mỏng và điều này buộc doanh nghiệp phải cắt giảm lợi nhuận để giữ giá chào cạnh tranh. Mặt khác, rủi ro biến động giá với các điều khoản về phí vận chuyển và phụ phí trong hợp đồng thường gây bất lợi cho bên xuất khẩu Việt Nam khi có biến động địa chính trị đặc biệt trong các cuộc xung đột quân sự ở các nước khu vực Trung Đông.

4.2. Thách thức với hệ thống kho lạnh chưa đồng bộ

Điểm nghẽn chuỗi lạnh tại đồng bằng sông Cửu Long. Thiếu kho lạnh và trung tâm logistics chuyên dụng khiến chuỗi cung ứng tôm thẻ gặp “tử huyệt”. Dù là vùng nuôi trọng điểm, hạ tầng logistics vẫn nhỏ lẻ, thiếu trung tâm tập trung, buộc hàng hóa phải vận chuyển xa đến TP. Hồ Chí Minh hoặc Bà Rịa - Vũng Tàu, làm tăng chi phí và thất thoát sau thu hoạch (khoảng 12%).

Thách thức bảo quản và chi phí. Tôm thẻ rất nhạy cảm với nhiệt độ, nên bất kỳ gián đoạn chuỗi

lạnh nào cũng làm giảm chất lượng. Vận chuyển bằng xe lạnh thường bị chậm trễ, chi phí cao (diesel ~1,5 USD/giờ so với tiềm năng 0,5 USD/giờ của xe điện), trong khi hạ tầng năng lượng sạch còn thiếu. Đồng thời, yêu cầu “logistics xanh” và các cơ chế như CBAM sẽ làm tăng chi phí nếu không chuyển đổi công nghệ.

Thiếu trung tâm logistics tích hợp. Việc thiếu các trung tâm quy mô lớn tại Cần Thơ, Sóc Trăng, Bạc Liêu khiến chi phí vận tải chiếm tới 30 - 40% giá thành. Nếu có trung tâm tích hợp (kho lạnh, kiểm định, chiếu xạ, depot), chi phí có thể giảm còn 15 - 20%, đồng thời nâng cao giá trị và khả năng cạnh tranh. (Trúc Giang, 2025).

4.3. Thách thức về rào cản kỹ thuật và "Thẻ vàng" IUU

Dù tôm nuôi không thuộc phạm vi điều chỉnh trực tiếp của quy định IUU, ngành Tôm Việt Nam vẫn chịu tác động “kép” từ thẻ vàng IUU và các yêu cầu truy xuất nguồn gốc ngày càng khắt khe từ EU, Mỹ.

Việc chưa gỡ thẻ vàng khiến thủy sản Việt Nam, kể cả tôm, bị tăng tần suất kiểm tra tại EU (có thể tới 50%), kéo dài thời gian thông quan 1-2 tuần, làm phát sinh chi phí và rủi ro giảm chất lượng. (Seacom_admin, 2025).

Bên cạnh đó, EU đặc biệt lo ngại hiện tượng “rửa nguồn”, yêu cầu minh bạch toàn bộ chuỗi cung ứng, nhất là nguồn gốc thức ăn và nguyên liệu đầu vào, nhằm ngăn việc trộn lẫn thành phần không rõ xuất xứ.

Các rào cản kỹ thuật mới từ Mỹ và EU nâng cấp hệ thống kiểm soát hậu kiểm, tiền kiểm bắt buộc từ 2026. a) Tại thị trường Mỹ quy định COA¹⁸ và Đạo luật MMPA¹⁹ Chứng nhận COA (Certificate of Admissibility) có hiệu lực mới kể từ ngày 01/01/2026. Mọi lô hàng thủy sản vào Mỹ nếu thiếu COA sẽ bị từ chối thông quan ngay tại cửa khẩu. Đây là bước chuyển dịch từ kiểm tra xác suất sang kiểm soát 100% hồ sơ năng lực chấp nhận của lô hàng. Đạo luật Bảo vệ Động vật có vú dưới biển (MMPA) của Mỹ yêu cầu các quốc gia xuất khẩu thủy sản phải chứng minh quy trình nuôi trồng không gây hại đến động vật biển (ví dụ: không làm

mất rừng ngập mặn, không xung đột với các loài được bảo vệ). Nếu không chứng minh được, tôm Việt Nam có thể bị cấm vận hành loạt theo ngành hàng. b) Tại thị trường EU quy định SIMP và Truy xuất số hóa giám sát Nhập khẩu Thủy sản (SIMP)²⁰ mà EU yêu cầu truy xuất từ "ao nuôi đến bàn ăn". Doanh nghiệp phải cung cấp dữ liệu số hóa về tọa độ ao nuôi, mã số vùng trồng và nhật ký cho ăn điện tử.

Khó khăn về truy xuất nguồn gốc (Traceability). Năng lực truy xuất của ngành tôm Việt Nam vướng ba trở ngại lớn: (a) sản xuất manh mún khi 70 - 80% diện tích thuộc hộ nuôi nhỏ lẻ, gây khó khăn cho việc áp dụng nhật ký điện tử và mã hóa vùng nuôi; (b) đứt gãy dữ liệu tại khâu thương lái, làm suy giảm độ tin cậy khi truy xuất ngược; (c) chi phí tuân thủ cao, chiếm khoảng 5 - 10% giá thành, làm giảm lợi thế cạnh tranh.

5. Đề xuất giải pháp hoàn thiện quy trình logistics và chuỗi cung ứng để tối ưu hóa việc thực hiện hợp đồng.

Để tối ưu thực hiện hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế đối với tôm thẻ, cần triển khai các giải pháp cấp thiết.

Thứ nhất, xây dựng hệ thống truy xuất nguồn gốc dựa trên Blockchain. Trong các thị trường như EU, Mỹ, truy xuất nguồn gốc là điều kiện tiên quyết. Ứng dụng Blockchain giúp ghi nhận dữ liệu xuyên suốt từ ao nuôi đến vận chuyển, tạo "hệ chiếu điện tử" minh bạch cho lô hàng. Nhờ đó, doanh nghiệp có thể cung cấp bằng chứng nhanh chóng, rút ngắn thời gian thông quan và giảm rủi ro bị trả hàng. Việc số hóa chuỗi cung ứng cũng giúp giảm 15 - 20% thời gian xử lý chứng từ.

Thứ hai, tối ưu hóa chuỗi cung ứng lạnh (Cold Chain Management) bằng công nghệ IoT²¹. Ứng dụng IoT trong chuỗi lạnh. Tôm thẻ nhạy cảm với nhiệt độ, nên bất kỳ gián đoạn nào cũng vi phạm điều

khoản chất lượng trong hợp đồng. Việc lắp cảm biến giám sát nhiệt độ tại kho và container giúp theo dõi thời gian thực; dữ liệu này là căn cứ pháp lý để xác định trách nhiệm khi xảy ra hư hỏng, hỗ trợ giải quyết tranh chấp và bảo hiểm. Tồn thất do chuỗi lạnh yếu kém hiện chiếm khoảng 10 - 15% giá trị lô hàng.

Thứ ba, chuyển đổi điều kiện thương mại (Incoterms). Doanh nghiệp cần chuyển từ FOB sang CIF hoặc DAP để giành quyền kiểm soát vận tải và thời gian giao hàng. Điều này giúp chủ động lựa chọn hãng tàu, hạn chế rủi ro giao chậm (có thể bị phạt 5 - 10% giá trị hợp đồng) và giảm phụ thuộc vào đối tác nước ngoài.

Phát triển logistics xanh. Trước các yêu cầu về "dấu chân carbon", doanh nghiệp cần tối ưu vận tải đa phương thức, sử dụng năng lượng tái tạo và bao bì thân thiện môi trường. Đây là điều kiện để đáp ứng tiêu chuẩn ESG và tránh rào cản nhập khẩu tại các thị trường cao cấp trong tương lai.

6. Kết luận

Logistics và chuỗi cung ứng là "xương sống" quyết định hiệu quả thực thi hợp đồng quốc tế đối với tôm thẻ. Một hệ thống chuỗi lạnh đạt chuẩn không chỉ đảm bảo chất lượng, số lượng và tiến độ giao hàng mà còn là cam kết then chốt với đối tác

Giai đoạn 2025 - 2030, Việt Nam có cơ hội mở rộng thị phần nhờ các FTA như EVFTA, CPTPP, nhưng cũng đối mặt với chi phí logistics cao, rào cản kỹ thuật và yêu cầu "logistics xanh" ngày càng khắt khe.

Vì vậy, cần đẩy mạnh số hóa truy xuất (Blockchain), đầu tư hạ tầng logistics tại ĐBSCL và chuyển sang điều kiện giao hàng chủ động (nhóm C, D). Chỉ khi logistics được vận hành như công cụ quản trị rủi ro, tôm thẻ Việt Nam mới có thể nâng cao năng lực cạnh tranh, giảm tranh chấp và khẳng định vị thế trên thị trường toàn cầu ■

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN:

¹CPTPP (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership) là Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương. Việt Nam ký kết ngày 08/03/2018 tại Chile, có hiệu lực tại Việt Nam từ ngày 14/01/2019.

²EVFTA (European Union-Vietnam Free Trade Agreement) là Hiệp định thương mại tự do giữa Việt Nam và Liên minh châu Âu (EU), ký kết ngày 30/06/2019 tại Hà Nội và có hiệu lực từ ngày 01/08/2020.

³Phí LSS (Low Sulphur Surcharge) là Phụ phí giảm thải lưu huỳnh, tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đã ban hành quy định bắt buộc tất cả các tàu biển phải giảm hàm lượng lưu huỳnh trong nhiên liệu từ mức 3,5% xuống còn dưới 0,5%.

⁴POL (Port of Loading), Cảng xếp hàng theo Incoterms® 2020 (International Commercial Terms): Do Phòng Thương mại Quốc tế (ICC) ban hành.

⁵POD (Port of Discharge), Cảng dỡ hàng theo Incoterms® 2020 (International Commercial Terms): Do Phòng Thương mại Quốc tế (ICC) ban hành.

⁶HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Points) là phân tích mối nguy và điểm kiểm soát tới hạn. Codex Alimentarius (Ủy ban Tiêu chuẩn Thực phẩm Quốc tế): Đây là nguồn gốc của hệ thống HACCP, cụ thể là văn bản General Principles of Food Hygiene (CXC 1-1969).

⁷ASC (Aquaculture Stewardship Council) là Hội đồng Quản lý Nuôi trồng thủy sản. WWF (Quỹ Quốc tế Bảo vệ Thiên nhiên): Tổ chức đồng sáng lập ra ASC cùng với IDH (Sáng kiến Thương mại Bền vững Hà Lan) vào năm 2010.

⁸FOB (Free On Board) - Giao hàng lên tàu, CFR (Cost and Freight) - Tiền hàng và cước phí, CIF (Cost, Insurance and Freight) - Tiền hàng, bảo hiểm và cước phí. Incoterms® 2020 của Phòng Thương mại Quốc tế (International Chamber of Commerce - ICC). Đây là nguồn văn bản pháp lý gốc dùng để giải thích các điều kiện thương mại này trên toàn thế giới.

⁹CY (Container Yard) Bãi container, đây là Standard Shipping Terminology (Thuật ngữ vận chuyển tiêu chuẩn) được công bố bởi các tổ chức hàng hải quốc tế như FIATA (Liên đoàn các Hiệp hội Giao nhận Vận tải Quốc tế) hoặc BIMCO (Hội đồng Hàng hải Quốc tế và Baltic).

¹⁰UCP 600 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits) là các quy tắc và thực hành thống nhất về Tín dụng chứng từ do Phòng Thương mại Quốc tế (International Chamber of Commerce - ICC) lập ra.

¹¹IUU (Illegal, Unreported and Unregulated fishing) là Khai thác hải sản bất hợp pháp, không báo cáo và không theo quy định. Quy định (EC) số 1005/2008 của Hội đồng châu Âu, Kế hoạch Hành động Quốc tế về ngăn chặn, giảm thiểu và loại bỏ khai thác IUU (IPOA-IUU): Được thông qua bởi Tổ chức Lương thực và Nông nghiệp Liên hợp quốc (FAO) năm 2001.

¹²VJEP (Vietnam - Japan Economic Partnership Agreement) là Hiệp định Đối tác kinh tế Việt Nam - Nhật Bản có hiệu lực từ ngày 01/10/2009.

¹³MFN (Most Favored Nation) là đối xử không phân biệt. Hiệp định chung về thuế quan và thương mại (GATT 1947/1994): Điều I (Article I) của GATT

¹⁴HS 0306.17: Tôm thẻ chân trắng đông lạnh (loại chưa chế biến, còn vỏ hoặc bóc vỏ)

¹⁵HS 1605.21 & 1605.29: Tôm thẻ chân trắng đã chế biến hoặc bảo quản (tôm tẩm bột, tôm hấp, tôm đóng hộp...).

¹⁶VLA (Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam - Vietnam Logistics Business Association) theo Quyết định số 07/BNV-TCCB ngày 04/01/2013.

¹⁷Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến 2050 theo Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 09/10/2025.

¹⁸COA (Certificate of Analysis) là giấy chứng nhận phân tích.

¹⁹MMPA (Marine Mammal Protection Act) là Đạo luật Bảo vệ Động vật có vú dưới biển của Hoa Kỳ, được ban hành lần đầu vào năm 1972.

²⁰SIMP (Seafood Import Monitoring Program) là chương trình giám sát nhập khẩu Thủy sản của Hoa Kỳ.

²¹IoT (Internet of Things) là mạng lưới vạn vật kết nối Internet. Quyết định số 749/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về "Chương trình Chuyển đổi số quốc gia đến năm 2025, định hướng đến năm 2030", trong đó nhấn mạnh IoT là một trong các công nghệ nền tảng của Cách mạng công nghiệp lần thứ tư.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- Bộ Công Thương. (2024). Báo cáo Logistics Việt Nam 2023: Chuyển đổi số trong logistics. NXB Công Thương.
- Bộ Công Thương. (2026). Thông tư số 11/2026/TT-BCT ngày 27/2/2026 quy định về truy xuất nguồn gốc sản phẩm hàng hóa thuộc phạm vi quản lý của Bộ Công Thương.
- Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (2021). Thông tư số 17/2021/TT-BNNPTNT ngày 20/12/2021 quy định về truy xuất nguồn gốc, thu hồi và xử lý thực phẩm không bảo đảm an toàn.
- CEL Consulting. (2023). Khảo sát thực trạng chuỗi cung ứng lạnh tại Việt Nam và những nút thắt trong xuất khẩu nông sản. Báo cáo khảo sát độc lập.
- Chính phủ (2017). Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 quy định chi tiết về kinh doanh dịch vụ logistics.
- Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam - VASEP (2024). Báo cáo ngành hàng tôm Việt Nam và thế giới năm 2023, dự báo 2024. VASEP.
- Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam - VLA (2025). Báo cáo Chỉ số năng lực logistics (LPI) Việt Nam 2025: Thách thức xanh hóa chuỗi cung ứng.
- International Chamber of Commerce - ICC (2019). Incoterms® 2020: Quy tắc của ICC về sử dụng các điều kiện thương mại quốc tế và nội địa. NXB Công Thương.
- Lê Quang Hiền. (2023). Giải pháp hoàn thiện chuỗi cung ứng lạnh cho thủy sản xuất khẩu tại khu vực đồng bằng sông Cửu Long. Tạp chí Khoa học Công nghệ Thủy sản, 15(3), 112-120.
- Nguyễn Huyền (2023). Giải pháp nào giúp kiểm soát ổn định giá thức ăn thủy sản? Truy cập tại <https://nhipsongkinhdoanh.vn/giai-phap-nao-giup-kiem-soat-on-dinh-gia-thuc-an-thuy-san-2818.htm#>
- Nguyễn Thị Hồng Nhung. (2024). Vận dụng Công ước CISG 1980 trong soạn thảo điều khoản bất khả kháng tại các doanh nghiệp thủy sản. Tạp chí Nghiên cứu Lập pháp, 05(477), 38-45.
- seacom_admin (2025). IUU và những hệ lụy kinh tế: tại sao ngư dân cần được cảnh báo kịp thời? Truy cập tại <https://seacom.net.vn/iuu-va-nhung-he-luy-kinh-te-tai-sao-ngu-dan-can-duoc-canh-bao-kip-thoi/>
- Thủ tướng Chính phủ (2025), Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 9/10/2025 phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035, tầm nhìn đến 2050.
- Trần Thị Thu Hương. (2023). Tác động của rào cản kỹ thuật (TBT) đến xuất khẩu tôm thẻ chân trắng của Việt Nam sang thị trường EU. Tạp chí Kinh tế và Phát triển, 312(2), 54-63.
- Trúc Giang (2025). Tháo gỡ điểm nghẽn để Cần Thơ trở thành trung tâm logistics hiện đại của vùng. Truy cập tại <https://baodautu.vn/thao-go-diem-nghe-n-de-can-tho-tro-thanh-trung-tam-logistics-hien-dai-cua-vung-d434486.html>
- Phạm Xuân Tiến và Đặng Gia Linh (2025). Ứng dụng nền tảng ContLink trong tối ưu chi phí logistics và phát triển vận tải xanh. Truy cập tại <https://tapchicongthuong.vn/ung-dung-nen-tang-contlink-trong-toi-uu-chi-phi-logistics-va-phat-trien-van-tai-xanh-363091.htm>
- United Nations. (1980). Công ước của Liên Hợp quốc về hợp đồng mua bán hàng hóa quốc tế (CISG).
- Ủy ban Châu Âu & Chính phủ Việt Nam. (2020). Hiệp định thương mại tự do giữa Việt Nam và Liên minh châu Âu (EVFTA).
- UBND Thành phố Cần Thơ. (2025). Kỳ yếu hội thảo: Xây dựng trung tâm logistics nông thủy sản vùng Đồng bằng sông Cửu Long.
- National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA). (2025). Compliance guide for the Seafood Import Monitoring Program (SIMP) - Update 2026. U.S. Department of Commerce.
- World Bank. (2023). Efficient Logistics A Key to Vietnam's Competitiveness. [Online] Available at <https://documents1.worldbank.org/curated/en/646871468132885170/pdf/Efficient-logistics-a-key-to-Viet%20Nams-competitiveness.pdf>
- World Trade Organization (WTO). (2025). Technical Barriers to Trade (TBT) and the fisheries sector: Annual report 2025. WTO Publications.

Ngày nhận bài: 5/3/2026

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 22/3/2026

Ngày chấp nhận đăng bài: 11/4/2026

THE ROLE OF LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN SERVICES IN INTERNATIONAL TRADE: OPPORTUNITIES AND CHALLENGES FOR VIETNAM'S SHRIMP EXPORT INDUSTRY

● LE QUOC DO¹

● TRAN TRI DUNG²

¹PhD Candidate, Faculty of Law, Hue University

²PhD, Lecturer, Pacific University

ABSTRACT:

Logistics and cold-chain supply systems play a critical role in ensuring compliance with quality and delivery requirements in international shrimp trade contracts. The tariff preferences provided under free trade agreements such as the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP) and the European Union - Vietnam Free Trade Agreement (EVFTA) create significant opportunities for Vietnam to expand shrimp export turnover; however, they also expose enterprises to challenges associated with high logistics costs, infrastructure limitations, and increasingly stringent technical standards in international markets. This study analyzes major bottlenecks in logistics infrastructure and examines legal risks arising throughout the export supply chain. The study further explores solutions involving supply-chain digitalization through blockchain technology and the strategic transition toward more proactive Incoterms conditions in international trade contracts. In addition, the greening of logistics operations and the optimization of transportation and cold-chain management are identified as essential factors for meeting the sustainability and traceability requirements imposed by the United States and European Union markets. Overall, the study contributes to the development of a modern, resilient, and sustainable logistics ecosystem aimed at enhancing the competitiveness of Vietnamese shrimp exporters and safeguarding business interests in the context of global trade disputes and evolving international regulatory standards.

Keywords: international sales contracts, cold chain logistics, supply chain, whiteleg shrimp, Incoterms 2020, traceability, EVFTA .