■ Ngày nộp bài: 16/7/2026 ■ Ngày sửa bài: 27/7/2026 ■ Ngày chấp nhận đăng: 10/8/2026

Giải pháp hoàn thiện công tác giao hàng dừa tươi Việt Nam sang thị trường Trung Quốc bằng đường sắt

Solutions for improving railway logistics for fresh Vietnamese coconut exports to the Chinese market

> TS HOÀNG THỊ HÀ
Trường Đại học Giao thông vận tải
Email: haht@utc.edu.vn

TÓM TẮT

Thực tế hiện nay cho thấy, nhu cầu tiêu thụ dừa tươi tại thị trường Trung Quốc ngày càng gia tăng, mở ra nhiều cơ hội cho hoạt động xuất khẩu dừa tươi của Việt Nam. Tuy nhiên, công tác giao hàng hiện nay vẫn chủ yếu phụ thuộc vào vận tải đường bộ, dẫn đến chi phí logistics cao, ùn tắc cửa khẩu, thời gian vận chuyển kéo dài và gia tăng nguy cơ suy giảm chất lượng hàng hóa. Trong khi đó, vận tải đường sắt liên vận quốc tế Việt Nam - Trung Quốc đang phát triển mạnh và được xem là phương thức vận tải tiềm năng đối với hàng nông sản tươi nhờ khả năng vận chuyển ổn định, khối lượng vận chuyển lớn và phù hợp xu hướng phát triển bền vững. Xuất phát từ thực tiễn đó, bài báo tập trung nghiên cứu cơ sở lý luận về công tác giao hàng, phân tích thực trạng công tác giao hàng dừa tươi Việt Nam sang thị trường Trung Quốc bằng đường sắt, chỉ ra được những hạn chế trong công tác giao hàng dừa tươi và nguyên nhân của những hạn chế đó. Từ đó, đề xuất các giải pháp hoàn thiện công tác giao hàng dừa tươi Việt Nam sang thị trường Trung Quốc bằng đường sắt theo hướng hiện đại, ổn định và bền vững nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của dừa tươi Việt Nam tại thị trường Trung Quốc.

Từ khóa: Logistics đường sắt; dừa tươi Việt Nam; xuất khẩu nông sản; thị trường Trung Quốc; giao hàng quốc tế; vận tải liên vận quốc tế.

ABSTRACT

Current reality shows that the demand for fresh coconut consumption in the Chinese market is increasingly rising, opening up many opportunities for Vietnam's fresh coconut export activities. However, current delivery operations still rely mainly on road transport, leading to high logistics costs, border gate congestion, prolonged transit times and an increased risk of product quality degradation. Meanwhile, the Vietnam-China international intermodal rail freight is developing strongly and is considered a potential mode of transport for fresh agricultural products due to its stable transit capability, large transport volume and alignment with sustainable development trends. Based on this reality, this article focuses on researching the theoretical basis of delivery operations, analyzing the current status of delivering fresh Vietnamese coconuts to the Chinese market by rail and identifying limitations in fresh coconut delivery operations as well as the causes of these limitations. From there, the article proposes solutions to improve the delivery of fresh Vietnamese coconuts to the Chinese market via rail in a modern, stable and sustainable manner, with the aim of enhancing the competitiveness of Vietnamese fresh coconuts in the Chinese market.

Keywords: Railway logistics; fresh Vietnamese coconuts; agricultural exports; Chinese market; international delivery; international intermodal transport.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Nông sản Việt Nam ngày càng khẳng định vị thế mạnh mẽ trên bản đồ quốc tế, dừa tươi đã trở thành một trong những mặt hàng chủ lực với tiềm năng xuất khẩu cực lớn, đặc biệt là tại thị trường tỷ dân như Trung Quốc. Tuy nhiên, thách thức lớn nhất đối với loại nông sản đặc thù tươi, nhanh hỏng này chính là bài toán logistics: Làm sao để đảm bảo về chất lượng, thời gian và chi phí vận chuyển một cách tối ưu nhất?.

Trong khi các phương thức truyền thống như đường biển hay đường bộ đang bộc lộ những hạn chế nhất định về thời gian trung

chuyển và rủi ro ùn tắc tại cửa khẩu thì vận tải đường sắt đang nổi lên như một "cứu cánh" đầy triển vọng. Với ưu thế về tính ổn định, thời gian vận chuyển nhanh chóng và khả năng kết nối xuyên biên giới, việc hoàn thiện công tác giao hàng dừa tươi bằng đường sắt không chỉ là một giải pháp tình thế mà là bước đi chiến lược để nâng cao năng lực cạnh tranh cho nông sản Việt Nam, hiện thực hóa mục tiêu chinh phục bền vững thị trường Trung Quốc.

Vì vậy, bài báo nghiên cứu: *"Giải pháp hoàn thiện công tác giao hàng dừa tươi Việt Nam sang thị trường Trung Quốc bằng đường sắt"* có ý nghĩa khoa học và thực tiễn hiện nay.

2. NỘI DUNG

2.1. Cơ sở lý luận về công tác giao hàng dừa tươi bằng đường sắt

2.1.1. Vai trò của đường sắt trong công tác giao hàng

Thứ nhất, góp phần giảm chi phí logistics. Đường sắt có chi phí vận chuyển thấp hơn vận tải đường bộ khi vận chuyển trên quãng đường dài do khả năng chuyên chở khối lượng lớn trên một chuyến tàu. Việc giảm chi phí vận tải giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả kinh doanh.

Thứ hai, đáp ứng nhu cầu vận chuyển khối lượng lớn và liên tục. Một đoàn tàu hàng có thể vận chuyển hàng chục đến hàng trăm container trên một hành trình, tạo điều kiện thuận lợi cho việc tổ chức các lô hàng xuất khẩu quy mô lớn, giảm số chuyến vận chuyển và nâng cao hiệu quả khai thác phương tiện.

Thứ ba, bảo đảm tính ổn định của quá trình giao hàng. Khác với vận tải đường bộ thường chịu ảnh hưởng bởi ùn tắc giao thông, hạn chế tải trọng hoặc tình trạng quá tải tại cửa khẩu thì vận tải đường sắt hoạt động theo lịch trình cố định, ít chịu tác động của điều kiện giao thông và thời tiết. Điều này giúp rút ngắn và ổn định thời gian vận chuyển, hạn chế rủi ro chậm giao hàng và góp phần duy trì chất lượng đối với hàng nông sản tươi.

Thứ tư, thúc đẩy phát triển logistics xanh và bền vững. Vận tải đường sắt có mức tiêu hao năng lượng và lượng phát thải khí nhà kính trên mỗi tấn-km thấp. Việc tăng cường sử dụng đường sắt trong vận chuyển hàng hóa không chỉ góp phần giảm áp lực lên hệ thống giao thông đường bộ mà còn phù hợp với xu hướng phát triển logistics xanh, giảm phát thải carbon và thực hiện các cam kết về phát triển bền vững.

2.1.2. Quy trình giao hàng dừa tươi từ Việt Nam sang Trung Quốc bằng đường sắt

2.2. Thực trạng công tác giao hàng dừa tươi Việt Nam sang thị trường Trung Quốc bằng đường sắt

2.2.1. Thực trạng sản xuất và xuất khẩu dừa tươi Việt Nam

Thực trạng sản xuất và xuất khẩu dừa tươi Việt Nam sang thị trường Trung Quốc đang có những bước chuyển mình mang tính chiến lược và bứt phá mạnh mẽ. Hiện nay, Việt Nam đang có lợi thế lớn, với diện tích canh tác đạt khoảng 200.000 ha và sản lượng vượt 2 triệu tấn/năm, tập trung chủ yếu tại các vựa dừa trọng điểm ở đồng bằng sông Cửu Long như Bến Tre, Trà Vinh và Tiền Giang. Dưới áp lực chuẩn hóa, chuỗi giá trị đã dịch chuyển sâu rộng sang các mô hình canh tác VietGAP, GlobalGAP và hướng tới hữu cơ (USDA, EU) nhằm đáp ứng các tiêu chuẩn kiểm dịch khắt khe trong quá trình xuất khẩu. Bước ngoặt lớn nhất là thời điểm diễn ra vào ngày 19/8/2024 khi Nghị định thư về kiểm dịch thực vật chính thức được ký kết, đưa dừa tươi bước vào kỷ nguyên xuất khẩu chính ngạch sang thị trường Trung Quốc, giảm thiểu rủi ro tiểu ngạch và tối ưu hóa chi phí logistics. Bởi thế, quy mô kim ngạch đã tăng trưởng vượt bậc: Năm 2024 đánh dấu mốc tổng kim ngạch toàn ngành vượt 900 triệu USD nhờ sức bật từ những tháng cuối năm. Sang năm 2025, ngành dừa chính thức tạo bứt phá khi đạt 1,1 - 1,15 tỷ USD, trong đó riêng dừa tươi đạt khoảng 534 triệu USD (tăng gần 37%) và vươn lên vị trí á quân trong cơ cấu xuất khẩu rau quả sang Trung Quốc (chỉ sau sầu riêng). Bước sang năm 2026, đà tăng trưởng tiếp tục được duy trì ổn định, khẳng định vị thế vững chắc của dừa tươi Việt Nam tại thị trường Trung Quốc.

2.2.2. Thực trạng công tác giao hàng dừa tươi Việt Nam sang thị trường Trung Quốc bằng đường sắt

Công tác giao hàng và vận tải dừa tươi xuất khẩu chính ngạch từ Việt Nam sang thị trường Trung Quốc đang chuyển dịch chiến lược sang phương thức vận tải đường sắt liên vận quốc tế nhằm giải quyết triệt để bài toán thời gian, rủi ro ách tắc và chi phí logistics. Ngay sau khi Nghị định thư về kiểm dịch thực vật được ký kết, vào ngày 25/10/2024, chuyến tàu liên vận đường sắt quốc tế đầu tiên chở 3 container lạnh với tổng trọng lượng 67,5 tấn (tương đương khoảng 60.000 trái dừa tươi sơ chế từ Bến Tre và Tiền Giang) đã chính thức khởi hành từ ga liên vận quốc tế Sóng Thần đi thẳng sang Quảng Châu, Trung Quốc. Bước sang giai đoạn 2025 - 2026, phương thức này tiếp tục đóng vai trò chủ chốt trong chuỗi cung ứng nông sản nhờ những ưu thế vượt trội về mặt kỹ thuật và vận hành. Thời gian toàn trình từ ga Sóng Thần đến ga đích tại Trung Quốc chỉ mất khoảng 7 ngày, giúp tối ưu hơn so với vận tải đường biển (10 - 15 ngày) và duy trì sự ổn định tuyệt đối, khắc phục hoàn toàn tình trạng ùn ứ xe container thường xuyên xảy ra tại các cửa khẩu đường bộ vào mùa vụ cao điểm. Bên cạnh đó, việc áp dụng nghiêm ngặt các tiêu chuẩn kỹ thuật vận tải lạnh chuyên dụng duy trì nhiệt độ ổn định ở mức 2 - 3°C, độ ẩm khoảng 30% kết hợp với thiết bị định vị và cảm biến giám sát thông minh 24/7 đã giúp đảm bảo thời hạn bảo quản của dừa tươi, giữ trọn vẹn chất lượng và độ tươi ngon khi tiếp cận sâu vào thị trường nội địa Trung Quốc.

Do khoảng cách từ vùng nguyên liệu đến ga đường sắt khá xa, doanh nghiệp vẫn phải phụ thuộc chủ yếu vào vận tải đường bộ ở chặng đầu. Bên cạnh đó, nguồn container lạnh chuyên dụng phục vụ vận chuyển còn hạn chế, làm gia tăng chi phí logistics. Nhìn chung, hoạt động vận chuyển từ vùng nguyên liệu đến ga đường sắt đã đáp ứng được nhu cầu xuất khẩu dừa tươi, tuy nhiên vẫn tồn tại những hạn chế như chi phí vận chuyển cao, phụ thuộc vào đường bộ và chưa hình thành các trung tâm logistics chuyên biệt cho nông sản xuất khẩu.

Đối với dừa tươi xuất khẩu sang Trung Quốc bằng đường sắt, doanh nghiệp phải thực hiện đầy đủ các thủ tục về giao nhận, hải quan và kiểm dịch theo quy định của hai nước. Hàng hóa phải được thu hoạch từ vùng trồng và cơ sở đóng gói đã được cấp mã số, đồng thời đáp ứng yêu cầu về truy xuất nguồn gốc và kiểm dịch thực vật theo Nghị định thư ký kết năm 2024. Trong quá trình kiểm dịch, kiểm tra hồ sơ và phối hợp giữa các cơ quan chức năng tại cửa khẩu vẫn có thể làm phát sinh thời gian chờ đợi. Bên cạnh đó, nhiều doanh nghiệp xuất khẩu dừa tươi còn thiếu kinh nghiệm trong việc thực hiện chứng từ và thủ tục giao nhận bằng đường sắt liên vận quốc tế.

Nhìn chung, thủ tục giao nhận, hải quan và kiểm dịch đã từng bước được hoàn thiện, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất khẩu dừa tươi sang Trung Quốc. Tuy nhiên, vẫn cần tiếp tục đơn giản hóa thủ tục và đẩy mạnh số hóa chứng từ nhằm nâng cao hiệu quả công tác giao hàng bằng đường sắt.

Ngoài ra, dưới góc độ tối ưu hóa chuỗi cung ứng logistics cho mặt hàng dừa tươi, vận tải đường sắt thể hiện rõ các ưu - nhược điểm khi so sánh với các phương thức vận tải khác:

Tiêu chí so sánh	Vận tải đường sắt liên vận quốc tế	Vận tải đường bộ (qua cửa khẩu biên giới)	Vận tải đường biển
Thời gian vận chuyển	Ổn định cao, từ ga Sóng Thần đi Quảng Châu, Trung Quốc mất khoảng 7 ngày.	Nhanh hơn về mặt lý thuyết (3 - 5 ngày), nhưng rất dễ bị biến động phụ thuộc vào tình trạng thông quan biên giới tại các cửa khẩu.	Chậm hơn, mất khoảng 10 - 15 ngày tùy cảng đến khu vực miền Nam hay miền Đông Trung Quốc.
Rủi ro ách tắc tại cửa khẩu	Thấp. Chạy theo biểu đồ chạy tàu kỹ thuật, thủ tục hải quan biên giới được thực hiện trơn tru tại cửa khẩu đường sắt chỉ định.	Rất cao. Thường xuyên xảy ra tình trạng ùn ứ xe container tại các cửa khẩu quốc tế đường bộ (Lạng Sơn, Quảng Ninh, Lào Cai) vào mùa vụ cao điểm.	Thấp, ùn tắc cảng. Nhưng rủi ro chậm trễ lịch tàu do thời tiết biển hoặc quá tải cảng trung chuyển.
Chi phí logistics tổng thể	Tối ưu, cạnh tranh, giảm thiểu các chi phí phát sinh do lưu bãi, lưu kho chờ thông quan so với đường bộ.	Biến động mạnh theo thời điểm; chi phí tăng cao đột biến khi xảy ra ùn tắc tại cửa khẩu biên giới do phí bến bãi, nhân công bốc xếp trung gian.	Thấp nhất khi tính trên khối lượng siêu lớn (Full Container Load - FCL), tuy nhiên tốn thêm chi phí nội địa gom hàng và vận chuyển từ cảng biển vào sâu nội địa Trung Quốc.
Khả năng kiểm soát chất lượng nông sản	Tối ưu cho chuỗi lạnh: Container lạnh được cấp nguồn điện liên tục từ hệ thống phát điện của đoàn tàu; giám sát thông minh 24/7.	Phụ thuộc vào năng lực chạy máy lạnh của xe đầu kéo; nguy cơ mất điện hoặc sự cố lạnh cao hơn khi xe phải xếp hàng chờ đợi lâu dưới thời tiết nắng nóng ở biên giới.	Đảm bảo tốt nếu dùng container lạnh, tuy nhiên thời gian vận chuyển kéo dài hơn làm giảm độ tươi nguyên của dừa.
Phạm vi tiếp cận thị trường nội địa TQ	Đưa hàng sâu vào nội địa Trung Quốc và có tiềm năng kết nối sang các thị trường trung gian (như Mông Cổ, Trung Á).	Phù hợp nhất với các tỉnh biên giới phía Nam Trung Quốc (Quảng Tây, Vân Nam, Quảng Đông); nếu đi sâu vào nội địa chi phí sẽ đội lên rất cao.	Tiếp cận các thành phố cảng lớn, sau đó phải chuyển sang phương thức vận tải nội địa (đường bộ/đường sắt) để đưa vào sâu bên trong.

2.2.3. Đánh giá thực trạng công tác giao hàng dừa tươi Việt Nam sang thị trường Trung Quốc bằng đường sắt

Trong những năm gần đây, công tác giao hàng dừa tươi từ Việt Nam sang Trung Quốc bằng đường sắt đã có những chuyển biến tích cực nhờ sự phát triển của đường sắt liên vận quốc tế và việc ký kết Nghị định thư xuất khẩu chính ngạch dừa tươi năm 2024. Tuy nhiên, tỷ trọng dừa tươi xuất khẩu bằng đường sắt hiện vẫn còn thấp so với vận tải đường bộ. Hoạt động thu gom nguồn hàng chưa thật sự tập trung, quy mô sản xuất còn phân tán, gây khó khăn cho việc hình thành các lô hàng lớn phục vụ vận chuyển bằng container đường sắt. Bên cạnh đó, hệ thống logistics lạnh, kho lạnh và container lạnh chuyên dụng phục vụ xuất khẩu nông sản tại các ga liên vận còn thiếu và chưa đồng bộ. Chi phí vận chuyển từ vùng nguyên liệu ở đồng bằng sông Cửu Long đến các ga đường sắt phía Bắc còn cao, làm giảm lợi thế cạnh tranh của phương thức vận tải đường sắt. Nguyên nhân dẫn đến tình trạng trên là do hạ tầng logistics và mạng lưới kết nối giữa vùng nguyên liệu với các ga liên vận quốc tế chưa được đầu tư đồng bộ. Hơn nữa, nhiều doanh nghiệp xuất khẩu vẫn có thói quen sử dụng vận tải đường bộ do tính linh hoạt cao và chưa có nhiều kinh nghiệm khai thác vận tải đường sắt. Đồng thời, sự liên kết giữa doanh nghiệp xuất khẩu, doanh nghiệp logistics và ngành đường sắt còn chưa chặt chẽ.

3. KẾT QUẢ

Sau khi phân tích thực trạng công tác giao hàng dừa tươi Việt Nam sang thị trường Trung Quốc bằng đường sắt, chỉ ra được những hạn chế trong công tác giao hàng dừa tươi và nguyên nhân của những hạn chế đó, từ đó có cơ sở đề xuất các giải pháp hoàn thiện công tác giao hàng dừa tươi Việt Nam sang thị trường Trung Quốc bằng đường sắt theo hướng hiện đại, ổn định và bền vững.

3.1. Hoàn thiện chuỗi logistics lạnh phục vụ giao hàng dừa tươi bằng đường sắt

Để bảo đảm chất lượng dừa tươi trong suốt quá trình giao hàng, cần xây dựng chuỗi logistics lạnh khép kín từ vùng nguyên liệu đến thị trường Trung Quốc. Chuỗi bao gồm các khâu thu gom, sơ chế, đóng gói, bảo quản, vận chuyển bằng container lạnh và giao nhận tại ga đường sắt liên vận quốc tế. Đồng thời, cần đầu tư kho lạnh tại các vùng nguyên liệu và các ga đầu mối như ga Kép, Đồng Đăng nhằm duy trì nhiệt độ bảo quản ổn định, giảm hao hụt sau thu hoạch và kéo dài thời gian bảo quản. Đây là giải pháp quan trọng để nâng cao chất lượng hàng hóa và tăng khả năng cạnh tranh của dừa tươi Việt Nam trên thị trường Trung Quốc.

3.2. Phát triển trung tâm logistics nông sản gắn với ga đường sắt liên vận quốc tế

Cần quy hoạch và đầu tư các trung tâm logistics nông sản tại các ga đường sắt liên vận quốc tế như ga Kép và Đồng Đăng, tích hợp các chức năng thu gom, kho lạnh, kiểm dịch thực vật, hải quan, lưu bãi container và xếp dỡ hàng hóa. Mô hình này giúp rút ngắn thời gian trung chuyển, giảm chi phí bốc xếp, nâng cao hiệu quả khai thác vận tải đường sắt và hình thành chuỗi cung ứng đồng bộ từ vùng nguyên liệu đến thị trường tiêu thụ. Đây cũng là nền tảng để phát triển các dịch vụ logistics giá trị gia tăng phục vụ xuất khẩu nông sản.

3.3. Đẩy mạnh chuyển đổi số trong công tác giao hàng

Doanh nghiệp xuất khẩu và ngành vận tải đường sắt cần đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số trong quản lý và điều hành hoạt động giao hàng. Việc áp dụng hệ thống quản lý logistics, chứng từ điện tử, vận đơn điện tử, công nghệ IoT giám sát nhiệt độ container lạnh, GPS theo dõi hành trình và mã QR truy xuất nguồn gốc sẽ giúp nâng cao tính minh

bạch, kiểm soát chất lượng hàng hóa theo thời gian thực, giảm thời gian xử lý thủ tục và nâng cao hiệu quả phối hợp giữa các bên trong chuỗi logistics.

3.4. Tổ chức các đoàn tàu chuyên tuyến vận chuyển nông sản xuất khẩu sang Trung Quốc

Ngành vận tải đường sắt cần xây dựng các đoàn tàu chuyên tuyến vận chuyển nông sản xuất khẩu sang Trung Quốc với lịch trình khai thác cố định và sử dụng container lạnh chuyên dụng. Tổ chức tàu chuyên tuyến không chỉ giúp doanh nghiệp chủ động kế hoạch giao hàng, giảm thời gian chờ ghép hàng mà còn nâng cao độ ổn định của chuỗi cung ứng, giảm chi phí logistics và hạn chế rủi ro ảnh hưởng chất lượng dừa tươi trong quá trình vận chuyển.

3.5. Tăng cường liên kết chuỗi giữa doanh nghiệp xuất khẩu và doanh nghiệp vận tải đường sắt

Cần tăng cường liên kết giữa vùng nguyên liệu, hợp tác xã, doanh nghiệp xuất khẩu, doanh nghiệp logistics và Tổng công ty Đường sắt Việt Nam thông qua các hợp đồng vận chuyển dài hạn và cơ chế chia sẻ thông tin về sản lượng, kế hoạch xuất khẩu và lịch trình vận chuyển. Sự phối hợp chặt chẽ giữa các bên sẽ giúp tối ưu hóa năng lực vận tải, nâng cao hiệu quả khai thác container lạnh, giảm chi phí logistics và xây dựng chuỗi cung ứng dừa tươi ổn định, bền vững hướng tới thị trường Trung Quốc.

3.6. Phát triển nguồn nhân lực logistics lạnh và logistics đường sắt

Để nâng cao hiệu quả công tác giao hàng dừa tươi bằng đường sắt, cần chú trọng phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao trong lĩnh vực logistics lạnh và vận tải đường sắt liên vận quốc tế. Hiện nay, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam vẫn thiếu đội ngũ chuyên gia có kiến thức chuyên sâu về quản lý chuỗi lạnh, vận tải đường sắt quốc tế, thủ tục hải quan và quản trị chuỗi cung ứng nông sản. Vì vậy, tăng cường đào tạo chuyên sâu về logistics lạnh, logistics đường sắt, logistics số và kỹ năng quản trị chuỗi cung ứng theo tiêu chuẩn quốc tế; đồng thời đẩy mạnh sự phối hợp giữa các cơ sở đào tạo, doanh nghiệp logistics và ngành Đường sắt nhằm phát triển đội ngũ nhân lực đáp ứng yêu cầu chuyển đổi số và phát triển logistics hiện đại, góp phần nâng cao hiệu quả giao hàng dừa tươi sang thị trường Trung Quốc.

3.7. Xây dựng chiến lược logistics xanh cho xuất khẩu dừa tươi

Trong bối cảnh phát triển bền vững và cam kết giảm phát thải khí nhà kính, việc xây dựng chiến lược logistics xanh cho xuất khẩu dừa tươi là xu hướng tất yếu. Cần ưu tiên tăng tỷ trọng vận tải đường sắt trong chuỗi logistics nhằm giảm tiêu hao nhiên liệu và phát thải CO_2. Đồng thời, khuyến khích doanh nghiệp áp dụng các tiêu chuẩn logistics xanh và từng bước kiểm kê phát thải carbon trong toàn bộ chuỗi cung ứng. Việc triển khai đồng bộ các giải pháp này không chỉ góp phần giảm chi phí logistics và bảo vệ môi trường mà còn nâng cao năng lực cạnh tranh của dừa tươi Việt Nam, đáp ứng các tiêu chuẩn xanh của thị trường quốc tế và phù hợp với định hướng phát triển bền vững của Việt Nam.

4. KẾT LUẬN

Vận tải đường sắt liên vận quốc tế đang mở ra nhiều cơ hội nâng cao hiệu quả xuất khẩu dừa tươi của Việt Nam sang thị trường Trung Quốc nhờ ưu thế về năng lực vận chuyển lớn, chi phí hợp lý, tính ổn định cao và phù hợp với định hướng phát triển logistics xanh. Tuy nhiên, công tác giao hàng hiện vẫn còn những hạn chế về chuỗi logistics lạnh, hạ tầng, tổ chức vận tải và mức độ ứng dụng công nghệ số.

Trên cơ sở phân tích thực trạng, bài báo đã đề xuất các giải pháp trọng tâm nhằm hoàn thiện công tác giao hàng dừa tươi bằng đường sắt theo hướng hiện đại, đồng bộ và bền vững. Việc triển khai hiệu quả các giải pháp này ngoài góp phần giảm chi phí logistics, nâng cao chất lượng và giá trị dừa tươi xuất khẩu còn thúc đẩy phát triển vận tải đường sắt trong chuỗi cung ứng nông sản, nâng cao năng lực cạnh tranh của dừa tươi Việt Nam tại thị trường Trung Quốc và hướng tới mục tiêu phát triển logistics bền vững trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

5. KIẾN NGHỊ

Nhà nước cần tiếp tục hoàn thiện cơ chế, chính sách hỗ trợ phát triển logistics đường sắt và logistics lạnh; ưu tiên đầu tư hạ tầng đường sắt liên vận quốc tế, trung tâm logistics và kho lạnh tại các ga đầu mối nhằm nâng cao năng lực xuất khẩu nông sản bằng đường sắt.

Lời cảm ơn: Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Giao thông vận tải (ĐH GTVT) trong Đề tài mã số T2026-KT-010.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Bộ Công Thương. Báo cáo Xuất nhập khẩu Việt Nam năm 2024. NXB. Công Thương, Hà Nội, 2025.

[2] Bộ Nông nghiệp và Môi trường. Nghị định thư về yêu cầu kiểm dịch thực vật đối với quả dừa tươi xuất khẩu từ Việt Nam sang Trung Quốc, Hà Nội, 2024.

[3] Chính phủ. Nghị định số 163/2018/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2018 về kinh doanh dịch vụ logistics, Hà Nội, 2018.

[4] Tổng công ty Đường sắt Việt Nam. Báo cáo kết quả vận tải hàng hóa liên vận quốc tế Việt Nam - Trung Quốc năm 2024 và 6 tháng đầu năm 2025, Hà Nội, 2025.

[5] Tổng cục Hải quan. Niên giám Hải quan Việt Nam năm 2024, Hà Nội, 2025.

[6] Nguyễn Thị Hồng Vân. Giáo trình Giao nhận vận tải quốc tế. NXB. Giao thông vận tải, Hà Nội, 2022.

[7] Nguyễn Văn Công. Giáo trình Logistics và Quản trị chuỗi cung ứng. NXB. Kinh tế Quốc dân, Hà Nội, 2021.

[8] Food and Agriculture Organization of the United Nations. FAOSTAT Statistical Database, Rome, 2024.

[9] International Union of Railways. Rail Freight Forward: Sustainable Rail Freight Transport, Paris, 2024.

[10] United Nations Conference on Trade and Development. Review of Maritime Transport 2024, Geneva, 2024.