

Áp lực giá xăng dầu siết chặt biên lợi nhuận ngành vận tải

06:39 16/04/2026

Áp lực chi phí đang ngày càng hiện rõ trong hoạt động của ngành vận tải khi bước sang quý 2/2026 – giai đoạn cao điểm của nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa. Dù quý 1 ghi nhận mức tăng trưởng tích cực, nhưng những biến động về giá nhiên liệu đang buộc doanh nghiệp phải điều chỉnh chiến lược vận hành để duy trì hiệu quả.

Theo số liệu từ cơ quan thống kê, trong quý 1/2026, tổng lượng hành khách vận chuyển đạt khoảng 1,65 tỷ lượt, tăng hơn 18% so với cùng kỳ, trong khi khối lượng luân chuyển đạt 84,5 tỷ lượt khách.km, tăng trên 11%. Đây là mức tăng trưởng đáng chú ý, phản ánh nhu cầu đi lại nội địa phục hồi mạnh mẽ sau giai đoạn thấp điểm.

Ở mảng vận tải hàng hóa, sản lượng vận chuyển cũng ghi nhận sự gia tăng rõ rệt, đạt khoảng 810,9 triệu tấn, tăng mạnh so với mức hơn 620 triệu tấn của năm trước. Tuy nhiên, sự tăng trưởng này chủ yếu mang tính mở rộng về quy mô, chưa đi kèm với sự thay đổi đáng kể về cấu trúc vận tải.



Thực tế cho thấy, vận tải đường bộ vẫn giữ vai trò chủ đạo trong toàn hệ thống, chiếm phần lớn thị phần cả về hành khách lẫn hàng hóa. Trong khi đó, các phương thức như đường thủy nội địa, đường biển hay đường sắt chưa có sự bứt phá tương xứng, còn vận tải hàng không tiếp tục chiếm tỷ trọng nhỏ. Điều này khiến hệ thống vận tải phụ thuộc lớn vào chi phí đầu vào của đường bộ, đặc biệt là nhiên liệu.

Bước sang quý 2/2026, áp lực chi phí, nhất là chi phí nhiên liệu, trở thành yếu tố chi phối mạnh đến hoạt động của doanh nghiệp. Với nhiều đơn vị vận tải hành khách, chi phí xăng dầu hiện chiếm tới 40-50% tổng giá thành. Điều này đồng nghĩa với việc chỉ cần giá nhiên liệu biến động cũng có thể làm thay đổi đáng kể biên lợi nhuận.

Trong bối cảnh đó, nhiều doanh nghiệp đã lựa chọn hướng đi thận trọng hơn. Thay vì mở rộng quy mô hoạt động, các đơn vị tập trung vào việc tái cơ cấu tuyến vận chuyển, tối ưu hóa lộ trình và nâng cao hiệu suất khai thác phương tiện. Một số doanh nghiệp thậm chí cắt giảm các tuyến dài hoặc tuyến kém hiệu quả để giảm áp lực chi phí.

Ở lĩnh vực vận tải hàng hóa, xu hướng “co hẹp có chọn lọc” cũng đang diễn ra rõ nét. Các doanh nghiệp ưu tiên giữ những hợp đồng ổn định, hạn chế nhận thêm đơn hàng mới nếu không đảm bảo hiệu quả chi phí. Đồng thời, việc tối ưu hóa tải trọng, giảm chuyển rỗng và ứng dụng công nghệ trong điều phối vận tải đang được đẩy mạnh nhằm cải thiện năng suất.

Đối với ngành hàng không, giá nhiên liệu bay tăng cao đang tạo áp lực lớn lên chi phí khai thác. Các hãng buộc phải điều chỉnh kế hoạch bay, cơ cấu lại tần suất và tối ưu đội tàu bay để giảm thiểu tác động. Trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt, việc cân bằng giữa giá vé và chi phí vận hành trở thành bài toán không dễ giải.

Đáng chú ý, khi phần lớn hoạt động vận tải vẫn phụ thuộc vào đường bộ – với khoảng 73% hàng hóa và 90% hành khách – mọi biến động chi phí đầu vào đều có xu hướng lan tỏa nhanh trên toàn thị trường. Điều này không chỉ ảnh hưởng đến doanh nghiệp vận tải mà còn tác động gián tiếp đến giá hàng hóa và chi phí logistics chung của nền kinh tế.

Quý 2/2026 vì thế được xem là giai đoạn “thử lửa” đối với ngành vận tải. Trong bối cảnh chi phí đầu vào chưa có dấu hiệu hạ nhiệt và cấu trúc vận tải chưa có sự chuyển dịch rõ ràng, tăng trưởng không còn phụ thuộc vào mở rộng sản lượng. Thay vào đó, hiệu quả sẽ đến từ khả năng quản trị chi phí, lựa chọn tuyến vận hành hợp lý và tối ưu hóa từng chuyến đi.

Về dài hạn, bài toán đặt ra cho ngành vận tải không chỉ là thích ứng với biến động chi phí, mà còn là tái cấu trúc hệ thống theo hướng cân bằng hơn giữa các phương thức vận chuyển. Khi đó, áp lực chi phí mới có thể được phân tán, giúp ngành vận tải phát triển bền vững và linh hoạt hơn trước các biến động của thị trường.

Nam Sơn