

Cảng thẳng Trung Đông leo thang: Xuất khẩu Việt Nam chịu sức ép từ logistics và bảo hiểm

06:01 05/03/2026

Diễn biến cảng thẳng tại Trung Đông đang phủ bóng lên hoạt động xuất nhập khẩu của nhiều doanh nghiệp Việt Nam, khi chi phí logistics, bảo hiểm và vận tải quốc tế có nguy cơ tăng mạnh. Không chỉ các lô hàng đang trên đường đối mặt rủi ro chậm trễ, triển vọng xuất khẩu sang khu vực này cũng trở nên khó lường.

Với các doanh nghiệp xuất khẩu điều, mối lo hiện hữu nhất là an toàn và thời gian vận chuyển. Đại diện một doanh nghiệp tại Đồng Nai cho biết, nhiều container hàng đang trên hành trình sang Trung Đông, chủ yếu đi qua tuyến kênh đào Suez – Biển Đỏ trước khi cập cảng đích. Đây là hành lang thương mại quan trọng nối châu Á và châu Âu. Nếu rủi ro an ninh gia tăng, tàu biển có thể phải chuyển hướng qua mũi Hảo Vọng (Nam Phi), kéo dài thời gian vận chuyển thêm hơn một tuần. Điều này đồng nghĩa chi phí nhiên liệu, lưu container và đặc biệt là phụ phí bảo hiểm chiến tranh sẽ tăng đáng kể.



Các chuyên gia cho rằng, cảng thẳng tại Trung Đông tác động trực tiếp đến những ngành phụ thuộc lớn vào chi phí logistics như dệt may, da giày, nông sản...

Hiện chi phí logistics cho đơn hàng sang Trung Đông chiếm khoảng 10-20% giá thành, thậm chí có thể lên tới 25% nếu tình hình kéo dài. Với những ngành có biên lợi nhuận mỏng như nông sản, mức tăng này đủ để làm xói mòn lợi nhuận, thậm chí khiến hợp đồng không còn hiệu quả.

Ngành rau quả tươi cũng chịu áp lực tương tự. Hàng hóa dễ hư hỏng phụ thuộc lớn vào thời gian vận chuyển và chuỗi lạnh ổn định. Việc thay đổi lịch trình tàu biển hoặc hủy chuyến bay khiến doanh nghiệp lo ngại nguy cơ suy giảm chất lượng, phát sinh chi phí lưu kho, bảo quản.

Ở lĩnh vực thủy sản, tác động càng rõ nét. Theo Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam, Trung Đông từng là thị trường tăng trưởng nhanh của thủy sản Việt Nam giai đoạn 2020-2024, với kim ngạch tăng gần gấp đôi. Các sản phẩm chủ lực như cá ngừ và cá tra chiếm tỷ trọng lớn, đặc biệt tại các thị trường như Israel, UAE, Ả Rập Xê Út và Qatar.

Tuy nhiên, từ năm 2025, xuất khẩu sang khu vực này đã có dấu hiệu chững lại do bất ổn địa chính trị. Số liệu cho thấy kim ngạch cá ngừ giảm đáng kể so với cùng kỳ. Khi xung đột tiếp tục leo thang, nguy cơ gián đoạn thương mại càng lớn, đặc biệt nếu hoạt động vận tải qua eo biển Hormuz bị ảnh hưởng.

Không chỉ riêng Trung Đông, các tuyến hàng hải qua Biển Đỏ hay Hormuz có vai trò kết nối thương mại toàn cầu. Khi rủi ro an ninh tăng cao, phí bảo hiểm tàu biển và giá cước container đều leo thang, kéo theo chi phí của các ngành xuất khẩu chủ lực như dệt may, da giày, nông sản.

Trước tình hình này, giới chuyên gia khuyến nghị doanh nghiệp cần chủ động rà soát lại hợp đồng, điều khoản giao hàng và bảo hiểm theo Incoterms, đồng thời tính đến phương án đàm phán lại giá khi chi phí nhiên liệu và vận tải biến động mạnh. Việc sử dụng công cụ phòng ngừa rủi ro tỷ giá (hedging) cũng được xem là giải pháp cân nhắc trong bối cảnh giá dầu và tỷ giá khó lường.

Về dài hạn, dù Trung Đông vẫn là thị trường tiềm năng đối với thực phẩm halal, lương thực và hàng tiêu dùng, doanh nghiệp Việt Nam được khuyến nghị đa dạng hóa thị trường sang Nam Á, châu Phi hoặc ASEAN để phân tán rủi ro. Trong bối cảnh kinh tế thế giới ngày càng bất định, năng lực thích ứng và quản trị rủi ro chiến lược sẽ là yếu tố quyết định khả năng trụ vững và tăng trưởng của doanh nghiệp xuất khẩu.

Nam Sơn (t/h)