

Chi phí logistics đang “ăn mòn” sức cạnh tranh của doanh nghiệp

12:12 31/10/2026

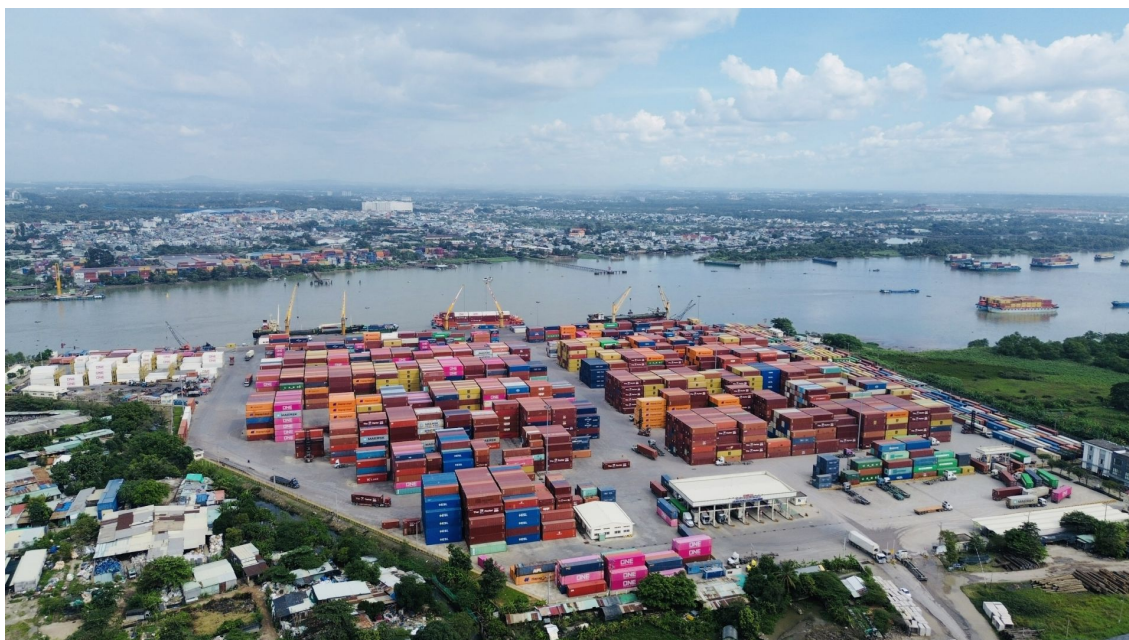
Từ giá cước vận tải, hạ tầng kết nối chưa đồng bộ đến thủ tục và chi phí lưu kho, nhiều yếu tố đang cộng hưởng làm tăng chi phí logistics của doanh nghiệp xuất khẩu. Muốn giữ lợi thế trên thị trường quốc tế, doanh nghiệp cần tối ưu toàn bộ chuỗi cung ứng, đồng thời cần những giải pháp đồng bộ từ hạ tầng, chính sách đến tổ chức vận tải.

Áp lực chi phí không chỉ nằm ở giá cước

Theo thông tin tại hội nghị trao đổi giải pháp giảm chi phí logistics nhằm thúc đẩy xuất khẩu do Bộ Công Thương tổ chức năm 2026, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam năm 2025 đạt 930,1 tỷ USD, tăng 18,2% so với năm trước. Trong 8 tháng năm 2026, tổng kim ngạch đạt 770,14 tỷ USD, tăng 28,7% so với cùng kỳ; riêng xuất khẩu đạt 374,84 tỷ USD, tăng 22,4%. Quy mô giao thương mở rộng đặt ra yêu cầu ngày càng cao đối với hệ thống vận tải, kho bãi, cảng biển và dịch vụ giao nhận.

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2025, chi phí logistics được ước tính tương đương khoảng 16–17% GDP. Tuy nhiên, đây là tỷ lệ ước tính ở quy mô nền kinh tế, không đồng nghĩa với việc mọi doanh nghiệp đều phải dành tỷ lệ tương ứng trong giá thành sản phẩm. Trên thực tế, mức chi phí phụ thuộc vào ngành hàng, địa điểm sản xuất, thị trường xuất khẩu, phương thức vận tải và đặc điểm của từng chuỗi cung ứng.

Điều đáng chú ý là chi phí logistics không chỉ gồm tiền thuê phương tiện vận chuyển. Một lô hàng còn phải gánh chi phí đóng gói, bốc xếp, lưu kho, phí cảng, thủ tục, kiểm tra chuyên ngành, bảo quản, vốn bị giữ trong hàng tồn kho và các khoản phát sinh do chậm giao hàng. Vì vậy, chỉ tập trung đàm phán giảm cước vận chuyển chưa đủ để xử lý tận gốc vấn đề.



Hạ tầng logistics và kết nối giữa các phương thức vận tải chưa đồng bộ khiến thời gian lưu thông hàng hóa kéo dài, phát sinh thêm chi phí và ảnh hưởng đến sức cạnh tranh của doanh nghiệp Việt Nam. (Ảnh minh họa: Internet)

Những yếu tố đẩy chi phí logistics tăng cao

Trước hết, giá nhiên liệu và cước vận tải là nhóm yếu tố tác động trực tiếp đến chi phí của doanh nghiệp xuất khẩu. Khi giá nhiên liệu tăng, đơn vị vận tải phải điều chỉnh giá dịch vụ để bù đắp chi phí khai thác phương tiện. Đối với vận tải biển, biến động cung cầu chỗ trên tàu, phụ phí nhiên liệu, tình trạng thiếu container rỗng và việc thay đổi lịch trình cũng có thể khiến chi phí vận chuyển biến động mạnh.

Bên cạnh yếu tố giá, khoảng cách địa lý và tình hình vận tải quốc tế cũng ảnh hưởng đáng kể đến chi phí. Theo thông tin của Bộ Công Thương về tuyến vận tải sang Nam Mỹ, tình hình an ninh hàng hải tại khu vực Biển Đỏ khiến nhiều hãng tàu phải điều chỉnh hành trình, trong đó có phương án đi vòng qua Mũi Hảo Vọng. Hành trình kéo dài làm tăng thời gian khai thác tàu, chậm vòng quay container và gây áp lực lên khả năng bố trí chỗ vận chuyển. Với doanh nghiệp xuất khẩu, hệ quả không chỉ là cước tàu tăng mà còn là nguy cơ giao hàng muộn, phát sinh chi phí tồn kho và ảnh hưởng kế hoạch sản xuất.

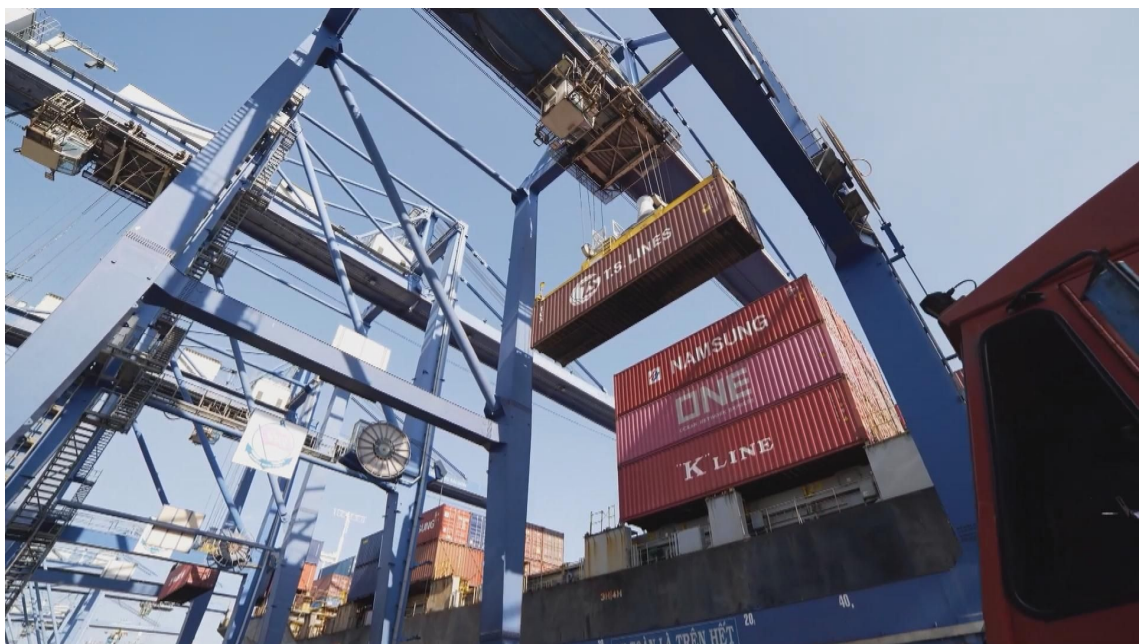
Yếu tố thứ hai là hạ tầng logistics và sự kết nối giữa các phương thức vận tải. Khi hàng hóa phải vận chuyển bằng đường bộ qua nhiều chặng mới đến được cảng biển, chi phí nhiên liệu, nhân công, cầu đường và thời gian chờ đợi đều có thể tăng. Trong khi đó, nếu đường sắt, đường thủy nội địa, cảng biển và trung tâm logistics chưa kết nối hiệu quả, doanh nghiệp khó lựa chọn phương án vận tải

tối ưu.

Yếu tố thứ ba là thủ tục hành chính và thời gian giải phóng hàng. Một lô hàng có thể phải trải qua nhiều bước khai báo, kiểm tra chất lượng, kiểm dịch, cấp chứng nhận hoặc hoàn thiện hồ sơ theo yêu cầu của thị trường nhập khẩu. Nếu dữ liệu giữa các cơ quan chưa liên thông, doanh nghiệp phải bổ sung giấy tờ, khai báo nhiều lần hoặc chờ kết quả kiểm tra. Trong thời gian đó, hàng hóa có thể phát sinh phí lưu bãi, lưu container, chi phí bảo quản và chi phí vốn.

Tại hội nghị do Bộ Công Thương tổ chức năm 2026, các ý kiến chuyên môn nhấn mạnh rằng, thời gian để hàng hóa được giải phóng không chỉ phụ thuộc vào cơ quan hải quan mà còn liên quan đến nhiều thủ tục quản lý chuyên ngành, vận chuyển, kiểm tra và thử nghiệm. Vì vậy, cải cách một khâu riêng lẻ sẽ khó tạo chuyển biến lớn nếu những khâu còn lại vẫn gây ách tắc.

Một nguyên nhân khác là quy mô và năng lực quản trị của doanh nghiệp. Những đơn vị có sản lượng nhỏ thường khó đàm phán giá vận tải, thuê kho hoặc đặt chỗ với mức giá thuận lợi như doanh nghiệp có lượng hàng lớn và ổn định. Việc thiếu dữ liệu dự báo đơn hàng, kế hoạch sản xuất và lịch giao hàng cũng khiến doanh nghiệp khó gom hàng, tối ưu tải trọng, giảm chuyển xe chạy rỗng hoặc lựa chọn thời điểm vận chuyển phù hợp.



Hoạt động xuất nhập khẩu ngày càng mở rộng đòi hỏi hệ thống logistics phải được đầu tư đồng bộ, đáp ứng yêu cầu về tốc độ và chi phí. (Ảnh minh họa: Internet)

Giảm chi phí phải bắt đầu từ toàn bộ chuỗi cung ứng

Để xử lý những điểm nghẽn trên, trước tiên cần tiếp tục hoàn thiện hạ tầng giao thông và tổ chức lại các hành lang vận tải. Việc đầu tư đường cao tốc, đường sắt kết nối cảng biển, cảng thủy nội địa và trung tâm logistics cần gắn với nhu cầu thực tế của các vùng sản xuất, khu công nghiệp và cửa khẩu. Phát triển vận tải đa phương thức sẽ giúp doanh nghiệp giảm sự phụ thuộc vào đường bộ, hạn chế trung chuyển không cần thiết và tăng khả năng lựa chọn phương án phù hợp với từng loại hàng.

Đối với nông sản, thủy sản và thực phẩm, cần ưu tiên hệ thống kho lạnh, kho bảo quản, trung tâm phân loại, kiểm định và dịch vụ sau thu hoạch gần vùng nguyên liệu. Khi hàng hóa được xử lý tại chỗ, doanh nghiệp có thể giảm quãng đường vận chuyển bổ sung, hạn chế hao hụt và chủ động hơn về thời gian xuất khẩu.

Cùng với đầu tư hạ tầng, cải cách thủ tục và số hóa dữ liệu cần được coi là giải pháp trọng tâm. Các cơ quan quản lý cần tăng liên thông giữa hải quan và các đơn vị kiểm tra chuyên ngành, hạn chế yêu cầu cung cấp lặp lại thông tin đã có, mở rộng xử lý hồ sơ điện tử và thực hiện kiểm tra dựa trên mức độ rủi ro. Quy trình minh bạch, thời gian xử lý có thể dự báo sẽ giúp doanh nghiệp giảm chi phí chờ đợi và chủ động bố trí phương tiện.

Một yêu cầu quan trọng khác là xây dựng hệ thống đo lường chi phí logistics thống nhất. Theo đề xuất được nêu tại hội nghị của Bộ Công Thương, cần theo dõi chi phí theo ngành hàng, tuyến vận tải và loại hình doanh nghiệp, thay vì chỉ sử dụng tỷ lệ chi phí logistics so với GDP. Những chỉ tiêu như chi phí trên mỗi tấn hàng hoặc container, thời gian vận chuyển, thời gian chờ, số ngày lưu kho, tỷ lệ xe chạy rỗng và chi phí lưu bãi sẽ giúp cơ quan quản lý nhận diện chính xác điểm nghẽn để có biện pháp xử lý.

Ở cấp doanh nghiệp, giải pháp trước mắt là quản trị logistics theo tổng chi phí từ nhà máy đến thị trường tiêu thụ. Doanh nghiệp cần lập kế hoạch đơn hàng và lịch giao hàng sát hơn, tăng khả năng gom hàng, tối ưu quy cách đóng gói và hệ số sử dụng container, đồng thời so sánh các phương án vận chuyển dựa trên cả chi phí, thời gian và độ tin cậy. Việc ký hợp đồng dài hạn với đơn vị vận tải phù hợp, quy định rõ các loại phụ phí và xây dựng phương án dự phòng cho tuyến vận chuyển cũng giúp hạn chế rủi ro khi thị trường biến động.

Chuyển đổi số cần được triển khai gắn với hiệu quả thực tế. Hệ thống quản lý kho, theo dõi hành trình, dự báo nhu cầu và trao đổi dữ liệu giữa nhà sản xuất, đơn vị vận tải, cảng biển và khách hàng có thể giúp giảm sai lệch thông tin, hạn chế tồn kho và nâng cao khả năng kiểm soát đơn hàng.

Về lâu dài, phát triển logistics xanh cũng có thể góp phần giảm chi phí vận hành. Tối ưu tuyến đường, hạn chế phương tiện chạy rỗng, nâng hiệu suất sử dụng nhiên liệu và chuyển những lô hàng phù hợp sang đường thủy hoặc đường sắt vừa giúp tiết kiệm nguồn lực, vừa giảm phát thải. Tuy nhiên, việc lựa chọn phương thức phải dựa trên đặc điểm hàng hóa, thời gian giao hàng và tổng chi phí thực tế, tránh chuyển đổi hình thức vận tải một cách máy móc.

Trong bối cảnh thương mại quốc tế ngày càng đòi hỏi cao về giá thành, thời gian giao hàng và tính minh bạch của chuỗi cung ứng, logistics không còn đơn thuần là khâu hỗ trợ vận chuyển mà đã trở thành một bộ phận cấu thành năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp xuất khẩu.

Hà Trần