

Hướng đi mới trong ngành logistics Việt Nam

15:22 24/01/2026

Chiến lược xây dựng hạ tầng logistics quốc gia của Viettel Post với nguồn lực huy động dự kiến lên tới 33.000 tỷ đồng đã gây nên sự chú ý, nhất là trong bối cảnh doanh nghiệp tìm cách tăng trưởng bền vững và thận trọng với cạnh tranh bằng trợ giá.



Trong hệ thống logistics Việt Nam, năng suất lao động là một bài toán cần ưu tiên giải quyết.

33.000 tỷ đồng là tổng giá trị nguồn lực được huy động từ xã hội để mở rộng mạng lưới logistics bao gồm hệ thống kho bãi, phương tiện vận tải, hạ tầng công nghệ và bưu cục. Viettel Post sẽ đóng vai trò người điều phối trong nền kinh tế chia sẻ, làm nhiệm vụ của "trục" chính, nắm giữ công nghệ lõi, dữ liệu, luồng hàng và tiêu chuẩn vận hành. Trong khi đó, các nguồn lực vật lý như đất đai, nhà xưởng, xe tải được huy động từ các đối tác, nhà đầu tư và người dân, tạo nên các "nhánh" trong mô hình nhượng quyền (franchise).

Theo đó, thay vì phải bỏ ra khoản đầu tư rất lớn ngay từ đầu vào đất đai và phương tiện, Viettel Post biến nguồn lực nhàn rỗi trong dân cư thành hạ tầng sản xuất, tạo nên một mạng lưới logistics quy mô lớn với chi phí hiệu quả hơn.

Phát triển mô hình "Logistics không dừng"

Chiến lược xã hội hóa hạ tầng logistics của Viettel Post xuất hiện vào thời điểm khi nền kinh tế Việt Nam đang đối mặt với nghịch lý của sự phát triển. Thương mại điện tử tăng trưởng nóng 25-30%/năm, đưa Việt Nam trở thành một trong những thị trường sôi động nhất khu vực. Tuy nhiên, hạ tầng kho bãi và năng lực giao nhận có tốc độ tăng trưởng chỉ khoảng 10%. Sự "lệch pha" này cảnh báo nguy cơ tắc nghẽn dòng chảy hàng hóa.

Trong khi đó, vấn đề luôn được nhắc đến nhiều lần là chi phí logistics tại Việt Nam hiện chiếm khoảng 16-17% GDP, cao hơn nhiều so với mức bình quân 10-12% của thế giới hay 8-9% của các nước phát triển như Mỹ, Singapore. Chi phí đó bào mòn lợi nhuận doanh nghiệp và làm giảm sức cạnh tranh của nông sản, hàng hóa Việt Nam ngay trên sân nhà.

Bên trong hệ thống logistics Việt Nam, năng suất lao động là một bài toán cần ưu tiên giải quyết. Số liệu thống kê cho thấy, một bưu tá (shipper) tại Việt Nam hiện chỉ đạt hiệu suất trung bình 70-80 đơn/ngày. Trong khi đó, con số này tại Trung Quốc là 1.000 - 1.500 đơn/ngày. Sự chênh lệch lên tới gần 20 lần đến từ sự thiếu hụt hạ tầng công nghệ hỗ trợ. Tại Việt Nam, "thời gian chết" chiếm tỷ trọng quá lớn: Shipper phải gọi điện nhiều lần, chờ đợi khách hàng xuống nhận, di chuyển quãng đường dài giữa các điểm giao manh mún.



Việc xã hội hóa hạ tầng logistics sẽ giúp huy động nguồn lực nhanh và mạnh hơn.

Dự án của Viettel Post tập trung giải quyết vấn đề này thông qua mô hình "Logistics không dừng". Việc phủ sóng hệ thống tủ khóa thông minh (Smart Locker) và điểm nhận hàng tự động từ nguồn vốn xã hội hóa sẽ giúp xóa bỏ thời

gian chờ. Khi hạ tầng thông minh được triển khai, năng suất giao hàng tại Việt Nam có thể tiệm cận mức 1.000 đơn/ngày.

Mô hình mà Viettel Post theo đuổi đã thành công trong thực tế tại các cường quốc về logistics và được kỳ vọng làm giảm 30% chi phí logistics toàn trình.

Một mạng lưới có tính đàn hồi

Nếu tự đầu tư 100%, doanh nghiệp sẽ bị trói buộc bởi giới hạn của tài sản cố định. Khi đơn hàng tăng đột biến dịp Lễ, Tết (có thể gấp 3-4 lần ngày thường), hạ tầng "cứng" không kịp mở rộng. Trong khi đó, cơ chế xã hội hóa cho phép Viettel Post có thể huy động nguồn lực nhanh hơn.

Minh chứng rõ nét nhất cho tốc độ này là lịch sử phát triển của chính Viettel Post. Họ từng mất 28 năm để tự phát triển 1.500 bưu cục, nhưng nhờ chuyển sang cơ chế xã hội hóa, chỉ trong vòng 1 năm gần đây Viettel Post đã mở thêm được 700 điểm mới.

Việc mở rộng hạ tầng nhanh và hiệu quả sẽ giúp gia tăng tốc độ lưu chuyển thương mại và góp phần nâng cao sức cạnh tranh cho nền kinh tế Việt Nam. Dưới góc độ kinh tế - xã hội, chiến lược xã hội hóa với kỳ vọng huy động 33.000 tỷ đồng từ cộng đồng, có thể gọi là quá trình "nền tảng hóa" logistics, xây nên một hướng đi mới cho ngành logistics Việt Nam và biến nó thành sinh kế cho nhiều người dân. Theo đó, giá trị gia tăng của ngành logistics được chia sẻ lại cho hộ kinh doanh, tài xế xe tải nhỏ, chủ cửa hàng tạp hóa tham gia mạng lưới.

Từ ý tưởng đến thực tiễn, không phải doanh nghiệp nào cũng có thể hiện thực hóa kế hoạch xã hội hóa nói trên. Theo đánh giá của Vietnam Report, trong cuộc đua thị phần khốc liệt với các đối thủ quốc tế, Viettel Post tạo khác biệt bằng sự cộng hưởng giữa hạ tầng mạng lưới rộng khắp và công nghệ lõi "Make in Vietnam".

Doanh nghiệp này đã xây dựng một hệ thống quản trị vận hành dựa trên Big Data, cho phép định tuyến và giám sát thời gian thực để xử lý hàng triệu đơn hàng mỗi ngày với độ chính xác cao. Song song đó, chuỗi cung ứng được tái cấu trúc theo mô hình đa tầng, tích hợp các công nghệ tự động hóa hàng đầu như robot, dây chuyền chia chọn cross-belt. Những khoản đầu tư này giúp Viettel Post rút ngắn đáng kể thời gian giao hàng chặng cuối và đáp ứng tốt sự bùng nổ của thương mại điện tử.

Theo ông Nguyễn Duy Minh, Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), giải pháp logistics toàn trình của Viettel Post là minh chứng cho tư duy làm chủ công nghệ và phát triển bài bản. Đây là một nhân tố

quan trọng giúp khách hàng hưởng lợi bền vững, đồng thời nâng cao vị thế của ngành logistics Việt Nam trong chuỗi giá trị thương mại toàn cầu.

Theo chinhphu.vn