



CHI PHÍ LOGISTICS Ở VIỆT NAM: THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP

PHẠM TRUNG HẢI

Chi phí logistics là một loại chi phí đầu vào của doanh nghiệp, góp phần tạo nên giá thành của hàng hóa hay dịch vụ mà doanh nghiệp cung cấp. Do vậy, chi phí logistics cao dẫn đến giá thành hàng hóa hay dịch vụ cao sẽ làm giảm khả năng cạnh tranh với hàng hóa hay dịch vụ cùng loại của doanh nghiệp khác, quốc gia khác. Chính vì vậy, việc giảm chi phí logistics có ý nghĩa quan trọng trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và toàn nền kinh tế.

Từ khóa: Chi phí logistics, xuất nhập khẩu, kho bãi, cơ sở hạ tầng

LOGISTICS COSTS IN VIETNAM: STATUS AND SOLUTIONS

Pham Trung Hai

Logistics costs are an input cost for businesses, contributing to the overall cost of goods or services provided by the enterprise. Therefore, high logistics costs leading to high prices of goods or services can reduce competitiveness against similar goods or services from other businesses or countries. Hence, reducing logistics costs is crucial for enhancing the competitive capacity of businesses and the entire economy.

Keywords: Logistics costs, export and import, warehousing and storing, infrastructure

Ngày nhận bài: 9/4/2024

Ngày hoàn thiện biên tập: 16/4/2024

Ngày duyệt đăng: 23/4/2024

Tổng quan về chi phí logistics

Định nghĩa

Chi phí logistics là việc sử dụng các nguồn lực khác nhau, bao gồm nhân lực, hàng hóa, tiền bạc, thông tin để thực hiện dịch vụ chăm sóc khách hàng; nó được tính bằng khối lượng tiền tiêu thụ. Chi phí này thường gắn liền với lưu chuyển và phân phối nguyên liệu, hàng hóa nên trong các tài liệu, người ta thường nói tới chi phí phân phối (mục đích của lưu chuyển hàng hóa) như là một cách gọi khác của chi phí lưu thông.

Các loại chi phí Logistics

Chi phí Logistics bao gồm: Chi phí vận tải – chiếm

một phần ba cho đến hai phần ba chi phí lưu thông phân phối; Chi phí cơ hội vốn – suất sinh lời tối thiểu mà doanh nghiệp (DN) kiếm được khi vốn không đầu tư cho hàng tồn trữ mà cho một hoạt động khác; và Chi phí bảo quản hàng hóa – gồm chi phí thuê kho bãi, bảo quản hàng hóa, đưa hàng hóa ra vào kho, hàng bị hư hỏng, bảo hiểm cho hàng hóa.

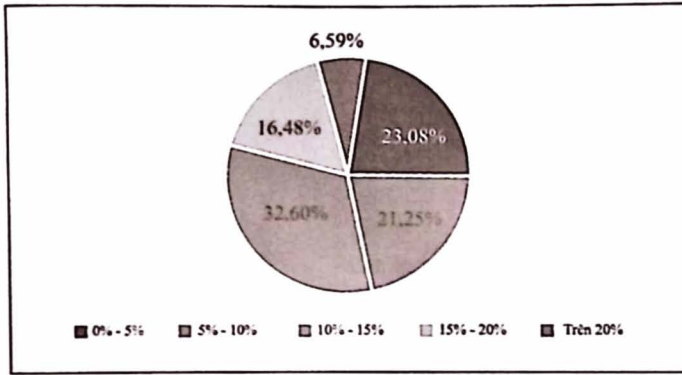
Thực trạng chi phí logistics tại Việt Nam

Theo thống kê từ Hiệp hội DN dịch vụ logistics Việt Nam (VLA), chi phí logistics so sánh với GDP của Việt Nam đang ở mức 16,8%, so với bình quân thế giới là 10,7%. Tính riêng trong khu vực ASEAN, chi phí logistics Việt Nam cao hơn các nước Singapore (đang ở mức 8,5%), Malaysia (13%) và Thái Lan (15,5%).

Theo Kết quả khảo sát của Bộ Công Thương trong Báo cáo Logistics 2023 với 273 DN sản xuất và thương mại về chi phí logistics hiện nay mà DN phải chi trả để sản xuất và cung cấp hàng hoá, thì tỷ trọng chi phí dành cho hoạt động logistics trong chi phí sản xuất kinh doanh của DN đã có xu hướng giảm dần. 23,1% DN được khảo sát cho rằng, chi phí logistics chỉ chiếm khoảng 0% - 5% tổng chi phí sản xuất kinh doanh của DN; 21,2% DN được khảo sát cho rằng, chi phí logistics chỉ chiếm khoảng 5% -10% tổng chi phí sản xuất kinh doanh của DN; 32,6% DN được khảo sát cho rằng, chi phí logistics chiếm khoảng 10% -15% tổng chi phí sản xuất kinh doanh của DN; 16,6% DN được khảo sát cho rằng, chi phí logistics chỉ chiếm khoảng 15% - 20% tổng chi phí sản xuất kinh doanh của DN; 6,6% DN có chi phí logistics trên 20%.

Như vậy, có khoảng 76,9% DN có mức chi phí

HÌNH 1: TỶ TRỌNG CHI PHÍ LOGISTICS TRÊN TỔNG CHI PHÍ SẢN XUẤT KINH DOANH CỦA DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT VÀ THƯƠNG MẠI



Nguồn: Báo cáo Logistics 2023

logistics dưới 15%. Đây là con số có dấu hiệu đáng mừng về giảm thiểu các chi phí lãng phí trong hoạt động logistics và tăng tính tối ưu của hoạt động logistics mà các DN đang thực hiện trong năm 2023. Điều này cũng chứng tỏ sự đóng góp của các DN cung cấp dịch vụ logistics trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh của DN sản xuất và thương mại thông qua việc tối ưu chi phí logistics.

Có được kết quả này là nhờ trong thời gian qua, kết cấu hạ tầng giao thông có bước tăng trưởng cả về số lượng và chất lượng, nhiều công trình giao thông quy mô lớn, hiện đại đã được đưa vào khai thác góp phần quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, tăng sức cạnh tranh của nền kinh tế và hội nhập kinh tế quốc tế. Kết cấu hạ tầng giao thông phát triển kéo theo hạ tầng phục vụ logistics cũng được thúc đẩy, đặc biệt là dịch vụ vận tải, kho bãi ngày càng đồng bộ, hiện đại hơn, tính kết nối giữa các phương thức vận tải ngày càng được cải thiện góp phần giảm chi phí logistics, giảm chi phí vận tải.

Năm 2023, hệ thống kết cấu hạ tầng logistics được quan tâm đầu tư, phát triển mạnh mẽ theo hướng hiện đại, an toàn, nhiều công trình đạt chất lượng theo tiêu chuẩn quốc tế, mạng lưới giao thông đã kết nối đến mọi vùng, miền trong cả nước, giúp giảm chi phí logistics và thời gian giao hàng. 2023 cũng là năm chứng kiến những bước tiến mạnh mẽ trong việc hình thành các tuyến đường bộ cao tốc quan trọng để kết nối hoạt động logistics giữa các địa phương. Các cao tốc này đi vào hoạt động góp phần tăng cường sự liên thông, kết nối xuyên suốt hàng hóa và phương tiện giữa các địa phương. Đặc biệt, nếu tiến độ xây dựng các dự án cao tốc đạt mục tiêu đề ra thì đến năm 2025, vùng ĐBSCL có khoảng 548 km đường bộ cao tốc, trong đó hoàn thành trực dọc cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ TP. Hồ Chí Minh đến Cà Mau, một số đoạn trực dọc cao tốc Bắc - Nam phía Tây và cơ bản hoàn thành trực ngang cao tốc

Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng. Đây sẽ là thuận lợi rất lớn để giảm chi phí logistics, giảm thời gian, thất thoát trong quá trình vận chuyển và nâng cao hiệu quả logistics giữa các khu vực.

Bên cạnh đó, xu thế thị trường vận tải đang có sự dịch chuyển với sản lượng vận tải đa phương thức đang tăng dần lên. Sự gia tăng tỷ trọng của mô hình vận tải đa phương thức kết nối đường bộ - đường sắt và đường bộ - đường thủy nội địa như là những lựa chọn thân thiện hơn với môi trường. Trong kế hoạch phát triển vận tải 13 tỉnh, thành phố vùng ĐBSCL được ban hành cuối năm 2022, Bộ Giao thông Vận tải cũng xác định ưu tiên phát triển vận tải đa phương thức trên các hành lang vận tải chính, đặc biệt là hành lang Bắc - Nam và hành lang kết nối với các cảng biển cửa ngõ quốc tế nhằm tăng khối lượng hàng hóa vận chuyển, giảm chi phí vận tải biển, giảm chi phí logistics đối với hàng hóa xuất nhập khẩu. Hệ thống cảng cạn cũng sẽ được phát triển mạnh mẽ làm đầu mối kết nối các phương thức vận tải kết hợp cung cấp các dịch vụ logistics. Trong đó, ưu tiên đầu tư các cảng cạn kết nối với đường thủy nội địa ở khu vực phía Nam.

Tại sao chi phí logistics ở Việt Nam cao?

Tuy đã cơ bản tiệm cận mục tiêu của Chính phủ đề ra tại Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ Logistics Việt Nam đến năm 2025 với mục tiêu chi phí Logistics giảm tương đương 16% - 20% GDP, song hiện tại, chi phí logistics trung bình của Việt Nam ở mức tương đương 16,8 - 17% GDP và vẫn còn ở mức khá cao so với mức bình quân chung của thế giới (hiện khoảng 10,6%). Có nhiều nguyên nhân khiến chi phí logistics ở Việt Nam vẫn cao:

- Tiềm năng và nhu cầu đối với dịch vụ logistics là rất lớn nhưng hiện nay hạ tầng (cầu, đường, kho bãi và cảng thủy nội địa, cảng biển) và dịch vụ logistics tại khu vực còn nhiều hạn chế khiến hàng hóa quá xa để xuất khẩu, gây tổn kém, mất thời gian và phức tạp, làm gia tăng chi phí logistics, giảm năng lực cạnh tranh của hàng hóa và DN trên địa bàn. Các hình thức vận tải đa phương thức kết hợp ưu điểm của từng loại hình vận chuyển chưa phổ biến ở Việt Nam nên chi phí vận tải vẫn chiếm tỷ lệ lớn.

- Việc thu hút đầu tư vào logistics tại các địa phương, đặc biệt là các địa phương gần trung tâm kinh tế, thành phố có tiềm năng logistics phát triển mạnh vẫn còn hạn chế. Chẳng hạn như, tính đến đầu năm 2024, tỉnh Bạc Liêu hiện mới chỉ có trên 50



DN xuất nhập khẩu hàng hóa, chủ yếu là DN nhỏ và vừa, nguồn hàng chưa đủ lớn cũng khiến việc thu hút đầu tư vào lĩnh vực logistics của Tỉnh gặp nhiều khó khăn. Theo các DN, do hạn chế về logistics nên các DN phải đưa hàng hóa về TP. Hồ Chí Minh để xuất khẩu, dẫn đến chi phí logistics cao, giảm năng lực cạnh tranh của hàng hóa và DN của Bạc Liêu.

- Nhiều DN không thuê đơn vị cung cấp dịch vụ logistics 3PL ở bên ngoài mà tự tổ chức vận chuyển. Điều đó đồng nghĩa với việc phải bỏ một nguồn vốn không nhỏ cho việc xây dựng kho hàng, mua sắm trang thiết bị, phương tiện vận tải mà quá trình vận hành khó đạt đến trình độ chuyên nghiệp khiến hiệu quả kém, khó thu hồi vốn – chi phí logistics cao. Trong khi khả năng khai thác thấp, vì thế chậm thu hồi vốn, không hiệu quả và chi phí logistics tăng cao, còn giải pháp thuê ngoài lại giúp tiết kiệm chi phí hơn.

- Nhiều chủ DN chưa đánh giá đúng vai trò của chuỗi cung ứng logistics nên thường kết hợp bộ phận quản trị logistics vào các phòng ban hành chính khác khiến cho quá trình kiểm soát chi phí logistics không có tính hệ thống, hàng hóa đến tay người tiêu dùng qua nhiều khâu trung gian làm “đội” cước phí vận tải lên cao.

- Chưa hình thành được mối quan hệ chặt chẽ giữa nhà cung ứng với nhà sản xuất, giữa nhà sản xuất với khách hàng nên các bên chỉ biết có mối quan hệ trực tiếp đến mình – kết quả làm tăng chi phí giao dịch, tăng giá bán...

- Hệ thống phân phối tập trung vào các đô thị là chủ yếu, mà lại bỏ ngỏ phần nông thôn. Nhà phân phối chỉ đảm trách vận tải cự ly ngắn và các đại lý phải tự lo vấn đề vận tải của mình. Hơn nữa, việc bố trí mạng lưới bán lẻ tương đối dày đặc ở các khu trung tâm đô thị, trong khi đó các kho bãi lớn thì ở quá xa, nên kết quả hoặc là chi phí vận tải thấp nhưng chi phí nắm giữ tồn kho cao hay ngược lại, mà một trong hai điều này cũng làm tăng tổng phí logistics.

Đề xuất giải pháp

Trong thời gian tới, để giảm chi phí logistics cần chú trọng một số vấn đề sau:

Đối với cơ quan quản lý

- Tiếp tục đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ cho phát triển kinh tế đất nước nói chung mà ngành lĩnh vực logistics nói riêng. Đặc biệt chú trọng đầu tư các tuyến cao tốc, các tuyến đường biển, đường sắt, các trung tâm logistics...

- Tăng cường thu hút đầu tư trong và ngoài nước vào logistics tại các địa phương, đặc biệt là các địa

phương gần trung tâm kinh tế, thành phố có tiềm năng logistics phát triển mạnh.

- Có chính sách ưu đãi để thu hút nguồn vốn đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực logistics hoặc hỗ trợ đối với DN cung cấp dịch vụ logistics trong nước.

Đối với doanh nghiệp

- Cần thúc đẩy các loại hình vận tải mới, đặc biệt cần chú trọng vận tải đa phương thức. Hiện nay, trên thế giới, vận tải đa phương thức ngày càng phát triển và khai thác nhiều hơn. Đây là kết quả của việc tiêu chuẩn hóa quy trình vận chuyển bằng container, trailer,... toàn cầu hóa thương mại và sản xuất nhằm phục vụ cho chuỗi cung ứng toàn cầu. Ngoài ra, việc thay thế các phương thức vận tải gây ô nhiễm bằng các lựa chọn thân thiện hơn với môi trường đã mang đến những hiệu ứng tích cực.

- Chủ động xây dựng mối quan hệ chặt chẽ giữa nhà cung ứng với nhà sản xuất, giữa nhà sản xuất với khách hàng nhằm giảm thiểu các chi phí không cần thiết.

- Thúc đẩy chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ mạnh mẽ trong logistics, qua đó góp phần tối ưu hiệu quả của các hoạt động logistics, giảm chi phí logistics nói chung cho toàn bộ nền kinh tế.

- Cần phải hình thành một bộ phận riêng biệt cho logistics/chuỗi cung ứng để các nhà quản trị bộ phận này có thể phối hợp chặt chẽ với các chức năng khác. Thực tế hiện nay cho thấy, nhiều DN bố trí chức năng vận tải nằm trong phòng hành chính, quản trị tồn kho lại nằm trong phòng kế toán – tài chính, còn chức năng thu mua lại trực thuộc phòng marketing hay bán hàng... Việc tổ chức rời rạc các phòng chức năng như thế khiến DN quản lý không hiệu quả.

- Trong bối cảnh hiện tại, nên thuê đơn vị cung cấp dịch vụ logistics 3PL ở bên ngoài để tiết giảm chi phí.

Tài liệu tham khảo:

1. Bộ Công Thương (2023), Báo cáo Logistics Việt Nam 2023;
2. Bảo Yến (2023), Chi phí logistics là gì? Tính thế nào? Tại sao chi phí logistics ở Việt Nam cao?. <https://proship.vn/news/chi-phi-logistics-la-gi-tinh-the-nao/>;
3. Công Trung (2023), Chi phí logistics tại Việt Nam vẫn ở mức cao. Báo Tuổi trẻ. <https://tuoitre.vn/chi-phi-logistics-o-viet-van-o-muc-cao-20231005134009238.htm>.

Thông tin tác giả:

ThS. Phạm Trung Hải

Trường Đại học Kinh tế Kỹ thuật Công nghiệp

Email: pthai@uneti.edu.vn