GIÁ XĂNG DẦU TĂNG ĐẨY CHI PHÍ VẬN CHUYỂN LÊN CAO - GIẢI PHÁP NÀO GIÚP DOANH NGHIỆP PHỤC HỒI SẢN XUẤT KINH DOANH

Hà Thị Tuyết Minh *

Tóm tắt: Đại dịch Covid -19 bùng phát lần thứ 4 đã khiến hàng chục nghìn doanh nghiệp phải ngừng sản xuất, kinh doanh, thậm chí phải rời khỏi thị trường. Nghị quyết 128 của Chính phủ đã quy định về "Thích ứng an toàn, linh hoạt, kiểm soát hiệu quả dịch Covid -19" [3], mở ra lối đi cho các doanh nghiệp phục hồi sản xuất kinh doanh. Tuy nhiên, giá xăng tăng đột biến (do "chiến dịch quân sự đặc biệt" của Nga tại Ucraina và hậu quả của đại dịch) như "cú bồi" giáng mạnh vào nỗ lực phục hồi sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp. Bài viết đánh giá tác động của việc tăng giá xăng dầu đến chi phí vận chuyển, từ đó đưa ra một số giải pháp giúp các doanh nghiệp phục hồi sản xuất, kinh doanh trong điều kiện " bình thường mới".

Từ khóa: Giá xăng dầu tăng, phục hồi sản xuất, kinh doanh; dịch bệnh Covid-19.

Summary: *The 4th outbreak of the Covid-19 pandemic has forced tens of thousands of businesses to stop doing business, even leaving the market. Resolution 128 of the Government has regulations on "Safely adapting, flexibly, effectively controlling the Covid-19 epidemic", opening the way for businesses to resume production and business. However, the sudden increase in gasoline prices (due to Russia's "special military campaign" in Ukraine and the consequences of the pandemic) acted as a "bump" to businesses' efforts to restore production and business. The article assesses the impact of increased gasoline prices on transportation costs, thereby offers some solutions to help businesses restore production and business in the "new normal" and "safe adaptation" conditions.*

Keywwords: *Petrol price increase, restore production and business, Covid-19 epidemic.*

1. **Tình hình khôi phục sản xuất của các doanh nghiệp trước tác động của đại dịch Covid-19**

Sự bùng phát mạnh của dịch Covid-19 lần thứ tư cùng với các việc phong tỏa nghiêm ngặt, giãn cách kéo dài (đặc biệt trong quý 3/2021) đã tác động rất tiêu cực đến các doanh nghiệp.

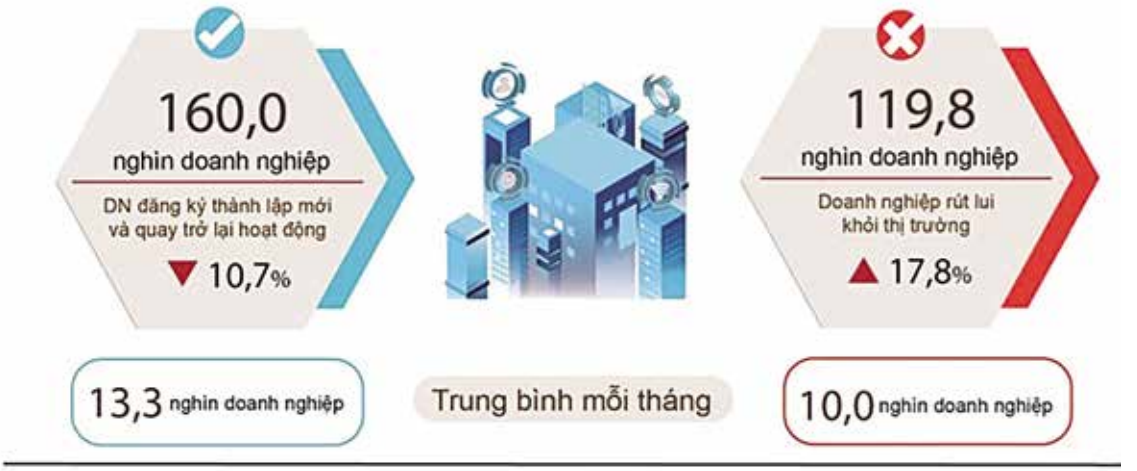
Năm 2021, gần 55 nghìn doanh nghiệp tạm ngừng kinh doanh có thời hạn, tăng 18% so với năm 2020; 48,1 nghìn doanh nghiệp ngừng hoạt động chờ làm thủ tục

* Khoa Tài chính,
Trường ĐH KD&CN Hà Nội

giải thể, tăng 27,8% so với năm 2020. Trong năm 2021 đã có 119,8 nghìn doanh nghiệp rút lui khỏi thị trường, tăng 17,8% so với năm 2020; bình quân một tháng có gần 10 nghìn doanh nghiệp rút lui khỏi thị trường do không thể "cầm cự" trước sự tàn khốc của đại dịch Covid-19.

Tuy nhiên, việc ban hành và triển khai kịp thời Nghị quyết số 128/NQ-CP ngày 11/10/2021 của Chính phủ đã góp phần quan trọng đối với việc khôi phục sản xuất và thúc đẩy thị trường, từng bước tạo niềm tin cho các doanh nghiệp. Chiến lược thích ứng an toàn, linh hoạt, kiểm soát hiệu quả dịch Covid-19 gắn với phục hồi kinh tế đang tạo thuận lợi để các doanh nghiệp từng bước khôi phục hoạt động sản xuất, kinh doanh sau thời gian dài giãn cách theo Chỉ thị 16 về phòng, chống dịch Covid-19.

Tính chung năm 2021, cả nước có 116,8 nghìn doanh nghiệp đăng ký thành lập mới với tổng số vốn đăng ký là 1.611,1 nghìn tỷ đồng và tổng số lao động đăng ký gần 854 nghìn lao động, giảm 13,4% về số doanh nghiệp, giảm 27,9% về vốn đăng ký và giảm 18,1% về số lao động so với năm 2020. Bên cạnh đó, còn có 43,1 nghìn doanh nghiệp quay trở lại hoạt động (giảm 2,2% so với năm 2020), nâng tổng số doanh nghiệp thành lập mới và doanh nghiệp quay trở lại hoạt động năm 2021 lên gần 160 nghìn doanh nghiệp. Bình quân một tháng có 13,3 nghìn doanh nghiệp thành lập mới và quay trở lại hoạt động.



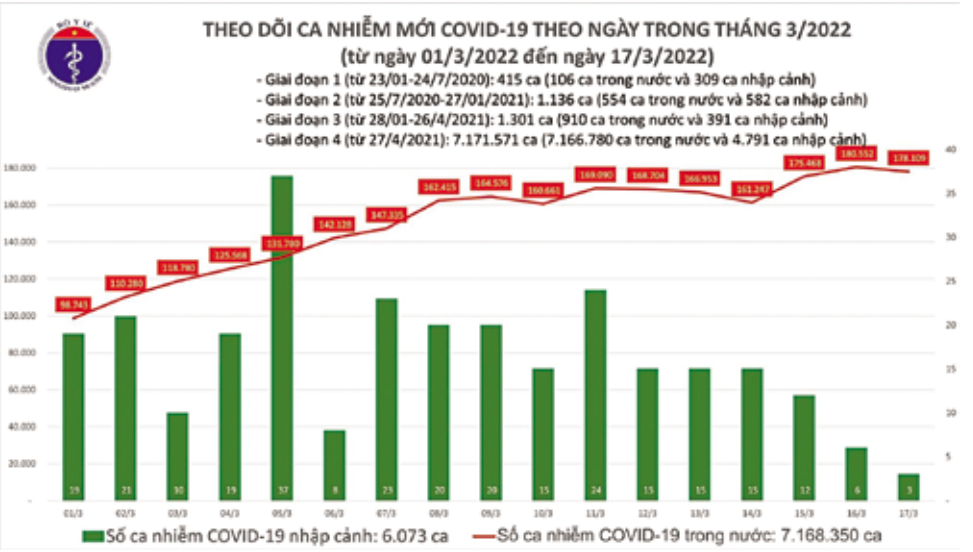
Hình 1. **Tình hình doanh nghiệp đăng ký thành lập mới và doanh nghiệp rút khỏi thị trường năm 2021**

Nguồn: Tổng cục Thống kê

Đáng chú ý, song song với việc khôi phục sản xuất, kinh doanh, các doanh nghiệp vẫn đang phải đối phó với sự diễn biến phức tạp của bệnh dịch, khi số ca nhiễm ngày càng tăng cao, được thể hiện qua Biểu đồ 1:

Tuy số ca nhiễm Covid-19 vẫn đang ngày càng tăng, nhưng sau hơn 2 năm chống chọi với đại dịch, tình hình đang dần ổn định theo hướng thích ứng với tình hình mới, giúp các doanh nghiệp phục hồi sản xuất, kinh doanh. Đúng thời

Biểu đồ 1: **Số ca nhiễm Covid-19 tại Việt Nam đến ngày 17/03/2022**



Nguồn: Bộ Y tế

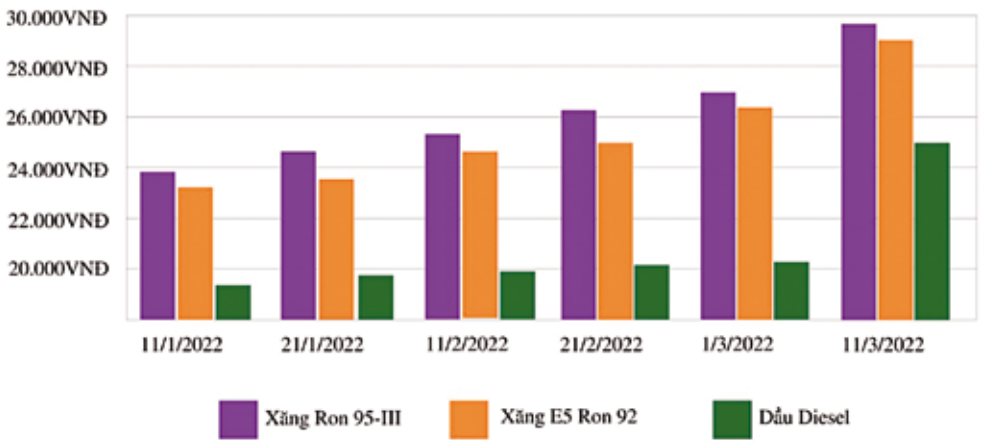
điểm này thì giá xăng lại tăng cao, khiến các doanh nghiệp lao đao đối phó với chi phí vận chuyển tăng lên.

2. **Tác động của giá xăng dầu tăng đến chi phí vận chuyển của các doanh nghiệp**

2.1. ***Tình hình giá xăng dầu***

Từ 15h ngày 11/3/2022, giá xăng E5 RON 92 tăng 2.908 đồng/lít, xăng RON 95 tăng 2.990 đồng/lít, giá dầu diesel tăng 3.958 đồng/lít, dầu hỏa tăng 3.940 đồng/lít và dầu mazut tăng 2.519 đồng/kg. Đây là lần tăng thứ 7 liên tiếp của giá xăng, dầu trong nước từ giữa tháng 12/2021 đến nay. So với cuối tháng 12 năm ngoái, mỗi lít xăng RON95 đã tăng thêm 7.020 đồng, E5 RON92 là 6.900 đồng, dầu diesel cao hơn 7.930 đồng, dầu hoả tăng 7.590 đồng và dầu mazut thêm 5.240 đồng.

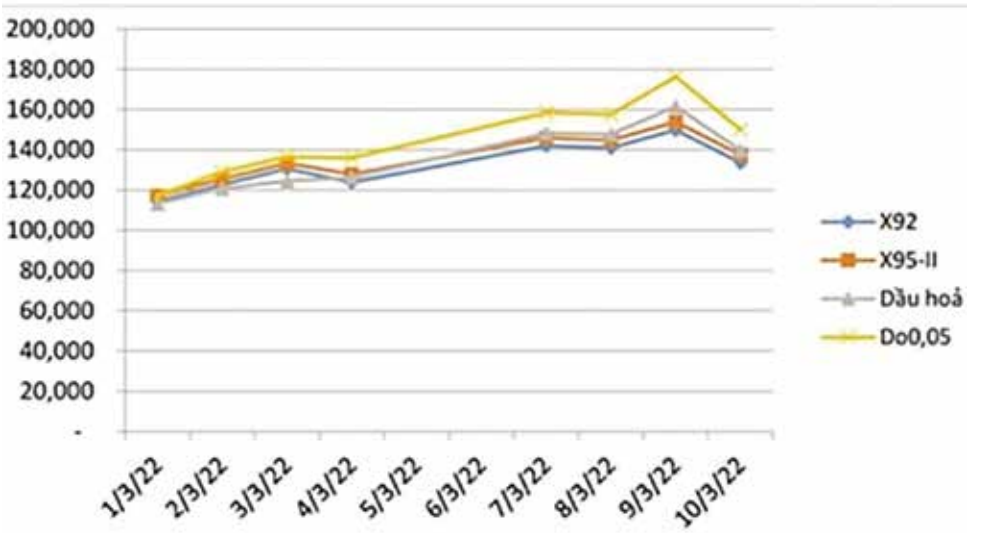
Biểu đồ 2: **Biến động giá xăng dầu từ 11/01/2022 - 11/03/2022**



Nguồn: Số liệu Petrolimex, PVOI

Về nguồn cung, Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn giảm nguồn cung đột ngột, từ 100% xuống có lúc chỉ còn 55%, trong khi trước đó nhà máy này bình thường đáp ứng tới 35-40% nhu cầu sản lượng mỗi tháng. Để đáp ứng nhu cầu của xã hội và nền kinh tế, cần nhập khẩu thêm xăng dầu- là nguồn chủ yếu trong tổng nguồn cung. Tuy nhiên, giá xăng dầu thế giới vừa qua tăng đột biến vì nhiều lý do, trong đó chủ yếu là tác động từ xung đột Nga – Ukraine. Thị trường xăng dầu thế giới tiếp tục diễn biến phức tạp, nguồn cung xăng dầu bị giảm đi và giá xăng tăng cao khi các nước triển khai các biện pháp phục hồi kinh tế.

Biểu đồ 3: **Biến động giá thành phẩm xăng dầu trên thị trường thế giới từ 01/03/2022-11/03/2022**



Nguồn: tổng hợp

Bình quân giá thành phẩm xăng dầu thế giới giữa kỳ điều hành giá xăng dầu ngày 1/3/2022 và kỳ điều hành ngày 11/3/2022 là: 132,251 USD/thùng xăng RON 92 dùng để pha chế xăng E5 RON 92 (tăng 20,906 USD/thùng, tương đương tăng 18,77% so với kỳ trước); 135,750 USD/thùng xăng RON 95 (tăng 21,543 USD/thùng, tương đương tăng 18,86% so với kỳ trước); 135,249 USD/thùng dầu hỏa (tăng 26,817 USD/thùng, tương đương tăng 24,73% so với kỳ trước); 145,191 USD/thùng dầu diesel (tăng 32,53 USD/thùng, tương đương tăng 28,87% so với kỳ trước); 647,848 USD/tấn dầu mazut 180CST 3,5S (tăng 109,00 USD/tấn, tương đương tăng 20,23% so với kỳ trước).

Phí xăng dầu chiếm tới 40% chi phí cước vận tải của mỗi doanh nghiệp, mà giá xăng dầu trong nước lại chịu sự chi phối chủ yếu của giá xăng dầu nhập khẩu. Giá xăng dầu tăng cộng với những ảnh hưởng tiêu cực của đại dịch Covid-19 đã đưa đến nhiều hệ lụy cho doanh nghiệp, đặc biệt là sự gia tăng chi phí vận chuyển.

2.2. ***Tác động giá xăng dầu tăng đến chi phí vận chuyển của các doanh nghiệp***

Từ đầu năm 2021, bên cạnh hoạt

động logistics bị đứt gãy bởi sự giãn cách nghiêm ngặt trong thời gian dịch bệnh Covid-19, thì sự tăng mạnh giá xăng dầu ảnh hưởng tới doanh nghiệp càng nghiêm trọng hơn, khi nhu cầu vận chuyển tăng mạnh sau giãn cách. Điều này đẩy chi phí vận chuyển lên rất cao, gây khó khăn rất lớn cho các doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp xuất - nhập khẩu. Tính đến tháng 12/2021, giá cước vận chuyển đường biển đã tăng gấp 10 lần so với đầu năm, cước vận chuyển đường biển sau dịch đang từ 7.000-8.000 USD/container tăng vọt lên 10.000 USD/container [5]. Trong khi đó, cước vận chuyển bằng đường hàng không tăng hàng tuần. Hơn nữa, vì thiếu container và tàu vận chuyển nên hàng hóa phải lưu kho, lưu bãi nhiều khiến cho chi phí bị đội lên rất nhiều. Đối với vận chuyển nội địa, các doanh nghiệp vận tải phải áp dụng các biện pháp phòng, chống dịch như: xét nghiệm Covid-19 cho các lái xe, sử dụng đồ bảo hộ, khử khuẩn, khẩu trang phục vụ quá trình vận chuyển, đặc biệt là chi phí xét nghiệm PCR rất cao, từ đó dẫn đến chi phí vận chuyển của các doanh nghiệp tăng lên rất nhiều.

Khi giá xăng dầu tăng đột biến, các doanh nghiệp vận chuyển từ đường bộ đến đường biển đều lên phương án tăng giá mới. Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn vừa gửi hãng tàu về điều chỉnh giá dịch vụ vận chuyển container đường bộ, đường thủy phục vụ qua lại giữa cảng Cát Lái - Hiệp Phước, cảng Đồng Nai và các ICD liên kết... Cụ thể, từ ngày 01/04/2022 giá dịch vụ vận chuyển sẽ tăng từ 10 - 30% so với đơn giá được duy trì từ năm 2019; chẳng hạn, tuyến vận chuyển từ cảng Đồng Nai đến cảng Cát Lái sẽ tăng 10%. Một container 40H' (loại container có kích thước giống container 40 feet) vận chuyển đường bộ 3,05 triệu đồng, còn đường thủy 1,38 triệu đồng [6]. Áp lực giá xăng dầu làm cho chi phí vận tải đường biển tăng ở mức cao, khiến nhiều DN xuất nhập khẩu gặp khó khăn. Đó là chưa kể đến tình trạng kẹt cảng, đặc biệt là ở Mỹ, vẫn còn. Theo thông báo mới nhất của Hãng tàu ONE, từ tháng 3-2022 giá cước đi châu Âu (đang vào khoảng 7.300 USD cho mỗi container 20 feet) sẽ tăng thêm từ 800 - 1.000 USD.

2.3. ***Hệ quả của việc tăng chi phí vận chuyển***

Nguyên nhân khiến giá xăng dầu tăng "cao vọt", một mặt, là do ảnh hưởng của dịch Covid-19, mặt khác là do tác động của "chiến dịch quân sự đặc biệt" của Nga ở Ucraina. Sau một thời gian thực hiện giãn cách, nhu cầu thị trường thế giới tăng khi các nước nới lỏng dần lệnh cấm đi lại; thiếu nguồn cung về than và khí đốt tại Trung Quốc, Ấn Độ và Châu Âu; mức dự trữ dầu thô của Mỹ sụt giảm... Chi phí vận chuyển đã tăng nay lại càng tăng khi giá xăng dầu tăng kỷ lục, từ đó ảnh hưởng xấu đến phục hồi sản xuất và xuất, nhập khẩu hàng hóa trong năm 2022 của các doanh nghiệp.

Thứ nhất, chi phí vận chuyển cao dẫn tới chi phí nguyên vật liệu đầu vào cho sản xuất tăng cao. Trong sản xuất hàng hóa và dịch vụ, tùy theo quy trình sản xuất của mỗi ngành, hầu hết các ngành dù nhiều hay ít đều sử dụng xăng, dầu. Với các doanh nghiệp nội địa, thông thường,

chi phí vận chuyển và chi phí nguyên vật liệu chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu giá thành sản phẩm (chi phí xăng dầu chiếm khoảng 30-35% trong tổng chi phí sản xuất của toàn nền kinh tế). Tuy nhiên, kể từ khi Việt Nam bắt đầu kế hoạch mở cửa, thích ứng, sống chung an toàn với dịch bệnh, các doanh nghiệp trên cả nước đã nhanh chóng bắt tay vào khôi phục sản xuất. Thời điểm này, các doanh nghiệp cố gắng đủ nguyên liệu để không gián đoạn sản xuất, nhưng họ cũng đang đối mặt với rủi ro của việc tăng giá nguyên liệu đầu vào và chưa có điểm dừng. Thực tế cho thấy, nếu như năm 2020, các doanh nghiệp gặp khó khăn vì không có đơn hàng, thì đến cuối năm 2021 và đầu năm 2022, các doanh nghiệp lại gặp khó khăn mới khi giá nguyên liệu đầu vào tăng giữa lúc kinh tế thế giới đang dần hồi phục. Chi phí vận chuyển tăng cao, cùng với những ảnh hưởng từ đại dịch Covid-19 gây khó khăn cho việc sản xuất dẫn tới giá nguyên vật liệu tăng lên.

Thứ hai, chi phí vận chuyển tăng làm tăng giá thành sản phẩm. Thông thường, chi phí vận chuyển và chi phí nguyên vật liệu chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu giá thành sản phẩm, nên khi chi phí vận chuyển và chi phí nguyên vật liệu tăng "chóng mặt", đã làm cho giá thành sản phẩm tăng lên. Đặc biệt, giá xăng dầu tăng có tác động rất mạnh tới các ngành sử dụng nhiều xăng dầu như: đánh bắt thủy sản, vận tải hàng hóa và hành khách đường bộ, đường thủy và đường hàng không. Công ty Cổ phần Mía đường Sơn La có công suất ép 5.000 tấn mía/ngày, với diện tích vùng nguyên liệu là 8.000 ha rải rác trên địa bàn tỉnh Sơn La, Hòa Bình. Đơn vị phải thuê hàng trăm nhân công thu hoạch và hàng chục chuyến xe vận chuyển nguyên liệu về nhà máy hàng ngày. Vào cao điểm của vụ ép mía vừa qua, hàng loạt mặt hàng thiết yếu tăng giá, trong đó giá xăng dầu vốn đã rất cao vào cuối năm 2021, lại liên tục tăng nhiều lần nữa từ đầu năm 2022, và đạt mức cao nhất 8 năm qua, dẫn đến chi phí vận chuyển, logistisc tăng theo. "N*ếu như trước đây, để ép ra 1kg đường, chi phí về điện, nước, xăng dầu, logistics, nhân công, thị trường, phân bón chiếm 45%, nguyên liệu chiếm 38% thì nay tất cả các chi phí đã đẩy lên thêm 9-12% nữa, khiến cho các doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn. Nguyên liệu, chí phí đầu vào tăng thì việc tăng giá đường thời gian tới là khó tránh khỏi"* [7].

Thứ ba, chi phí vận chuyển tăng làm giảm lợi thế cạnh tranh của doanh nghiệp. Đặc biệt, đối với doanh nghiệp xuất khẩu, chi phí logistics tăng cao khiến doanh nghiệp mất lợi thế cạnh tranh trên thị trường thế giới. Với những mặt hàng xuất đi châu Âu hoặc Bắc Mỹ, với chi phí vận chuyển khá cao, sẽ khó có thể cạnh tranh được với các nước gần thị trường này hơn Việt Nam.

Thứ tư, chi phí vận chuyển tăng làm giảm doanh thu và lợi nhuận của doanh nghiệp. Với các doanh nghiệp lớn thì kế hoạch sản xuất thường được thực hiện trước ít nhất từ 3 - 6 tháng; nhiều doanh nghiệp đã ký các đơn hàng đến hết giữa năm 2022 phải tạm dừng hoạt động do không đàm phán thành công với đối tác về giá cả, mà nếu áp dụng theo hợp đồng

đã ký kết thì phải chịu thua lỗ rất nhiều. Chi phí logistics tăng cao cũng đã lấy đi nhiều lợi nhuận của các doanh nghiệp vận chuyển trong nước do phải chi các khoản phòng chống dịch như xét nghiệm Covid-19 cho lái xe, các đồ bảo hộ, khử khuẩn, khẩu trang phục vụ quá trình vận chuyển. Không ít doanh nghiệp đứng trước tình trạng thua lỗ nghiêm trọng, đình trệ sản xuất do không thể giao hàng hoặc đối tác không nhận hàng do chi phí quá cao.

Giá xăng dầu tăng ảnh hưởng đến tất cả các doanh nghiệp, khiến việc khôi phục sản xuất, kinh doanh bị chững lại. Nếu tình trạng này kéo dài, nhiều doanh nghiệp đứng trước nguy cơ phá sản.

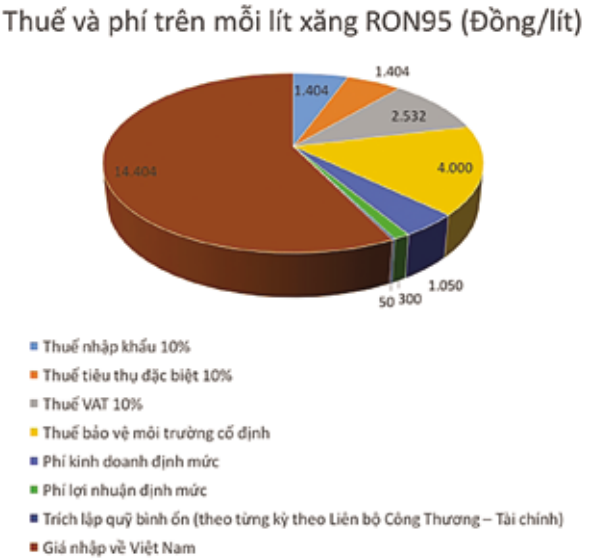
3. **Giải pháp giúp doanh nghiệp giảm chi phí vận chuyển nhằm khôi phục sản xuất kinh doanh theo "tình hình mới"**

3.1. ***Về phía nhà nước***

Nhà nước cần bình ổn giá xăng dầu và đảm bảo nguồn cung xăng dầu. Hiện nay, Chính phủ đã có nhiều chính sách hỗ trợ để tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp, như giảm 2% thuế VAT, cho vay vốn để sản xuất, kinh doanh…Tuy nhiên, trước những diễn biến mới của dịch Covid-19 và giá tăng đột biến của xăng dầu, Chính phủ và các bộ, ngành cần có giải pháp tổng thể để kiểm soát và bình ổn giá xăng dầu, cụ thể:

Một là, áp dụng công cụ thuế để "kiềm" giá xăng dầu. Hiện nay, trong cơ cấu hình thành giá xăng dầu, thuế và phí chiếm khoảng 38%, gồm: thuế nhập khẩu 10%, VAT 10%, thuế tiêu thụ đặc biệt 10%, thuế bảo vệ môi trường,…. Trong số đó, riêng thuế bảo vệ môi trường đối với xăng đang là 3.800 đồng/lít xăng E5 RON92 và 4.000 đồng/lít xăng RON 95; dầu diesel là 2.000 đồng/lít và đối với nhiên liệu bay là 3.000 đồng/lít. Bên cạnh đó, các chi phí khác như: chi phí vận chuyển, định mức kinh doanh, lợi nhuận định mức, quỹ bình ổn, chiếm 62%. Mức thuế, phí cao là một nguyên nhân dẫn đến giá xăng dầu trong nước cao.

Biểu đồ 4: **Cơ cấu giá của mỗi lít xăng RON95**



Nguồn: Bộ Tài chính

Ngoài ra, giá xăng dầu trong nước phụ thuộc vào giá xăng dầu thế giới, tăng theo giá xăng dầu thế giới. Vấn đề là làm sao để giá xăng dầu trong nước tiệm cận với giá tăng thế giới. Chỉ có thể dùng hai công cụ là thuế và quỹ bình ổn giá xăng dầu. Tuy nhiên, dư địa quỹ bình ổn giá xăng dầu hiện không còn nhiều, chỉ còn có thể dùng công cụ thuế, theo đó nên giảm thuế tiêu thụ đặc biệt và thuế bảo vệ môi trường. Đồng thời phải giảm một số thuế, phí để ổn định giá xăng dầu, tránh

để giá xăng dầu làm ảnh hưởng đến giá cả của các mặt hàng thiết yếu nói riêng và cả nền kinh tế nói chung. Vì vậy, Nhà nước cần phải giảm thuế, phí để kìm đà tăng của giá xăng dầu, đặc biệt là thuế bảo vệ môi trường, cụ thể, giảm từ 1000-2.000 đồng/lít đối với xăng (trừ etanol), giảm từ 500 - 1.000 đồng/lít/kg đối với dầu diesel, dầu hỏa, mazut, dầu nhờn, mỡ nhờn.

Hai là, bảo đảm nguồn cung xăng dầu trong nước, hạn chế nhập khẩu. Không chỉ đại dịch Covid-19 đã làm dứt gãy chuỗi cung ứng, mà "chiến dịch quân sự đặc biệt" của Nga ở Ucraina cũng góp phần làm trầm trọng hơn đứt gãy nguồn cung. Hiện nay, xăng dầu sản xuất trong nước chỉ chiếm từ 70-75% tổng nguồn cung xăng dầu cả nước và còn phụ thuộc khá lớn vào nhập khẩu dầu thô. Vì vậy, biến động nguồn cung xăng dầu thế giới ảnh hưởng nguồn cung xăng dầu trong nước. Theo báo cáo của Bộ Công thương, tổng nguồn cung xăng dầu cho thị trường trong nước năm 2021 khoảng 20,5 triệu m3, trong đó sản xuất trong nước khoảng 14,27 triệu m3 (chiếm khoảng 70% nhu cầu), nhập khẩu khoảng 6,3 triệu m3 (chiếm 30% nhu cầu) [8].

Năm 2022, tổng nguồn cung xăng dầu cho thị trường trong nước theo kế hoạch là 20,7 triệu m3, trong đó sản xuất trong nước khoảng 14,418 triệu m3, nhập khẩu khoảng 6,282 triệu m3. Ở trong nước, từ đầu tháng 1 và tháng 2 năm 2022, do Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn cắt giảm sản lượng sản xuất xuống mức 55-80% công suất và có thời gian gặp sự cố kỹ thuật nên phải ngừng sản xuất, do vậy, việc giao hàng cho các thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu trong nước trong tháng 2 năm 2022 đã bị giảm 50% so với kế hoạch, không bảo đảm việc cung cấp đủ xăng dầu cho các thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu theo các hợp đồng đã ký, từ đó ảnh hưởng liên tục đến hoạt động cung ứng xăng dầu cho thị trường trong nước.

Giải pháp đặt ra đòi hỏi phải có tính tổng thể, căn bản để kịp thời giải quyết những vướng mắc của Nhà máy Lọc hóa dầu Nghi Sơn, đảm bảo an ninh năng lượng ngay từ trong nước và trong mọi tình huống; mở rộng, nâng cao năng lực dự trữ quốc gia về xăng dầu; thực hiện công khai, minh bạch và có giải pháp tách bạch, rạch ròi giữa dự trữ quốc gia, dự trữ lưu thông của các doanh nghiệp kinh doanh đầu mối về xăng dầu. Bên cạnh đó, tiếp tục tăng cường các hoạt động thanh tra, kiểm tra, xử lý nghiêm các trường hợp đầu cơ, găm hàng, tăng giá bất hợp lý, trái quy định; đẩy mạnh ứng dụng khoa học, công nghệ trong quản lý, điều hành thị trường xăng dầu. Hơn nữa, để đảm bảo các doanh nghiệp cung ứng xăng dầu ổn định, cơ chế điều chỉnh giá cần linh hoạt hơn, không nên cứ từ 7-10 ngày điều chỉnh một lần, tránh tình trạng các cửa hàng xăng dầu tạm đóng cửa, không bán để chờ điều chỉnh tăng giá.

3.2. ***Về phía doanh nghiệp***

Ngoài nhân tố giá xăng tăng cao, còn có nhiều nguyên nhân khác tác động làm cho giá cước vận chuyển tăng, đó là: các khoản phụ phí đi kèm, như phí đóng gói, phí cầu đường, các chi phí dịch vụ

cảng biển, như phí CFS (hàng lẻ), phí lưu kho bãi, lưu container, phí nâng hạ container, phí điều hành bến bãi, phí vệ sinh container,... Do đó, để giảm chi phí vận chuyển, các doanh nghiệp cần áp dụng các giải pháp sau đây:

Một là, các doanh nghiệp nên tham gia vào các hiệp hội ngành hàng và chủ hàng để có cước phí vận chuyển thấp nhất nhờ tạo lợi thế đàm phán với các hãng vận chuyển. Các hãng vận chuyển thường có ưu thế đàm phán hơn so với các chủ hàng, đơn phương áp dụng các phụ phí hoặc là áp dụng giá cao cho các dịch vụ cung cấp, ví dụ phụ phí cảng THC (Terminal Handling Charges) do các hãng tàu và hiệp hội các hãng tàu đơn phương áp dụng cho các chủ hàng tại Việt Nam. Việc tham gia hiệp hội ngành hàng sẽ giúp doanh nghiệp tránh tình trạng bị các hãng vận chuyển đơn phương áp đặt các điều kiện không có lợi cho mình Các hiệp hội sẽ đại diện cho toàn bộ thành viên đàm phán trực tiếp các hợp đồng vận chuyển với các hãng tàu, để có được mức giá vận chuyển tốt nhất.

Hai là, các doanh nghiệp cần tuyển dụng nhân viên chuyên nghiệp, có tay nghề cao trong lĩnh vực Logistics và áp dụng quy trình vận chuyển nghiêm ngặt. Để giảm chi phí vận chuyển, các doanh nghiệp nên tuyển dụng đội ngũ nhân viên có tay nghề, chuyên nghiệp trong việc đóng gói, bốc vác, tránh được hiện tượng kéo dài thời gian neo đậu xe làm phát sinh thêm chi phí bến bãi. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp phải luôn làm việc theo quy trình nghiêm ngặt. Để tiết kiệm tối đa chi phí, những đơn vị vận chuyển sẽ luôn luôn làm việc trong môi trường chuyên nghiệp gấp nhiều lần, giao và nhận hàng nhanh chóng, đảm bảo xe luôn chạy đều, ghép xe nếu có thể để giảm chi phí vận chuyển cho khách hàng.

Ba là, đẩy mạnh áp dụng công nghệ thông tin, phát triển các nền tảng số. Đại dịch Covid-19 và "chiến dịch quân sự đặc biệt" của Nga ở Ucraina không chỉ là thách thức, mà còn là "cú hích" đối với các doanh nghiệp chưa áp dụng nhiều công nghệ thông tin với xu hướng chuyển đổi số. Thực tế hai năm qua cho thấy, các doanh nghiệp không những trụ vững, mà còn bứt phá ngoạn mục trong đại dịch chính là các doanh nghiệp đã sử dụng các nền tảng số để kết nối các nguồn lực, từ đó giúp giảm chi phí vận chuyển. Cụ thể, các doanh nghiệp nên sử dụng tối đa tiện ích của công nghệ thông tin, tăng cường năng lực liên kết với các đối tác, nhờ đó doanh nghiệp và nhà cung cấp dịch vụ vận tải có thể thỏa thuận trực tiếp với nhau. Cần tạo thành chuỗi liên kết thông qua các giao diện điện tử được xây dựng riêng, ở đó các doanh nghiệp vận tải và chủ hàng có thể giao dịch thương thảo hợp đồng trực tiếp với nhau. Ngoài ra, việc ứng dụng công nghệ thông tin sẽ giúp giảm được những chi phí cho việc đi tìm kiếm đối tác và chi phí về nhân sự, giúp các doanh nghiệp giảm chi phí vận chuyển.

Hơn nữa, khi doanh nghiệp tham gia các sàn giao dịch vận tải cũng giúp giảm chi phí vận chuyển. Gần đây, các sàn giao dịch thông tin vận chuyển hay sàn giao dịch vận tải đã triển khai tại Việt Nam. Đây là một giải pháp công nghệ thông tin tiên tiến giúp các doanh nghiệp quản lý

và điều hành mọi hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa với nhiều lợi ích, chẳng hạn như kết nối mạng lưới vận tải, giảm đầu tư cho thiết bị máy móc, giảm chi phí cho nhân lực điều hành vận tải, nâng cao hiệu suất vận tải, đơn giản hóa thủ tục, bớt được nhiều giấy tờ,... Các doanh nghiệp cần nghiên cứu để tham gia và tận dụng lợi ích tiên tiến của các sàn giao dịch này./.

Tài liệu tham khảo

1. Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03/9/2014 về kinh doanh xăng dầu.

2. Nghị định số 95/2021/NĐ-CP ngày 01/11/2021, Chính phủ ban hành sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03/9/2014 về kinh doanh xăng dầu;

3. Nghị quyết số 128/NQ-CP ngày 11/10/2021 của Chính phủ về việc Ban hành Quy định tạm thời "Thích ứng an toàn, linh hoạt, kiểm soát hiệu quả dịch COVID-19"

4. Trung Hiếu (2022), *"Giá xăng tăng cao tiến sát 30.000 đồng/lít"* https://baodauthau.vn/gia-xang-tang-cao-tien-sat-30-000-dong-lit-post120771.html

5. http://tienphong.vn/cuoc-van-chuyen-tang-doanh-nghiep-xuat-khau-dieu-dung-post1396290.tpo

6. https://tuoitre.vn/cuoc-van-chuyen-container-tang-10-30-20220313074127078

7. https://vtc.vn/gia-xang-dau-tren-dinh-cu-boi-gia-ng-manh-va-o-no-luc-ho-i-phuc-doanh-nghiep-ar661939.html

8. https://vietnamnet.vn/vn/kinh-doanh/thi-truong/loc-dau-nghi-son-het-tien-den-thang-5-van-chua-ro-co-du-xang-dau-hay-khong-822848.html#inner-article

Ngày nhận bài: **21/03/2022**
Ngày phản biện: **01/04/2022**
Ngày duyệt đăng: **10/04/2022**