

TÁC ĐỘNG CỦA COVID-19 ĐẾN NGÀNH LOGISTICS: THÁCH THỨC VÀ CƠ HỘI CHO VIỆT NAM

Nguyễn Huỳnh Trọng Hiếu

Khoa Quản trị Kinh doanh, Trường Đại học Ngoại ngữ - Tin học TP.HCM

tronghieu@hufit.edu.vn

TÓM TẮT— Nghiên cứu nhằm xác định tác động của dịch Covid-19 đến ngành Logistics toàn cầu, từ đó xác định cơ hội và thách thức cho Việt Nam để đề xuất một số giải pháp thiết thực. Khi dịch Covid-19 bắt đầu bùng phát từ cuối năm 2019, nhiều quốc gia quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu như Mỹ, Trung Quốc, Anh, Đức, Ý, Nhật, Hàn Quốc, Indonesia v.v. đã phải phong tỏa và kiểm soát biên giới chặt chẽ hơn bao giờ hết. Điều này đã gây gián đoạn chuỗi cung ứng trên diện rộng, trong khi chi phí vận chuyển, cách ly và kiểm dịch tăng cao. Những khó khăn trên đã thúc đẩy các chính phủ và doanh nghiệp cùng suy nghĩ và chung tay tái cấu trúc lại ngành Logistics, thay đổi đối tượng khách hàng, ứng dụng công nghệ 4.0 và robot để thay thế con người, triển khai hệ thống vắc-xin, hạn chế tiếp xúc tối đa tránh lây truyền dịch bệnh. Tuy nhiên, đây cũng là cơ hội để các doanh nghiệp hiện đại hóa chuỗi cung ứng và ngành Logistics tiến hóa lên tầm cao mới “e-logistics”. Việt Nam là một trong số những nước hiếm hoi kiểm soát tốt dịch bệnh và duy trì tăng trưởng kinh tế ấn tượng. Điều này đã mở ra cơ hội lớn củng cố vị thế quan trọng của Việt Nam trong chuỗi cung ứng. Nghiên cứu sử dụng tài liệu, số liệu thống kê được tổng hợp từ nhiều nguồn trong nước và quốc tế, phân tích các tác động và tham khảo ý kiến chuyên gia để đưa ra phương hướng tái cơ cấu ngành.

Từ khóa— dịch Covid-19, Logistics, e-logistics, tái cơ cấu, cơ hội, thách thức.

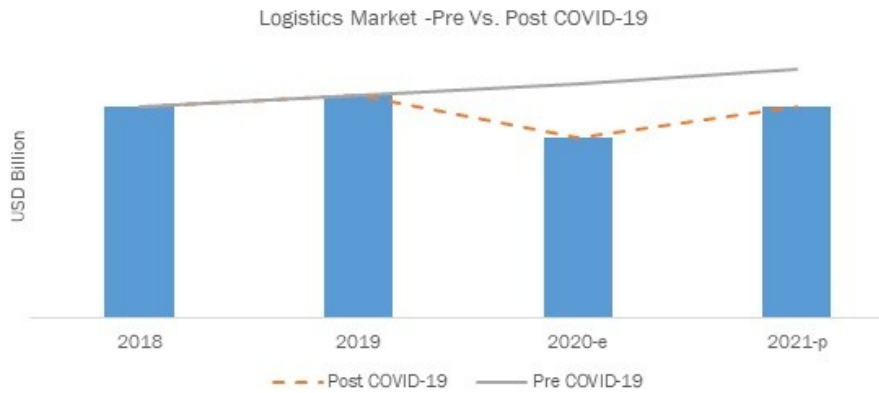
I. TỔNG QUAN VỀ TÁC ĐỘNG CỦA DỊCH COVID-19 ĐẾN NGÀNH LOGISTICS

Tác động của COVID-19 lần đầu tiên được cảm nhận ở Trung Quốc do vai trò của nó trong sản xuất toàn cầu (với Vũ Hán, tâm chấn của đại dịch, đóng một vai trò đặc biệt quan trọng). Trung Quốc cũng là một nước tiêu thụ chính hàng hóa và sản phẩm nông nghiệp của thế giới. Sự gián đoạn đối với hoạt động sản xuất ở Trung Quốc đã gây ảnh hưởng đáng kể đến chuỗi cung ứng quốc tế. Hàng hóa tồn đọng tại các cảng container lớn của Trung Quốc, lệnh phong tỏa và hạn chế đi lại đã khiến các hãng vận tải hủy bỏ (hoặc bỏ trống) các chuyến đi. Kết quả là sự thiếu hụt các thành phần nguyên liệu, linh kiện từ Trung Quốc ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất ở nước ngoài. Hiện tượng này không chỉ xảy ra ở Trung Quốc mà ở tất cả các quốc gia mà đại dịch Covid hoành hành, trong đó có những trung tâm sản xuất và trung chuyển hàng đầu thế giới như Mỹ, Brazil, Ấn Độ, Indonesia, v.v. Các ngành công nghiệp chính trên thế giới, bao gồm ô tô, điện tử, dược phẩm, vật tư y tế, cũng như hàng tiêu dùng, bị ảnh hưởng nặng nề. Để duy trì chuỗi cung ứng, rất nhiều tiền của và ngân sách đã được chi ra để tăng cường kiểm dịch, xét nghiệm, khử khuẩn và cách ly y tế. Gánh nặng này đang dồn lên vai chính phủ và doanh nghiệp, và người chịu hậu quả cuối cùng chính là người tiêu dùng khi họ phải mua hàng hóa, sản phẩm dịch vụ với giá cao.

Sau Trung Quốc, đại dịch lây lan sang phần còn lại của thế giới, dẫn đến việc đóng cửa biên giới và hạn chế di chuyển của người lẫn hàng hóa. Hàng hóa bị mắc kẹt và ùn ứ tại các biên giới và cảng. Ví dụ, tại Liên minh châu Âu, những chiếc xe tải tạo thành những hàng dài 37 dặm trên đường cao tốc A4 sau khi Ba Lan đóng cửa biên giới với Đức vào giữa tháng ba năm 2020. Ở Ấn Độ, việc đóng cửa đã tạo ra sự thiếu hụt tài xế xe tải, dẫn đến hơn 50.000 container chất đống ở các cảng Chennai, Kamajarar và Kattupalli [1].

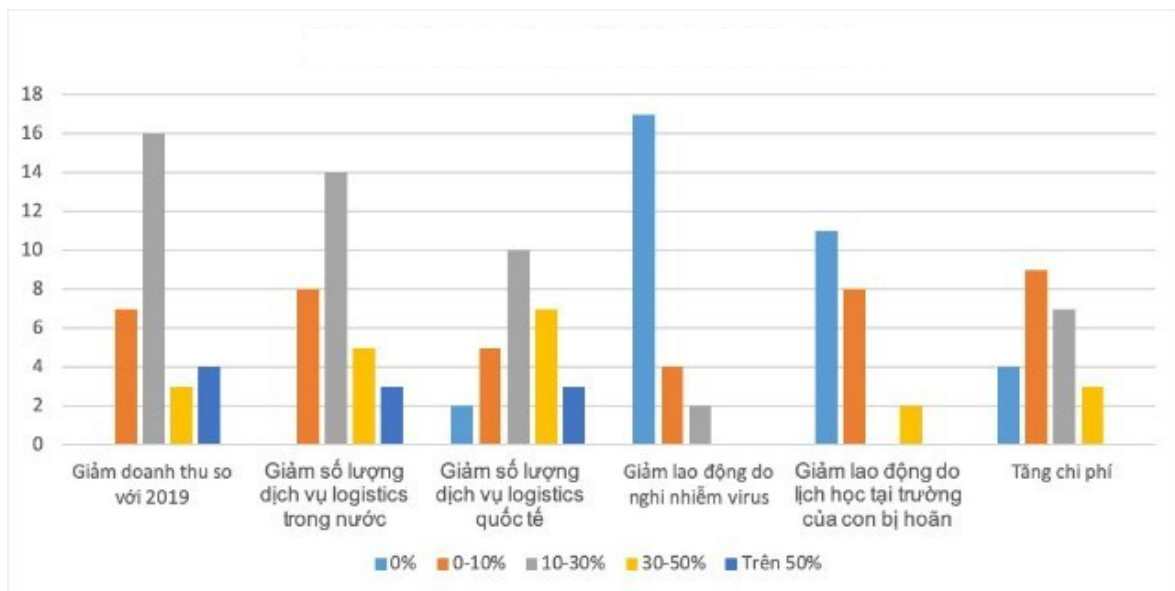
Một tác động kinh tế ước tính của COVID-19 đối với ngành Logistics toàn cầu là làm giảm 6,1% tổng giá trị ngành. Tác động có sự khác biệt nhau giữa các quốc gia, từ mức giảm 0,9% ở Trung Quốc đến mức giảm 18,1% ở Ý. Thị trường giao nhận hàng hóa toàn cầu năm 2020 giảm 7,5% so với năm 2019. Có lẽ ngành hàng không bị ảnh hưởng nặng nề nhất bởi đại dịch Coronavirus so với các ngành khác. Từ tháng 3 năm 2019 đến tháng 3 năm 2020, sản lượng vận chuyển hàng không trên toàn cầu đã giảm gần 20%. So với vận chuyển hành khách bằng đường hàng không, ảnh hưởng của COVID-19 đối với ngành hàng không vận chuyển hàng hóa là tương đối nhẹ vì các hạn chế quy định ít nghiêm ngặt hơn. Ví dụ, gần như tất cả các chuyến bay chở khách đã bị hủy bỏ trong bối cảnh virus Corona bùng phát trên toàn cầu. Số lượng các chuyến bay theo lịch trình quốc tế hàng tuần đã giảm khoảng 46,4% so với trước dịch [2]. Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế cho biết tình hình khả quan hơn trong nửa đầu 2021, khi nhu cầu tăng 13% so với cùng kỳ 2020 nhưng công suất vận chuyển vẫn chưa phục hồi tương ứng. Điều này khiến giá dịch vụ đặc biệt vận chuyển đường hàng không cao gấp 8 lần so với đường biển [3].

COVID-19 Impact on Logistics Market (Pre Vs. Post COVID-19 Analysis)



Hình 1. Tác động của Covid-19 đến thị trường Logistics toàn cầu

Việt Nam tuy kiểm soát dịch thành công trong 2020 nhưng cũng chịu tác động mạnh vì dịch bệnh lại tái bùng phát đợt thứ 4 vào giữa năm 2021, cùng với các kiểm soát y tế và lệnh phong tỏa của nhiều nước vốn là đối tác thương mại chiến lược. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) cho biết hơn 50% các doanh nghiệp trong ngành phải giảm khối lượng hoạt động, sụt giảm doanh thu từ 10% đến 30% so với cùng kỳ 2020. Các hoạt động xuất nhập khẩu, thương mại biên giới cho đến thương mại nội địa đều bị gián đoạn ít nhiều [4].



Hình 2. Mức độ ảnh hưởng đối với các doanh nghiệp Logistics ở Việt Nam năm 2020

Sự gián đoạn chuỗi cung ứng và lệnh phong tỏa đã ảnh hưởng đến các công ty Logistics: giao hàng chậm trễ, tắc nghẽn và cước phí cao hơn giá bán. Tuy nhiên, không phải tất cả các phân khúc sẽ bị ảnh hưởng như nhau - các công ty thương mại điện tử tăng trưởng mạnh mẽ khi người tiêu dùng chọn mua sắm trực tuyến các mặt hàng thiết yếu, trong khi những lĩnh vực khác (như ô tô và hàng tiêu dùng) suy thoái nghiêm trọng. Ngoài ra, mức độ ảnh hưởng của đại dịch cũng tùy thuộc vào quy mô doanh nghiệp:

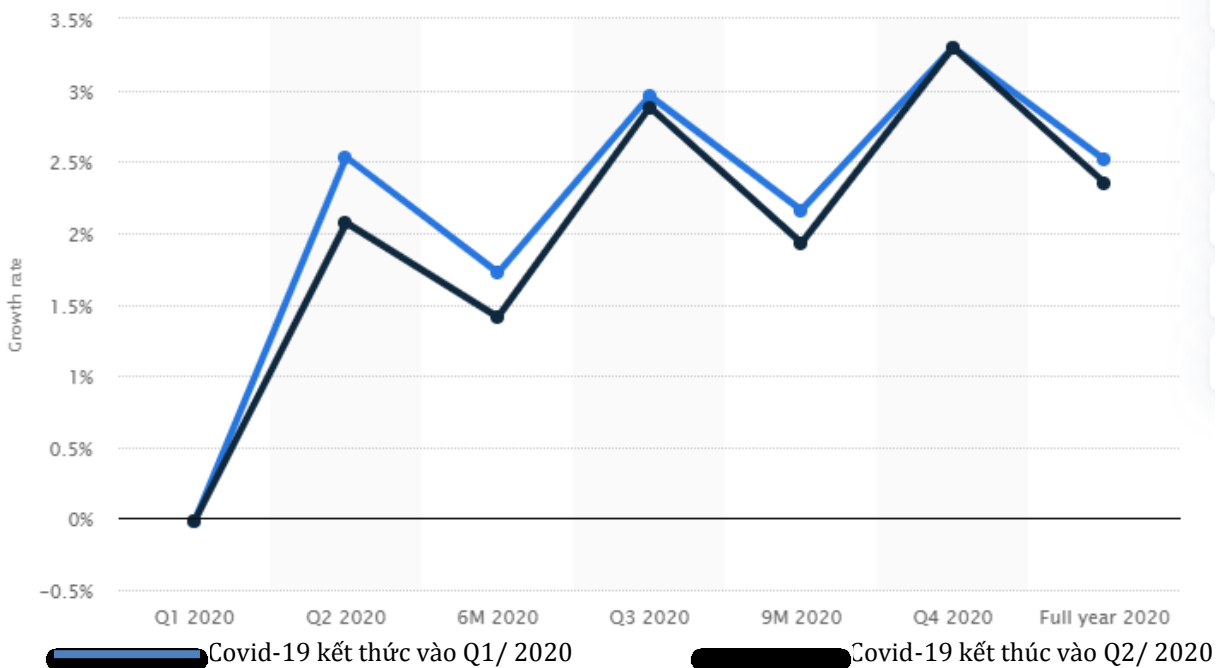
- Tác động nghiêm trọng đối với các doanh nghiệp nhỏ: Các doanh nghiệp vận tải nhỏ đang bị ảnh hưởng nặng nề vì họ thiếu công nghệ, vốn và nhân sự. Họ không được trang bị tốt để thích nghi với sự thay đổi đột ngột về các quy định y tế, yêu cầu khách hàng và chuỗi cung ứng.
- Các công ty đầu ngành cũng đang chịu tác động mạnh mẽ: Vào tháng 4, cả DHL và CEVA Logistics tuyên bố là Bất khả kháng - một điều khoản cho phép các hợp đồng được tuyên bố là vô hiệu do hành động của Chúa hoặc các trường hợp bất ngờ khác trên tất cả các hợp đồng của họ do COVID-19. Do đó, chỉ số tín dụng của doanh nghiệp có thể xấu đi, gây ra sự tụt hạng, như đã được nhìn thấy trong lĩnh vực này.

II. NHỮNG KHÓ KHĂN VÀ XU HƯỚNG THAY ĐỔI CỦA NGÀNH LOGISTICS

Theo những dữ liệu thống kê ở phần trên, tuy đại dịch Covid-19 tàn phá hầu hết các ngành nghề nhưng vẫn có những ngành trụ vững và phát triển tốt, trong đó có các ngành sản xuất thiết yếu như nông nghiệp, thiết bị y tế, hàng tiêu dùng nhanh và thương mại điện tử. Những ngành này đã giúp kinh tế Việt Nam tỏa sáng, duy trì động lực tăng trưởng GDP hàng năm. Những thành tựu có thể kể đến là giá trị xuất khẩu nông sản thuộc hàng đầu thế giới; các tập đoàn công nghệ lớn như Vin Group hay BKAV cũng nghiên cứu phát triển và sản xuất thiết bị y tế; các tập đoàn hàng tiêu dùng nhanh như Acecook Việt Nam hay Masan Consumer tiếp tục tăng trưởng mạnh mẽ; các sàn thương mại điện tử như Shopee và Tiki tiếp tục mở rộng thị phần và thay đổi thói quen mua sắm của khách hàng.

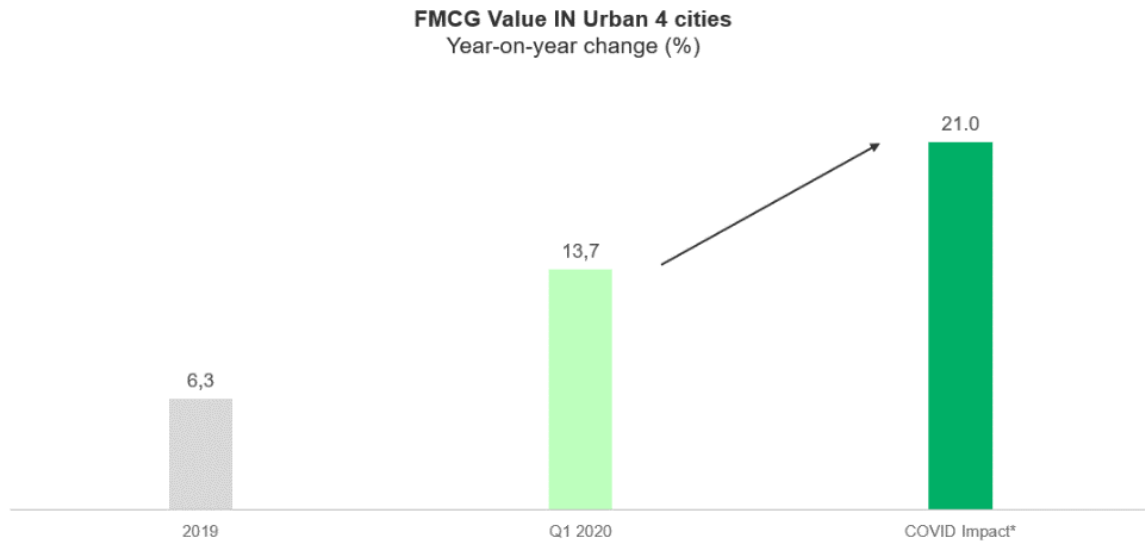
A. CÁC NGÀNH NHU YẾU PHẨM VÀ VẬT TƯ Y TẾ TRỞ THÀNH KHÁCH HÀNG CHÍNH

Các quốc gia có nhu cầu tiêu dùng nội địa lớn như Mỹ và Trung Quốc đang phải đối mặt với những thách thức nan giải khi phải đảm bảo nguồn cung cấp liên tục cho nhân dân. Nông nghiệp, các ngành hàng tiêu dùng nhanh và vật tư y tế vẫn là những ngành lớn nhất trên thị trường Logistics. Các quốc gia đã tập trung thúc đẩy các lĩnh vực như sản xuất lương thực, sản xuất thiết bị y tế và vận chuyển-giao hàng không tiếp xúc. Ngành nông nghiệp đã được miễn trừ khỏi các hạn chế quốc tế. Sự thỏa thuận này giúp đảm bảo an ninh lương thực và nhu yếu phẩm trên toàn cầu. Ngoài ra, việc sản xuất vật tư y tế như máy thở, khẩu trang y tế và vắc-xin đã tăng lên đáng kể khi số ca bệnh COVID-19 tiếp tục tăng. Các chính phủ vừa khuyến khích hỗ trợ doanh nghiệp tập trung sản xuất các mặt hàng này, đồng thời tăng cường thu mua để đảm bảo an ninh tiêu dùng và dự phòng tương lai. Ví dụ, hãng Royal Philips đã tăng sản lượng máy thở bệnh viện lên 4.000 chiếc/tuần vào quý 3/2020 và giới thiệu máy thở Philips Respironics E30 mới với sản lượng ngay lập tức 15.000 chiếc/tuần [1]. Còn tại Việt Nam, tập đoàn Vinfast đã tập trung chuyển đổi dây chuyền công nghệ sang sản xuất máy thở và cung ứng cho nhiều bệnh viện trên toàn quốc, cũng như xuất khẩu sang Mỹ và Ireland [5].



Hình 3. Tăng trưởng ngành nông nghiệp Việt Nam trong năm 2020

Chính sự tăng trưởng mạnh mẽ ở 3 ngành nông nghiệp, vật tư y tế và tiêu dùng nhanh đã duy trì động lực phát triển cho Logistics. Nhiều doanh nghiệp Logistics bắt đầu đầu tư chuyển đổi công nghệ và trang thiết bị để nắm bắt xu hướng, chẳng hạn như đầu tư kho lạnh và phương tiện chuyên dụng để bảo quản và vận chuyển vắc-xin, thuốc và thực phẩm. Cụ thể hơn, hãng hàng không Cathay Pacific ở Hongkong (Trung Quốc) đang tiến hành mở rộng các kho lạnh của mình để nâng công suất lưu trữ lên hơn 8,6 triệu liều vaccine mỗi ngày. Hãng này cũng đầu tư vào một hệ thống theo dõi thể hệ mới có tên gọi là Ultra Track nhằm giám sát điều kiện vận chuyển vaccine theo thời gian thực. Hệ thống này sử dụng thiết bị phát Bluetooth sử dụng ít năng lượng có thể lưu và truyền phát thông tin về định vị GPS, nhiệt độ, độ ẩm và độ rung lắc theo thời gian thực [6].

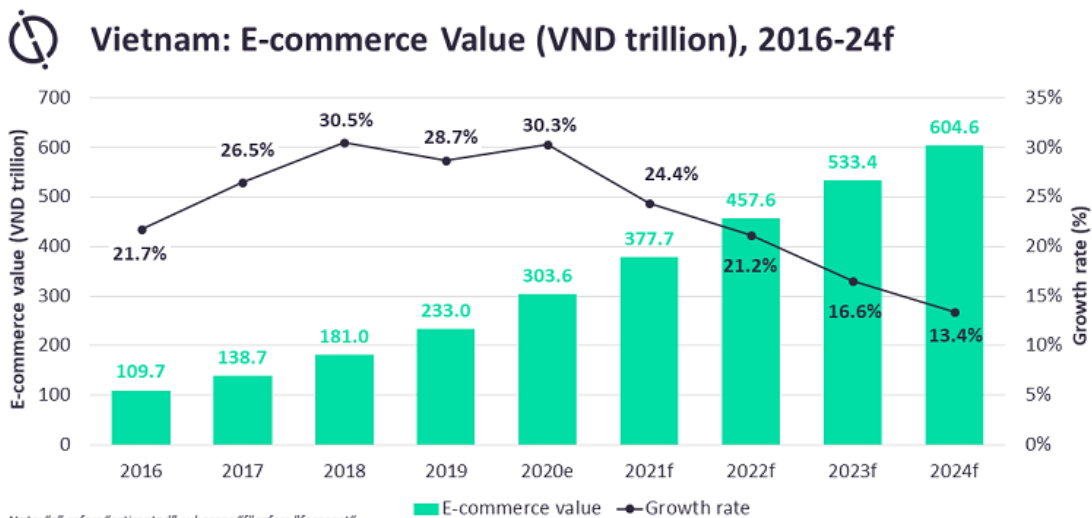


Hình 4. Tăng trưởng ngành tiêu dùng nhanh Việt Nam trong giai đoạn Covid-19

Mặc dù chính phủ các quốc gia đã đưa ra nhiều biện pháp để đảm bảo hoạt động của chuỗi cung ứng hàng hóa không bị gián đoạn, thế giới vẫn chưa có sự thống nhất về biện pháp kiểm dịch. Trong trường hợp vận chuyển xuyên biên giới, bên kiểm dịch chặt chẽ hơn sẽ xác định xem có cho hàng vào hay không. Đồng thời, do dịch bệnh diễn biến khó lường, quy chuẩn kiểm dịch và cách ly thường xuyên thay đổi cũng khiến nhiều doanh nghiệp hoang mang, không kịp thay đổi và thích ứng.

B. DỊCH CHUYỂN THÓI QUEN MUA SẮM TRỰC TUYẾN VÀ GIAO NHẬN KHÔNG TIẾP XÚC

Một tác động khác của đại dịch khi dân cách xã hội là mua sắm online và giao hàng không tiếp xúc. Các ứng dụng mua hàng trực tuyến tiếp tục đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của người tiêu dùng. Điều này được chứng minh rõ ràng khi giữa đại dịch COVID-19, ứng dụng Walmart Grocery đạt lượt tải xuống cao nhất mọi thời đại ở Hoa Kỳ [7]. Tại Việt Nam, các trang thương mại điện tử như Shopee, Tiki, Bách Hóa Xanh online, v.v. cũng như các dịch vụ giao nhận như Grab Food, Grab Express, Baemin, v.v. cũng đạt sự tăng trưởng ấn tượng. Các chuyên gia kinh tế cũng nhận định rằng Covid-19 xảy ra làm thay đổi xu hướng tiêu dùng và là một cái cớ vô cùng hợp lý để môi trường mua sắm online bùng nổ. Phần thắng sẽ thuộc về doanh nghiệp biết thay đổi nhanh chóng và nắm bắt cơ hội nhanh nhất [8].



Source: GlobalData Banking and Payments Intelligence Center



Hình 5. Tăng trưởng ngành thương mại điện tử Việt Nam giai đoạn 2016 - 2024

Tuy có sự hỗ trợ từ chính phủ nhưng các doanh nghiệp vẫn phải thực hiện đầy đủ các khuyến cáo y tế và tuân thủ quy định giao nhận mới, bao gồm:

- *Các giao thức an toàn mới:* một số công ty đã quy định khoảng cách tối thiểu giữa các nhân viên, khử trùng khu vực làm việc, cung cấp thiết bị y tế như nước rửa tay và khẩu trang, đồng thời cho nhân viên làm việc tại nhà. Trong tình hình dịch bệnh kéo dài, giao thức an toàn lao động mới này đã dần trở nên phổ biến trên toàn cầu. Tuy nhiên, nó cũng tạo ra những thử thách về chi phí và hiệu suất làm việc.
- *Các phương thức vận tải thay thế:* Nhiều công ty đang sử dụng các phương thức vận tải sáng tạo để thay thế cho phương thức truyền thống. Chẳng hạn như Amazon và FedEx đã triển khai dịch vụ giao hàng bằng thiết bị bay tự hành – Drone. Ngoài ra, bởi vì lệnh phong tỏa được áp dụng cho người nên các hãng hàng không cũng chủ động chuyển đổi, cải tạo máy bay chở khách thành chở hàng để duy trì hoạt động. DHL đã nắm bắt cơ hội này để tăng số lượng hàng hóa được vận chuyển bằng đường hàng không đến và từ Trung Quốc. Sự thay đổi này cũng khiến những dự báo trước kia rằng sự bùng nổ của đường sắt Trung Quốc-Châu Âu sẽ chiếm 60% thị phần vận chuyển hàng không hoàn toàn biến mất [1].
- *Điều chỉnh cung cấp dịch vụ cho nhu yếu phẩm và vật tư y tế:* các công ty Logistics đầu ngành đang đóng vai trò quan trọng trong việc cung cấp nhu yếu phẩm và vật tư y tế. Ví dụ, UPS đã cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng không cho hai triệu khẩu trang và đồ bảo hộ đến Vũ Hán vào tháng 02/2019. Nhu cầu về vật tư y tế và nhu yếu phẩm tăng cao trong đại dịch khiến doanh nghiệp vận tải phải điều chỉnh dịch vụ của mình và tập trung phục vụ thị trường ở 2 nhóm ngành trên.

C. THÁCH THỨC VỀ CHI PHÍ GIA TĂNG

Giữa những khó khăn và cơ hội đan xen nhau, ngành Logistics cũng đối diện thách thức về kiểm soát chi phí. Trước đây, hải quan, xuất nhập cảnh và kiểm dịch hàng hóa là những thủ tục chính ở biên giới, nhưng hiện nay, việc kiểm soát sức khỏe cộng đồng đã được thêm vào. Số lượng thủ tục qua biên giới tăng lên, và các quốc gia đang phải tăng cường đàm phán để thống nhất quy trình và chia sẻ thông tin phòng dịch, tạo điều kiện cho thương mại mà vẫn đảm bảo khuyến cáo y tế. Hiện tại, các quốc gia đều có thỏa thuận tối thiểu là không dừng hoạt động hậu cần. Nhiều nước đang thảo luận đánh giá xem biện pháp cách ly nào là quá nghiêm ngặt, để tiến tới bãi bỏ nếu có thể khi tình hình dịch dần được kiểm soát. Một nỗ lực hậu cần quốc tế lớn chưa từng thấy đang diễn ra khi các chính phủ và doanh nghiệp, khu vực công và tư cùng hợp tác với nhau để giải quyết khó khăn [1].

Không chỉ đối mặt với chi phí gia tăng từ các thủ tục y tế, các hãng vận chuyển còn phải giải quyết vấn nạn container rỗng. Các nước đang bị dịch bệnh lan rộng như Mỹ và châu Âu trở thành các nước nhập siêu và container bị giữ lại lâu hơn. Ngược lại, các nước kiểm soát được dịch tốt như Việt Nam trở thành nước xuất siêu nhưng container từ Mỹ và châu Âu lại không về kịp. Điều này làm chậm lịch giao hàng và tăng chi phí quay vòng container. Cụ thể, trong 3 tháng cuối năm 2020 giá thuê container rỗng đã tăng gấp 10 lần: từ mức ban đầu chưa tới 1.000 USD/container 40 feet lên 10.000 USD mà vẫn không đủ container để giao. Đây là mức tăng bất hợp lý gây ảnh hưởng tiêu cực mạnh mẽ đến hoạt động xuất nhập khẩu, góp phần làm gián đoạn chuỗi cung ứng quốc tế [9].

III. THÁCH THỨC VÀ CƠ HỘI CHO VIỆT NAM

Với sự xuất hiện của biến chủng Delta, số ca bệnh Covid-19 trên thế giới tăng mạnh mẽ vượt qua cột mốc 200 triệu người và số ca tử vong gần chạm mốc 5 triệu. Việt Nam từng là một trong những nước hiếm hoi đã kiểm soát và chống dịch thành công trong 2020. Viện nghiên cứu Lowy của Australia đã xếp hạng Việt Nam là quốc gia đứng thứ 2 trên thế giới về hiệu quả ngăn chặn và xử lý đại dịch Covid-19. Tờ Washington Post cũng đã gọi Việt Nam là “câu chuyện thành công ngoại lệ” trong đại dịch, là hình mẫu trong việc ứng phó với đại dịch [10]. Chính nhờ sự ổn định này, Việt Nam vẫn giữ vững được tăng trưởng kinh tế gần 3% trong năm 2020. Trên bản đồ chuỗi cung ứng quốc tế, Việt Nam trở thành mắt xích ổn định vững chắc, là vùng an toàn của cho công xưởng sản xuất lớn của thế giới vận hành như FoxConn hay Samsung. Theo số liệu của Tổng cục Hải quan (công bố ngày 12/10/2020), xuất khẩu hàng hóa của nước ta trong 9 tháng đầu năm 2020 đạt 202,57 tỷ USD, tăng nhẹ 4,1% so với 9 tháng năm 2019. Điểm sáng của xuất khẩu là khối doanh nghiệp trong nước tiếp tục ghi nhận tăng trưởng về trị giá xuất khẩu. Điều này đã hỗ trợ giúp các doanh nghiệp Logistics trong nước vượt qua nỗi sợ suy thoái và lạc quan về tương lai, đầu tư thêm công nghệ và trang thiết bị phục vụ khách hàng mục tiêu [11].

Tuy nhiên, năm 2021 biến chủng mới Delta gây ra đợt bùng phát dịch lần thứ 4 và Việt Nam cùng với nhiều nước khác chứng kiến số ca nhiễm tăng mạnh chưa từng thấy. Hệ thống y tế tại trở nên quá tải, lệnh giới nghiêm được ban hành khiến triển vọng phục hồi kinh tế trở nên nhạt nhòa. Tuy nhiên, chính phủ Việt Nam đã có phản ứng rất kịp thời khi nhanh chóng đàm phán để nhận vắc-xin Covid-19 từ nhiều nguồn khác nhau trên thế giới. Kể từ đầu 2021, đã có hàng triệu liều vắc-xin Covid-19 của Anh, Mỹ, Trung Quốc và Nga được nhập về Việt Nam. Các ổ dịch lớn ở Bắc Giang và Bắc Ninh nhanh chóng được dập tắt và không phục toàn bộ hoạt động sản xuất. Những nơi đang bị ảnh hưởng như Tp. Hồ Chí Minh, Bình Dương và Đồng Nai tiếp tục kế hoạch sản xuất “3 tại chỗ” để vừa phòng dịch, vừa duy trì hoạt động. Nhờ đó, triển vọng tăng trưởng GDP quốc gia vẫn được duy trì ở mức 6%, dự đoán sẽ cán mốc 500 tỷ USD vào cuối 2021 [12]. Dịch bệnh Covid-19 qua đó là một phép thử, đồng thời cũng

là một cơ hội để đánh giá sự lãnh đạo tài tình của chính phủ khi bảo vệ mạng lưới logistics và các hoạt động thương mại.

Theo các nghiên cứu thị trường Logistics gần đây, kho lạnh sẽ trở thành là một ngôi sao của ngành. Các nhà đầu tư đã quan tâm đến ngành lưu trữ lạnh từ lâu, khi ngày càng có nhiều người tiêu dùng đặt mua hàng hóa trực tuyến trong thời kỳ đại dịch, đòi hỏi nhiều kho lạnh gần khách [13]. Doanh nghiệp Logistics Việt Nam có thể tận dụng cơ hội này để đầu tư, làm chủ hệ thống kho lạnh tại Việt Nam và kết nối với vào mạng lưới kho lạnh toàn cầu. Một ví dụ rõ ràng đó chính là quá trình lưu chuyển và bảo quản vắc xin COVID-19 mới, nếu được đưa vào chương trình tiêm chủng rộng rãi, sẽ trở thành mặt hàng chiến lược của Logistics tương lai. Riêng về mặt kho bãi, ngành Logistics Việt Nam lại đang có rất nhiều cơ hội để bứt phá khi giá hạ tầng ở Việt Nam vẫn còn thấp hơn nhiều nước trong khu vực, chỉ ở mức \$4.1 - \$4.4/m² tại các đô thị lớn như Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh. Đặc biệt, khi đại dịch Covid-19 xảy ra, giá thuê các loại hình bất động sản giảm cũng giúp doanh nghiệp bớt gánh nặng chi phí [14].

Tuy vậy, việc các quốc gia khác vẫn đang chặt vật chống dịch và siết chặt biên giới cũng ảnh hưởng không nhỏ đến Logistics Việt Nam. Nguồn cung nguyên vật liệu từ Trung Quốc bị gián đoạn khiến doanh nghiệp sản xuất tại Việt Nam gặp khó, trong khi nhiều đối tác xuất khẩu ở Mỹ và Châu Âu lại chặt vật không thể thanh toán tiền hàng đúng hạn. Chẳng hạn, đối tác xuất khẩu ở Mỹ của doanh nghiệp May Sông Hồng phá sản cũng khiến doanh nghiệp này mất hàng trăm tỉ và mất cân bằng tài chính [15]. Ngoài ra, vấn nạn container rỗng đã trình bày trong phần trước cũng khiến các doanh nghiệp phải gửi đơn kêu cứu lên Chính phủ nhưng Chính phủ vẫn chưa tìm ra giải pháp [8].

Ngoài ra, cách mạng công nghiệp 4.0 bùng nổ đã làm thay đổi toàn bộ viễn cảnh của nhiều ngành nghề. Các dữ liệu được số hóa trực tuyến, các robot và trí tuệ nhân tạo được ứng dụng vào nhiều khâu hoạt động để chuẩn hóa quy trình, đảm bảo chất lượng và giảm thiểu chi phí vận hành. Những thành tựu đột phá này cũng giúp Logistics tiến hóa lên một tầm cao mới “e-Logistics”. Nó vừa giúp giảm thiểu rủi ro tiếp xúc của con người, tối ưu hóa quãng đường và nâng cao hiệu suất vận tải hàng hóa. Các công ty Logistics trên thế giới đang nhanh chóng cải tiến công nghệ để bắt kịp xu hướng này và cải thiện tỷ suất lợi nhuận thông qua việc trang bị các công cụ tự động, hiện đại. Tuy nhiên, theo ông David John Mavin - Phó Chủ tịch Phòng thương mại Australia tại Việt Nam đánh giá, các doanh nghiệp ở Việt Nam vẫn chưa có đủ công nghệ để làm việc này [16]. Điều này khiến Việt Nam bỏ lỡ nhiều cơ hội để bứt phá trở thành cường quốc Logistics trong khu vực, khẳng định vị thế của mình trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

IV. GỢI Ý CHÍNH SÁCH

Trong các mặt hàng đang bị ảnh hưởng bởi đại dịch Covid-19, đặc biệt là các xa xỉ phẩm thì nhu cầu cho các sản phẩm nông nghiệp vẫn tăng cao. Việt Nam lại là một trong những nước hàng đầu về xuất khẩu nông sản và ngành này lại được miễn trừ khỏi các hạn chế quốc tế. Đây chính là thị trường ổn định và tiềm năng nhất giữa đại dịch mà các doanh nghiệp Logistics Việt Nam nên tập trung phục vụ.

Trong khi khu vực ASEAN đang tiếp tục bị dịch Covid-19 tàn phá, hoạt động sản xuất và cung ứng bị đình trệ thì doanh nghiệp Việt Nam có thể hướng tới những quốc gia đã được tiêm chủng đầy đủ và mở cửa lại các hoạt động kinh tế như Mỹ, Anh, Liên minh Châu Âu và Trung Quốc. Đây vốn được xem là các thị trường xuất khẩu – tiêu thụ hàng đầu thế giới, với dân số đông và sức mua hàng mạnh mẽ. Theo Tổng cục thống kê (2020), bất chấp dịch bệnh, Mỹ hiện đang là thị trường xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam, còn Trung Quốc vẫn là thị trường nhập khẩu lớn nhất. Chính phủ Việt Nam cần tiếp tục đàm phán với các nước nước trên để thống nhất quy chuẩn kiểm soát dịch bệnh Covid-19, từ đó tiến tới miễn trừ thương mại và giảm thiểu cách li y tế đối với nhân viên vận chuyển. Ngoài ra, các doanh nghiệp Việt Nam cần nghiên cứu đầu tư tích cực vào nhân sự và công nghệ để bắt kịp xu thế số hóa e-logistics. Minh chứng điển hình có thể kể đến là Tập đoàn T&T của Việt Nam đã liên doanh với YCH của Singapore để cho ra mắt Trung tâm Kho vận container nội địa Vĩnh Phúc (ICD). Đây là dự án thí điểm của Mạng lưới Logistics thông minh ASEAN (ASLN), đóng vai trò điểm nút chính cho thương mại khu vực giữa Việt Nam, ASEAN và các thị trường quốc tế khác. Nếu chính phủ và doanh nghiệp phối hợp đồng bộ với nhau, tận dụng các thành tựu khoa học kỹ thuật của cách mạng công nghiệp 4.0 thì Việt Nam hoàn toàn có cơ hội để trở thành một trong những trung tâm Logistics quan trọng của khu vực Châu Á – Thái Bình Dương.

Không chỉ ASEAN, Việt Nam còn có thể tận dụng cơ hội nhờ các thỏa thuận thương mại thế hệ mới như CP-TPP hay EV-FTA. Chính phủ cần tăng cường thuyết phục các quốc gia khác nhanh chóng thông qua và triển khai hiệp định, đồng thời vận động thêm các cường quốc khác như Anh và Mỹ cùng tham gia. Hiện tại Anh đã bày tỏ nguyện vọng tham gia CP-TPP hay chính quyền mới của Mỹ - Tổng thống Biden cũng rất quan tâm đến các hiệp định thương mại. Điều này hứa hẹn nhiều cơ hội mới được mở ra trong tương lai khi Mỹ, Anh và Liên minh châu Âu đã tiêm chủng đầy đủ cho công dân và mở cửa lại hoàn toàn các hoạt động kinh tế. Song song với ngoại giao,

Bộ Công thương cũng cần tập huấn cho các doanh nghiệp Việt Nam về các thủ tục thuế quan và phi thuế quan, cũng như có các chính sách hỗ trợ giúp các doanh nghiệp nắm bắt cơ hội, trở thành những đơn vị đi tiên phong và giành ưu thế thị phần.

Một trong những ưu thế hiện tại của Logistics Việt Nam là giá thuê bất động sản hậu cần tương đối rẻ trong khu vực và đã tiếp tục giảm trong đại dịch. Để duy trì lợi thế này, Chính phủ cần có chính sách thuế hợp lý, xây dựng phát triển thêm các kho bãi/ kho đông lạnh, minh bạch tất cả các loại chi phí liên quan đến ngành này. Ngoài ra, Bộ Công thương có thể thành lập tổ điều tra, ngăn chặn các hành vi đầu cơ đội giá container rỗng gấp 10 lần hiện nay. Đồng thời, các doanh nghiệp Việt Nam nên chủ động hợp tác chiến lược với các đơn vị sản xuất và điều phối container quốc tế, đảm bảo nguồn cung cho chính mình.

Không chỉ vậy, chính phủ có thể áp dụng giải pháp “hộ chiếu vắc-xin” cho ngành vận tải hàng hóa. Hiện tại, các doanh nghiệp vận tải mỗi khi xuất hay nhập khẩu hàng đều phải chịu sự kiểm dịch gắt gao bắt buộc đối với người lẫn hàng hóa. Trong khi đó, thế giới đã có vắc-xin và hộ chiếu vắc-xin dành cho những người đã tiêm chủng đầy đủ 2 mũi. Một nước láng giềng trong khu vực ASEAN là Singapore đã mạnh dạn tiên phong chấp nhận giấy thông hành điện tử của Hiệp hội Vận tải hàng không Quốc tế (IATA), bao gồm chứng nhận xét nghiệm và tiêm phòng Covid [17]. Để theo kịp các nước, chính phủ hoặc doanh nghiệp Việt Nam cần ưu tiên mua và chích ngừa vắc-xin cho các tài xế, thủy thủ và phi công vận tải của mình. Bằng cách này, họ không cần phải thực hiện các thủ tục kiểm soát dịch tể nghiêm ngặt và cách li bắt buộc. Điều này sẽ giúp cho việc vận tải hàng hóa ra nước ngoài của Việt Nam sẽ dễ dàng hơn và ở chiều ngược lại, chính phủ cũng nên giảm bớt hay tiến hành bãi bỏ các quy định kiểm soát dịch tể với các tài xế, thủy thủ hay phi công nước ngoài đã có hộ chiếu vắc-xin.

Cuối cùng là giải pháp M&A – Mua bán & Sáp nhập. Các doanh nghiệp cá thể có thể liên doanh, hoặc sáp nhập vào nhau để tạo thành những người khổng lồ trong ngành, từ đó vượt qua khó khăn dễ dàng hơn. M&A có thể tiến hành theo chiều ngang – mua lại công ty cùng ngành đang cạnh tranh hoặc theo chiều dọc – mua lại các doanh nghiệp ở mắt xích khác trong chuỗi cung ứng. Đây là phương pháp rất phổ biến trên thế giới để giúp các doanh nghiệp vươn lên trở thành tập đoàn lớn, nhưng đòi hỏi rất nhiều thời gian và chi phí. Do đó, chính phủ có thể hỗ trợ để xây dựng khung pháp lý và tập huấn kiến thức, kỹ năng M&A cho doanh nghiệp. Có như vậy, các doanh nghiệp sẽ hiểu rõ hơn về M&A và có thêm công cụ đối phó khủng hoảng. Ví dụ gần đây, Công ty CP Transimex (TMS) đã tiết lộ kế hoạch M&A với Công ty Vinatrans Đà Nẵng. Theo TMS, Công ty Vinatrans Đà Nẵng có ưu thế về quỹ đất, và có hệ thống kho lạnh tiên tiến. Ngoài ra, TMS cũng tăng vốn sở hữu tại Công ty CP Dịch vụ vận tải và thương mại (TJC) lên 41%. Kế hoạch này giúp TMS trở thành một tập đoàn Logistic lớn, cung cấp đầy đủ các dịch vụ giá trị gia tăng cho khách hàng [18].

V. KẾT LUẬN

Đại dịch Covid-19 kéo dài từ 2019 đến nay với sự xuất hiện của nhiều biến chủng nguy hiểm như Delta đã tạo ra áp lực không nhỏ lên chuỗi cung ứng và mạng lưới Logistics toàn cầu. Bài viết đã thống kê dữ liệu, tổng quan tác động của đại dịch lên các lĩnh vực sản xuất và các hoạt động cụ thể của Logistics. Từ đó, tác giả nhận định những cơ hội mà doanh nghiệp Logistics Việt Nam có thể tận dụng để tồn tại và phát triển qua mùa dịch, đồng thời đưa ra một số khuyến nghị thực tế cho Chính phủ và doanh nghiệp. Các dữ liệu thống kê được lấy từ những nguồn thứ cấp uy tín trong suốt 2 năm đại dịch đang diễn ra, từ 2019 đến 2021 để đem lại cho độc giả bức tranh kinh tế tổng quan và chân thật nhất. Những gợi ý chính sách được đưa ra sau khi phân tích dữ liệu và ý kiến chuyên gia. Tuy nhiên, do đại dịch vẫn tiếp tục diễn tiến khó lường với nhiều đợt bùng phát của các biến chủng virus khác nhau, tác động lên ngành Logistics sẽ còn thay đổi phức tạp và thực tế sẽ cần những nghiên cứu tiếp theo được cập nhật đến cột mốc thời gian gần nhất có thể.

VI. TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] International Finance Corporation (2020), *The Impact of COVID-19 on Logistics*. World Bank Group. Truy cập < https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5>, Ngày truy cập: 15 tháng 06, 2021
- [2] Statista Research Department (2020), *Estimated impact of the coronavirus (COVID-19) epidemic on the global logistics industry's growth of gross value added in 2020, by scenario*. Statista, Truy cập < <https://www.statista.com/statistics/1112493/global-logistics-industry-gross-value-added-growth-covid-19/>>, Ngày truy cập: 17 tháng 06, 2021
- [3] Vận tải đường hàng không và đường sắt căng thẳng trong đại dịch. *Trung tâm WTO (2021)*, Truy cập < <https://trungtamwto.vn/tin-tuc/17996-van-tai-hang-hoa-duong-hang-khong-va-duong-sat-cang-thang-trong-dai-dich>>, Ngày truy cập: 20 tháng 06, 2021
- [4] Hoàng An (2020), *Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics: 15% doanh nghiệp mất 50% doanh thu, 50% doanh nghiệp giảm mạnh số lượng dịch vụ so với cùng kỳ*. ICT Vietnam. Truy cập <<https://cafef.vn/hiiep>

- hoi-doanh-nghiep-dich-vu-logistics-15-doanh-nghiep-mat-50-doanh-thu-50-doanh-nghiep-giam-manh-so-luong-dich-vu-so-voi-cung-ky-20200409145348521.chn>, Ngày truy cập: 22 tháng 06, 2021
- [5] Trà Lam (2020), *Vingroup sản xuất linh kiện cho máy thở của Medtronic*. Báo Nhân Dân. Truy cập <<https://nhandan.com.vn/khoa-hoc/vingroup-san-xuat-linh-kien-cho-may-tho-cua-medtronic-612593/>>, Ngày truy cập: 25 tháng 06, 2021
- [6] Danny Lee (2020), *Hong Kong's Cathay Pacific upgrading cold storage to handle some 8.6 million doses of Covid-19 vaccines daily*. Truy cập <<https://www.scmp.com/news/hong-kong/transport/article/3114436/cathay-pacific-ready-deal-more-7-million-doses-covid-19>>, Ngày truy cập: 01 tháng 07, 2021
- [7] Sarah Perez (2020), *Walmart Grocery app sees record downloads amid COVID-19, surpasses Amazon by 20%*. *Tech Crunch*. Truy cập <<https://techcrunch.com/2020/04/09/walmart-grocery-app-sees-record-downloads-amid-covid-19-surpasses-amazon-by-20/>>, Ngày truy cập: 15 tháng 07, 2021
- [8] Chang-Hee Lee (2020), *COVID-19: Đã đến lúc chứng tỏ Việt Nam cũng xuất sắc trong giải quyết các thách thức kinh tế*. *International Labor Office*. Truy cập <https://ilo.org/hanoi/Informationresources/Publicinformation/comments-and-analysis/WCMS_741637/lang--vi/index.htm>, Ngày truy cập: 15 tháng 07, 2021
- [9] Mai Phương (2020), *Cước tàu biển tăng cao, doanh nghiệp lao đao*. *Báo Tuổi Trẻ Online*. Truy cập <<https://thanhnien.vn/tai-chinh-kinh-doanh/cuoc-tau-bien-tang-cao-doanh-nghiep-lao-dao-1329888.html>>, Ngày truy cập: 20 tháng 07, 2021
- [10] Anh Thư (2021), *Viện Lowy của Úc: New Zealand và Việt Nam chống dịch tốt nhất thế giới*. *Tuổi trẻ*. Truy cập <<https://tuoitre.vn/vien-lowy-cua-uc-new-zealand-va-viet-nam-chong-dich-tot-nhat-the-gioi-20210128121327605.htm>>, Ngày truy cập: 20 tháng 07, 2021
- [11] Tổng Cục Hải Quan, *Tình hình xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam tháng 9 và 9 tháng/2020*. Truy cập <<https://www.customs.gov.vn/Lists/TinHoatDong/ViewDetails.aspx?ID=30068&Category=Th%E1%BB%91ng%20k%C3%AA%20H%E1%BA%A3i%20quan>>, < Ngày truy cập: 22 tháng 07, 2021
- [12] Nguyễn Minh Phong (2021), *Kỳ vọng GDP Việt Nam năm 2021 vượt 500 tỷ USD*. *Báo Thế giới và Việt Nam*. Truy cập <<https://baoquocte.vn/ky-vong-gdp-viet-nam-nam-2021-vuot-500-ty-usd-151642.html>>, Ngày truy cập: 22 tháng 07, 2021
- [13] Ngọc Diễm (2020), *Kho lạnh trở thành ngôi sáng giá của ngành logistics*. *Báo Doanh nhân và Pháp luật*. Truy cập <<https://doanhnhan.vn/kho-lanh-tro-thanh-ngoi-sang-gia-cua-nganh-logistics-36040.html>>, Ngày truy cập: 25 tháng 07, 2021
- [14] Đ. Thắng (2021), *Triển vọng của Việt Nam khi vào top 10 thị trường logistics mới nổi*. *Báo Công an nhân dân*. Truy cập <<https://cand.com.vn/Kinh-te/Trien-vong-cua-Viet-Nam-khi-vaio-top-10-thi-truong-logistics-moi-noi-i601782/>>, Ngày truy cập: 26 tháng 07, 2021
- [15] May Sông Hồng nguy cơ mất 166 tỷ khi khách hàng lớn nhất Mỹ xin phá sản. *Vietnamnet (2020)*. Truy cập <<https://vietnamnet.vn/vn/kinh-doanh/thi-truong/may-song-hong-co-nguy-co-mat-166-ty-khi-khach-hang-nop-don-pha-san-658466.html>>, Ngày truy cập: 30 tháng 07, 2021
- [16] Quang Huy (2020), *Nhiều thách thức giảm chi phí logistics tại Việt Nam*. *Thời báo Tài chính Việt Nam*. Truy cập <<http://thoibaotaichinhvietnam.vn/pages/kinh-doanh/2020-11-17/nhieu-thach-thuc-giam-chi-phi-logistics-tai-viet-nam-95385.aspx>>, Ngày truy cập: 02 tháng 08, 2021
- [17] An Bình (2021), *Singapore chấp nhận hộ chiếu vaccine*. *Báo điện tử của chính phủ nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa việt nam*. Truy cập <<http://baochinhphu.vn/Quocte/Singapore-chap-nhan-ho-chieu-vaccine/427809.vgp>>, Ngày truy cập: 02 tháng 08, 2021
- [18] Mai Ca (2020), *M&A có giúp doanh nghiệp logistics vượt qua đại dịch?* Bộ Công thương. Truy cập <<https://congthuong.vn/ma-co-giup-doanh-nghiep-logistics-vuot-qua-dai-dich-142369.html>>, Ngày truy cập: 03 tháng 08, 2021

IMPACTS OF COVID-19 ON LOGISTICS INDUSTRY: CHALLENGES AND OPPORTUNITIES FOR VIETNAM

Nguyen Huynh Trong Hieu

ABSTRACT— The study aims to investigate the impacts of the Covid-19 epidemic on the global logistics industry, thereby identifying opportunities and challenges for Vietnam to propose some practical solutions. When the Covid-19 translation began to break out in late 2019, many leading countries in the global supply chain such as the US, China, UK, Germany, Italy, Japan, Korea, Indonesia, etc. had to block and control the border more tightly than ever. This has caused widespread supply chain disruptions, while the costs of transportation, isolation, and quarantine have risen. The above difficulties have prompted governments and businesses to think together and join hands to restructure the Logistics industry, change market segment, apply 4.0 technology, robots, and vaccine passport to avoid disease transmission through human contact. However, this is also an opportunity for businesses to modernize their supply chain and the logistics industry to evolve to a new height of "e-logistics". Vietnam is one of the few countries that have well controlled epidemics and maintained impressive economic growth. This has opened up a great opportunity to reinforce Vietnam's important position in the supply chain. The study uses documents and statistics collected from many domestic and international sources, analyzes the impacts and expert opinions to give directions for the restructuring of the Logistics industry.

Keywords — Covid-19 pandemic, Logistics, e-logistics, restructuring, opportunities, challenges



Thạc sỹ Nguyễn Huỳnh Trọng Hiếu là cựu du học sinh Thái Lan và Úc, hiện đang là giảng viên ngành Kinh doanh Quốc tế - khoa Quản trị Kinh doanh của trường Đại học HUFLIT.

Lĩnh vực quan tâm của Thạc sỹ Nguyễn Huỳnh Trọng Hiếu là Logistics, đầu tư chuỗi giá trị.