

# Phát triển dịch vụ logistics sau đại dịch COVID-19 – Những vấn đề đặt ra

📍 PGS. TS. HÀ VĂN HỘI

*Trường Đại học Kinh tế - Đại học Quốc gia Hà Nội*

● NGÀY NHẬN BÀI: 3/12/2022 ● NGÀY GỬI PHẢN BIỆN: 9/12/2022

● NGÀY DUYỆT ĐĂNG: 24/01/2023

**Tóm tắt:** Đại dịch COVID-19 bùng phát từ cuối tháng 12/2019, gây thiệt hại nặng nề về kinh tế, văn hóa, xã hội và đời sống người dân trên toàn thế giới. Đại dịch gây áp lực lên khả năng sản xuất và chuỗi cung ứng toàn cầu nhưng cũng chính đại dịch đã mở ra con đường mới để ngành dịch vụ logistics phát triển. Bài viết khái quát bức tranh logistics toàn cầu trong bối cảnh đại dịch COVID-19 bùng phát và lan rộng, đồng thời, phân tích, đánh giá những tác động của đại dịch tới ngành dịch vụ logistics Việt Nam. Từ đó, chỉ ra những cơ hội phát triển mới sau khi đại dịch đã được kiểm soát và đề xuất một số kiến nghị, giải pháp đối với Chính phủ, Hiệp hội doanh nghiệp logistics Việt Nam (VLA) và các doanh nghiệp (DN) Việt Nam trong việc thúc đẩy sự phát triển của ngành dịch vụ đầy tiềm năng này trong thời gian tới.

**Từ khóa:** đại dịch COVID-19, logistics, tác động, cơ hội, Việt Nam

Trong nền kinh tế hiện đại, ngành dịch vụ logistics đóng một vai trò quan trọng trong toàn bộ quá trình sản xuất, lưu thông và phân phối các sản phẩm và dịch vụ. Logistics có thể hạ thấp chi phí vận chuyển, hạ giá thành sản phẩm và rút ngắn thời gian giao hàng, tăng cường năng lực giao hàng và đi đầu trong các hoạt động sản xuất, bán hàng và phân phối. Hoạt động logistics hiệu quả giúp nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia. Song song với sự phát triển của logistics là khả năng thu hút vốn đầu tư, các nhà đầu tư sẽ ưu tiên hơn cho các quốc gia có điều kiện phát triển

tốt, không chỉ về cơ sở hạ tầng, mà còn do mức độ phát triển của hoạt động logistics. Chính vì vậy, hoạt động logistics ngày càng được các DN quan tâm nhằm tối ưu hóa chi phí sản xuất.

Ở Việt Nam, chi phí sử dụng dịch vụ logistics hiện chiếm khoảng 20% GDP, trong khi mức độ đóng góp của ngành chỉ khoảng 2 - 3% GDP. Trong hơn hai năm trở lại đây, ngành logistics có nhiều sự biến động vì sự bùng phát của đại dịch COVID-19: doanh thu giảm mạnh, hoạt động đào tạo nguồn nhân lực của các DN bị gián đoạn, dẫn đến nguồn nhân lực thiếu

**TRONG NỀN KINH TẾ HIỆN ĐẠI, NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS ĐÓNG MỘT VAI TRÒ QUAN TRỌNG TRONG TOÀN BỘ QUÁ TRÌNH SẢN XUẤT, LƯU THÔNG VÀ PHÂN PHỐI CÁC SẢN PHẨM VÀ DỊCH VỤ.**

trầm trọng, các phương thức vận tải bị ảnh hưởng. Bên cạnh những tác động tiêu cực, dịch bệnh cũng tạo ra một số cơ hội mới cho ngành dịch vụ logistics Việt Nam. Hiện nay, khi đại dịch COVID-19 về cơ bản đã được kiểm soát, nước ta có điều kiện phục hồi, phát triển kinh tế - xã hội. Để đạt mục tiêu đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics vào GDP đạt từ 8 – 10%, tốc độ tăng trưởng hàng năm đạt 15 – 20%, Chính phủ, VLA và các DN logistics Việt Nam cần nỗ lực tận dụng những cơ hội, khắc phục những hạn chế, yếu kém để phát triển.

### **1. BỨC TRANH LOGISTICS THẾ GIỚI TRONG BỐI CẢNH ĐẠI DỊCH COVID-19**

Đại dịch COVID-19 đã làm đảo lộn mọi hoạt động trên phạm vi toàn cầu, trong tất cả các ngành, đặc biệt là lĩnh vực vận tải hàng hóa, tác động đáng kể đến nền kinh tế thế giới. Hầu hết các quốc gia đã ban bố tình trạng khẩn cấp, nhiều nhà máy đã phải đóng cửa, kéo theo rất nhiều hệ lụy. Tình trạng thiếu nguyên vật liệu, thành phẩm tại các khu vực bị ảnh hưởng khiến thiếu hụt nguồn cung, gián đoạn chuỗi cung ứng nặng nề. Việc tìm kiếm các tuyến đường và phương tiện vận tải thay thế trở nên hết sức khó khăn. Các trung tâm và mạng lưới cung ứng gặp phải hạn chế về năng lực và

tính sẵn có. Logistics bị kiểm soát chặt chẽ, các trung tâm vận chuyển và đường biên giới bị đóng cửa khiến phương tiện vận chuyển hàng hóa phải xếp hàng chờ thông quan. Người tiêu dùng tỏ ra thận trọng hơn khi mua hàng vì những lo ngại khi tiếp xúc với người khác có thể dẫn tới nguy cơ lây nhiễm virus Corona.

Cho đến những tháng cuối năm 2020, dịch bệnh đã lan ra hầu hết các quốc gia trên thế giới, làm cho lĩnh vực logistics toàn cầu bị ảnh hưởng nghiêm trọng.

Đối với vận tải hàng không: Đại dịch COVID-19 đã gây thiệt hại nặng nề nhất tới vận tải bằng đường hàng không. Tuy nhiên, tác động của COVID-19 đối với vận tải hàng hóa hàng không nhẹ nhàng hơn so với vận tải hành khách vì các quy định về hạn chế ít nghiêm ngặt hơn. Trong nửa cuối năm 2020, gần như tất cả các chuyến bay chở khách đã bị hủy. Với lượng hành khách giảm tới 60% trong năm 2020 và giảm tiếp 50% trong năm 2021, các hãng hàng không ước thiệt hại gần 200 tỷ USD. Để tồn tại, các hãng hàng không phải cắt giảm triệt để chi tiêu, tận dụng tất cả những cơ hội kinh doanh có thể có[2]. COVID-19 cũng khiến vận chuyển hàng hóa đường hàng không bị gián đoạn.

Đối với vận tải đường biển: Hoạt động vận tải hàng hóa bằng đường biển gần như tê liệt, giá cước giảm sâu. Tình trạng hàng hóa không thể xuất khẩu được cho thấy bức tranh chung của thương mại thế giới khi mọi hoạt động thương mại, từ xuất nhập khẩu dầu, khí đốt đến nhiều mặt hàng đồ khô, đã bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi dịch bệnh.

Khoảng 90% hoạt động thương mại thế

**ĐẠI DỊCH COVID-19 ĐÃ LÀM ĐẢO LỘN MỌI HOẠT ĐỘNG TRÊN PHẠM VI TOÀN CẦU, TRONG TẤT CẢ CÁC NGÀNH, ĐẶC BIỆT LÀ LĨNH VỰC LOGISTICS. VIỆC TÌM KIẾM CÁC TUYẾN ĐƯỜNG VÀ PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI THAY THẾ TRỞ NÊN HẾT SỨC KHÓ KHĂN. CÁC TRUNG TÂM VÀ MẠNG LƯỚI CUNG ỨNG GẶP PHẢI HẠN CHẾ VỀ NĂNG LỰC VÀ TÍNH SẴN CÓ.**

giới diễn ra trên các tuyến đường biển, và Trung Quốc là nguồn cung ứng hàng lớn của ngành hàng hải thế giới. Tình trạng gián đoạn chuỗi cung ứng Trung Quốc đã khiến cho nhiều công ty sản xuất lao đao. Việc đóng cửa trung tâm sản xuất của thế giới này đã ảnh hưởng lớn đến việc vận chuyển bằng container. Đồng thời, cũng ảnh hưởng đến nhiều ngành công nghiệp. Tác động của COVID-19 đối với vận tải hàng hóa bằng đường biển và cảng biển trở nên rõ ràng hơn vào quý II/2020, khi dịch COVID-19 lan rộng trên thế giới, các quốc gia thực hiện phong tỏa biên giới, cảng biển, hàng hóa trở nên khan hiếm, giá cước thấp kéo dài. Hàng loạt các nước phải đóng cảng. Theo ước tính của Sea-Intelligence, các hãng tàu lớn nhất thế giới chịu tổn thất từ 800 triệu cho tới 23 tỷ USD trong năm 2020, tùy thuộc vào tác động kinh tế mà các biện pháp đóng cửa, kiểm chế dịch COVID-19 gây ra[16].

Khó khăn với ngành vận tải đường biển và cảng biển trong năm 2020 không chỉ do khối lượng thương mại giảm mà còn bởi tình trạng thiếu nhân công và không thể

đổi thủy thủ đoàn như thường lệ, bởi các quy định hạn chế và cách ly đối với người nhập khẩu tại các nước. Các yêu cầu về giao thức y tế mới trong bối cảnh dịch bệnh và ngay cả khi đã chuyển sang giai đoạn “bình thường mới” dẫn đến nhiều quy trình hơn tại các cảng biển, làm ảnh hưởng đến lộ trình chung của các đội tàu.

Bước sang năm 2021, tại châu Á, làn sóng COVID-19 tái bùng phát mạnh mẽ tại các quốc gia như Thái Lan, Indonesia, Philippines, Malaysia, Việt Nam và Ấn Độ, tạo ra những nút thắt mới trong chuỗi cung ứng toàn cầu, một lần nữa đe dọa và kìm hãm sự phục hồi của nền kinh tế thế giới hậu COVID-19.

COVID-19 và những hệ quả của nó dẫn tới những biến động không thể lường trước đối với các DN. Trong khi chỉ một năm trước, các DN phải đối mặt với nhu cầu hàng hóa giảm đột ngột và nhanh chóng, thì đến quý II/2021, khi đã có vaccine và đại dịch phần nào được kiểm soát, nhu cầu tăng vọt sau một giai đoạn dài bị dồn nén. Tổng cầu gia tăng một phần là do chính sách tài khóa và tiền tệ mở rộng được thực hiện bởi các chính phủ nhằm đưa nền kinh tế vượt qua suy thoái. Cũng chính nhờ đó, hoạt động tài chính của DN dần ổn định, thu nhập hộ gia đình tăng lên, thúc đẩy tiêu dùng và đầu tư mạnh mẽ, giúp phục hồi tổng cầu. Xu hướng tổng cầu cao này được dự báo sẽ kéo dài trong thời gian tới. Nhưng ngay khi đó, DN lại phải đối mặt với vấn đề thiếu nguồn cung, bao gồm cả đầu vào nguyên liệu thô và nhân công. Cầu vừa phục hồi thì cung lại đứt gãy. Thậm chí, vấn đề nguồn cung còn được đánh giá là nghiêm trọng hơn so với vấn đề về cầu mà nền kinh tế toàn cầu

phải đối mặt trước đó. Thiếu hụt nguồn cung cùng sự tắc nghẽn lưu chuyển hàng hóa đang phá vỡ hàng loạt chuỗi cung ứng trên toàn cầu.

## 2. TÁC ĐỘNG CỦA ĐẠI DỊCH COVID-19 TỚI NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM

Đại dịch COVID-19 đã làm đứt gãy chuỗi cung ứng toàn cầu. Trong đó, hoạt động logistics, xương sống của chuỗi cung ứng, cũng bị ảnh hưởng nặng nề. Là một quốc gia đang hội nhập sâu rộng vào kinh tế toàn cầu, các ngành kinh tế của Việt Nam, trong đó có ngành dịch vụ logistics cũng chịu tác động mạnh mẽ.

*Thứ nhất*, tác động đến DN logistics nói chung. Dịch bệnh COVID-19 tác động lên dòng dịch chuyển thương mại, đầu tư toàn cầu, gây ra sự ùn tắc trên các tuyến vận tải container, đặc biệt là tại các tuyến vận tải đi khu vực châu Âu – châu Mỹ, thiếu container rộng diện rộng tiếp nối từ năm 2020, đã ảnh hưởng nghiêm trọng tới việc xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam sang thị trường Âu - Mỹ. Nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics giảm mạnh, dẫn đến doanh thu của ngành dịch vụ logistics suy giảm. Nền kinh tế Việt Nam là nền kinh tế mở, phụ thuộc vào xuất khẩu và đầu tư FDI với hơn 70% kim ngạch hàng hóa xuất khẩu là của khu vực này. Theo đó, ngành dịch vụ logistics Việt Nam cũng chịu tác động của các DN cung cấp logistics xuyên quốc gia có quan hệ mật thiết với các chủ hàng và hãng tàu biển lớn của thế giới. Nhu cầu quốc tế giảm sút làm cho đơn hàng xuất khẩu giảm, nhiều công ty phải cho công nhân nghỉ việc, DN dịch vụ logistics bị tác động, ảnh hưởng theo. Tính từ đầu năm 2020, hoạt động vận tải hàng hóa sụt giảm

lên đến hơn 50 triệu tấn và gần 20% các DN trong lĩnh vực logistics bị rơi vào tình trạng đóng cửa tạm thời, hoặc thậm chí ngưng hoạt động, chủ yếu do những hạn chế về di chuyển giữa các khu vực và thiếu nhân lực hay không đáp ứng được những yêu cầu về phòng, chống dịch. Trong 9 tháng năm 2021, có 2.509 DN vận tải kho bãi phải tạm ngưng hoạt động, tăng 14,1% so với cùng kỳ năm 2020, chiếm 5,56% tổng số DN tạm ngưng hoạt động của cả nước. Đồng thời, có 571 số DN hoàn tất thủ tục giải thể, tăng 17,7% so với cùng kỳ năm 2020, chiếm 4,46% tổng số DN giải thể của cả nước[4].

Về doanh thu, theo thống kê của VLA, trong quý I/2020, 15 - 50% hoạt động của các DN logistics bị ảnh hưởng (giảm về hoạt động và doanh thu) tùy theo loại hình dịch vụ cung cấp. Trong năm 2021 có khoảng 15% DN bị giảm 50% doanh thu so với năm 2020 và hơn 50% DN giảm số lượng dịch vụ logistics trong nước và quốc tế. Còn theo Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu Thủy sản Việt Nam (VASEP), từ tháng 11/2020, hầu hết các hãng tàu thông báo tăng giá cước vận chuyển hàng container, với mức tăng từ 2-10 lần (tùy theo chặng). Cùng với những bất cập về giá cước, phụ phí hãng tàu nước ngoài cũng trở thành gánh nặng đối với các chủ hàng Việt Nam. Ở Việt Nam, khoảng 97% DN kinh doanh dịch vụ logistics là DN vừa và nhỏ nên bị tác động nặng nề[3].

**ĐẠI DỊCH COVID-19 KHIẾN HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN GẦN NHƯ TÊ LIỆT, GIÁ CƯỚC GIẢM SÂU.**

Từ tháng 5/2020, hoạt động logistics được phục hồi theo sự phục hồi của nền kinh tế nhưng nhìn chung khoảng 20% DN kinh doanh dịch vụ logistics vẫn còn suy giảm về hoạt động.

*Thứ hai*, dịch bệnh COVID-19 tác động đến dịch vụ vận tải. Vận tải là yếu tố quan trọng nhất trong hệ thống logistics. Dịch bệnh bùng phát và lan rộng đã làm cho các dịch vụ vận tải đường biển, hàng không, đường sắt và đường bộ chịu tác động nặng nề.

Đối với dịch vụ vận tải đường bộ: Ở Việt Nam, vận tải hàng hóa bằng đường bộ đang là hình thức vận chuyển phổ biến nhất. Trong tình hình dịch bệnh, dịch vụ vận tải đường bộ gặp rất nhiều khó khăn do giãn cách xã hội. Lượng hàng giảm dẫn đến nhu cầu về vận tải đường bộ giảm. Khối lượng hàng hóa vận tải qua biên giới giảm mạnh, phải cách ly lái xe, hoặc đổi lái xe, đổi đầu kéo là những khó khăn rất lớn cho dịch vụ vận tải đường bộ. Vận tải nội địa cũng gặp nhiều khó khăn tương tự do giãn cách xã hội. Khoảng 50-60% DN vận tải đường bộ giảm hoạt động và doanh thu trong thời gian đỉnh dịch. Nhìn chung trong năm 2020, do tác động của dịch COVID-19 nên số lượng các DN vận tải đường bộ và phương tiện không tăng

so với 2019. Tính chung năm 2021, vận tải hàng hóa đạt khoảng 1.620 triệu tấn hàng hóa, giảm 8,7% so với năm 2020[3].

Dịch vụ vận tải đường biển và cảng biển: Trong tình hình dịch bệnh, có nhiều khó khăn đối với dịch vụ vận tải đường biển bởi sự suy giảm trong hoạt động thương mại trên thế giới và ở Việt Nam. Các yêu cầu về giao thức y tế mới trong bối cảnh dịch bệnh và ngay cả khi đã chuyển sang giai đoạn “bình thường mới” dẫn đến nhiều quy trình hơn tại các cảng biển, làm ảnh hưởng đến lộ trình chung của các đội tàu. Tuy nhiên, so với các loại hình dịch vụ vận tải khác, dịch vụ vận tải biển ít bị tác động bởi dịch COVID-19 hơn và đạt được những tăng trưởng nhất định.

Giá cước vận tải biển cao cùng sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu tăng mạnh trong năm 2021 khiến lợi nhuận của nhiều công ty logistics kinh doanh dịch vụ vận tải biển tăng đột biến, nhưng đồng thời cũng gây khó khăn và tăng chi phí rất lớn cho các DN xuất nhập khẩu hàng hóa. Bên cạnh đó, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển tăng trưởng mạnh cũng giúp các công ty khai thác cảng đạt được lợi nhuận tích cực bất chấp khó khăn do dịch COVID-19 [2].

Dịch vụ vận tải đường hàng không: Khi đại dịch COVID-19 bùng phát ngành vận tải hàng không Việt Nam đã phải chịu thiệt hại nặng nề. Hàng loạt chuyến bay bị cắt giảm, máy bay “đắp chiếu”, hành khách vắng bóng, cảng hàng không ngưng trệ, các hãng hàng không liên tiếp thông báo lỗ... Trong số các phương thức vận tải thì hàng không bị ảnh hưởng nặng nề nhất bởi các biện pháp hạn chế đi lại trong nước cũng như đi lại giữa các quốc gia trong bối cảnh

**KHÓ KHĂN VỚI NGÀNH VẬN TẢI ĐƯỜNG BIỂN VÀ CẢNG BIỂN KHÔNG CHỈ DO KHỐI LƯỢNG THƯƠNG MẠI GIẢM MÀ CÒN BỞI TÌNH TRẠNG THIẾU NHÂN CÔNG VÀ KHÔNG THỂ ĐỔI THỦY THỦ ĐOÀN NHƯ THƯỜNG LỆ, BỞI CÁC QUY ĐỊNH HẠN CHẾ VÀ CÁCH LY.**



dịch COVID-19 vẫn diễn biến phức tạp. Tuy nhiên, thời gian gần đây, cùng với sự hồi phục của khu vực châu Âu và Hoa Kỳ khi các nước mở cửa lại nền kinh tế cũng như khuyến khích du lịch, thương mại, ngành hàng không đã có dấu hiệu phục hồi từ quý II/2022. Vận chuyển hàng hóa và hành khách bằng đường hàng không dần hồi phục sau thời gian đóng băng từ đầu năm 2020. Ngoài ra, phân khúc vận chuyển hàng không cho hàng thương mại điện tử xuyên biên giới và hàng được phẩm, đặc biệt là vắc-xin có nhiều triển vọng nhất trong số các phân khúc vận tải hàng không[2].

Dịch vụ vận tải đường sắt: Cùng với các phương thức vận tải khác, dịch COVID-19 cũng đã tác động, ảnh hưởng mạnh mẽ tới ngành này do lưu chuyển hành khách và hàng hóa bị giảm sâu. Tuy nhiên, trong khó khăn, dịch vụ đường sắt có những hoạt động mới trong vận tải liên vận quốc tế. Hàng ngày, đường sắt Việt Nam tổ chức vận chuyển hàng hóa từ miền Nam, miền Trung ra Hà Nội và kết nối vào các đoàn tàu liên vận quốc tế để xuất sang Trung Quốc. Sản lượng hàng hóa liên vận quốc tế năm 2021 là 1,136 triệu tấn, tăng 34% so với năm 2020. Hiện đường sắt đang là giải pháp tối ưu cho xuất khẩu hàng nông sản sang Trung Quốc (Duy, 2020). Theo Nghị định thư về đường sắt ký kết giữa Việt Nam và Trung Quốc, hàng hóa vận chuyển tối đa qua ga đường sắt liên vận quốc tế Lào Cai từ 8-9 đôi tàu/ngày đêm và 6 đôi tàu/ngày đêm qua ga liên vận quốc tế Đồng Đăng. Tuy nhiên, do chính sách chống dịch “Zero COVID-19” của Trung Quốc nên mất rất nhiều thời gian trong làm thủ tục và kiểm soát dịch. Vì vậy, trên thực tế, tại ga liên vận

**NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM CHỊU TÁC ĐỘNG CỦA CÁC DN CUNG CẤP DỊCH VỤ LOGISTICS XUYÊN QUỐC GIA CÓ QUAN HỆ MẬT THIẾT VỚI CÁC CHỦ HÀNG VÀ HÃNG TÀU BIỂN LỚN CỦA THẾ GIỚI. NHU CẦU QUỐC TẾ GIẢM SÚT LÀM CHO ĐƠN HÀNG XUẤT KHẨU GIẢM, DN DỊCH VỤ LOGISTICS BỊ TÁC ĐỘNG, ẢNH HƯỞNG THEO.**

quốc tế Đồng Đăng mới khai thác được 4-5 đôi tàu.

*Thứ ba*, đại dịch COVID-19 tác động đến dịch vụ giao nhận hàng hóa. Do nhiều lao động làm việc trong lĩnh vực giao nhận nghỉ việc, dẫn đến thiếu hụt nhân lực trầm trọng. Việc áp dụng các biện pháp giãn cách xã hội và phòng, chống dịch đã khiến một số DN phải tạm thời cắt giảm quy mô sản xuất, dẫn đến ùn ứ container nhập khẩu, thời gian lưu kho, lưu bãi tăng lên và làm tăng chi phí của DN.

*Thứ tư*, thiếu hụt nhân lực trở nên trầm trọng. Thiếu hụt lao động là một bài toán chưa có lời giải với nhiều DN logistics. Bên cạnh những nhân công mắc bệnh hay bị cách ly không thể đi làm thì những yếu tố khác như hệ thống giáo dục bị ảnh hưởng, không có người nhận trông trẻ, trường học tiếp tục đóng cửa cũng là nhân tố tác động. Hơn nữa, điều kiện cần là có lao động, nhưng điều kiện đủ là kỹ năng và kiến thức của lao động lại không được đáp ứng trong bối cảnh chuỗi cung ứng không ngừng biến chuyển từng ngày. Nên dù một vài DN có áp dụng chính sách tăng lương hay chính sách phúc lợi xã hội tốt hơn, khả năng tìm được

**TRONG SỐ CÁC PHƯƠNG THỨC VẬN TẢI THÌ HÀNG KHÔNG BỊ ẢNH HƯỞNG NẶNG NẾ NHẤT BỞI CÁC BIỆN PHÁP HẠN CHẾ ĐI LẠI TRONG NƯỚC CŨNG NHƯ ĐI LẠI GIỮA CÁC QUỐC GIA TRONG BỐI CẢNH DỊCH COVID-19 ĐIỂN BIẾN PHỨC TẠP.**

lao động phù hợp cũng không mấy được cải thiện.

*Thứ năm*, tình trạng khan hiếm hàng hóa, đặc biệt là nguyên liệu đầu vào. Khi Trung Quốc - nguồn cung của hầu hết các chuỗi cung ứng trên thế giới ngừng hoạt động, thì việc thiếu nguyên liệu đầu vào là khó có thể tránh khỏi. Trong suốt 50 năm qua kể từ khi khái niệm Just-In-Time (JIT) được áp dụng lần đầu tiên bởi hãng Toyota, khái niệm này đã được sử dụng rộng rãi trên toàn thế giới. Bằng việc giảm hàng tồn kho xuống mức thấp nhất, DN có thể tiết kiệm không gian, chi phí và nguồn lực. Phương pháp này đồng thời cho phép các chuỗi cung ứng thay đổi nhanh chóng sản phẩm nhằm thích nghi với biến động thị trường, tạo thêm lợi ích cho công ty. Nhưng khi đại dịch ập đến, việc áp dụng quá mức phương châm này cũng chính là nguyên nhân tạo nên sự khủng hoảng khan hiếm toàn cầu, làm gián đoạn chuỗi cung ứng. COVID-19 làm cho sản xuất không thể Just-In-Time được nữa.

### **3. CƠ HỘI CHO NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTISC VIỆT NAM SAU ĐẠI DỊCH COVID-19**

Đại dịch gây ra những khó khăn, thách

thức, nhưng đồng thời cũng tạo ra những cơ hội mới cho logistics Việt Nam.

*Thứ nhất*, có thể coi cơ hội “vàng” mang đến cho lĩnh vực dịch vụ logistics Việt Nam là từ các hiệp định thương mại tự do và sự phát triển mạnh mẽ của thương mại điện tử sau đại dịch COVID-19. Các FTA, trong đó có các FTA thế hệ mới như Hiệp định Đối tác toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP), Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - EU (EVFTA)... có hiệu lực, giúp Việt Nam đẩy mạnh xuất nhập khẩu hàng hóa và là đòn bẩy tăng trưởng quan trọng sau đại dịch COVID-19. Hoạt động sản xuất và xuất nhập khẩu phát triển kéo theo sự phát triển của ngành logistics. Những đầu việc mà các tập đoàn vận tải và giao nhận lớn trên thế giới không làm khi thâm nhập thị trường Việt Nam sẽ là cơ hội cho DN Việt Nam, nhất là những việc vận tải, giao nhận và thủ tục hải quan trong nước.

*Thứ hai*, trong đại dịch, các hoạt động logistics mới xuất hiện như vận tải đường sắt tàu container lạnh liên vận quốc tế vận chuyển hàng hóa trọn gói sang Trung Quốc, mở ra hướng xuất khẩu chính ngạch hàng trái cây và nông sản đông lạnh bằng đường sắt sang Trung Quốc và từ đó đi Trung Á, châu Âu. Đối với vải tươi xuất khẩu, trước đây chỉ vận chuyển bằng đường hàng không thì nay được vận chuyển bằng đường biển với những lô hàng vải tươi đầu tiên xuất sang Singapore, Mỹ và Nhật Bản với giá cước vận tải chỉ bằng 1/3 giá cước vận chuyển bằng đường hàng không.

*Thứ ba*, đại dịch đã làm thay đổi cách tiêu dùng, phương thức hoạt động, trao đổi thương mại. Thương mại điện tử (E-Commerce) nước ta phát triển mạnh

mẽ, kéo theo các hoạt động logistics. Trong thời gian đại dịch, nhu cầu mua hàng trực tuyến để tiêu dùng của Việt Nam tăng 25%. Theo đó, quá trình chuyển đổi số đáng lẽ cần 5 năm để áp dụng vào DN và người tiêu dùng, thì nay chỉ mất 8 tuần nhờ “cú hích” từ đại dịch[12]. Vấn đề cải thiện tính cạnh tranh của chuỗi cung ứng và logistics như chi phí, chất lượng và giao hàng đang được đặt lên hàng đầu. Các vấn đề trên sẽ ảnh hưởng mạnh tới việc phát triển của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong thời gian tới mà các DN cần nắm bắt.

*Thứ tư*, việc phát triển mạnh mẽ ngành công nghiệp phụ trợ, hoạt động thương mại điện tử gia tăng sẽ khiến logistics trở thành một lĩnh vực thu hút đầu tư và có nhiều cơ hội phát triển. Đại dịch COVID-19 là “chất xúc tác” thúc đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ thông tin trong ngành dịch vụ logistics.

#### **4. MỘT SỐ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM THỜI GIAN TỚI**

Để đẩy mạnh sự phát triển của ngành dịch vụ logistics sau khi Việt Nam cũng như nhiều nước trên thế giới đã kiểm soát được dịch bệnh, Chính phủ, VLA và các DN

**TRONG KHÓ KHĂN, DỊCH VỤ ĐƯỜNG SẮT CÓ NHỮNG HOẠT ĐỘNG MỚI TRONG VẬN TẢI LIÊN VẬN QUỐC TẾ. HÀNG NGÀY, ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM TỔ CHỨC VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA TỪ MIỀN NAM, MIỀN TRUNG RA HÀ NỘI VÀ KẾT NỐI VÀO CÁC ĐOÀN TÀU LIÊN VẬN QUỐC TẾ ĐỂ XUẤT SANG TRUNG QUỐC.**

logistics cần có sự phối hợp chặt chẽ để thực hiện một số giải pháp đồng bộ sau:

##### **4.1. Các giải pháp từ Chính phủ**

*Thứ nhất*, tiếp tục đổi mới và nâng cao chất lượng công tác xây dựng thể chế, nhất là thể chế hóa kịp thời các quan điểm, đường lối của Đảng về kinh tế đối ngoại để hoàn thiện các cơ chế, chính sách và quy định pháp luật về logistics, bảo đảm phù hợp với các cam kết và thông lệ quốc tế, tạo hành lang pháp lý đầy đủ, đồng bộ và môi trường kinh doanh thông thoáng nhằm khuyến khích các công ty logistics trong nước nâng cao năng lực chuyên môn và chất lượng dịch vụ, đẩy mạnh liên kết giữa các DN logistics với nhau và với DN sản xuất, kinh doanh, xuất nhập khẩu.

Điều chỉnh, bổ sung Luật Thương mại 2005 để có các quy định mới phù hợp với tình hình hiện nay của hoạt động logistics. Cần đưa thêm vào luật các nội dung liên quan, như thương mại điện tử, logistics điện tử, logistics xanh, các trung tâm dịch vụ logistics. Dịch vụ logistics phát triển đòi hỏi phải hình thành các trung tâm dịch vụ logistics, nhưng các quy định về phát triển trung tâm logistics chưa theo kịp, thông tư cũ đã hết hiệu lực nhưng hiện tại vẫn chưa có quy định quản lý mới phù hợp.

*Thứ hai*, nhìn chung, hệ thống hạ tầng logistics hiện nay chưa đồng bộ và hiện đại nhằm đáp ứng yêu cầu dịch vụ logistics, nhất là vận tải đa phương thức. Chính vì vậy, để ngành dịch vụ logistics tiếp tục phát triển trong điều kiện mới, cần quan tâm đầu tư mạnh hơn về phát triển kết cấu hạ tầng logistics đi đôi với hoàn thiện các thủ tục hành chính, phát triển đồng bộ



hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, cảng biển, kho bãi; kết nối các phương thức vận tải, trước hết là các cảng biển nước sâu vì hơn 90% hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam là thông qua đường biển. Bên cạnh đó, cần tập trung phát triển vận tải đường thủy nội địa, nhất là có luồng lạch cho tàu 20.000 DWT vào, ra thuận tiện ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long - nơi có trên 60% hàng hóa nông, hải sản xuất khẩu của cả nước. Việc phát triển một trung tâm logistics ở Cần Thơ chắc chắn sẽ giúp giảm thiểu chi phí logistics cho khu vực và cả nước. Trong tương lai, việc phát triển tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam sẽ giúp cho việc vận chuyển hàng hóa trong nước và liên vận quốc tế đi châu Âu được thúc đẩy mạnh mẽ, giảm chi phí vận tải, tạo thuận lợi cho các hoạt động cung cấp dịch vụ logistics.

Tập trung phát triển hệ thống đường cao tốc quốc gia để đến năm 2030 đạt 5.000km. Trước hết là tuyến Bắc - Nam, các tuyến nối đồng bằng sông Cửu Long, tuyến nối với các cảng biển nước sâu; phát triển cảng biển đầu mối và các trung tâm dịch vụ logistics ở các vùng kinh tế trọng điểm.

*Thứ ba*, xúc tiến thành lập các khu thương mại tự do, tạo điều kiện cho các địa phương có lợi thế phát triển thành các trung tâm

dịch vụ logistics lớn để đáp ứng nhu cầu sản xuất, lưu thông hàng hóa trong nước và xuất khẩu, đồng thời đóng vai trò kết nối giữa các tỉnh, thành phố trong vùng, giữa Việt Nam với các nước trong khu vực và quốc tế nhằm quản lý thống nhất chất lượng hàng hóa, tiết kiệm chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam.

*Thứ tư*, đẩy mạnh chuyển đổi số và tăng cường ứng dụng những thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư trong lĩnh vực logistics nhằm thúc đẩy tự động hóa tối đa các quy trình hoạt động, giúp hạn chế rủi ro, nâng cao hiệu suất và cải thiện đáng kể hiệu quả hoạt động của chuỗi cung ứng trong điều kiện nhân lực hạn chế và thị trường có nhiều biến động. Có chính sách hỗ trợ, thúc đẩy chuyển đổi số của các DN logistics, phát triển một số DN logistics mạnh, phát triển logistics tích hợp 4PL-5PL, logistics phục vụ thương mại điện tử nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh cho DN logistics trong thị trường nội địa và trên thị trường quốc tế.

*Thứ năm*, trong thời gian qua, sự thiếu hụt nguồn nhân lực là một trong những nguyên nhân làm cho năng lực cạnh tranh của ngành còn thấp, chi phí logistics cao, chưa thực sự đáp ứng kịp thời nhu cầu phát triển trong tình hình mới. Chính vì vậy, việc tập trung phát triển nguồn nhân lực logistics, nhất là nhân lực chất lượng cao, chuyên nghiệp theo các chuẩn mực quốc gia, khu vực và thế giới, đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của hội nhập kinh tế quốc tế là yêu cầu cấp thiết và cần có sự chỉ đạo từ Chính phủ và các bộ, ngành liên quan.

Đẩy mạnh liên kết, hợp tác đào tạo

**CÓ THỂ COI CƠ HỘI “VÀNG” MANG ĐẾN CHO LĨNH VỰC DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM LÀ TỪ CÁC HIỆP ĐỊNH THƯƠNG MẠI TỰ DO VÀ SỰ PHÁT TRIỂN MẠNH MẼ CỦA THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ SAU ĐẠI DỊCH COVID-19.**

**ĐẠI DỊCH ĐÃ LÀM THAY ĐỔI CÁCH TIÊU DÙNG, PHƯƠNG THỨC HOẠT ĐỘNG, TRAO ĐỔI THƯƠNG MẠI, ẢNH HƯỞNG MẠNH TỚI VIỆC PHÁT TRIỂN CỦA NGÀNH DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM TRONG THỜI GIAN TỚI MÀ CÁC DN CẦN NẮM BẮT.**

nguồn nhân lực logistics giữa Việt Nam với các nước, tranh thủ nguồn lực hỗ trợ từ các quốc gia phát triển, có thể mạnh trong đào tạo nhân lực ngành logistics để đào tạo, xây dựng đội ngũ cán bộ làm công tác quản lý nhà nước và đội ngũ giảng viên giảng dạy có chất lượng cao phục vụ công tác phát triển nguồn nhân lực logistics trong nước. Một chuỗi logistics với khả năng cạnh tranh cao, ứng dụng công nghệ hiện đại cần một lực lượng nhân sự điều vận chất lượng cao tương ứng. Những năm gần đây, ngành logistics và quản trị chuỗi cung ứng luôn đứng top đầu về điểm tuyển sinh, điều này phần nào thể hiện xu hướng phát triển của nền kinh tế. Ở đây, vai trò định hướng của Chính phủ, các cơ sở đào tạo, gia đình và xã hội là rất quan trọng.

*Thứ sáu*, tập trung thực hiện đồng bộ và hiệu quả các giải pháp về giảm chi phí, nâng cao hiệu quả logistics đã được đề ra tại các Quyết định số 200/QĐ-TTg và Quyết định số 221/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Tiếp tục đẩy mạnh cải cách, đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động logistics theo hướng giảm thiểu thủ tục kiểm tra tại khâu nhập khẩu, tăng cường hậu kiểm và minh bạch trong vấn đề

thủ tục hải quan nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho ngành logistics Việt Nam phát triển.

#### **4.2. Đối với Hiệp hội doanh nghiệp logistics Việt Nam**

*Thứ nhất*, VLA cần tăng cường kết nối hiệu quả với hội viên để thúc đẩy phân biện chính sách nhằm hỗ trợ tối đa cho DN hội viên, đồng thời triển khai hiệu quả các gói hỗ trợ của Nhà nước cho DN hội viên trong chuyển đổi số.

*Thứ hai*, phát huy vai trò của Hiệp hội trong phát triển nhân lực logistics Việt Nam, làm cầu nối giữa các cơ sở đào tạo với các DN trong việc phối hợp tổ chức các chương trình đào tạo và đào tạo lại nhân lực logistics, bảo đảm phù hợp với nhu cầu của DN và sự phát triển chung của ngành logistics.

*Thứ ba*, tập trung phát triển hội viên tiềm năng; tăng cường các hoạt động kết nối, quảng bá cho hội viên; tăng cường hợp tác quốc tế; triển khai hiệu quả Dự án xây dựng Bộ Chỉ số logistics cấp tỉnh (LCI).

*Thứ tư*, khẩn trương thúc đẩy thành lập hiệp hội DN dịch vụ logistics ở các địa phương như Hải Phòng, Cần Thơ, Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Đà Nẵng... Việc thành lập hiệp hội DN dịch vụ logistics địa phương sẽ quy tụ, kết nối các DN trong chuỗi ngành logistics, cung cấp dịch vụ tổng thể thông qua tăng cường liên kết giữa các DN, phát triển nhân lực logistics chất lượng cao, thúc đẩy nhanh việc chuyển đổi số trong ngành dịch vụ logistics Việt Nam, qua đó sẽ hỗ trợ đắc lực cho VLA trong việc phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam như yêu cầu đã đặt ra.

**CẦN ĐƯA THÊM VÀO LUẬT THƯƠNG MẠI CÁC NỘI DUNG LIÊN QUAN, NHƯ THƯƠNG MẠI ĐIỆN TỬ, LOGISTICS ĐIỆN TỬ, LOGISTICS XANH, CÁC TRUNG TÂM DỊCH VỤ LOGISTICS.**

#### 4.3. Đối các với doanh nghiệp logistics

Để khôi phục và phát triển hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics trong bối cảnh Việt Nam và thế giới từng bước kiểm soát được dịch bệnh, khôi phục và phát triển kinh tế, các DN logistics cần thực hiện một số biện pháp cấp bách. Cụ thể:

*Thứ nhất*, chú trọng nâng cao năng lực cạnh tranh, trình độ quản trị DN theo hướng đẩy mạnh chuyển đổi số để bắt kịp với xu thế ứng dụng công nghệ trong các khâu của dịch vụ logistics. Việc tăng cường ứng dụng công nghệ đang được đa số DN kỳ vọng sẽ làm thay đổi ngành logistics với những lợi ích, như tăng năng suất lao động, cắt giảm chi phí, cải thiện chiến lược kinh doanh, nâng cao hiệu quả theo dõi logistics, quản lý vòng đời sản phẩm và củng cố hệ thống vận hành... Áp dụng giải pháp công nghệ mang lại hiệu quả cho dịch vụ logistics và giảm đáng kể chi phí liên quan như cảng điện tử (ePort), lệnh giao hàng điện tử (eDO), số hóa chứng từ vận tải (Invoicing and Payments), đầu tư vào ứng dụng giải pháp tổng thể trong dịch vụ logistics (Saas), dữ liệu lớn (Big Data), điện toán đám mây (Cloud Computing), nhà kho thông minh (Smart Warehousing)... Đồng thời, cần chủ động tìm kiếm, liên kết với các DN quốc tế có uy tín để cùng phát triển, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

*Thứ hai*, thúc đẩy logistics thương mại điện tử với việc áp dụng smart logistics. Giai đoạn đầu của thương mại điện tử ở Việt Nam (2012 - 2015), nhiều đơn vị phân phối hàng hóa theo phương thức thương mại điện tử đều tự tổ chức lưu kho, soạn hàng, đóng gói và giao hàng, nhưng giải pháp này tiêu hao nhân lực và tạo ra chi phí không hề nhỏ. Từ năm 2016, đã xuất hiện nhiều DN logistics thương mại điện tử ra đời, như: Lazada Express, Shopee Express, Giao hàng nhanh, Giao hàng tiết kiệm, Ninja, Viettel Post, J&T,... để giúp các DN phân phối hàng hóa thực hiện các dịch vụ nói trên. Các DN này phát triển các hệ thống phần mềm thông minh (smart logistics) để có thể tiếp nhận và xử lý đơn hàng nhanh nhất và đơn hàng được giao nhận sớm nhất. Hiện những giải pháp này được xem là tối ưu và phù hợp với nhu cầu, đặc biệt là từ khi dịch COVID-19 xuất hiện và gây ảnh hưởng đối với thương mại điện tử. Chính vì vậy, trong giai đoạn hậu COVID-19, lĩnh vực kinh doanh thương mại điện tử cần tiếp tục được mở rộng để đáp ứng nhu cầu tiêu thụ hàng hóa của người dân.

*Thứ ba*, việc áp dụng mô hình e-logistics hiện đại với công nghệ và chuyển đổi số làm cho tốc độ xử lý nhanh hơn, chính xác hơn và an toàn hơn trong bảo mật thông tin. Việc cải thiện hệ thống e-logistics cần có sự kết hợp với các đơn vị cung ứng dịch vụ phụ trợ, tạo thành chuỗi cung ứng dịch vụ e-logistics tổng hợp. Ngoài ra, giải pháp e-logistics mới cần có chức năng cao hơn về mặt đồng bộ hệ thống, tích hợp chức năng, như: định vị và tự kiểm tra hàng lưu kho sẵn sàng gần nhất với địa chỉ giao hàng để đảm bảo chặng cuối được giao nhanh

nhất; đồng thời, cần đồng bộ hóa tự động từ trung tâm logistics với hệ thống e-logistics.

*Thứ tư*, nâng cao chất lượng dịch vụ sau bán hàng. Quy trình này được gọi là logistics ngược hay còn gọi là logistics thu hồi (reverse logistics) để xử lý những đơn hàng sau khi giao bị lỗi, sai sản phẩm cần đổi, thu hồi để sửa chữa, bảo hành hay tiêu hủy và tái chế. Ngay khi khách hàng phản hồi trên hệ thống, đơn vị giao hàng sẽ được thông báo tình trạng và phân bổ trên hệ thống nhân viên giao hàng gần nhất tới để tiếp nhận hàng

*Thứ năm*, đảm bảo an toàn trong khâu thanh toán, bảo mật thông tin và thỏa mãn nhu cầu mua sắm của người tiêu dùng, như thanh toán qua thẻ ngân hàng, thanh toán qua ví điện tử và giao hàng thu tiền hộ (ship COD) để đảm bảo người mua kiểm tra hàng đúng như mong muốn mới tiến hành thanh toán cho đơn vị logistics.

Có thể thấy, đại dịch COVID-19 đã và đang có ảnh hưởng rất lớn đến ngành logistics Việt Nam, đồng thời cũng là phép thử để kiểm tra khả năng của tất cả các lĩnh vực nền kinh tế. Để ngành logistics vượt qua thách thức và tận dụng được cơ

hội phát triển, cần tiếp tục huy động mọi nguồn lực đổi mới kết cấu hạ tầng logistics, từng bước hiện đại hóa hạ tầng giao thông, trung tâm logistics phù hợp quy hoạch phát triển kinh tế quốc gia và vùng. Chính phủ, Hiệp hội DN dịch vụ logistics và các DN logistics Việt Nam cần thực hiện các giải pháp cụ thể nhằm tháo gỡ những khó khăn để sớm phục hồi và phát triển.

#### TÀI LIỆU THAM KHẢO:

• Quỳnh Anh (2020), *Doanh nghiệp logistics Việt ảnh hưởng thế nào từ dịch COVID-19?* Vietnam Logistics Review, <http://vlr.vn/trong-nuoc/doanh-nghiep-logistics-viet-anh-huong-the-nao-tu-dich-COVID-19-5842.vlr>

• Bộ Công thương (2020), *Xu hướng hoạt động Logistics tại Việt Nam và thế giới trong năm 2022*.

• Báo cáo logistics Việt Nam 2020 (2021): *Cắt giảm chi phí logistics*, Nxb. Công Thương, Hà Nội, 2021

• Báo cáo Logistics Việt Nam 2021: *Phát triển nguồn nhân lực*, Nxb Công Thương, Hà Nội, 2022.

• Báo cáo tình hình thị trường Logistics Việt Nam số tháng 11 - 9/2020.

• Đặng Văn Đồng (2021), *Phát triển ngành dịch vụ logistics dưới tác động của đại dịch COVID-19*. Tạp chí Tài chính, kỳ 2, tháng 4/2021.

• Đỗ Minh Nam, Đỗ Văn Dũng và Trương Thị Thanh Loan (2021), *Doanh nghiệp E-logistics ở Việt Nam: Thực trạng và giải pháp*, <https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/doanh-nghiep-e-logistics-o-viet-nam-thuc-trang-va-giai-phap-84327.htm>

• Hoàng Thị Hòa (2021), *Ngành Logistics Việt Nam đứng trước những vận hội mới*. Tạp chí Công Thương, <http://Tapchicongthuong.vn/bai-viet/nganh-logistics-viet-nam-dung-truoc-nhung-van-hoi-moi-85983.htm>

• Ngọc Quỳnh (2020), *Ngành logistics đón bắt cơ hội nhờ áp dụng giải pháp công nghệ*, <https://www.vietnamplus.vn/nganh-logistics-don-bat-co-hoi-nho-ap-dung-giai-phap-cong-nghe/683111.vnp>

**ĐẨY MẠNH CHUYỂN ĐỔI SỐ VÀ TĂNG CƯỜNG ỨNG DỤNG NHỮNG THÀNH TỰU CỦA CUỘC CÁCH MẠNG CÔNG NGHIỆP LẦN THỨ TƯ TRONG LĨNH VỰC LOGISTICS NHẪM THúc ĐẨY TỰ ĐỘNG HÓA TỐI ĐA CÁC QUY TRÌNH HOẠT ĐỘNG, GIÚP HẠN CHẾ RỦI RO, NÂNG CAO HIỆU SUẤT VÀ CẢI THIỆN ĐÁNG KỂ HIỆU QUẢ HOẠT ĐỘNG CỦA CHUỖI CUNG ỨNG.**