

Một số giải pháp cho ngành Logistic Việt Nam để vượt qua thời điểm dịch bệnh Covid 19

Phạm Tố Quyên

Khoa Kinh tế, Trường Đại học Mở Hà Nội

Đại dịch COVID-19 đã có tác động đáng kể đến chuỗi cung ứng toàn cầu và tiếp tục ảnh hưởng đến các doanh nghiệp có hoạt động trên toàn thế giới. Việt Nam cũng là quốc gia không nằm ngoài tình hình thực tế này. Mặc dù đã làm tốt việc ngăn chặn đại dịch, nhưng do tính liên kết toàn cầu và bản thân nội tại của ngành logistic Việt Nam còn nhiều hạn chế, đại dịch vẫn gây ra nhiều ảnh hưởng cho nền kinh tế Việt Nam.

1. Thực trạng các doanh nghiệp logistic Việt Nam và các doanh nghiệp sản xuất đầu vào chuỗi cung ứng

Đại dịch COVID-19 lần đầu tiên xuất hiện ở Trung Quốc, chính phủ nước này đã phải đóng cửa các cơ sở sản xuất trong một thời gian dài. Việc đóng cửa các nhà máy của quốc gia này đã dẫn đến hiệu ứng lan truyền phá vỡ chuỗi cung ứng toàn cầu với các doanh nghiệp đang gặp khó khăn trong việc tìm kiếm nguồn nguyên liệu đầu vào. Điều này đặc biệt ảnh hưởng đến Việt Nam, quốc gia phụ thuộc vào Trung Quốc để nhập khẩu nguyên liệu thô từ Việt Nam. Bên cạnh đó, Việt Nam cũng xuất nhập khẩu chủ yếu từ các nước châu Á như Trung Quốc, Hàn Quốc và Nhật Bản.

1.1. Các Doanh nghiệp tạm ngừng sản xuất, tái sản xuất gặp nhiều khó khăn

Một số doanh nghiệp FDI như những hãng sản xuất ô tô bao gồm Honda, Toyota, Nissan và Ford, hay như một số chi nhánh nhà máy Samsung có nhà máy sản xuất tại Việt Nam đã phải tạm ngừng sản xuất do đại dịch vào thời điểm tháng 4 và 5 năm 2020. Hoạt động kinh doanh trên tất cả các lĩnh vực ở Việt Nam đang phải đối mặt với sự gián đoạn tiếp theo là đình trệ mặc dù đã gỡ bỏ giãn cách xã hội từ tháng 5. Hơn nữa, các hạn chế đi lại đối với người, hàng hóa và số trường hợp được xác nhận nhiễm COVID-19 đã dẫn đến tình trạng thiếu lao động, thừa thất nghiệp, tắc nghẽn nguyên nhiên liệu và hàng hóa. Hiện tại, đại dịch Covid-19 tiếp tục diễn biến phức tạp tại các quốc gia là đối tác thương mại chính của Việt Nam, nên hoạt động xuất, nhập khẩu và logistics của Việt Nam cũng chịu tác động tiêu cực.

Mặt khác, nhu cầu ít hơn, các đơn hàng bị hủy khiến đơn hàng xuất khẩu sụt giảm buộc các công ty phải sa thải nhân viên. Gần đây nhất, do dịch COVID-19 lan rộng theo cấp số nhân ở Mỹ và làm thị trường tiêu thụ của nước này bị chậm lại làm cho các đơn vị sản xuất hải sản đông lạnh xuất khẩu, đồ nội thất tại Việt Nam bị ảnh hưởng. Để đối phó, một số nhà máy

đã cắt giảm lực lượng lao động và tạm thời ngừng các dây chuyền sản xuất. Một số nhà máy đang kéo dài thời gian nghỉ, trong khi một số nhà máy đang chạy theo ca thay đổi với số giờ giảm.

1.2 Doanh nghiệp logistics Việt Nam bị ảnh hưởng bởi COVID-19

i) Doanh nghiệp logistics gặp khó khăn từ hãng tàu, hãng hàng không: Các tuyến giao thông đường thủy chủ yếu từ Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, các hãng tàu như ONE, HMM và một số hãng tàu khác đều giảm kết nối các tuyến, ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng và chất lượng dịch vụ. Hầu hết hàng nhập khẩu theo đường bay vào Việt Nam giảm mạnh, một số thị trường khác bị kiểm dịch gắt gao. Các thủ tục hoạt động từ thị trường châu Á và một số khu vực khác chậm hơn bình thường. Giảm chuyến do doanh thu chung giảm, vận chuyển thất thường khi lịch trình thường xuyên thay đổi mà không báo trước, ảnh hưởng đến kế hoạch kinh doanh của khách hàng, gây mất uy tín đối với nhà cung cấp dịch vụ. kinh doanh, tăng thời gian xử lý các vấn đề phát sinh và gây căng thẳng cho nhân lực khi giải quyết các vấn đề trên.

Các doanh nghiệp đều thấy khó khăn trong việc tìm phương tiện di chuyển thay thế do hạn chế đi lại. Ngoài ra, hầu hết các quốc gia, nếu không phải là tất cả, đều có các chuyến bay chở khách bị đình chỉ. Bản thân Việt Nam đã đình chỉ tất cả các chuyến bay chở khách quốc tế trong tháng 4/2020, trong khi các chuyến bay nội địa rất hạn chế trong thời gian bị xã hội cô lập. Vấn đề ở đây là các máy bay chở khách thương mại cũng chuyển chờ hàng hóa và với số lượng máy bay bay ít hơn, nên giá vận tải hàng không đã tăng vọt.

ii) Vận tải đường bộ: Mạng lưới hậu cần phải đối mặt với những thách thức đáng kể do biên giới vẫn bị đóng hoặc có giới hạn hoạt động. Các nhà cung cấp dịch vụ hậu cần cũng đã báo cáo rằng trong khi biên giới ở một số quốc gia vẫn mở, các thủ tục và phê duyệt tùy chỉnh kéo dài làm gia tăng sự chậm trễ và

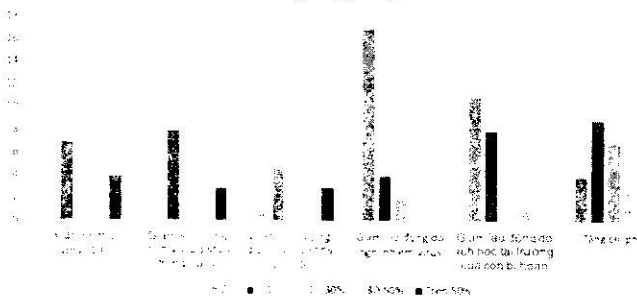
chi phí, khiến các nhà cung cấp lao đao.

Các ngành công nghiệp chính bị ảnh hưởng là dệt may, da giày, phụ tùng ô tô và điện tử do mạng lưới chuỗi cung ứng các ngành này đa dạng. Đối với các sản phẩm có giá trị gia tăng thấp, nhà sản xuất thường giữ trong tay 2-3 tháng đầu vào sản xuất, nhưng đối với các sản phẩm điện tử có giá trị cao, nhà sản xuất chỉ dự trữ linh kiện 2-4 tuần do chi phí tài chính cao. Chính vì vậy, khi chuỗi cung ứng đứt gãy, những ngành sản phẩm có giá trị cao sẽ thiệt hại nặng hơn. Ví dụ, sợi cho ngành dệt may sẽ ít bị ảnh hưởng hơn so với hệ thống GPS phức tạp trên ô tô. Các nhà cung cấp cấp 1 (là những nhà cung cấp cho nhà sản xuất thiết bị gốc) và các nhà cung cấp cấp 2 (các nhà cung cấp chính cho cấp 1) bị ảnh hưởng nhiều nhất trong chuỗi cung ứng toàn cầu, không chỉ ảnh hưởng đến các nhà cung cấp nước ngoài mà cả trong nước.

Các hoạt động logistics như vận tải giảm do các dịch vụ thông quan, kho bãi và vận chuyển hàng hóa bị cản trở. Cửa khẩu Trung Quốc luôn trong tình trạng quá tải, nay do ảnh hưởng của dịch bệnh, giao thông phát sinh, việc xuất nhập khẩu ở biên giới càng trở nên phức tạp và mất nhiều thời gian. Từ đó, dẫn đến hàng hóa dễ hư hỏng, giảm chất lượng, lái xe không muốn gặp rắc rối, chậm trễ nên thường xuyên từ chối vận chuyển, ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng. Một số vướng mắc khác như một số khách hàng Trung Quốc gặp khó khăn về tài chính dẫn đến không có khả năng trả nợ cho chủ hàng và nhà cung cấp Việt Nam, dẫn đến doanh nghiệp logistics chậm thanh toán tiền hàng.

iii) Doanh thu của các doanh nghiệp Logistic: Chính vì vậy sự đứt gãy chuỗi cung ứng xảy ra từ khâu sản xuất đến khâu vận chuyển đến khâu tiêu thụ. Do đó, ngành logistic của Việt Nam gặp rất nhiều khó khăn. Theo số liệu của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) hầu hết các doanh nghiệp logistic đều bị ảnh hưởng khá nặng nề, doanh thu bình quân giảm từ 10% - 30% so với cùng kỳ năm 2019, khoảng 15% doanh nghiệp có doanh thu giảm 50% so với năm 2019 và hơn 50% doanh nghiệp giảm cung cấp dịch vụ logistics trong nước và quốc tế từ 10% - 30% so với cùng kỳ năm trước.

Hình 1: Mức độ ảnh hưởng của dịch Covid-19 với các doanh nghiệp logistic



2. Một số giải pháp cho ngành Logistic Việt Nam

2.1 Đối với doanh nghiệp

- Đa dạng hóa: Các doanh nghiệp ở Việt Nam vẫn phụ thuộc vào nguồn cung ứng nguyên liệu đầu vào từ Trung Quốc. Đại dịch là một lời cảnh tỉnh tốt cho các doanh nghiệp trong việc đa dạng hóa. Các công ty lớn như Apple, Google và Samsung đã và đang làm điều này. Các công ty cũng đang tìm kiếm nguồn hàng từ các điểm đến khác như Ấn Độ. Ví dụ, Nhật Bản đã dành hơn 2 tỷ đô la Mỹ trong gói khôi phục virus coronavirus để giúp các công ty chuyển sản xuất ra khỏi Trung Quốc thể hiện sự phụ thuộc vào Trung Quốc. Điều này có nghĩa là các doanh nghiệp Việt Nam nên xem xét các vị trí khác tùy thuộc vào loại hình công nghiệp và nguyên liệu. Tốt nhất là nên xem xét các vị trí địa lý khác nhau để đảm bảo rằng nguồn cung cấp nguyên liệu vẫn còn nguyên vẹn với các kế hoạch dự phòng. Với nhu cầu đang chậm lại, đây sẽ là thời điểm tốt để các nhà đầu tư kiểm tra và kiến thiết lại.

- Các kênh phân phối trực tuyến: Các doanh nghiệp nên đầu tư vào các kênh phân phối trực tuyến và kết nối cuối cùng nhiều hơn. Với nhiều người tiêu dùng làm việc và ở nhà hơn, cơ hội tiếp cận trực tiếp với khách hàng sẽ là cấp thiết. Điều này có nghĩa là các cửa hàng truyền thống vẫn có thể duy trì sự hiện diện thực tế nhưng họ cũng nên xem xét các cách tương tác và phân phối trực tiếp đến người tiêu dùng. Mua sắm trực tuyến cũng đảm bảo rằng trong khi tiêu dùng giảm, sẽ luôn có nhu cầu về sản phẩm, cho phép các doanh nghiệp hoạt động, mặc dù với tốc độ giảm, cho đến khi đại dịch được kiểm chế hoàn toàn. Nhờ cú huych đại dịch, đây cũng là cơ hội để các doanh nghiệp logistic thực hiện quá trình chuyển đổi số để áp dụng liên kết giữa các doanh nghiệp hay đối với người tiêu dùng.

- Thương lượng lại hợp đồng: Đàm phán lại hợp đồng với nhà cung cấp, chủ nợ và chủ nhà. Doanh nghiệp cần vốn lưu động để hoạt động và do đó có thể giảm chi phí bằng cách làm việc với các nhà cung cấp để thương lượng lại hợp đồng. Điều này có thể có nghĩa là mua nguyên liệu thô với quy mô hạn chế hoặc trì hoãn việc vận chuyển. Doanh nghiệp cũng có thể thương lượng với khách hàng để thanh toán sớm bằng cách giảm giá cho họ hoặc các nhượng bộ khác để tiếp tục dòng tiền. Doanh nghiệp có thể cân nhắc mua số lượng lớn với giá giảm và tích trữ nguyên liệu đầu vào để chuẩn bị lâu dài.

- Doanh nghiệp nên cố gắng và duy trì hoạt động: Việc ngừng sản xuất và bắt đầu lại có thể là một nỗ lực tốn kém. Các doanh nghiệp nên cố gắng và giảm hoạt động càng nhiều càng tốt mà không cần phải ngừng hoạt động. Việc khởi động lại hoạt động có thể yêu cầu doanh nghiệp phải tìm nhà cung cấp và nhân viên mới. Ngoài ra, máy móc không còn sản xuất được nữa cần phải bảo trì và tốn thêm chi phí để bắt kịp tốc độ

khí sản xuất trở lại. Đây có thể là một tiêu hao tài chính của doanh nghiệp. Các công ty nên thực hiện phân tích chi phí - lợi ích và xem lựa chọn nào phù hợp nhất.

- Chuỗi cung ứng sẽ được tái thiết lập và phát triển: Đại dịch COVID-19 sẽ thay đổi cách thức kinh doanh của các công ty trong nhiều năm tới. Tuy nhiên, điều quan trọng là phải nhận ra rằng nhu cầu sẽ dần tăng lên khi các doanh nghiệp và người tiêu dùng thích nghi trong dài hạn. Theo ghi nhận của Ngân hàng Thế giới, Việt Nam có thể bị thiệt hại trong ngắn hạn nhưng các yếu tố cơ bản dài hạn vẫn vững chắc và có khả năng vượt qua khủng hoảng.

2.2 Đối với Chính phủ

Chính phủ rà soát các loại phí, giảm chi phí vận tải như giảm phí BOT, phí cầu đường, đò xe, phí lưu kho, thuế nhiên liệu bay.

Ngoài ra, hiệp hội các doanh nghiệp Logistic cũng nên kiến nghị Chính phủ cung cấp thông tin kịp thời, chính xác cho doanh nghiệp về tình hình dịch bệnh và kịch bản kinh tế của Chính phủ. Chính phủ cần làm việc với các hãng tàu để giảm giá dịch vụ vận tải hàng hóa, giảm phí dịch vụ cảng biển để giảm chi phí lưu thông hàng hóa, góp phần hỗ trợ các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh kho hàng vận chuyển. Kiểm soát giá, không tăng giá quá cao, nhất là LSS (là phụ phí giảm tải lưu huỳnh, áp dụng trong vận tải xuất nhập khẩu các tuyến vận tải đường biển, hàng không), phí LSS tăng theo quý, nhưng hiện các hãng tàu đang tăng theo tháng.

Các cơ quan liên quan triển khai công tác phòng chống dịch tại các cửa khẩu, cảng biển theo hướng tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp. Phối hợp với các tỉnh biên giới phía Bắc bố trí lực lượng chức năng phân luồng, định tuyến các tuyến đường để tạo điều kiện tốt nhất cho hàng hóa và phương tiện lưu thông.

Ngân hàng Nhà nước cần xem xét giảm lãi suất cơ bản. Các ngân hàng thương mại cần khoan giảm lãi suất cho vay, mở rộng hạn mức cho vay, cơ cấu lại khoản vay đối với các doanh nghiệp thuộc các lĩnh vực chịu tác động mạnh của COVID-19 như du lịch, dịch vụ, xuất khẩu nông sản, vận tải, dệt may, da giày ...

Đối với các cơ sở kinh doanh kho lạnh, kho mát cần được ưu đãi về giá điện sử dụng (hiện giá điện sản xuất cao hơn 25% -30%). Các ưu đãi về thuế (như giảm thuế, không phạt chậm nộp...) cho các nhà hàng, khách sạn, chuỗi cung ứng thực phẩm. Kéo dài tiến độ chi trả, giảm tiền thuê đất, mặt bằng kinh doanh cho các doanh nghiệp bị ảnh hưởng bởi dịch.

Thống nhất danh mục hàng hóa và mã hàng cho phù hợp với các nước, đặc biệt là thị trường Châu Âu. Điều này giúp doanh nghiệp tránh lúng túng khi áp mã số thuế và cơ quan quản lý nhà nước kiểm soát việc

kê khai thống nhất.

Có cơ chế, tạo điều kiện thông thoáng hơn về thủ tục xuất nhập khẩu phù hợp với điều kiện thực tế trong từng giai đoạn ngắn hạn và dài hạn, rút ngắn thời gian thông quan hàng hóa. Hỗ trợ các nhà máy đẩy nhanh tốc độ luân chuyển hàng hóa nhằm tiết kiệm chi phí cho doanh nghiệp và xã hội.

Tăng lộ trình và thời gian cấp phép chuyên ngành, giảm thời gian thông quan, kiểm tra tại cảng để hàng hóa tự do tránh thu phí lưu kho.

Tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp trong việc cấp CO (giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa) để các doanh nghiệp được ưu đãi về thuế khi xuất khẩu vào thị trường EU và Ấn Độ theo hiệp định EVFTA (hiệp định thương mại tự do giữa Việt Nam và liên minh Châu Âu). Xem xét và chấp thuận cho nợ C / O theo tuần và theo tháng..

2.3. Các biện pháp trong dài hạn

Việt Nam hiện tại chưa tận dụng hết được lợi thế đường bờ biển dài và phát triển hệ thống cảng biển hiệu quả. Bản chất chi phí ngành logistic của Việt Nam vẫn cao chính bởi Việt Nam chủ yếu sử dụng mô hình sao trong logistic (hàng hóa được đưa trực tiếp bằng đường bộ từ nhà sản xuất đến người mua). Trong khi đó, hệ thống đường bộ của Việt Nam hiện tại vẫn còn hạn chế và luôn luôn bị quá tải. Đây vẫn là bài toán nan giải của Logistic Việt Nam. Nếu đầu tư cơ sở hạ tầng về hệ thống cảng biển, sông, đường sắt là một chi phí quá lớn và lâu dài mà chính phủ cần phải tính toán. Các doanh nghiệp logistic quy mô vẫn nhỏ và không phải là trường vốn để có thể tham gia BOT (Chính phủ có thể kêu gọi các công ty tư nhân bỏ vốn xây dựng trước (build) thông qua đấu thầu, sau đó khai thác vận hành một thời gian (operate) và sau cùng là chuyển giao (transfer) lại cho nhà nước). Vì lẽ đó, để hoàn thiện lâu dài, chính phủ cần kêu gọi cả những doanh nghiệp sản xuất lớn và các doanh nghiệp logistic cùng xem xét thúc đẩy đầu tư cơ sở hạ tầng hệ thống cảng biển sông, đường sắt Nâng cao năng lực bến bãi trung chuyển dần thay thế mô hình sao (đường bộ), cải tiến chất lượng giảm thiểu chi phí, cho logistic Việt Nam./.

Tài liệu tham khảo:

Website: Hiệp hội logistic Việt Nam: Ảnh hưởng của dịch covid 19 đối với doanh nghiệp logistic Việt

Thống kê của Công ty Nghiên cứu thị trường Nielsen

Thống kê Công ty Tư vấn chiến lược toàn cầu McKinsey