

## Đại dịch COVID-19 và những tác động tới chuỗi cung ứng toàn cầu ở Việt Nam

Nguyễn Thành Trung\*, Lê Nguyên Dona\*\*

\*, \*\* Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn Thành phố Hồ Chí Minh

Ngày nhận bài: 15/09/2021, ngày gửi phản biện: 28/01/2022, ngày duyệt đăng: 22/03/2022

**B**ài viết tổng hợp và phân tích những tác động của đại dịch COVID-19 lên các giai đoạn khác nhau của chuỗi cung ứng từ phía cung ứng, phía nhu cầu cũng như quá trình điều hành và logistics ở Việt Nam. Bắt đầu bằng việc tìm hiểu khái niệm của những rủi ro đứt gãy chuỗi cung ứng, các tác giả xem xét tác động của đại dịch COVID-19 và các chính sách chống dịch tới chuỗi cung ứng ở Việt Nam. Ngoài ra, ý nghĩa của những chính sách này đối với việc bảo vệ Việt Nam khỏi sự đứt gãy chuỗi cung ứng cũng được chú trọng.

Từ khóa: Chính sách phòng chống dịch, chuỗi cung ứng, COVID-19, sự đứt gãy, Việt Nam

### Mở đầu

Đại dịch COVID-19 đã gây ra tổn thất nghiêm trọng cho nhiều ngành công nghiệp trên phạm vi toàn cầu. Khả năng cung ứng cho hàng loạt các mặt hàng từ nguyên liệu thô, hàng hóa trung gian, cho đến sản phẩm hoàn thiện đều bị đứt gãy nghiêm trọng. Chuỗi cung ứng toàn cầu trong vài thập niên qua đã cho thấy được sự đàn hồi và độ bền vững qua nhiều sự kiện lớn gây ảnh hưởng. Trong tâm điểm của làn sóng thứ tư với biến thể Delta lan rộng ở nhiều quốc gia, số lượng lớn liều vaccine được sản xuất và phân phối cũng đã phần nào giúp kiểm soát đại dịch khi mà có gần 5 tỷ liều đã được tiêm vào thời điểm cuối tháng 8/2021 trên phạm vi toàn cầu (World Health Organization, 2021). Mặc dù vậy, những đứt gãy chuỗi cung ứng gây ra tổn hại cho nền kinh tế thế giới vẫn chưa có tín hiệu khả quan.

Theo báo cáo của Ngân hàng Thế giới vào tháng 6/2020, ảnh hưởng của COVID-19 đã gây ra sự suy thoái nhanh nhất và trầm trọng nhất trong số những cuộc suy thoái toàn cầu kể từ năm 1990 (The World Bank, 2020). Giữa năm 2021, dù kinh tế thế giới được phục hồi mạnh mẽ nhờ vào những nền kinh tế lớn, và chuỗi cung ứng toàn cầu cũng từng bước được phục hồi nhưng làn sóng ảnh hưởng của COVID vẫn còn diễn ra ở nhiều nơi, làm cho tương lai trở nên không chắc chắn và khó dự đoán. Điều này khiến cho các quốc gia phải nhanh chóng tìm giải pháp và chuẩn bị những chiến lược đường dài để giảm thiểu thiệt hại và phục hồi nền kinh tế trong tương lai.

\* trungnt@hcmussh.edu.vn

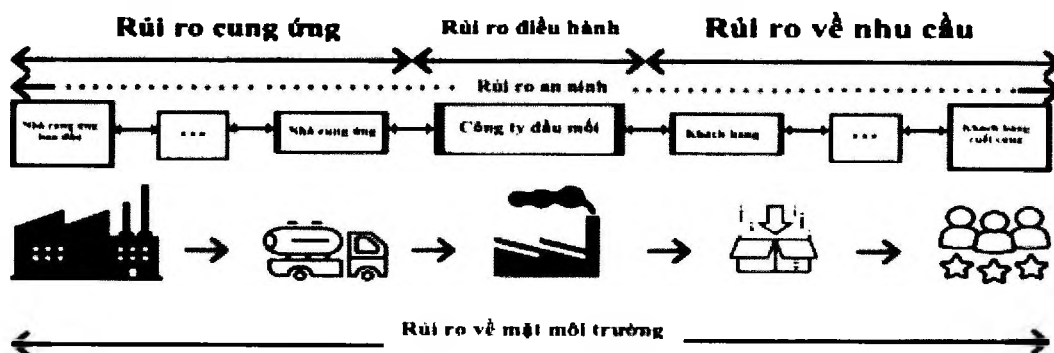
Trong chuyến thăm chính thức đến Việt Nam vào cuối tháng 8/2021, Phó Tổng thống Mỹ Kamala Harris đã đề nghị hai bên hợp tác chặt chẽ để hỗ trợ các tập đoàn lớn của Mỹ và Việt Nam, duy trì chuỗi cung ứng sản xuất, không để gián đoạn trước tác động của đại dịch COVID-19. Việt Nam cùng các nước trong khu vực Đông Nam Á là một phần quan trọng trong chiến lược Trung Quốc+1 liên quan đến đầu tư và chuỗi cung ứng (The Diplomat, 2021). Bài viết tập trung tổng hợp và phân tích những tác động của đại dịch COVID-19 lên các giai đoạn khác nhau của chuỗi cung ứng từ phía cung ứng, phía nhu cầu cũng như quá trình điều hành và logistics ở Việt Nam. Từ đó, đưa ra nhận xét về sự phản hồi ngắn hạn đối với cú sốc xoay quanh chuỗi cung ứng toàn cầu ở Việt Nam nhằm giảm thiểu những thiệt hại do sự đứt gãy chuỗi cung ứng gây ra.

## 1. Các rủi ro đứt gãy chuỗi cung ứng toàn cầu

Khi nói về sự đứt gãy và những chiến lược quản lý chuỗi cung ứng toàn cầu, nhiều học giả và nhà nghiên cứu đã xem xét theo các góc độ khác nhau. Một số lượng lớn những bài báo được thực hiện liên quan đến vấn đề này như của Xu và cộng sự (2020), Louis & Pagell (2019), Fan & Stevenson (2018), Er Kara & Oktay Firat (2018), Heckmann và cộng sự (2015) đã đề cập tới các khái niệm khác nhau của chuỗi cung ứng. Theo đó, Louis & Pagell định nghĩa rủi ro là hình thái kết quả không mong muốn có thể gây ra những thiệt hại đối với công ty. Thêm vào đó, theo Heckmann và cộng sự (2015), sai lệch tiêu cực xuất phát từ những kết quả không mong đợi được gây ra bởi sự xuất hiện của những sự kiện ngoài tầm kiểm soát.

Những rủi ro gây ra sự đứt gãy chuỗi cung ứng được phân thành hai nhánh chính; đó là, (i) phía cung của chuỗi cung ứng, hay được gọi là thượng nguồn, bao gồm những nhà cung ứng nguyên liệu, sản phẩm đầu vào và những sản phẩm trung gian; và (ii) phía nhu cầu, thuộc về hướng khách hàng, hay còn gọi là hạ nguồn, gồm tất cả những thứ được thực hiện sau khi sản xuất, bao gồm logistics và phân phối sản phẩm. Hai nhánh này đã được quan sát trong nghiên cứu của Jüttner (2005); đồng thời có thể thấy nhiều nghiên cứu khác cũng có cách tiếp cận tương tự được phân loại như là phía cung, phía cầu và rủi ro về mặt môi trường. Bên cạnh đó, những tiêu chí này còn được mở rộng thêm ở mặt những rủi ro điều hành (Manuj & Mentzer, 2008; Christopher & Peck, 2004). Nguyên nhân từ bên ngoài môi trường có thể gây nên tác động trong toàn bộ chuỗi cung ứng, hay thậm chí toàn bộ thị trường (Christopher & Peck, 2004; Kleindorfer & Saad, 2009), như thảm họa động đất, hỏa hoạn, cháy nổ, bão hay những thảm họa thiên nhiên khác, khủng bố hay sự mất ổn định về chính trị, lỗi hệ thống cũng như mất điện diện rộng, đứt gãy do đình công...

Hình 1.1. Các loại hình rủi ro của chuỗi cung ứng



Nguồn: Manuj & Mentzer, 2008

Việc đứt gãy trong kinh doanh, bao gồm đứt gãy chuỗi cung ứng, được đánh giá đứng thứ hai trong số những rủi ro lớn nhất đối với kinh tế toàn cầu (Allianz, 2021). Tuy nhiên, không phải tất cả các loại hình sẽ bị ảnh hưởng tương tự nhau. Trước tác động của làn sóng COVID-19, những công ty phục vụ thương mại điện tử cho thấy sự gia tăng hoạt động khi người tiêu dùng chọn mua sắm trực tuyến các mặt hàng thiết yếu, trong khi những công ty phục vụ các lĩnh vực khác như sản xuất ô tô sẽ suy thoái. Một yếu tố quan trọng khác liên quan đến logistics là giá nhiên liệu giảm sẽ giúp các nhà khai thác vận tải giảm nhẹ áp lực. Đối với các doanh nghiệp nhỏ thì ảnh hưởng nghiêm trọng hơn vì thông thường họ không có kế hoạch dự phòng, khôi phục, thiếu công nghệ hoặc phải tuân theo các hướng dẫn y tế; tất cả càng làm vấn đề trở nên phức tạp hơn. Các công ty lớn thuộc nhiều lĩnh vực khác nhau cũng cho thấy dấu hiệu đi xuống, doanh thu sụt giảm vì đứt gãy chuỗi cung ứng. Ở Việt Nam, những ngành sản xuất tham gia vào chuỗi cung ứng như linh kiện điện tử, điện thoại, dệt, may mặc, giày dép bị ảnh hưởng nặng nề nhất do thiếu hụt nguồn đầu vào (Vietnam Briefing, 2020).

## 2. Biện pháp ứng phó của Chính phủ Việt Nam với đại dịch COVID-19

Theo đánh giá của Liên Hợp Quốc, năm 2020, trong sự tăng trưởng chung của nền kinh tế Việt Nam có đóng góp từ sự tăng trưởng của các ngành: dược phẩm tăng 27,9%, điện tử và sản phẩm quang học tăng 9,8%, sản phẩm giấy 9,8% và dệt may 2,8%. Trong khi đó, sản xuất xe giảm 16,4%, dầu và gas giảm 11,3%, gỗ và xử lý gỗ giảm 2,7% (United Nations Vietnam, 2020). Việt Nam cũng tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu ở những cấp độ khác nhau. Nhiều nghiên cứu cho thấy, đại dịch đã ảnh hưởng đến tất cả các giai đoạn của chuỗi cung ứng từ sản xuất, xử lý, vận chuyển và logistics, đồng thời, những thay đổi về nhu cầu cũng gây nên sự đứt gãy nghiêm trọng.

Nhận thức khả năng đại dịch có thể ảnh hưởng mạnh tới Việt Nam, vào ngày 27/03/2020, Chính phủ đã ban hành Chỉ thị 15/CT-TTg với nội dung dừng các sự kiện tập trung trên 20 người, dừng các hoạt động vui chơi, thể thao, giải trí; hạn chế di chuyển từ vùng dịch đến địa phương khác và hạn chế các chuyến bay giữa Thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội. Sau đó, ngày 31/03/2020, Chính phủ đã ban hành Chỉ thị 16/CT-TTg với nội dung giãn cách xã hội toàn quốc, theo đó, việc đi lại bị hạn chế, các công xưởng vẫn hoạt động nhưng phải tự đảm bảo các biện pháp phòng dịch, hạn chế di chuyển giữa các thành phố, khuyến khích làm việc tại nhà, kiểm soát chặt biên giới và các biện pháp cách ly tập trung (Bộ Y tế, 31/03/2020).

Việt Nam đối mặt với làn sóng dịch COVID-19 thứ 4 trước sự lây lan của biến chủng Delta từ cuối tháng 5/2021 với số lượng ca nhiễm tăng vọt, làm cho Chính phủ phải tiếp tục áp dụng Chỉ thị 16/CT-TTg ở Thành phố Hồ Chí Minh từ ngày 31/05/2021 (Sở Y tế Thành phố Hồ Chí Minh, 2021), các khu vực xung quanh và nhiều tỉnh thành khác. Việc thực hiện giãn cách kéo dài làm cho sự đứt gãy chuỗi cung ứng càng trở nên trầm trọng; chi phí đối với các doanh nghiệp đang duy trì sản xuất tăng cực kỳ cao vì những quy định về phòng chống dịch.

Những nguy cơ đầu tiên của khả năng đứt gãy chuỗi cung ứng bắt đầu ở hai tỉnh phía Bắc là Bắc Giang và Bắc Ninh. Đây là hai tỉnh bị ảnh hưởng nặng nề trong đợt dịch thứ 4. Điều đáng nói, ở đây có hơn 20 khu công nghiệp và cụm công nghiệp bị ảnh hưởng do lệnh đóng cửa từ ngày 18/05/2021 của Chính phủ. Trong số những công ty có xưởng sản xuất ở đây, có thể kể đến Samsung, Johnson Health Tech và Canon. Việc bảo vệ, duy trì sản xuất trở nên cấp thiết để đảm bảo chuỗi cung ứng toàn cầu và duy trì uy tín

Việt Nam như là điểm đến của đầu tư. Trong cuộc họp khẩn cấp online với giới chức hai tỉnh Bắc Giang, Bắc Ninh vào ngày 26/05/2021, Thủ tướng Phạm Minh Chính đã phát biểu: “cần huy động tất cả các lực lượng để giúp Bắc Giang và Bắc Ninh chống dịch để nhằm duy trì mục tiêu giữ vững việc sản xuất và tránh đứt gãy chuỗi cung ứng tại những khu công nghiệp, đặc biệt những xưởng sản xuất liên quan đến Samsung” (Nikkei Asia, 27/05/2021).

Trước diễn biến phức tạp ở khu vực phía Nam, Chính phủ Việt Nam đã áp dụng chính sách “3 tại chỗ” và “1 cung đường 2 điểm đến” từ ngày 15/07/2021. Theo đó, các doanh nghiệp được phép tiếp tục hoạt động sản xuất khi: (1) đảm bảo thực hiện được vừa sản xuất, vừa cách ly người lao động tại chỗ với phương châm “3 tại chỗ”: sản xuất tại chỗ - ăn tại chỗ - nghỉ ngơi tại chỗ; hoặc (2) đảm bảo thực hiện phương châm “1 cung đường, 2 điểm đến”: chỉ duy nhất một cung đường vận chuyển tập trung công nhân từ nơi sản xuất đến nơi ở của công nhân, đồng thời phải thực hiện xét nghiệm định kỳ 7 ngày/lần cho công nhân.

Sau một thời gian ngắn triển khai, chính sách này bộc lộ những bất cập, gây ra khó khăn cho các doanh nghiệp, đặc biệt ở các tỉnh phía Nam. Hầu hết các doanh nghiệp chia sẻ, việc triển khai “3 tại chỗ” thì nhiều doanh nghiệp không đủ cơ sở hạ tầng và điều kiện phòng chống dịch, chi phí thực hiện rất lớn. Bên cạnh đó, quy định “1 cung đường, 2 điểm đến” với yêu cầu đưa rước công nhân trên một cung đường cũng gây khó khăn trong việc thực hiện. Trong cuộc họp với lãnh đạo Thành phố Hồ Chí Minh ngày 20/08/2021, nhà sản xuất của Mỹ là Intel và các công ty nước ngoài khác đang hoạt động tại Việt Nam cũng bày tỏ lo ngại rằng các biện pháp đối phó COVID-19 nghiêm ngặt kéo dài ở thành phố có thể ngăn cản đầu tư. Đại diện các công ty cho rằng chính sách “3 tại chỗ” cũng gây ảnh hưởng đến ngân sách và kế hoạch sản xuất của công ty. Cùng lo ngại với Intel Vietnam là Jabil Việt Nam khi nhiều đối tác kinh doanh của họ chuyển đơn đặt hàng sang các nước khác như Trung Quốc và Singapore do phát sinh chi phí từ việc thực hiện các biện pháp giãn cách (BBC News, 2021). Khi biện pháp giãn cách xã hội cũng như đóng cửa các cơ sở kinh doanh không thiết yếu của Chính phủ được thực hiện thì việc đứt gãy chuỗi cung ứng do thiếu hụt nguồn cung xảy ra trên khắp mạng lưới. Những công ty của Việt Nam tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu cũng đóng vai trò của cấp 1 hoặc cấp 2 trong mạng lưới cung ứng này, chính vì vậy, ảnh hưởng là không thể tránh khỏi.

Một trong những nỗ lực của Chính phủ Việt Nam là cố gắng tiêm phủ vaccine cho công nhân để duy trì lực lượng sản xuất. Theo dữ liệu từ Công thông tin Tiêm chủng COVID-19, tính đến ngày 15/09/2021, đã có hơn 31 triệu mũi vaccine được tiêm trên toàn quốc. Trong đó, đáng chú ý, cùng với Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, với tỷ lệ tiêm ít nhất 1 mũi đạt 100% thì ở 3 tỉnh Đồng Nai, Bình Dương, Long An - nơi tập trung đông lực lượng công nhân - cũng đạt tỷ lệ tiêm chủng ít nhất 1 mũi lần lượt là 92,83%, 79,42% và 88,64%. Điều này cho thấy Chính phủ đã nỗ lực đẩy mạnh chương trình tiêm chủng nhằm đưa hoạt động sản xuất quay lại trạng thái bình thường (Công thông tin Tiêm chủng COVID-19, 2021). Đây là một con số ấn tượng nếu so với trung bình chung của Việt Nam là khoảng 20% dân số trưởng thành mới được tiêm mũi vaccine đầu tiên.

### **3. Tác động của đại dịch COVID-19 và các chính sách phòng chống dịch của Chính phủ đến chuỗi cung ứng toàn cầu tại Việt Nam**

Việt Nam đã gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) năm 2007 và là thành viên tích cực của cộng đồng kinh tế ASEAN. Cho đến giữa năm 2021, Việt Nam đã ký 16 hiệp định thương mại tự do đa

phương và song phương, như Hiệp định Thương mại tự do giữa Việt Nam và Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ireland (UKVFTA), Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - Liên minh châu Âu (EVFTA), Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP), và Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP). Qua đó cho thấy sự tham gia tích cực của Việt Nam vào chuỗi cung ứng toàn cầu trong bối cảnh toàn cầu hóa.

Các công ty có vốn đầu tư nước ngoài chiếm 20,3% GDP của Việt Nam nhưng họ đóng góp đến 67,8% tổng hàng xuất khẩu vào năm 2019. Tiêu biểu như Samsung. Trong năm 2019, công ty Samsung Việt Nam đã xuất khẩu 51,3 tỷ USD giá trị hàng hóa, chiếm 19,4% tổng doanh thu xuất khẩu của quốc gia (Tuổi trẻ Online, 2020). Chỉ tính riêng hai xưởng sản xuất ở phía Bắc thì công suất sản xuất đã chiếm hơn 50% sản phẩm đầu ra điện thoại thông minh của công ty Samsung trên toàn cầu (Nikkei Asia, 02/06/2021). Ở góc nhìn của chuỗi cung ứng, dịch COVID-19 là sự kiện kích nổ gây ra sự đứt gãy, ảnh hưởng cả trong ngắn hạn và dài hạn. Những chính sách can thiệp của Chính phủ đã có tác động tích cực và cả tiêu cực lên chuỗi cung ứng của Việt Nam.

*Thứ nhất*, tác động tới các công ty đa quốc gia nằm ở phía cung ứng cho các công ty và thị trường khác trên thế giới. Một trong những nhà cung ứng bị ảnh hưởng nặng nề ở khu vực phía Nam do đợt bùng dịch thứ 4 này là Pou Chen, tập đoàn từ Đài Loan chuyên gia công, sản xuất giày cho các thương hiệu lớn như Nike, Adidas, Puma... có tới hơn 450.000 nhân viên ở Việt Nam. Riêng ở Thành phố Hồ Chí Minh, tập đoàn có 56.000 công nhân phải tạm dừng hoạt động vào ngày 14/07/2021 do nhiễm COVID-19. Pou Chen đã xuất đi 244 triệu đôi giày năm 2020 và 44% đến từ Việt Nam. Adidas cũng cho biết những hạn chế trong chuỗi cung ứng có thể khiến doanh thu của họ bị thiệt hại hơn 500 triệu Euro vào cuối năm (Financial Times, 2021). Bên cạnh đó, công ty sản xuất chip Intel, có xưởng lắp ráp và thử nghiệm lớn nhất của họ ở Thành phố Hồ Chí Minh, cũng bị ảnh hưởng cùng với một số nhà cung ứng cho Apple vừa mới thiết lập xưởng tại đây như là một phần chuyển hướng khỏi Trung Quốc (Nikkei Asia, 27/01/2021).

*Thứ hai*, những rủi ro bên phía nhu cầu liên quan đến khách hàng, gây ra bởi bất kỳ sự đứt gãy nào với những thị trường tiêu dùng. Một nguồn của những rủi ro phía nhu cầu là sự không chắc chắn của mức độ nhu cầu. Thiếu kỹ sư và những khó khăn trong việc đưa chuyên gia qua biên giới đã cản trở những nỗ lực dịch chuyển sản xuất qua Việt Nam. Đợt bùng dịch lần thứ 4 làm đứt gãy kế hoạch của Apple, Google, Amazon và những nhà cung ứng chủ chốt của họ từ Trung Quốc qua Việt Nam khi chính phủ hai nước thắt chặt biên giới để hạn chế sự lây lan của chủng virus mới.

Tình trạng suy thoái trong lĩnh vực sản xuất diễn ra trầm trọng hơn trong tháng 8/2021, khi mà COVID-19 đã bùng phát ở mức tồi tệ nhất kể từ lúc đại dịch bắt đầu. Tình trạng gián đoạn chuỗi cung ứng chưa từng có tiền lệ tiếp tục diễn ra trong bối cảnh khó khăn của khâu vận chuyển và áp lực với các hải cảng của quốc gia. Điều này, cùng với tình trạng khan hiếm nguyên vật liệu, đã tạo áp lực chi phí đầu vào tiếp tục tăng mạnh. Cũng theo IHS Markit thì chỉ số quản lý thu mua (PMI) của ngành sản xuất chế tạo của Việt Nam trong tháng 8/2021 giảm xuống còn 40,2 điểm, là mức giảm mạnh nhất từ tháng 4/2020, cho thấy tình trạng suy thoái trong lĩnh vực sản xuất của Việt Nam trầm trọng hơn và ở mức tồi tệ nhất kể từ khi đại dịch bắt đầu (IHS Markit, 2021; VNExpress, 2021). Tuy nhiên, khi tốc độ tiêm chủng vaccine ở Việt Nam tăng tốc thì tình hình sản xuất cũng sẽ cải thiện hơn trong thời gian tới.

Đại dịch COVID-19 là ngòi nổ cho những nhu cầu về mặt hàng y tế, đặc biệt là từ Mỹ và châu Âu. Trên *Nikkei Asian Review*, ông Nicolas Audier, Chủ tịch Phòng Thương mại châu Âu tại Việt Nam đã bình

luận về xu hướng dịch chuyển sản xuất về trong nước ra khỏi Trung Quốc. Ông cho rằng “việc sản xuất thiết bị y tế và dược phẩm ở châu Âu đòi hỏi một quá trình phức tạp, trong khi nó không thực sự có lợi do chi phí quá cao. Điều này sẽ mang tới cơ hội cho Việt Nam”. Trong năm 2020, Vinsmart cũng ký kết hợp tác với công ty thiết bị y tế Medtronic để sản xuất linh kiện tại Việt Nam nhằm xuất khẩu cho thị trường Ireland và Mỹ. Novartis Việt Nam cũng đã chuyển từ văn phòng đại diện thành nhà nhập khẩu có vốn đầu tư nước ngoài khi họ có kế hoạch đầu tư ít nhất 6 triệu USD để tăng cường nguồn lực nghiên cứu và phát triển tại địa phương. AstraZeneca cũng cho biết họ sẽ đầu tư 220 triệu USD vào Việt Nam từ 2020-2024. Việt Nam hiện có khoảng 200 công ty sản xuất sản phẩm được sử dụng để chống dịch COVID-19 như khẩu trang, găng tay, kính bảo hộ và thiết bị bảo vệ cá nhân khác. Họ cũng lên kế hoạch tăng công suất lên 40% trong năm 2020 để đáp ứng nhu cầu toàn cầu (Nikkei Asia, 14/08/2020).

*Thứ ba*, logistics - một phân quan trọng của chuỗi cung ứng, cũng bị ảnh hưởng khá nặng bởi đại dịch COVID-19. Tất cả các hoạt động bao gồm đóng gói, vận chuyển, lưu kho, bảo quản đều bị tác động do đóng cửa biên giới, hạn chế di chuyển, thắt chặt kiểm soát hàng hóa. Những ảnh hưởng của đại dịch có thể được quan sát qua ba phân nhánh vận chuyển, bao gồm hàng hải, đất liền và hàng không. Trong đó, vận chuyển hàng hóa xuyên biên giới của Việt Nam bằng đường bộ giảm mạnh trong nửa đầu năm 2020 vì dịch COVID-19 và có sự phục hồi từ quý III/2020. Trong quý I/2021, giá trị hàng hóa vận chuyển đường bộ đạt 5 tỷ USD, nhưng bị tác động mạnh bởi đợt dịch thứ 4 (Bộ Công Thương, 2021). Chi phí cho việc vận chuyển cũng tăng lên nhanh chóng, đẩy giá sản phẩm tới người tiêu dùng cuối cùng lên cao.

Ngành bị ảnh hưởng nặng nề nhất là dịch vụ vận chuyển với ghi nhận 71% (tháng 8/2020) do việc hoãn các chuyến bay quốc tế. Ngân hàng Nhà nước chính thức rót 4.000 tỷ đồng vào tháng 3/2021 để hỗ trợ Vietnam Airlines tháo gỡ những khó khăn do đại dịch COVID-19 (The Saigon Times, 2021). Những hãng hàng không khác cũng đề nghị được hỗ trợ để bù đắp sự thiếu hụt nguồn tiền mặt do việc hoãn những chuyến bay quốc tế. Các chuyên gia nhận định các hãng hàng không cần sự hỗ trợ của Chính phủ lên đến 1,1 tỷ USD. Trong năm 2020, nhu cầu vận tải hàng không giảm mạnh đến 34,5-65,9% so với năm 2019. Tuy nhiên, nhu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không trong các tháng đầu năm 2021 vẫn tiếp tục tăng ở mức cao so với giai đoạn trước COVID-19, thậm chí tăng 12% so với tháng 4/2019. Vận tải hàng hóa đường biển, thường chiếm tỷ trọng lớn trong khối lượng hàng hóa vận chuyển trong đại dịch COVID-19, có xu hướng ổn định và tăng nhẹ so với cùng kỳ năm trước đó (Cục Hàng hải Việt Nam, 2020). Tuy nhiên, những sự đứt gãy về chuỗi cung ứng và lệnh đóng cửa làm ảnh hưởng đến những công ty logistics. Những hạn chế trong khâu điều hành sẽ dẫn đến việc trì hoãn phân phối, tắc nghẽn hàng hóa, phí vận chuyển tăng cao.

## **Kết luận**

Đại dịch COVID-19 đã tác động nhiều lên chuỗi cung ứng toàn cầu ở Việt Nam. Việc đầu tiên cần được thực hiện là duy trì và đẩy mạnh tính đàn hồi của chuỗi cung ứng, đảm bảo tính liên tục trong sản xuất và cung ứng. Sự phản hồi kịp thời đối với những thay đổi này là yếu tố chủ chốt cho tính đàn hồi và những nỗ lực trong tương lai, nên cần tiếp tục được thực hiện nhằm gia tăng độ đàn hồi thông qua những kế hoạch quản lý hàng tồn kho phù hợp và những chiến lược thu mua hàng linh hoạt.

Những kế hoạch quản lý rủi ro nên bao gồm việc lên kế hoạch đối mặt với sự thiếu hụt lao động cùng những đứt gãy trong vận chuyển và mạng lưới cung ứng. Những ảnh hưởng về mặt chính sách từ đại dịch

COVID-19 đã để lại nhiều bài học kinh nghiệm liên quan đến việc quản lý chuỗi cung ứng toàn cầu ở Việt Nam. Trong đại dịch, việc đảm bảo duy trì chuỗi cung ứng liền mạch, an toàn là vấn đề hết sức quan trọng, qua đó đảm bảo tính cạnh tranh của nền kinh tế Việt Nam.

Bên cạnh việc sản xuất điện thoại di động, linh kiện điện tử, Việt Nam còn xuất khẩu nông sản, đặc biệt là lúa gạo, dệt may, giày dép... Chính vì thế, việc đảm bảo sản xuất trong các ngành này cực kỳ cần thiết để vận hành một cách trơn tru, nhằm đảm bảo sức mạnh cạnh tranh của nền kinh tế. Trong bối cảnh đại dịch, sự đứt gãy chuỗi cung ứng toàn cầu có thể là nguy cơ, cũng có thể là cơ hội nếu như Việt Nam có những chính sách can thiệp hiệu quả và kịp thời nhằm đón bắt cơ hội cạnh tranh trong cả thời dịch cũng như tác động về mặt lâu dài do sự đứt gãy chuỗi cung ứng. Những điều chúng ta đã quan sát được, học hỏi được về sự mong manh của chuỗi cung ứng, đặc biệt sự đứt gãy do đại dịch COVID-19, giúp phần nào có được những kế hoạch và chiến lược phù hợp hơn đối với các vấn đề tương tự trong tương lai nhằm đảm bảo sự đàn hồi của chuỗi cung ứng, duy trì lòng tin của khách hàng và nhà đầu tư.

Những ảnh hưởng của COVID-19 xảy ra trong tất cả các giai đoạn của chuỗi cung ứng từ phía cung - sản xuất - phía cầu lẫn các hoạt động liên quan logistics. Việt Nam tham gia tích cực vào chuỗi cung ứng toàn cầu với các doanh nghiệp ở miền Bắc - Trung - Nam. Việc duy trì hoạt động sản xuất và đảm bảo tính liên tục của hoạt động sản xuất sẽ tăng cơ hội cho Việt Nam duy trì mức độ tăng trưởng cũng như khả năng cạnh tranh trên quy mô toàn cầu. Trước đại dịch COVID-19, trong bối cảnh thương chiến Mỹ - Trung thì Việt Nam là quốc gia được hưởng lợi nhiều nhất trong sự chuyển dịch sản xuất từ Trung Quốc sang các nước khác. Đại dịch đã khiến cho câu chuyện cạnh tranh của chuỗi cung ứng toàn cầu vốn dĩ phụ thuộc vào các công xưởng sản xuất như Trung Quốc hay Ấn Độ chuyển sang một hướng khác. Việt Nam cần áp dụng những biện pháp hiệu quả hơn nữa trong việc phát triển kinh tế để duy trì tính cạnh tranh trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

## Tài liệu tham khảo

1. Allianz Risk Barometer (2021). *Allianz Risk Barometer 2021: Covid-19 trio tops global business risks*. <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/news/allianz-risk-barometer-2021.html>. Ngày truy cập 02/09/2021.
2. BBC News (22/08/2021). *Covid-19: Doanh nghiệp nước ngoài tại Việt Nam lên tiếng*. <https://www.bbc.com/vietnamese/vietnam-58299446>. Ngày truy cập 04/09/2021.
3. Bộ Công Thương Việt Nam (2021). *Doanh nghiệp vận tải hàng hóa bằng xe ô tô cần lưu ý*. <https://moit.gov.vn/tin-tuc/thong-bao/huong-dan-tam-thoi-ve-to-chuc-giao-thong-kiem-soat-dich-doi-voi-hoat-dong-van-tai-bang-xe-o-to-trong-thoi-gian-phong-cho.html>. Ngày truy cập 03/09/2021.
4. Bộ Y tế Việt Nam (31/03/2020). *Hướng dẫn thực hiện Chỉ thị 16/CT-TTg về cách ly xã hội*. [https://moh.gov.vn/hoat-dong-cua-lanh-dao-bo/-/asset\\_publisher/TW6LTp1ZtwaN/content/huong-dan-thuc-hien-chi-thi-16-ct-ttg-ve-cach-ly-xa-hoi](https://moh.gov.vn/hoat-dong-cua-lanh-dao-bo/-/asset_publisher/TW6LTp1ZtwaN/content/huong-dan-thuc-hien-chi-thi-16-ct-ttg-ve-cach-ly-xa-hoi). Ngày truy cập 05/09/2021.
5. Christopher, M., & Peck, H. (2004). Building the Resilient Supply Chain. *The International Journal of Logistics Management*, 15(2), pp.1-14. DOI: 10.1108/09574090410700275
6. Cổng thông tin Tiêm chủng COVID-19 (15/09/2021). <https://tiemchungcovid19.gov.vn/portal>. Ngày truy cập 15/09/2021.
7. Cục Hàng hải Việt Nam (2020). *Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Tháng 12 năm 2020*. <https://www.vinamarine.gov.vn/vi/noi-dung/khoi-luong-hang-hoa-thong-qua-cang-bien-thang-12-nam-2020>. Ngày truy cập 03/09/2021.

8. Er Kara M, Oktay Firat SÜ (2018). Supplier Risk Assessment Based on Best-Worst Method and K-Means Clustering: A Case Study. *Sustainability*, 10(4), 1066. DOI: 10.3390/su10041066.
9. Fan, Yiyi & Stevenson, Mark. (2018). A review of supply chain risk management: Definition, theory, and research agenda. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol.48, No.3, pp.205-230, DOI: 10.1108/IJPDLM-01-2017-0043.
10. Financial Times (2021). *Pandemic supply chain problems could cost Adidas €500m in sales this year*. <https://www.ft.com/content/907df1b9-abe0-487e-96b1-164b82df7c87>. Ngày truy cập 05/09/2021
11. Heckmann et al., (2015). A critical review on supply chain risk – Definition, measure and modeling. *Omega-international Journal of Management Science*, 52, pp.119-132.
12. IHS Markit (2021). *Vietnam economy slump persists into September amid worsening supply constraints*. <https://ihsmarkit.com/research-analysis/vietnam-economy-slump-persists-into-september-amid-worsening-supply-constraints-oct21.html>. Ngày truy cập 05/10/2021.
13. Jüttner, U. (2005). Supply chain risk management: Understanding the business requirements from a practitioner perspective. *The International Journal of Logistics Management*, 16(1), pp.120-141. DOI: 10.1108/09574090510617385.
14. Kleindorfer, P. R., & Saad, G. H. (2009). Managing Disruption Risks in Supply Chains. *Production and Operations Management*, 14(1), pp.53-68. DOI: 10.1111/j.1937-5956.2005.tb00009.x.
15. Louis, M., & Pagell, M. (2019). Categorizing Supply Chain Risks: Review, Integrated Typology and Future Research. In G. A. Zsidisin & M. Henke (Eds.), *Revisiting Supply Chain Risk*, Springer International Publishing, pp.329-366. DOI: 0.1007/978-3-030-03813-7\_20.
16. Manuj, I., & Mentzer, J. T. (2008). Global supply chain risk management. *Journal of Business Logistics*, 29(1), pp.133-155. DOI: 10.1002/j.2158-1592.2008.tb00072.x
17. Nikkei Asia (14/08/2020). *Vietnam courts EU investment in medical and drug supply chains*. <https://asia.nikkei.com/Economy/Vietnam-courts-EU-investment-in-medical-and-drug-supply-chains>. Ngày truy cập 06/09/2021.
18. Nikkei Asia (27/01/2021). *Intel increases Vietnam chip investment by nearly 50%*. <https://asia.nikkei.com/Business/Technology/Intel-increases-Vietnam-chip-investment-by-nearly-50>. Ngày truy cập 06/09/2021.
19. Nikkei Asia (27/05/2021). *Vietnam PM warns COVID-hit supply chain still at “very high risk”*. <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Coronavirus/Vietnam-PM-warns-COVID-hit-supply-chain-still-at-very-high-risk>. Ngày truy cập 04/09/2021.
20. Nikkei Asia (02/06/2021). *Vietnam vaccinates Samsung workers amid battle with COVID variant*. <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Coronavirus/Vietnam-vaccinates-Samsung-workers-amid-battle-with-COVID-variant>. Ngày truy cập 05/09/2021.
21. Sở Y tế Thành phố Hồ Chí Minh (31/05/2021). *0 giờ, ngày 31/05/2021: Thực hiện giãn cách xã hội toàn thành phố Hồ Chí Minh*. <https://hcdc.vn/hoidap/index/chitiet/5aabdad953634b57ce4a85dda8096cad>. Ngày truy cập 05/09/2021.
22. The Diplomat (2021). *Which Asian Nations Can Benefit From the “China Plus One” Strategy?*. <https://thediplomat.com/2021/06/which-asian-nations-can-benefit-from-the-china-plus-one-strategy/>. Ngày truy cập 05/09/2021.
23. The Saigon Times (2021). *Ngân hàng Nhà nước chính thức “rót” 4.000 tỉ cho Vietnam Airlines*. <https://thesaigontimes.vn/ngan-hang-nha-nuoc-chinh-thuc-rot-4-000-ti-cho-vietnam-airlines/>. Ngày truy cập 04/09/2021.



24. The World Bank (2020). *The Global Economic Outlook during the Covid-19 Pandemic: A changed World*. <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2020/06/08/the-global-economic-outlook-during-the-covid-19-pandemic-a-changed-world>. Ngày truy cập 30/08/2021.
25. Tuổi trẻ Online (02/04/2020). *Samsung Việt Nam giảm mục tiêu xuất khẩu 5,8 tỉ USD do dịch bệnh*. <https://tuoitre.vn/samsung-viet-nam-giam-muc-tieu-xuat-khau-5-8-ti-usd-do-dich-benh-20200402162048996.htm>. Ngày truy cập 03/09/2021.
26. United Nations Vietnam (2020). *UN Assessment on Economic Impacts of Covid-19 and strategic policy recommendations for Viet Nam*. Updated August 2020, Ha Noi, Viet Nam.
27. Vietnam Briefing (2020). *COVID-19 and the Effects on Supply Chains in Vietnam*. <https://www.vietnam-briefing.com/news/covid-19-effects-supply-chains-vietnam.html/>. Ngày truy cập 05/09/2021.
28. VNExpress (06/09/2021). *Chuỗi cung ứng đang gián đoạn ở mức chưa từng có tiền lệ*. <https://vnexpress.net/chuoi-cung-ung-dang-gian-doan-o-muc-chua-tung-co-tien-le-4351836.html>. Ngày truy cập 06/09/2021.
29. World Health Organization (2021). *WHO Coronavirus (Covid-19) Dashboard, 27/08/2021*. <https://covid19.who.int>. Ngày truy cập 30/08/2021.
30. Xu, S., Zhang, X., Feng, L., & Yang, W. (2020). Disruption risks in supply chain management: a literature review based on bibliometric analysis. *International Journal of Production Research*, 58(11), pp.3508-3526. DOI: 10.1080/00207543.2020.1717011.