

- Keller, K.L. & Lehmann, D.R. (2006). *Brands and branding: research findings and future priorities*. Marketing Science, 25, 6, pp. 740–759.
- Keller, K.L. (2001), *Building customer-based brand equity: Building customer-based brand equity*, Marketing Science Institute, Vol. 10, No. 2, pp. 3-38.
- Keller (2016). *Reflections on customer-based brand equity: perspectives, progress, and priorities*. Springer.
- Kotler, P. and Pfoertsch, W. (2007), *Ingredient Branding: Making the Invisible Visible, forthcoming*.
- A Kirmani, V Zeithaml (1993) *Advertising, perceived quality, and brand image. Brand equity and advertising*. books.google.com.
- Smith, R.J. (1915), *Market Distribution Discussion: American Economic Review*, Vol. 5 No.1, pp. 157-158.
- Srivastava, R K and Shocker, A D (1991) *Brand Equity: A Perspective on its Meaning and Measurement. Technical Report*. Marketing Science Institute.

động sản xuất kinh doanh so với năm 2019. Vận tải hành khách năm 2020 đạt 3.712 triệu lượt khách vận chuyên, giảm 22,3% so với năm 2019 (Tổng cục Thống kê, 2021). Riêng tỉnh Đắk Lắk, trong năm 2020 có 101 doanh nghiệp giải thể, 447 doanh nghiệp tạm ngừng hoạt động, số lượng lao động thất nghiệp là hơn 6.000 người (UBND tỉnh Đắk Lắk, 2021), trong đó số doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực vận tải, kho bãi giảm 7,77% (Cục thống kê tỉnh Đắk Lắk, 2020). Dịch COVID-19 đang đặt ra những khó khăn vô cùng to lớn đối với toàn bộ nền kinh tế. Vì vậy, hiện nay, đã có một số nghiên cứu về đánh giá thực trạng và mức độ tác động của COVID-19 đến nền kinh tế và các doanh nghiệp, từ đó có căn cứ quan trọng giúp cho việc đề xuất các khuyến nghị chính sách trong giai đoạn tiếp theo để vượt qua khó khăn, hồi phục và phát triển (Bian, 2021; Mack và cộng sự 2021, Yanling Xu, 2021; Susskind và cộng sự, 2020; Nguyễn Văn Tâm và cộng sự, 2021; Phạm Thị Thanh Thanh và cộng sự, 2020; Nguyễn Hồng Thắng và cộng sự, 2020). Atayah và cộng sự (2021) nghiên cứu tác động của đại dịch COVID-19 đối với hoạt động tài chính của 20 doanh nghiệp logistics ở các nước G-20 ghi nhận, trong giai đoạn từ năm 2010 đến năm 2020, nhìn chung doanh thu của các doanh nghiệp logistics trong những năm trước cao hơn năm 2020. Hoạt động tài chính của các doanh nghiệp logistics ở 06 quốc gia (Đức, Hàn Quốc, Nga, Mexico, Ả Rập Xê-út và Anh) có diễn biến tiêu cực trong thời kỳ diễn ra dịch COVID-19. Tuy nhiên, chưa có nghiên cứu nào về ảnh hưởng của đại dịch COVID-19 đến các doanh nghiệp logistics hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi tại tỉnh Đắk Lắk được công bố. Nghiên cứu này tập trung vào xác định các yếu tố có ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh của các doanh nghiệp logistics hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk nhằm đề xuất mô hình nghiên cứu về các yếu tố tác động đến kết quả kinh doanh trong đó có yếu tố COVID-19 và đưa ra hàm ý chính sách góp phần giảm thiểu rủi ro và tạo điều kiện để cho doanh nghiệp logistics phát triển.

2. NỘI DUNG VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

2.1. Nội dung nghiên cứu

Bài viết tập trung nghiên cứu thực trạng, các yếu tố tác động đến kết quả kinh doanh của các doanh nghiệp logistics hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk trong bối cảnh của đại dịch COVID-19 từ đó khuyến nghị một số giải pháp, chính sách nhằm góp phần giảm thiểu rủi ro cho các doanh nghiệp hoạt động trong các lĩnh vực vận tải, kho bãi tại tỉnh Đắk Lắk.

2.2. Phương pháp nghiên cứu

2.2.1. Thu thập số liệu thứ cấp

Số liệu thứ cấp được thu thập thông qua các số liệu thống kê, báo cáo chuyên ngành có liên quan, niên giám thống kê, các tài liệu đã được nghiên cứu trước và thông tin từ Internet ... có liên quan đến đề tài nghiên cứu.

2.2.2. Thu thập số liệu sơ cấp

Số liệu sơ cấp được thu thập thông qua các mẫu phiếu phỏng vấn từ chủ doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải, kho bãi trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk.

Phương pháp chọn mẫu điều tra:

Hiện nay trên toàn tỉnh Đắk Lắk chỉ có 178 doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực vận tải, kho bãi.

Dung lượng mẫu được xác định theo công thức tính dung lượng mẫu của Yamane.

- Áp dụng công thức Yamane:

$$n = \frac{N}{1 + N * (e)^2}$$

Trong đó:

n: số lượng doanh nghiệp được lựa chọn để khảo sát

N: tổng số doanh nghiệp vận tải, kho bãi

e: độ tin cậy, chọn độ tin cậy 90% (tương ứng e = 0,1)

$$n = \frac{178}{1 + 178 * 0,1^2} = 64,03$$

Do đó, cỡ mẫu thỏa mãn công thức trên tối thiểu là 64 mẫu.

Nghiên cứu thực hiện khảo sát 70 doanh nghiệp bằng phương pháp ngẫu nhiên thuận tiện và đã thu thập được 67 mẫu hợp lệ.

Số liệu được xử lý bằng phần mềm SPSS Statistics 22. Phân tích dữ liệu gồm: phân tích độ tin cậy của thang đo Cronbach's alpha, phân tích tương quan và phân tích hồi quy bội.

* Mô hình nghiên cứu:

- Phương pháp hồi quy bội OLS: Ước lượng bằng mô hình hồi quy để xác định các yếu tố tác động đến doanh thu của các doanh nghiệp logistics trong bối cảnh bị ảnh hưởng dịch COVID-19. Như vậy doanh thu là một hàm đa biến phụ thuộc vào nhiều yếu tố khác nhau, $Y = f(x_1, x_2, x_3, \dots, x_n)$. Dạng hàm đa biến để phân tích các nhân tố ảnh hưởng có dạng như sau:

$$Y = b_0 + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5 + b_6X_6 + b_7X_7 + u$$

Trong đó: Y là biến phụ thuộc; X_1 là biến độc lập.

Nguồn số liệu: Điều tra;

Căn cứ chọn biến: Phạm Thị Thanh Xuân và cộng sự (2019) các yếu tố có ảnh hưởng đến dịch vụ logistics: Cơ chế chính sách, cơ sở hạ tầng, chi phí dịch vụ, khối lượng hàng hóa vận chuyển, nguồn nhân lực; Yanling Xu và cộng sự (2021) tác

động của COVID-19 đối với vận tải đường bộ là tiêu cực và có ý nghĩa thống kê; Phạm Thị Thanh Xuân và cộng sự (2020) Chính sách hỗ trợ doanh nghiệp bị ảnh hưởng do dịch COVID-19.

Mô tả các biến trong mô hình đề xuất nghiên cứu:

Tên biến	Biến phụ thuộc	Kỳ vọng dấu
DT	Biến doanh thu: doanh thu của doanh nghiệp logistics	
Tên biến	Biến độc lập	
LD	Số lượng lao động của doanh nghiệp logistics	+
SL	Số lượng hành khách, hàng hóa (vận chuyển, lưu trữ, giao nhận) nhận giá trị là 1 nếu tăng, nhận giá trị 0 nếu giảm	+
CP	Tổng chi phí của doanh nghiệp	+
Csht	Biến giả cơ sở hạ tầng, nhận giá trị là 1 nếu cơ sở hạ tầng tốt, nhận giá trị 0 nếu cơ sở hạ tầng không tốt	+
Cmnv	Trình độ chuyên môn nghiệp vụ của người quản lý	+
Cccs	Biến giả về cơ chế chính sách của Nhà nước, nhận giá trị là 1 nếu CCCS hỗ trợ tốt, nhận giá trị 0 nếu CCCS chưa hỗ trợ tốt	+
cv19	Biến giả ảnh hưởng của dịch COVID-19 có ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh của doanh nghiệp, nhận giá trị là 1 nếu có ảnh hưởng, nhận giá trị là 0 nếu không có ảnh hưởng.	-

Hình 1. Mô hình nghiên cứu

*** Các giả thuyết nghiên cứu**

Từ mô hình nghiên cứu trên, các giả thuyết cần kiểm định được đề xuất:

Giả thuyết 1: Số lượng lao động sẽ tác động thuận chiều đến doanh thu của doanh nghiệp logistics.

Giả thuyết 2: Số lượng hành khách, hàng hóa được vận chuyển sẽ tác động thuận chiều đến doanh thu của doanh nghiệp logistics.

Giả thuyết 3: Tổng chi phí của doanh nghiệp sẽ tác động thuận chiều đến doanh thu của doanh nghiệp logistics.

Giả thuyết 4: Cơ sở hạ tầng sẽ tác động thuận chiều đến doanh thu của doanh nghiệp logistics.

Giả thuyết 5: Trình độ chuyên môn nghiệp vụ của người quản lý sẽ tác động thuận chiều đến doanh thu của doanh nghiệp logistics.

Giả thuyết 6: Cơ chế chính sách của Nhà nước sẽ tác động thuận chiều đến doanh thu của doanh nghiệp logistics.

Giả thuyết 7: Dịch COVID-19 sẽ tác động nghịch chiều đến doanh thu của doanh nghiệp logistics.

3. KẾT QUẢ VÀ THẢO LUẬN

3.1. Thực trạng của các doanh nghiệp logistics hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk trong bối cảnh của đại dịch COVID-19

Trong bối cảnh nền kinh tế thế giới và trong nước gặp nhiều khó khăn do ảnh hưởng của dịch COVID-19 diễn biến phức tạp và kéo dài, thực trạng phát triển doanh nghiệp logistics hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk được thể hiện trong bảng 1 và bảng 2.

Bảng 1. Số doanh nghiệp đang hoạt động sản xuất kinh doanh dịch vụ vận tải, kho bãi tại thời điểm 31/12 hàng năm

Năm	Số doanh nghiệp (DN)	Lượng tăng (giảm) tuyệt đối (doanh nghiệp)			Tốc độ tăng (giảm) (%)		
		Liên hoàn	Định gốc	Bình quân	Liên hoàn	Định gốc	Bình quân
2017	181	-	0	-	-	0	-
2018	195	14	14		7,73	7,73	
2019	193	-2	12	-1,00	-1,03	6,63	-0,56
2020	178	-15	-3		-7,77	-1,66	

Nguồn: Niên giám thống kê của tỉnh Đắk Lắk năm 2020.

Qua bảng 1 cho thấy, sự biến động không đồng đều về số doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi của tỉnh Đắk Lắk. Giai đoạn 2017-2020 tốc độ tăng bình quân của các doanh nghiệp là -0,56%. Năm 2017 đến năm 2018 tăng 14 doanh nghiệp tương ứng tốc độ tăng là 7,73%. Tuy nhiên, từ năm 2018 đến năm 2019 số doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này có xu hướng giảm (từ 195 xuống còn 193 doanh nghiệp tương ứng tốc độ giảm là 1,03%), năm 2020 số doanh nghiệp giảm mạnh (giảm 15 doanh nghiệp) tương ứng tốc độ giảm 7,77%.

Theo Báo cáo số lượng và tình hình hoạt động của các doanh nghiệp ngoài quốc doanh, doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài trên địa bàn Tỉnh của Ủy ban nhân dân tỉnh Đắk Lắk (2021), số lượng doanh nghiệp giải thể, doanh nghiệp tạm ngừng hoạt động, số lượng lao động thất nghiệp tăng, hoạt động của các doanh nghiệp du lịch, doanh nghiệp vận tải, nhất là vận tải hành khách

bị ảnh hưởng nặng nề; một số nhà máy sản xuất công nghiệp, chế biến tạm ngưng hoạt động do thực hiện giãn cách xã hội; nhiều doanh nghiệp, cơ sở sản xuất ít có đơn hàng mới và bị giãn tiến độ giao hàng, sức tiêu thụ chậm. Việc hạn chế đi lại, kiểm soát vận tải hàng hoá giữa các vùng cũng đã ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp lĩnh vực thương mại. Như vậy, nguyên nhân dẫn đến tình trạng này có thể do tác động của dịch COVID-19, đã làm số lượng doanh nghiệp phải tạm ngừng hoạt động, rút lui khỏi thị trường, cùng với các quy định an toàn phòng chống dịch theo yêu cầu của Chính phủ Việt Nam dẫn đến các doanh nghiệp logistics hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk giảm mạnh.

Phần lớn các các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi đã bị giảm doanh thu trong giai đoạn 2018 – 2020 (bảng 2).

Bảng 2. Doanh thu của các doanh nghiệp hoạt động trong ngành vận tải

Năm	Tổng doanh thu của các DN (tỷ đồng)	Lượng tăng (giảm) tuyệt đối (tỷ đồng)			Tốc độ tăng (giảm) (%)		
		Liên hoàn	Định gốc	Bình quân	Liên hoàn	Định gốc	Bình quân
2018	2586,70	-	0	-	-	0	-
2019	2857,80	271,10	271,10	152,83	10,48	10,48	5,74
2020	2892,35	34,55	305,65		1,21	11,82	

Nguồn: Niên giám thống kê của tỉnh Đắk Lắk năm 2020.

Theo bảng 2, tổng doanh thu của các doanh nghiệp logistics hoạt động trong ngành vận tải ở tỉnh Đắk Lắk tăng tương đối chậm trong giai đoạn 2018-2020, doanh thu tăng từ năm 2018 đến năm 2019 là 271,10 tỷ đồng, tốc độ tăng 10,48%. Năm 2019 đến năm 2020 doanh thu chỉ tăng 34,55 tỷ đồng, tốc độ tăng không đáng kể (1,21%). Đại dịch COVID-19 đã làm gián đoạn, tạm ngưng hoạt động trong ngành vận tải. Đây có thể là nguyên nhân chính dẫn đến sự sụt giảm doanh thu và lợi nhuận của hầu hết các doanh nghiệp logistics hoạt

động trong ngành vận tải tại tỉnh Đắk Lắk, Việt Nam và nhiều quốc gia khác trên thế giới.

3.2. Các yếu tố tác động đến kết quả kinh doanh của các doanh nghiệp logistics hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk trong bối cảnh của đại dịch COVID-19

3.2.1. Thống kê các biến của mô hình

Kết quả thống kê của các yếu tố ảnh hưởng đến doanh thu tại các doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải, kho bãi trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk được thể hiện ở bảng 3.

Bảng 3. Bảng thống kê (Frequency)

Mẫu n=67	Đặc tính	Frequency (Doanh nghiệp)	Percent (%)
Doanh thu	<=10 tỷ	36	53,5
	Từ 11-20 tỷ	22	33
	> 20 tỷ	9	13,5
Chi phí	<=10 tỷ	37	55
	Từ 11-20 tỷ	21	31,5
	> 20 tỷ	9	13,5
Số lao động trong doanh nghiệp	<= 10 người	35	52,2
	Từ 11-20 người	29	43,3
	> 20 người	3	4,5

Mẫu n=67	Đặc tính	Frequency (Doanh nghiệp)	Percent (%)
Hàng hóa, hành khách vận chuyên	Số lượng vận chuyên giảm	62	92.5
	Số lượng vận chuyên tăng	5	7.5
Cơ sở hạ tầng	Cơ sở hạ tầng không tốt	35	52.2
	Cơ sở hạ tầng tốt	32	47.8
Chuyên môn nghiệp vụ	Trung học phổ thông	6	9
	Trung cấp	27	40,3
	Cao đẳng, ĐH	28	41,8
	Sau đại học	6	9
Cơ chế chính sách	Hỗ trợ về chính sách không tốt	61	91
	Hỗ trợ về chính sách tốt	6	9
COVID-19	COVID-19 có ảnh hưởng	67	100

Nguồn: Kết quả thống kê từ số liệu điều tra

Theo kết quả thống kê từ số liệu điều tra cho thấy, số doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực vận tải, kho bãi có doanh thu nhỏ hơn 11 tỷ đồng/năm, chiếm 53,5%, doanh nghiệp có doanh thu từ 10 đến 20 tỷ chiếm 33%, còn lại doanh nghiệp có doanh thu trên 20 tỷ chỉ chiếm 13,5%. Bên cạnh đó, mức chi phí của doanh nghiệp có mức chi dưới 20 tỷ đồng chiếm khoảng 86,5%. Ngoài ra, số lao động trong các doanh nghiệp có số lượng ít hơn 11 người chiếm 52,2%, doanh nghiệp có số lao động từ 10 đến 20 người, chiếm 43,3%, doanh nghiệp sử dụng số lao động trên 20 người, chỉ chiếm 4,5% (bảng 3). Như vậy, hiện nay quy mô của doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực vận tải, kho bãi tương đối nhỏ.

Theo số liệu điều tra, có 92,5% doanh nghiệp cho rằng lượng hàng hóa, hành khách được vận chuyên trong năm 2020 giảm, 7,5% doanh nghiệp cho rằng tăng. 52,2% doanh nghiệp cho rằng cơ sở hạ tầng của tỉnh Đắk Lắk chưa đáp ứng tốt cho giao thông, vận chuyên hàng hóa, hành khách, 47,8% doanh nghiệp cho rằng cơ sở hạ tầng đáp

ứng tốt (bảng 3).

Trong quá trình điều hành, quản lý, có thể đưa doanh nghiệp phát triển, trình độ chuyên môn của chủ doanh nghiệp có vai trò rất quang trọng. Theo số liệu điều tra, hiện nay, chủ doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực vận tải, kho bãi có trình độ từ trung cấp chiếm 40,3%, cao đẳng và đại học (41,8%), trình độ trung học phổ thông (9%) và sau đại học (9%) (bảng 3).

Trong thời gian đại dịch COVID-19 xảy ra, các doanh nghiệp bị ảnh hưởng rất lớn, không thể vận chuyên hành khách, hàng hóa từ địa phương này đến địa phương khác, ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh của doanh nghiệp. Lúc này, các doanh nghiệp đang rất cần sự hỗ trợ của Nhà nước. Theo số liệu thống kê, có 91% doanh nghiệp cho rằng chính sách của Nhà nước chưa phù hợp và 06% cho rằng tốt. Ngoài ra, hầu hết các doanh nghiệp nhận định đại dịch COVID-19 đã ảnh hưởng đến kết quả kinh doanh của doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải, kho bãi (bảng 4).

Bảng 4. Tình hình hoạt động của các doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải

STT	Chỉ tiêu	Năm 2019	Năm 2020	So sánh	
				±Δ	%
1	Doanh thu BQ của DN (tỷ đồng)	12,7	11,4	-1,2	90,2
2	Chi phí BQ của DN (tỷ đồng)	11,3	11,1	-0,3	97,6
3	Số LĐ BQ của DN (người)	12,1	11,2	-0,9	92,2
4	Số lượng hành khách vận chuyên BQ (nghìn người)	77,4	59,2	-18,2	76,5
5	Số lượng hàng hóa vận chuyên BQ (tấn)	160,2	149,5	-10,7	93,3

Nguồn: Số liệu điều tra.

Qua bảng 4 cho thấy, trong năm 2020 doanh thu của các doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải hành khách, hàng hóa giảm 9,8%; Chi phí giảm 2,4%;

Số lượng lao động bình quân của doanh nghiệp giảm 7,8%; Số lượng hành khách vận chuyên bình quân giảm 23,5%; Số lượng hàng hóa vận chuyên

bình quân giảm 6,7% so với năm 2019. Điều đó cho thấy sự tác động của đại dịch COVID-19 đã ảnh hưởng hầu hết các hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải.

Tình hình dịch COVID-19 bùng phát từ đầu năm 2020, Chính phủ ban hành Chỉ thị số 16/CT-TTg về việc thực hiện các biện pháp cấp bách phòng, chống dịch COVID-19, cả nước thực hiện giãn cách xã hội làm cho ngành vận tải hành khách chịu ảnh hưởng trực tiếp và nặng nề hơn, vận tải trong nước giảm 27,4%, vận tải ngoài nước giảm 52,4% so với năm 2019 (Tổng cục thống kê, 2021). Vì vậy, ngành vận tải của tỉnh Đắk Lắk không nằm ngoài sự ảnh hưởng đó, hàng hóa, hành khách không được lưu thông, lao động của doanh nghiệp nhàn rỗi, không có việc làm nhưng doanh nghiệp

vẫn phải trả lương, các khoản chi phí khác như thuế, lãi ngân hàng, thuê mặt bằng ... vẫn chi trả, làm cho doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn. Sự cần thiết giúp giảm chi phí cho các doanh nghiệp vận tải của tỉnh Đắk Lắk, Nhà nước cần phải có những chính sách hỗ trợ, tạo điều kiện cho doanh nghiệp đứng vững và phục hồi trở lại sau dịch.

3.2.2. Đánh giá độ tin cậy của thang đo

Kết quả đánh giá độ tin cậy Cronbach's alpha của các yếu tố ảnh hưởng đến doanh thu của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải, kho bãi trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk cho thấy, trong 8 biến đưa vào mô hình, có biến 'Cơ sở hạ tầng' không đạt độ tin cậy vì có hệ số tương quan biến tổng < 0,3 nên loại. Sau khi loại bỏ biến 'Cơ sở hạ tầng', kết quả được thể hiện ở bảng 5.

Bảng 5. Kết quả đánh giá độ tin cậy Cronbach's alpha

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	N of Items	
.720	7	
Item-Total Statistics		
	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Doanh thu	.959	.485
Chi phí	.966	.479
Số lượng lao động	.763	.611
Hàng hóa, hành khách vận chuyển	.459	.714
Chuyên môn nghiệp vụ	.477	.715
Cơ chế chính sách	.467	.718
COVID-19	.400	.711

Nguồn: Kết quả phân tích từ SPSS

Cronbach's Alpha tổng bằng 0,72 > 0,6, hệ số tương quan biến tổng (Corrected Item-Total Correlation) > 0,3 nên đảm bảo độ tin cậy.

3.2.3. Phân tích hồi quy

Để xác định tình hình dịch COVID-19 có thật

sự ảnh hưởng đến doanh thu của các doanh nghiệp logistics hoạt động trong ngành vận tải ở tỉnh Đắk Lắk hay không? Cần nghiên cứu thêm vào mô hình hồi quy được trình bày tại bảng 6 – bảng 8.

Bảng 6. Bảng tóm tắt mô hình

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.989 ^a	.978	.975	.87270	1.898

a. Predictors: (Constant), COVID-19, Chi phí, Chuyên môn nghiệp vụ, Cơ chế chính sách, Hàng hóa, hành khách vận chuyển, Số lượng lao động

b. Dependent Variable: Doanh thu

R Square = 0,978 nên độ tin cậy lớn hơn 50% mô hình có ý nghĩa, R bình phương hiệu chỉnh (Adjusted R Square) = 97,5% lớn hơn 50% đạt yêu cầu khi phân tích mô hình hồi quy, như vậy các nhân tố độc lập giải thích được 97,5% sự thay đổi của biến phụ thuộc, cho thấy mô hình có độ phù

hợp khá cao.

Hệ số Durbin-Watson = 1.898 (nằm trong khoảng từ 1 đến 3) chứng tỏ các biến không có tự tương quan với nhau.

Bảng 7. Kết quả phân tích ANOVA

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1993.408	6	332.235	436.229	.000 ^b
1 Residual	45.696	60	.762		
Total	2039.104	66			

a. *Dependent Variable: Doanh thu.*

b. *Predictors: (Constant), COVID-19, Chi phí, Chuyên môn nghiệp vụ, Cơ chế chính sách, Hàng hóa, hành khách vận chuyển, Số lượng lao động.*

Kết quả phân tích kiểm định F cho thấy giá trị với dữ liệu thực tế (bảng 7).
sig = 0.000 < 0.05 nên mô hình hồi quy phù hợp

Bảng 8. Kết quả phân tích hồi quy bội

Model	Coefficients ^a						
	Unstandardize Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	.639	1.777		.360	.720		
Số lượng lao động	.118**	.043	.082	2.775	.005	.423	1.364
Hàng hóa, hành khách vận chuyển	-.745**	.437	-.036	-1.705	.003	.862	1.161
Chi phí	.941***	.030	.929	31.519	.000	.430	1.328
Chuyên môn nghiệp vụ	.038**	.141	.005	.271	.004	.935	1.069
Cơ chế chính sách	.049**	.387	.003	.126	.005	.932	1.073
COVID-19	-.322**	.670	-.010	-.481	.002	.875	1.143

a. *Dependent Variable: Doanh thu.*

b. *Những biến có dấu **, *** là những biến có ý nghĩa với biến doanh thu và có độ tin cậy từ 95%, 99% trở lên.*

Nguồn: Kết quả phân tích từ SPSS.

Kết quả phân tích hồi quy được trình bày ở bảng 8 cho thấy, các biến Số lượng lao động, Hàng hóa, hành khách vận chuyển tăng (giảm), Chi phí, Chuyên môn nghiệp vụ, Cơ chế chính sách, COVID-19 có hệ số sig < 0.05 và hệ số VIF đều nhỏ hơn 10 nên mô hình không có hiện tượng đa cộng tuyến, các yếu tố đều tác động đến doanh thu của các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải, kho bãi. Vì vậy, phương trình hồi quy thể hiện các yếu tố ảnh hưởng đến doanh thu có dạng như sau:

$$Doanh thu = 0,639 + 0,118 \times \text{Số lượng lao động} - 0,745 \times \text{Hàng hóa, hành khách vận chuyển} + 0,941 \times \text{Chi phí} + 0,038 \times \text{Chuyên môn nghiệp vụ} + 0,049 \times \text{Cơ chế chính sách} - 0,322 \times \text{COVID-19} + u$$

Kết quả nghiên cứu chỉ ra 6 yếu tố tác động đến doanh thu của các doanh nghiệp hoạt động

trong lĩnh vực vận tải, kho bãi. Trong đó mức độ tác động của các yếu tố từ cao xuống thấp như sau: Chi phí; Số lượng lao động; Chuyên môn nghiệp vụ; Cơ chế chính sách; COVID-19; Hàng hóa, hành khách vận chuyển. Theo kết quả hồi quy, đại dịch COVID-19 có ảnh hưởng tiêu cực đến doanh thu của các doanh nghiệp logistics hoạt động trong ngành vận tải ở tỉnh Đắk Lắk. Kết quả của mô hình trên tương đồng với một số nghiên cứu sau: Phạm Thị Thanh Xuân và cộng sự (2019) nghiên cứu các yếu tố có ảnh hưởng đến dịch vụ logistics như: yếu tố Cơ chế chính sách, cơ sở hạ tầng, chi phí dịch vụ, khối lượng hàng hóa vận chuyển, nguồn nhân lực; Yanling Xu và cộng sự (2021) nghiên cứu ảnh hưởng của đại dịch COVID-19 đến các doanh nghiệp logistics hoạt động trong lĩnh vực vận tải ở Trung Quốc cho thấy, yếu tố COVID-19 có ảnh

ở Trung Quốc cho thấy, yếu tố COVID-19 có ảnh hưởng tiêu cực đến doanh nghiệp và có ý nghĩa về mặt thống kê. Mack và cộng sự (2021) sử dụng mô hình hồi quy nghiên cứu về ảnh hưởng của đại dịch COVID-19 đến người lao động trong lĩnh vực giao thông vận tải ghi nhận, người lao động trong lĩnh vực này có nguy cơ thất nghiệp do đại dịch COVID-19 cao hơn 20,6% so với các ngành nghề khác. Bian và cộng sự (2021) sử dụng mô hình hồi quy để nghiên cứu về chính sách, sự chậm trễ chính sách và mức độ ảnh hưởng của các chính sách đối phó với đại dịch COVID-19 đối với ngành vận tải ở New York và Seattle cho thấy, Chính phủ đã ban hành chính sách khẩn cấp kịp thời, không có sự chậm trễ về chính sách. Trong đó, Chính sách người dân ở trong nhà và chính sách mở cửa trở lại tác động hàng đầu đến ngành vận tải. Mức độ ảnh hưởng của các chính sách phụ thuộc vào nơi sống và đặc điểm xã hội của từng khu vực cũng như loại hình vận tải.

Chính phủ đã có nhiều chính sách hỗ trợ cho doanh nghiệp như: Giảm hạn nộp thuế và tiền thuê đất cho đối tượng chịu ảnh hưởng bởi dịch COVID-19 theo Nghị định 41/2020/NĐ-CP ngày 08/4/2020 của Chính phủ; Giảm 15% tiền thuê đất theo Quyết định số 22/2020/QĐ-TTg ngày 10/8/2020 của Thủ tướng; Giảm 30% thuế thu nhập doanh nghiệp năm 2020 theo Nghị định số 114/2020/NĐ-CP ngày 25/9/2020 của Chính phủ; Chính sách an sinh xã hội theo Nghị quyết số 42/NQ-CP ngày 09/4/2020 hỗ trợ cho 20 triệu lao động bị giãn cách, hoãn hoặc mất việc làm do ảnh hưởng của đại dịch; Chính sách cơ cấu lại thời hạn trả nợ, miễn, giảm lãi vay hỗ trợ doanh nghiệp theo Thông tư 01/2020/TT-NHNN ngày 13/3/2020 của Ngân hàng Nhà nước.

Thực hiện những chính sách của Chính phủ, tỉnh Đắk Lắk đã hỗ trợ người sử dụng lao động vay vốn để trả lương ngừng việc, trả lương phục hồi sản xuất như sau: 03 đơn vị vay vốn trả lương ngừng việc cho 90 lao động, 02 đơn vị vay vốn trả lương phục hồi sản xuất trong lĩnh vực vận tải cho 65 lao động; Số tiền cho vay: 746.433.700 đồng và đã giải ngân 746.433.700 đồng, ngoài ra, tỉnh đã hỗ trợ cho 47.913 người lao động với tổng số tiền là 21.047.272 triệu đồng (Sở Lao động – Thương binh và Xã hội tỉnh Đắk Lắk, 2021). Tuy nhiên, tỉnh Đắk Lắk chỉ mới hỗ trợ cho 03 doanh nghiệp vận tải, kho bãi về việc vay vốn để trả lương cho người lao động. Vì vậy, việc cho vay, gia hạn thời gian trả lãi, giảm mức lãi vay cần phải thực tế hơn, thiết thực hơn và bao phủ hơn. Hiện nay, rất ít doanh nghiệp hưởng được chính sách giảm lãi vay hay gia hạn thời gian trả nợ. Các Ngân hàng

thương mại có áp dụng chính sách hỗ trợ theo quy định của Ngân hàng Nhà nước nhưng đưa ra mức giảm lãi vay không đáng kể (chỉ từ 0,5 đến 1,5%/năm), chưa có trường hợp miễn lãi vay. Cho nên chính sách hỗ trợ còn khá khiêm tốn trong công cuộc vực dậy các doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực vận tải, kho bãi phục hồi và phát triển.

4. KẾT LUẬN

Ngày nay, với sự hiện diện trong rất nhiều lĩnh vực khác nhau của nền kinh tế, logistics đã phát triển nhanh chóng và mang lại nhiều thành công cho nhiều quốc gia trên thế giới. Logistics phát triển có tác dụng rất lớn trong việc khai thác và mở rộng thị trường kinh doanh cho các doanh nghiệp, là yếu tố then chốt thúc đẩy phát triển sản xuất, hệ thống phân phối các ngành dịch vụ khác và lưu thông hàng hóa.

Tuy nhiên, trong thời gian dịch COVID-19, việc phân phối hàng hóa, vận chuyển hành khách bị ảnh hưởng đã tác động tiêu cực đến doanh thu, chi phí của doanh nghiệp.

Hiện nay các doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải đứng trước nguy cơ phá sản trước tác động nặng nề của dịch COVID-19. Trong thời điểm này, doanh nghiệp rất cần sự hỗ trợ kịp thời của Chính phủ, các cơ quan quản lý Nhà nước nhằm tháo gỡ khó khăn, khôi phục lại hoạt động sản xuất kinh doanh. Vì vậy, khuyến nghị một số giải pháp nhằm góp phần giảm thiểu rủi ro cho các doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực vận tải, kho bãi như sau:

Cần gia hạn thời gian trả lãi vay cho đến khi tình hình dịch bệnh yên ổn, các hoạt động vận chuyển trở lại bình thường;

Miễn hoặc giảm sâu lãi vay để hỗ trợ doanh nghiệp;

Tăng mức giảm thuế trên 15% hoặc miễn tiền nộp thuế và tiền thuê đất so với Quyết định số 22/2020/QĐ-TTg của Thủ tướng;

Cần đẩy mạnh chính sách an sinh xã hội theo Nghị quyết số 42/NQ-CP ngày 09/4/2020 về các biện pháp hỗ trợ cho người lao động trong các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải, kho bãi. Nguồn ngân sách phải đến tận tay người lao động, đủ và đúng theo quy định. Nếu giải quyết tốt được vấn đề này sẽ giúp cho người lao động yên tâm bám trụ với doanh nghiệp;

Đối với doanh nghiệp logistics chịu sự tác động của dịch COVID-19, cần phải có sự quản lý tốt hơn về nguồn nhân lực. Sắp xếp, bố trí lại lao động; xây dựng thời gian làm việc linh hoạt; đảm bảo phòng, chống dịch COVID-19 an toàn; xây dựng kịch bản, biện pháp ngắn hạn và dài hạn giúp

bị gián đoạn;

Đối với doanh nghiệp vận tải hành khách, nên giảm số lượng hành khách vận chuyển trên mỗi chuyến, cần thực hiện lắp camera trên phương tiện vận tải để giám sát việc giãn cách nhằm đảm bảo phòng chống dịch COVID-19;

Doanh nghiệp vận tải hành khách nên sắp xếp lại phương tiện vận chuyển, những phương tiện cũ, lỗi thời nên chuyển sang vận chuyển hàng hóa;

Cần nâng cao trình độ chuyên môn, ứng dụng công nghệ thông tin để phân phối, vận chuyển

hàng hóa đảm bảo an toàn;

Nhà nước nên có chính sách hỗ trợ hoặc giảm chi phí test nhanh COVID-19 cho các doanh nghiệp vận tải, để đảm bảo việc vận chuyển hành khách an toàn đáp ứng quy định phòng chống dịch COVID-19 và giảm chi phí cho doanh nghiệp;

Tỉnh Đắk Lắk nên thành lập Trung tâm logistics, tạo nên một điểm kết nối liên hoàn các phương tiện vận tải của khu vực, giúp giảm thời gian luân chuyển của hàng hóa trong chuỗi cung ứng và có thể kiểm soát dịch bệnh Covid-19.

THE IMPACT OF COVID-19 PANDEMIC ON THE PERFORMANCES OF TRANSPORTATION AND WAREHOUSING LOGISTICS ENTERPRISES IN DAK LAK PROVINCE

Truong Van Thao², Ao Xuan Hoa², Nguyen Duc Quyen²

Received Date: 02/12/2021; Revised Date: 21/12/2021; Accepted for Publication: 15/01/2022

SUMMARY

The COVID-19 pandemic has impacted many aspects on socio-economy in most countries around the world and heavily affected the transportation and warehousing logistics companies. This study aims at assessing the COVID-19 pandemic's impact on the performance of the logistic companies in Dak Lak province. By applying a regression model to determine empirical factors affecting the business turnover of these companies under the pandemic circumstance. The findings show that the number of companies in this sector and their revenue has declined dramatically. Additionally, this paper indicates six factors affecting the business performance of those firms by which the Covid-19 is one of the elements.

Keywords: COVID-19, revenue, Dak Lak, logistics.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu tiếng Việt

Bộ công thương (2019). Báo cáo logistics Việt Nam 2019 logistics nâng cao giá trị nông sản. Nhà xuất bản Công thương.

Chính phủ (2020). Nghị định số 41/2020/NĐ-CP ngày 08/4/2020 của Chính phủ, về việc gia hạn nộp thuế và tiền thuê đất. <https://luatvietnam.vn/dat-dai/nghi-dinh-41-2020-nd-cp-gia-han-thoi-han-nop-thue-va-tien-thue-dat--182323-d1.html>.

Chính phủ (2020). Nghị định số 114/2020/NĐ-CP, Quy định chi tiết thi hành Nghị quyết số 116/2020/

²Faculty of Economics, Tay Nguyen University;

Corresponding author: Truong Van Thao, Tel: 0915999568, Email: tvthao@ttn.edu.vn.

- QH14 của Quốc hội về giảm thuế thu nhập doanh nghiệp phải nộp của năm 2020 đối với doanh nghiệp, hợp tác xã, đơn vị sự nghiệp và tổ chức khác. http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=201086
- Chính phủ (2020). Nghị quyết số 42/NQ-CP. Về các biện pháp hỗ trợ người dân gặp khó khăn do đại dịch COVID-19. http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&_page=1&mode=detail&document_id=199759.
- Cục thống kê tỉnh Đắk Lắk (2021). Niên giám thống kê 2020.
- Đặng Thị Thanh Loan (2019). Tác động của hệ thống logistics đến tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung – tiếp cận từ góc độ Nhà quản lý. Nhà xuất bản Lao động - Xã hội.
- Đỗ Ngọc Mỹ, Đặng Đình Đào (2019). Phát triển hệ thống logistics vùng kinh tế trọng điểm miền Trung. Nhà xuất bản Lao động - Xã hội.
- Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA) (2020). Logistics Việt Nam, hợp lực phát triển. <https://www.vla.com.vn/logistics-viet-nam-hop-luc-phat-trien.html>.
- NEU-JICA (2020). Đánh giá các chính sách ứng phó với COVID-19 và các khuyến nghị. https://www.jica.go.jp/vietnam/vietnamese/office/topics/c8h0vm00009crmm6-att/210305_01_vn.pdf.
- Ngân hàng Nhà nước Việt Nam (2020). Thông tư Số: 01/2020/TT-NHNN, Quy định về việc tổ chức tín dụng, chi nhánh ngân hàng nước ngoài cơ cấu lại thời hạn trả nợ, miễn, giảm lãi, phí, giữ nguyên nhóm nợ nhằm hỗ trợ khách hàng chịu ảnh hưởng do dịch COVID-19. <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/tien-te-ngan-hang/thong-tu-01-2020-tt-nhnn-thoi-han-tra-no-mien-giam-lai-phi-ho-tro-khach-hang-do-dich-COVID-19-436955.aspx>.
- PWC (2020). Đánh giá tác động của đại dịch COVID-19: Phân tích các tác động tiềm ẩn của COVID-19 đối với kinh tế Việt Nam. Tháng 8 năm 2020. <https://www.pwc.com/vn/vn/publications/vietnam-publications/economy-covid19.html>.
- Sở Lao động - Thương binh và Xã hội (2021). Báo cáo bổ sung đánh giá triển khai thực hiện Nghị quyết số 68/NQ-CP của Chính phủ. Số 1854/SLĐTBXH-VP ngày 17/9/2021.
- Sở Lao động - Thương binh và Xã hội (2021). Báo cáo kết quả thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội năm 2021 và kế hoạch năm 2022 lĩnh vực lao động, người có công và xã hội. Số 2296/BC-SLĐTBXH ngày 03/11/2021.
- Phạm Thị Thanh Thanh và Hoàng Thị Hoa (2020). Chính sách hỗ trợ doanh nghiệp bị ảnh hưởng do dịch COVID-19 và một số khuyến nghị. *Tap chí Tài chính*. <https://tapchitaichinh.vn/tai-chinh-kinh-doanh/chinh-sach-ho-tro-doanh-nghiep-bi-anh-huong-do-dich-covid19-va-mot-so-khuyen-nghi-328425.html>.
- Nguyễn Văn Tâm, Nguyễn Bảo Ngọc, Nguyễn Quốc Toàn, Lê Văn Quý (2021). Đánh giá ảnh hưởng của đại dịch COVID-19 đến các doanh nghiệp xây dựng quy mô vừa và nhỏ tại Việt Nam. *Tap chí Khoa học Công nghệ Xây dựng*.
- Nguyễn Hồng Thắng (2020). Gợi ý chính sách hỗ trợ phát triển kinh tế Việt Nam hậu COVID-19. *Tap chí tài chính*. <https://tapchitaichinh.vn/su-kien-noi-bat/goi-y-chinh-sach-ho-tro-phat-trien-kinh-te-viet-nam-hau-covid19-329063.html>.
- Thủ tướng Chính phủ (2020). Quyết định số 22/2020/QĐ-TTg về việc giảm tiền thuê đất của năm 2020 đối với các đối tượng bị ảnh hưởng bởi dịch COVID-19. http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&_page=1&mode=detail&document_id=200742.
- Tổng cục thống kê (2021). Vận tải hành khách điều đứng trước đại dịch. <https://www.gso.gov.vn/du-lieu-va-so-lieu-thong-ke/2021/08/van-tai-hanh-khach-dieu-dung-truoc-dai-dich/>.
- UBND tỉnh Đắk Lắk (2021). Báo cáo số lượng và tình hình hoạt động của các doanh nghiệp ngoài quốc doanh, doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài trên địa bàn Tỉnh.
- Phạm Thị Thanh Xuân và Phạm Thị Thương (2019). Yếu tố ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ logistics vùng kinh tế trọng điểm miền Trung. Nhà xuất bản Lao động - Xã hội.

Tài liệu tiếng nước ngoài

- Atayah O.F., Dhiaf M.M., Najaf K, Frederico G.F. (2021). Impact of COVID-19 on financial perfor-

- mance of logistics firms: evidence from G-20 countries. *Journal of Global Operations and Strategic Sourcing*. Vol. ahead-of-print No. ahead-of-print. <https://doi.org/10.1108/JGOSS-03-2021-0028>.
- Bian Z., Zuo F., Gao J., Chen Y., Pavuluri Venkata S.S.C., Duran Bernardes S., Ozbay K., Ban X. (Jeff), Wang J. (2021). Time lag effects of COVID-19 policies on transportation systems: A comparative study of New York City and Seattle. *Transp. Res. Part A Policy Pract.* 145, 269–283. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.01.019>.
- Mack E.A., Agrawal S., Wang S. (2021). The impacts of the COVID-19 pandemic on transportation employment: A comparative analysis. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100470>.
- Market Research Future (2021). *Logistics Market Information Report: By Transportation Type (Airways, Waterways, Railways, Roadways), Logistic Type (First Party, Second Party, Third Party) End User (Industrial and Manufacturing, Retail, Healthcare, Oil & Gas) - Forecast 2027*. ID: MRFR/PNT/3640-HCR. <https://www.marketresearchfuture.com/reports/logistics-market-5076>.
- Susskind D., Vines D. (2020). The economics of the COVID-19 pandemic: an assessment. *Oxford Review of Economic Policy*, Vol 36, Issue Supplement_1, 2020, pp1-13, <https://doi.org/10.1093/oxrep/gra036>.
- WB (2020a), *Global Economic Prospects*, June 2020. 43. WB (2020b), *What Will Be The New Normal For Vietnam? The Economic Impact of COVID-19*. July 2020.
- Yanling Xu, Jing-Ping Li, Chien-Chi Chu, Gheorghita Dinca (2021). Impact of COVID-19 on transportation and logistics: a case of China. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/1331677X.2021.1947339>.