

Cơ hội và thách thức của doanh nghiệp ngành logistics trong và sau thời kỳ dịch Covid-19

PHẠM THỊ HỒNG VÂN*

Trong giai đoạn dịch Covid-19 bùng phát mạnh mẽ, nguồn cung vận chuyển khan hiếm trong khi hoạt động xuất - nhập khẩu vẫn phải duy trì để phục vụ cho lĩnh vực y tế, cũng như đáp ứng nhu cầu về nhu yếu phẩm. Từ đây, mở ra cơ hội cho ngành logistics phát triển mạnh mẽ trong đại dịch. Tuy nhiên, nhiều khó khăn đã quay trở lại sau giai đoạn dịch, đòi hỏi các doanh nghiệp ngành này cần có giải pháp để ứng phó hiệu quả.

CƠ HỘI CỦA DOANH NGHIỆP LOGISTICS TRONG ĐẠI DỊCH COVID-19

Trong thời kỳ đại dịch Covid-19, nền kinh tế của hầu hết các quốc gia đều bị ảnh hưởng nặng nề bởi sự hạn chế tiếp xúc để ngăn chặn sự lây lan của dịch bệnh. Đa số các ngành kinh tế đều thực hiện chuyển đổi số, chuyển sang hoạt động trực tuyến. Khó khăn và thách thức là những điểm nổi bật của toàn nền kinh tế trong giai đoạn này. Mặc dù vậy, trong bức tranh xám màu lại là cơ hội phát triển thuận lợi cho một số ngành, trong đó có ngành logistics.

Dữ liệu nghiên cứu về cơ hội kinh doanh của ngành logistics được khai thác qua hệ thống đơn giá vận chuyển của nhà cung cấp cho thấy, cơ hội tăng trưởng mạnh mẽ cho ngành logistics trong giai đoạn dịch Covid-19. Đơn giá các hoạt động vận chuyển trong năm 2019 trước khi có đại dịch Covid-19 so với đơn giá năm 2020 là năm bắt đầu chịu ảnh hưởng bởi Covid-19 được thể hiện trong Bảng 1.

Sự tăng giá đột biến trong năm 2020 đã đem đến cơ hội gia tăng lợi nhuận cao cho các doanh nghiệp

ngành logistics. So với năm 2019, trong năm 2020 giá cước phí vận chuyển tăng mạnh hơn 200% là cơ hội để các doanh nghiệp logistics gia tăng doanh thu, gia tăng lợi nhuận. Theo Thông tấn xã Việt Nam (2020), trong thời điểm dịch bùng phát mạnh mẽ, nhiều hãng tàu đã hủy chuyển làm nguồn cung khan hiếm, nên đẩy giá vận chuyển càng tăng cao.

Sau thời gian trì trệ sản xuất do dịch Covid-19 bùng phát giai đoạn đầu, thì đến năm 2021, các doanh nghiệp sản xuất ở Việt Nam và nhiều nước khác cũng rơi vào trạng thái thiếu nguyên liệu để thực hiện cho các hợp đồng đã gia hạn trong năm 2020, trong khi nhiều hãng tàu lớn chưa hoạt động lại càng đẩy giá vận chuyển tăng cao. Tình huống này buộc các doanh nghiệp phải nhập khẩu nguyên vật liệu để sản xuất với mức chi phí vận chuyển cao ngất ngưỡng. Mức phí vận chuyển vào một số

BẢNG 1: SO SÁNH CHI PHÍ VẬN CHUYỂN HÀNG XUẤT KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN

Khoản mục	2020	2019	Mức thay đổi (USD)	Tỷ lệ (%)
Giá xuất khẩu từ TP. Hồ Chí Minh đến Bờ Đông của Mỹ (USD)				
Giá container 20 feet loại thường (ký hiệu 20dc)	6.000/20dc	1.600/20dc	4.400	275
Giá container 40 feet loại thường (ký hiệu 40dc)	7.500/40dc	2.000/40dc	5.500	275
Giá xuất khẩu từ TP. Hồ Chí Minh đến Bờ Tây của Mỹ (USD)				
Giá container 20 feet	3.200/20dc	1.000/20dc	2.200	220
Giá container 40 feet	4.000/40dc	1.400/40dc	2.600	185,7

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ bảng báo giá vận chuyển của các công ty logistics

* TS., Giảng viên Khoa Tài chính - Ngân hàng, Trường Đại học Văn Lang

BẢNG 2: BẢNG CHI PHÍ VẬN CHUYỂN HÀNG XUẤT KHẨU BẰNG ĐƯỜNG BIỂN TRƯỚC VÀ SAU ĐẠI DỊCH COVID-19

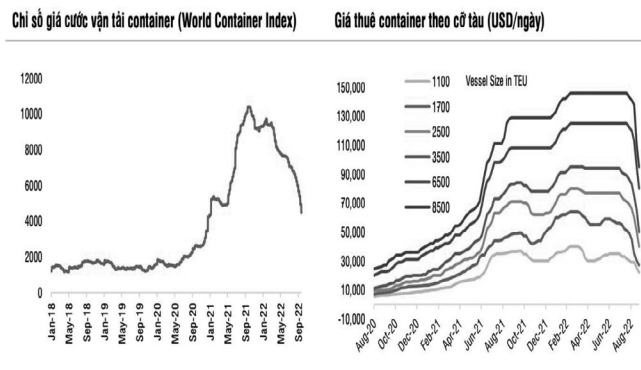
Kỳ	Giá xuất khẩu từ TP. Hồ Chí Minh đến Bờ Đông của Mỹ (USD)	Giá xuất khẩu từ TP. Hồ Chí Minh đến Bờ Tây của Mỹ (USD)
1/2021		
Giá container 20 feet	8.000/20dc	7.200/20dc
Giá container 40 feet	10.000/40dc	9.000/40dc
7/2021		
Giá container 20 feet	11.000/20dc	12.000/20dc
Giá container 40 feet	14.000/40dc	15.000/40dc
12/2021		
Giá container 20 feet	19.000/20dc	14.400/20dc
Giá container 40 feet	22.000/40dc	18.000/40dc
4/2022		
Giá container 20 feet	12.000/20dc	10.400/20dc
Giá container 40 feet	15.000/40dc	13.000/40dc
7/2022		
Giá container 20 feet	8.000/20dc	7.200/20dc
Giá container 40 feet	11.000/40dc	9.000/40dc

Nguồn: Thu thập của tác giả từ bảng giá niêm yết của các Công ty logistics cập nhật theo từng thời điểm so sánh

mốc thời điểm trong năm 2021 liên tục gia tăng được thể hiện trong Bảng 2 cho thấy cơ hội lợi nhuận cao cho các doanh nghiệp ngành logistics của Việt Nam. Vì vậy, có thể nói thời kỳ đại dịch Covid-19 đã đem lại cơ hội cho các doanh nghiệp ngành logistics đồng loạt có mức lợi nhuận tăng khủng (Hòa Bình, 2021).

Mặt bằng chung giá cước vận chuyển bằng container qua đường biển trên thế giới cũng tăng mạnh trong năm 2021, được thể hiện trong đồ thị tại Hình dưới. Các hãng vận tải đường biển đã thu về lợi nhuận ước tính 150 tỷ USD vào năm 2021, tăng gấp 9 lần so với năm 2020, sau gần một thập kỷ không đạt được lợi nhuận (Kiều Oanh, 2022). Các hãng vận tải khẳng định, giá cao là một mức tăng đột biến bất thường sinh ra từ sự mất cân bằng giữa cung và cầu do đại dịch gây ra. Thực tế cho thấy, đại dịch Covid-19 đã gây ra tình trạng khan hiếm, tạo nên sự độc quyền trong cạnh tranh về vận chuyển. Các hãng tàu biển đã kết nối quản lý công suất vận tải, lịch trình và số lượng tàu hoạt động trong kỳ dịch Covid-19 bùng phát nhằm hạn chế tổn thất. Khi thị trường phục hồi nhu cầu xuất khẩu các trang thiết bị y tế, thì lại rơi vào tình trạng khan hiếm các tàu vận chuyển, nên các hãng tàu biển có cơ hội đẩy giá lên cao. Các hãng tàu liên kết kiểm soát tạo nên giá độc quyền trên thị trường vận chuyển hàng hóa xuất - nhập khẩu. Khi đó, các doanh nghiệp dịch vụ logistics

HÌNH: CHỈ SỐ GIÁ CƯỚC VẬN TẢI VÀ GIÁ THUÊ CONTAINER TRÊN THẾ GIỚI NĂM 2018 VÀ 2022



Nguồn: Drewry, SSI Research

Nguồn: Harper Petersen, SSI Research

của Việt Nam cũng có cơ hội đẩy giá phí vận chuyển lên cao, khi các doanh nghiệp xuất khẩu Việt Nam không tìm được sự thay thế nào khác.

Sự tăng giá đột biến từ năm 2020 đạt đỉnh trong tháng 12/2021 với mức giá tăng hơn 10 lần so với mốc năm 2019, rồi dần hạ nhiệt trong năm 2022. Đến tháng 7/2022, mức giá vận tải biển vẫn cao hơn 130% so với mức giá năm 2019. Ước tính lợi nhuận của 3 năm (2020, 2021 và 2022) của các doanh nghiệp ngành vận tải biển toàn cầu tương đương với với toàn bộ lợi nhuận thu được của 6 thập niên trước đó (Khánh Lan, 2022). Như vậy, đại dịch Covid-19 bùng phát đã tạo ra một cơ hội kinh doanh bùng nổ cho các doanh nghiệp logistics không chỉ ở Việt Nam, mà cả nhiều nước trên thế giới.

THÁCH THỨC CỦA DOANH NGHIỆP LOGISTICS SAU ĐẠI DỊCH COVID-19

Đồ thị minh họa về xu hướng biến động giá cước vận chuyển trên thế giới từ năm 2018 đến tháng 9/2022 tại

Hình cũng cho thấy, sự sụt giảm giá cước cũng nhanh chóng như thời điểm tăng giá. Nguyên nhân của tình trạng cước phí vận chuyển giảm nhanh trong năm 2022 là do sự tham gia trở lại của các hãng tàu lớn từ giữa năm 2021 và sự đầu tư mạnh của các hãng tàu hiện hữu trong năm 2021 (Công Trung, 2022). Theo số liệu thống kê từ Công ty dữ liệu Alphaliner, tỷ lệ đơn đặt hàng trên tổng công suất hiện tại đã tăng từ 10% vào tháng 01/2020 lên 18,4% trong tháng 6/2021. Công suất của các tàu mới được đặt đóng so với năng lực vận tải biển hiện tại đã tăng từ mức thấp 8% vào năm 2020 lên 28% trong năm 2021 (Khánh Lan, 2022). Theo Simon Heaney, quản lý cấp cao của Công ty tư vấn vận tải biển Drewry Shipping Consultants (Anh), các hãng vận tải sẽ hối tiếc về việc đã tăng thêm công suất trong năm nay. Ông dự đoán, nếu một cơn suy thoái kinh tế toàn cầu xảy ra, thì nhu cầu vận chuyển container giảm nhanh. Trong khi đó, các cảng biển đã nhanh chóng phục hồi từ cuối năm 2021, nên có rất nhiều tàu mới sắp được giao. Vì vậy, có nguy cơ xảy ra tình trạng dư thừa công suất vận tải biển quy mô lớn trong năm 2023. Theo đánh giá này thì trong năm 2023, tình trạng kinh doanh của các doanh nghiệp logistics sẽ gặp khó khăn do dư thừa công suất từ sự đầu tư ồ ạt trong năm 2021 (Khánh Lan, 2022).

Theo báo cáo tổng quan về tình hình kinh tế thế giới quý 3 và cả năm 2022 của Tổng cục Thống kê, dự báo mới nhất của Ngân hàng Thế giới trong tháng 8/2022 về tốc độ tăng trưởng kinh tế toàn cầu năm 2022 và năm 2023 là 2,8% và 2,3%, thay vì dự báo ở mức 4,1% và 3,3% vào thời điểm trước đó (tháng 1/2022). Điều này cho thấy, khả năng xảy ra suy thoái toàn cầu là có thể xảy ra trong 2022 và 2023. Trong bối cảnh này, giá cả hàng hóa leo thang nên không khuyến khích các nhu cầu xuất khẩu và nhập khẩu. Mặt khác, các hãng tàu đã đầu tư mạnh mẽ các đội tàu công suất lớn từ cuối năm 2021, nên có thể sẽ dẫn đến tình trạng dư thừa công suất trong năm 2023. Khi đó, giá vận tải sẽ giảm sâu về lại năm 2019 dẫn đến tình trạng kinh doanh ngành logistics sẽ trở nên khó khăn. Đây chính là thử thách cho ngành logistics trong thời gian tới.

MỘT SỐ GIẢI PHÁP

Để tránh khỏi những nguy cơ khủng hoảng thừa trong thời gian tới làm giá cước vận chuyển giảm sâu có thể dẫn tới thua lỗ, các doanh nghiệp logistics cần quan tâm nhiều hơn đến những giải pháp sau:

Mua bán và sáp nhập những doanh nghiệp có năng lực vốn hạn chế. Trên thị trường cạnh tranh mạnh mẽ về giá và dịch vụ, chỉ có những doanh nghiệp logistics có quy mô lớn mới có thể quyết định được về giá nhờ tiết kiệm chi phí theo quy mô. Như vậy, các doanh nghiệp nhỏ khó có thể tồn tại và cạnh tranh nổi trong bối cảnh thị phần ngày càng eo hẹp bởi nền kinh tế có khả năng bị suy thoái trong thời gian tới. Vì vậy, các doanh nghiệp logistics có quy mô nhỏ

nên liên kết hay sáp nhập lại. Với một quy mô vốn lớn hơn, các doanh nghiệp sẽ tổ chức lại để tận dụng được lợi thế theo quy mô, nhằm giảm giá thành, giúp tăng sức cạnh tranh nhờ cước phí vận chuyển giảm.

Kênh mua sắm trực tuyến mở ra nhiều cơ hội cho ngành logistics phát triển về khối lượng giao dịch. Khi giao dịch trực tuyến cũng là kênh mua sắm sôi động, thì lĩnh vực giao nhận của logistics có cơ hội mở rộng thêm thị phần, nếu công ty có thêm các kênh bán hàng trực tuyến. Với lợi thế về kho bãi đã được đầu tư sẵn và là cầu nối trung gian cho việc vận chuyển hàng hóa, việc cung cấp thêm 1 vài kênh bán hàng trực tuyến ở một số sản phẩm cũng là cách gia tăng thêm doanh thu và mang về lợi nhuận cho doanh nghiệp. Đi cùng thị trường hàng hóa giao nhận của các doanh nghiệp bán buôn mà họ đã sử dụng dịch vụ logistics, thì các doanh nghiệp logistics nắm bắt được xu hướng và triển vọng của các mặt hàng ưa chuộng của thị trường. Từ đó, đầu tư thêm hàng hóa lĩnh vực này để cung ứng tốt nhất cho thị trường.

Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ngành logistics trong bối cảnh nền kinh tế đang thực hiện chuyển đổi số. Tỷ lệ chi phí logistics so với GDP quốc gia của Việt Nam là 18% GDP, trong khi ở các nước phát triển chỉ là 9%-14%. So với các quốc gia khác trong khu vực, như: Trung Quốc, Thái Lan..., thì chi phí logistics của Việt Nam vẫn còn khá cao. Nguyên nhân có thể là do những hạn chế về kết cấu hạ tầng cảng biển gắn liền với dịch vụ sau cảng; công tác quy hoạch hạ tầng logistics, gồm cảng biển, cảng cạn, trung tâm logistics, bãi đậu xe tải, xe container... chưa hiệu quả (Diệp Ninh, 2021). Do đó, ứng dụng công nghệ số hóa là yêu cầu cần thiết để cắt giảm chi phí. Việc thực hiện chuyển đổi số trong ngành logistics sẽ giúp nâng cao hiệu suất trong các quy trình vận chuyển. Giá cước vận chuyển tính theo thời gian thực, vận đơn không cần giấy tờ và tự động hóa tối đa các quy trình sẽ cải thiện đáng kể hiệu quả hoạt động. Vì vậy, ngành logistics cần nâng cao chất lượng nguồn nhân lực để đáp ứng cho hoạt động này.

Kiểm soát chi phí và kết nối với chuỗi cung ứng toàn cầu. Theo Báo cáo logistics Việt Nam năm 2021 của

Bộ Công Thương, trong 9 tháng đầu năm 2021, có 2.509 doanh nghiệp vận tải kho bãi phải tạm ngừng hoạt động, tăng 14,1% so với cùng kỳ năm 2020, chiếm 5,56% tổng số doanh nghiệp tạm ngừng hoạt động của cả nước. Đồng thời, có 571 số doanh nghiệp hoàn tất thủ tục giải thể, tăng 17,7% so với cùng kỳ năm 2020, chiếm 4,46% tổng số doanh nghiệp giải thể của cả nước. Như vậy, trong giai đoạn đầu bùng phát dịch Covid-19, những doanh nghiệp logistics có quy mô nhỏ đã không gánh chịu nổi khoản chi phí phát sinh trong áp lực hạn chế doanh thu. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam mới chỉ phục vụ được khoảng 20-25% nhu cầu, còn lại thuộc về doanh nghiệp nước ngoài. Như vậy, việc hợp tác liên doanh và liên kết với nhiều doanh nghiệp logistics toàn cầu, bao gồm cả các doanh nghiệp logistics truyền thống, như: CEVA Logistics, Mitsubishi Logistics, Keppel Logistics, UPS SCS..., cũng như những doanh nghiệp logistics phục vụ nền

kinh tế số (như: FlexPort, SEKO ILogistics...) là một xu hướng tất yếu, để mở rộng thị phần và phát triển trong bối cảnh cạnh tranh do việc dư thừa công suất sau đại dịch.

Bên cạnh sự nỗ lực từ phía các doanh nghiệp ngành logistics, thì Nhà nước cũng phải có những chính sách hỗ trợ doanh nghiệp nhất định. Có những hoạt động đầu tư công từ Nhà nước mang lại sự phát triển chung cho cả nền kinh tế, chứ không phải mang lại lợi ích riêng một ngành nào. Nhà nước đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, kết nối giao thông thuận tiện giữa các tỉnh, thành để giảm bớt chi phí lưu thông, qua đó thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Nhà nước cũng cần nâng cấp đầu tư hệ thống kết nối mạng internet với băng thông rộng để đẩy mạnh tốc độ đường truyền, giúp cho hoạt động chuyển đổi số tại các doanh nghiệp được thông suốt. Ngoài ra, hệ thống văn bản luật pháp quy định các vấn đề liên quan đến hoạt động thương mại, vận tải và kinh doanh dịch vụ logistics phải được Nhà nước ban hành và hướng dẫn thực thi phù hợp với điều kiện thực tiễn kinh doanh. Như vậy, mọi hoạt động của ngành đều đảm bảo tính pháp lý và được luật pháp bảo hộ khi có xảy ra tình trạng tranh chấp giữa các cá nhân, doanh nghiệp trong và ngoài nước. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Công thương (2021). *Báo cáo Logistics Việt Nam 2021, Phát triển nhân lực Logistics*, Nxb Công Thương, Hà Nội, 2021
2. Ban Thời sự, VTV (2020). *Thế giới kêu gọi giảm tiếp xúc xã hội nhằm ngăn chặn dịch COVID-19*, truy cập từ <https://vtv.vn/the-gioi/the-gioi-keu-goi-giam-tiep-xuc-xa-hoi-nham-ngan-chan-dich-covid-19-20200324082759406.htm>
3. Diệp Ninh (2021). *Ngành logistics trước bước ngoặt chuyển đổi số*, truy cập từ https://mof.gov.vn/webcenter/portal/vclvstc/pages_r//chi-tiet-tin?dDocName=MOFUCM196371
4. Hòa Bình (2021). *Doanh nghiệp logistics lãi khủng vượt lợi nhuận cả năm*, truy cập từ <https://vtc.vn/doanh-nghiep-logistics-lai-khung-vuot-loi-nhuan-ca-nam-ar648086.html>
5. Khánh Lan, (2022). *Vận tải biển toàn cầu đối mặt với rủi ro hạ cánh cứng*, truy cập từ <http://www.vr.org.vn/vn/tin-tuc-su-kien/duong-thuy/van-tai-bien-toan-cau-doi-mat-voi-rui-ro-ha-canh-cung-10302.html>
6. Hoàng Lan (2022). *Doanh nghiệp thuộc ngành nào sẽ dẫn đầu tăng trưởng lợi nhuận nửa cuối năm*, truy cập từ <https://vneconomy.vn/doanh-nghiep-thuoc-nganh-nao-se-dan-dau-tang-truong-loi-nhuan-nua-cuoi-nam.htm>
7. Kiều Oanh (2022). *Thời hoàng kim của vận tải biển, nỗi đau của doanh nghiệp và người tiêu dùng toàn cầu*, truy cập từ <https://vneconomy.vn/thoi-hoang-kim-cua-van-tai-bien-noi-dau-cua-doanh-nghiep-va-nguoi-tieu-dung-toan-cau.htm>
8. Công Trung (2022). *Cước vận tải hạ nhiệt, doanh nghiệp vẫn đầu tư mua thêm tàu*, truy cập từ <https://tuoitre.vn/cuoc-van-tai-bien-ha-nhiet-doanh-nghiep-van-dau-tu-mua-them-tau-20220726113417464.htm>
9. Thiên Thanh, Hạnh Minh, Khánh Hà, (2020). *Doanh nghiệp chuyển đổi số để thích ứng với đại dịch Covid-19*, truy cập từ https://special.nhandan.vn/doanhnghiepchuyendoiso_covid19/
10. Thông tấn xã Việt Nam (2020). *Sau hàng không, đến lượt ngành vận tải biển thăm đôn bão Covid-19*, truy cập từ <https://tuoitre.vn/sau-hang-khong-den-luot-nganh-van-tai-bien-tham-don-bao-covid-19-20200409142148267.htm>
11. Tổng cục Thống kê (2022). *Tổng quan dự báo tình hình kinh tế thế giới quý III và cả năm 2022*, truy cập từ <https://www.gso.gov.vn/du-lieu-va-so-lieu-thong-ke/2022/09/tong-quan-du-bao-tinh-hinh-kinh-te-the-gioi-quy-iii-va-ca-nam-2022>