

ẢNH HƯỞNG CỦA ĐẠI DỊCH COVID-19 ĐẾN DOANH NGHIỆP LOGISTICS Ở VIỆT NAM

Nguyễn Thu Trang

Tóm tắt: Đại dịch Covid-19 đã phá vỡ chuỗi cung ứng và ảnh hưởng đến các hoạt động logistics - xương sống của chuỗi cung ứng hàng hóa. Hoạt động logistics của Việt Nam cũng bị ảnh hưởng nặng nề với các tác động như: xuất khẩu hàng hóa suy giảm, cắt giảm lao động và việc làm, giảm doanh thu, hoạt động của doanh nghiệp bị đình trệ, tạm ngừng hoạt động trong một khoảng thời gian. Bài báo sử dụng phương pháp thu thập dữ liệu thứ cấp để nghiên cứu ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 đến hoạt động của doanh nghiệp logistics Việt Nam, từ đó tác giả đưa ra một số khuyến nghị ứng phó với Covid-19, bao gồm đa dạng hóa thị trường, đầu tư vào nhiều loại đòn bẩy bền vững và ứng dụng khoa học công nghệ để nâng cao năng lực cạnh tranh.

Từ khóa: Covid-19; Doanh nghiệp; Logistics; Việt Nam.

Giới thiệu

Cùng với sự khởi sắc của đất nước, theo báo cáo “Đánh giá cạnh tranh” của Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế OECD, ngành logistics Việt Nam đạt tốc độ phát triển bình quân 12-14%, đóng góp vào GDP từ 4-5% bình quân trong những năm gần đây. Việc đơn giản hóa thủ tục hải quan cũng như nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng giao thông đã đưa ngành logistics Việt Nam tăng 3 bậc xếp hạng so với năm 2020, đứng ở vị trí thứ 8 trong top 10 quốc gia đứng đầu, theo Báo cáo chỉ số Logistics thị trường mới nổi năm 2021 của Agility (Vietnam Report, 2022).

Tuy nhiên, chi phí hậu cần cho 1 kg tôm từ Nam ra Bắc của Việt Nam thậm chí còn đắt hơn từ Ecuador đến Việt Nam hoặc 1 kg thanh long xuất khẩu qua Hoa Kỳ bằng đường hàng không nếu giá bán 7 USD thì chi phí cho logistics chiếm 50% (Diễn đàn Logistics Việt Nam, 2020). Chi phí logistics quá cao là một trong những nguyên nhân khiến cho hàng hóa Việt Nam kém hấp dẫn đối với thị trường khó tính. Đồng thời, đại dịch Covid-19 cũng là một đòn chí mạng đối với ngành logistics.

Sự bùng phát đại dịch Covid-19 đã gây ra những tổn thất đối với kinh tế, xã hội và sức khỏe con người. Đại dịch đã phá vỡ và đảo lộn hệ thống cung ứng toàn cầu, trong đó các doanh nghiệp hoạt động logistics bị ảnh hưởng nặng nề. Sự ảnh hưởng đó ở Việt Nam có liên quan đến 4500 công ty vận tải và doanh nghiệp logistics (Ngọc Quỳnh, 2021). Trong số này có 88% là doanh nghiệp trong nước, 10% là doanh nghiệp liên doanh và 2% là doanh nghiệp nước ngoài (OECD Vietnam, 2022).

Bài nghiên cứu sẽ trả lời 2 câu hỏi: 1) Ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 đến ngành logistics của Việt Nam 2) Giải pháp giúp cho các doanh nghiệp logistics của Việt Nam vượt qua khủng hoảng này.

1. Tổng quan về các doanh nghiệp logistics Việt Nam

Việt Nam được đánh giá là thị trường có nhiều tiềm năng để phát triển hoạt động logistics, nhưng hiện tại các doanh nghiệp logistics của Việt Nam mới chỉ đáp ứng khoảng 25% nhu cầu. Theo công bố báo cáo điều tra về chỉ số hoạt động logistics (LPI)

năm 2020 của Ngân hàng Thế giới (WB), Việt Nam là quốc gia có chỉ số LPI cao nhất trong nhóm nước thu nhập trung bình thấp với 3,27 điểm, xếp hạng 39/160 với tốc độ tăng trưởng dao động từ 14–16%. Trong khu vực ASEAN, Việt Nam đứng ở vị trí thứ 3, sau Singapore (hạng 7) và Thái Lan (hạng 32) (Huyền Tú, 2021).

Bức tranh kinh tế ngành logistics của Việt Nam có sự phân hóa nhất định. Đầu tiên là sự phân hóa theo quy mô và cơ cấu kinh doanh. Thứ hai là sự phân hóa theo nhóm ngành hoạt động.

Thứ nhất, phân hóa theo quy mô và cơ cấu kinh doanh

Hiện nay ở Việt Nam có khoảng 4.500 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics. Trong đó có 88% là doanh nghiệp trong nước, 10% là liên doanh và 2% là doanh nghiệp nước ngoài (nhưng chiếm 70-80% thị phần) (Tổng cục Thống kê, 2021). Số lượng doanh nghiệp nhiều nhưng chủ yếu là doanh nghiệp nhỏ, quy mô hạn chế cả về vốn và nhân lực, chưa có sự liên kết giữa các khâu trong chuỗi cung ứng logistics cũng như giữa doanh nghiệp logistics với doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Chính vì vậy, các doanh nghiệp logistics ở trong nước đều bị hạn chế sản chơi ở cả chiều bán và chiều mua.

Thứ hai, phân hóa theo nhóm ngành hoạt động

Nhìn chung chuỗi dịch vụ logistics chủ yếu bao gồm các dịch vụ sau:

Dịch vụ bốc xếp hàng hóa (bao gồm cả hoạt động bốc xếp container).

Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa (bao gồm cả hoạt động kinh doanh kho bãi container và kho xử lý nguyên liệu, thiết bị).

Dịch vụ đại lý vận tải (bao gồm cả hoạt động đại lý làm thủ tục hải quan và lập kế hoạch bốc dỡ hàng hóa).

Các dịch vụ hỗ trợ khác, bao gồm: hoạt động tiếp nhận, lưu kho và quản lý thông tin liên quan đến vận chuyển và lưu kho hàng hóa trong suốt cả chuỗi logistics; hoạt động xử lý lại hàng hóa bị khách hàng trả lại, hàng hóa tồn kho, hàng hóa quá hạn, lỗi mốt và tái phân phối hàng hóa đó; hoạt động cho thuê và thuê mua container.

Dịch vụ vận tải bao gồm: hàng không, đường bộ, đường sắt.

2. Ảnh hưởng của Covid-19 đến hoạt động của các doanh nghiệp logistics Việt Nam

Các doanh nghiệp logistics Việt Nam đang đối mặt với 2 nhóm tác động lớn của đại dịch Covid-19. Tác động đầu tiên là ảnh hưởng đến hoạt động dịch vụ vận tải (hàng không, đường sắt, đường bộ). Tác động thứ hai, mức độ nghiêm trọng hơn là những khó khăn liên quan đến đứt gãy chuỗi cung ứng toàn cầu thể hiện ở: 1) Suy giảm hoạt động xuất nhập khẩu; 2) Thiếu lao động; 3) Giảm doanh thu.

2.1. Ảnh hưởng đến hoạt động dịch vụ vận tải

Chúng ta có thể quan sát những tác động đến năng lực vận chuyển hàng hóa trong 3 phân khúc.

Dịch vụ vận tải đường bộ

Vận tải đường bộ ở Việt Nam là hình thức vận chuyển phổ biến nhất. Tuy nhiên, trong tình hình đại dịch, vận tải đường bộ đang phải gặp nhiều khó khăn. Nhu cầu vận tải đường bộ giảm khoảng 30% (Hình 1). Theo số liệu thống kê của Bộ Công thương, 9 tháng đầu năm 2020, vận tải hàng hóa đường bộ đạt 937 triệu tấn, giảm 7,4% so với cùng kỳ năm 2019; luân chuyển hàng hóa đường bộ đạt 65,2 tỷ tấn.km, giảm 14,2%. Có khoảng 15-50% doanh nghiệp vận tải đường bộ thu hẹp phạm vi hoạt động và giảm trung bình 10–30% doanh thu so với cùng kỳ 2019 (Bộ Công Thương, 2020a).

60% so với tháng 4. Đặc biệt, năm 2020 so với cùng kỳ năm 2019, một số cảng trọng điểm sản lượng sụt giảm mạnh như cảng Hải Phòng chỉ đạt 75%, cảng Sài Gòn chỉ đạt 85%. Hàng hóa tập kết từ các cảng khác về cảng Cái Mép

- Thị Vải để xuất khẩu sang thị trường Mỹ và châu Âu giảm khoảng 30-40% khiến cho hàng loạt tàu trung chuyển bị trống (Phạm Thu Van, 2020).

HÌNH 3. VẬN TẢI HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG HÀNG KHÔNG (NGHÌN TẤN)



Nguồn: Báo cáo Logistics Việt Nam, Bộ Công Thương, 2021.

Dịch vụ vận tải đường hàng không

Tác động của đại dịch Covid-19 đến ngành vận tải hàng không là nặng nề nhất (Hình 3). Trong tháng 6/2020, vận tải hàng hóa bằng đường hàng không chỉ đạt 16,8 nghìn tấn, giảm 61% so với cùng kỳ năm 2019 và giảm 68% so với đợt cao điểm tháng 5/2021 (Báo cáo logistics Việt Nam, 2021). Luân chuyển hàng hóa năm 2020 đạt 2,6 tỷ tấn.km, giảm 54% so với cùng kỳ năm 2019 (Bộ Công Thương, 2020a).

Sự sụt giảm mạnh mẽ đối với khối lượng vận tải hàng không là vào tháng 8 năm 2021 khi chỉ còn 7,5 nghìn tấn hàng hóa được vận chuyển, sụt giảm 85% so với 3 tháng trước đó. Mức sản lượng vận chuyển hành khách 2020 giảm 54% so với năm 2019 (quốc tế giảm 82%; nội địa giảm 22%) và giảm 39% lượng hàng hóa (Báo cáo Logistics Việt Nam, 2021).

2.2. Ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng của doanh nghiệp

Ảnh hưởng đến hoạt động xuất - nhập khẩu hàng hóa

Dịch Covid-19 làm gián đoạn chuỗi cung ứng nguyên liệu và thu hẹp đáng kể thị trường tiêu thụ. Nhiều nước đã thực hiện các biện pháp đóng cửa biên giới, chỉ nhập khẩu một số mặt hàng thiết yếu nên giá trị xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam giảm đáng kể. Trước thời kỳ dịch bệnh bùng phát, kim ngạch xuất nhập khẩu chính ngạch thương mại xuyên biên giới đạt mức tăng bình quân 14-15%/năm, kéo theo dịch vụ logistics tăng theo. Tuy nhiên, từ năm 2019 đến nay, thương mại dịch vụ quốc tế của Việt Nam bị giảm mạnh, logistics cũng bị ảnh hưởng theo dây chuyền. Theo Tổng cục Hải quan, tháng 8/2020, kim ngạch xuất khẩu ước tính chỉ đạt 174 tỷ USD; tăng 1,6% so với cùng kỳ năm 2019; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài đạt 113 tỷ USD (chiếm 65% tổng kim ngạch xuất khẩu) đã giảm 4,5% (Bộ Công Thương, 2022). Con số này cũng chưa thể nói hết được ảnh hưởng mà các doanh nghiệp logistics phải chịu.

Kim ngạch xuất khẩu chỉ tăng 1,6%, trong khi đó so với mức tăng 10 năm qua trung bình là 15% là quá nhỏ. Điều này ảnh hưởng rõ rệt đến các hoạt động logistics trong toàn bộ nền kinh tế (GSO, 2020b). Theo Bộ Công thương trong 6 tháng đầu năm 2020, xuất khẩu cả nước đạt 121 tỷ USD, giảm 1,1% so với cùng kỳ, cụ thể: xuất khẩu Việt Nam sang ASEAN giảm 14%, sang thị trường EU giảm 8,8%, sang Nhật Bản giảm 2,3% so với cùng kỳ năm 2019 (Bộ Công thương, 2020b). Các dịch vụ logistics theo đường hàng không, đường bộ, đường sắt bị ảnh hưởng đặc biệt nghiêm trọng.

Giảm doanh thu và việc làm

Tác động của Covid-19 đã bắt đầu bộc lộ một cách rõ ràng đến các doanh nghiệp chịu ảnh hưởng trực tiếp hay gián tiếp thông qua sự sụt giảm doanh thu. Theo thống kê của Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), có khoảng 15% doanh nghiệp bị giảm 50% doanh thu so với năm 2020 và hơn 50% doanh nghiệp giảm số lượng dịch vụ logistics trong nước và quốc tế từ 10%-30% so với cùng kỳ năm 2020. Trong tháng 9 năm 2021, có 2.509 doanh nghiệp logistics phải tạm ngừng hoạt động, tăng 14% so với cùng kỳ năm 2020, chiếm 5,56% số doanh nghiệp tạm ngừng hoạt động của cả nước. Đồng thời có 571 số doanh nghiệp logistics hoàn tất thủ tục giải thể, tăng 17% so với cùng kỳ năm 2020, chiếm 4,46% tổng số doanh nghiệp giải thể của cả nước (Báo điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam, 2021).

Ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 làm cho chi phí kinh doanh của các doanh nghiệp logistics bị “đội” lên trong khi lượng tiêu thụ hàng hóa giảm đáng kể, khiến cho hơn 60% tổng số doanh nghiệp tư nhân chịu ảnh hưởng (Malesky, 2020). Trong năm 2020, 65% doanh nghiệp tư nhân bị giảm doanh thu, đặc biệt là nhóm doanh nghiệp có quy mô vừa và nhỏ, siêu nhỏ bị ảnh hưởng nặng nề nhất (Đậu Anh Tuấn, 2021). Ngân hàng Thế giới đã thống kê những ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 đến

các doanh nghiệp Việt Nam thông qua việc đứt gãy chuỗi cung ứng, hoạt động kinh doanh đóng cửa, nhu cầu tiêu thụ hàng hóa giảm mạnh, vốn và doanh thu đình trệ. Trong đó, theo quyết định phong tỏa của Chính phủ năm 2020 đã có 20% số doanh nghiệp đã phải đóng cửa hoặc cắt giảm quy mô, 81% doanh nghiệp bị suy giảm doanh thu và ảnh hưởng tiêu cực lượng khách hàng trong dài hạn (The World Bank, 2020).

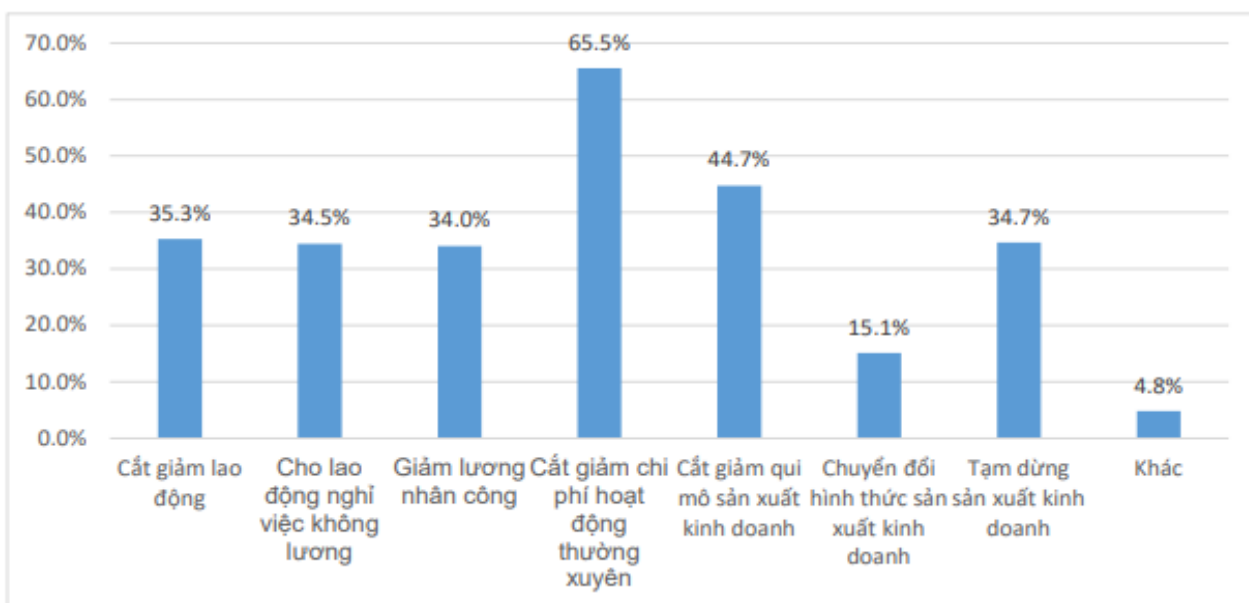
Theo kết quả khảo sát của Ban nghiên cứu Phát triển kinh tế của Thủ tướng 2020, doanh thu của các doanh nghiệp sụt giảm do đứt gãy chuỗi cung ứng chiếm 35%, đồng thời không có đơn hàng chiếm 2% (VnEconomy, 2021). Các doanh nghiệp bị đứt gãy chuỗi cung ứng là do tỷ lệ doanh nghiệp buộc phải đóng cửa do yêu cầu về phòng chống dịch bệnh chủ yếu đối với các ngành nghề như hàng không, điện tử là chịu ảnh hưởng nặng nề nhất.

Quy mô, sản lượng doanh nghiệp suy giảm cùng với đó là lao động mất việc làm và thất nghiệp gia tăng.

Nếu ước tính số lao động bình quân 1 doanh nghiệp logistics khoảng 25 người thì trong 2 tháng đã có khoảng 400 nghìn lao động bị ảnh hưởng do các doanh nghiệp tạm ngừng kinh doanh. Thống kê trong tháng 2/2020 cho thấy, số người thất nghiệp nộp hồ sơ hưởng bảo hiểm thất nghiệp là trên 47.000 người, tăng 60% so với tháng 1/2020 và tăng 70% so với cùng kỳ năm ngoái (Báo cáo đánh giá tác động của Covid-19, 2021).

Theo đánh giá của các doanh nghiệp logistics, nếu dịch bệnh vẫn còn tiếp tục kéo dài thì khả năng phá sản của các doanh nghiệp càng cao. Cụ thể, 66% doanh nghiệp phải cắt giảm chi phí hoạt động thường xuyên, sau đó là 35% doanh nghiệp bị cắt giảm lao động hoặc 34% doanh nghiệp cho lao động nghỉ việc không lương. Việc suy giảm số lượng, chất lượng và hiệu suất lao động là một hệ lụy ảnh hưởng rất lớn tới hoạt động của các doanh nghiệp.

HÌNH 4. DOANH NGHIỆP ỨNG PHÓ VỚI ẢNH HƯỞNG CỦA ĐẠI DỊCH COVID - 19



Nguồn: Báo cáo đánh giá tác động của Covid-19 đến nền kinh tế và các khuyến nghị chính sách, 2021.

Hầu hết các doanh nghiệp Việt Nam có quy mô vừa, nhỏ và siêu nhỏ. Bởi vậy, tác động của đại dịch Covid-19 khiến cho hoạt động của các doanh nghiệp này bị gián đoạn trong thời gian ngắn hoặc thậm chí nhiều doanh nghiệp bị giải thể, đóng cửa nhà máy. Thực tế cho thấy, khoảng 80% doanh nghiệp logistics của Việt Nam với quy mô nhỏ, siêu nhỏ với tổng vốn hoạt động dưới 2 tỷ đồng đứng trước nguy cơ phá sản do tác động từ đại dịch Covid-19. Khoảng 10% doanh nghiệp logistics với quy mô trung bình đối diện với nguy cơ đóng cửa tạm thời dưới nhiều mức độ khác nhau.

Những tác động tiêu cực đáng kể của Covid-19 không chỉ làm giảm lợi nhuận của doanh nghiệp thông qua gián đoạn quy trình sản xuất, khó khăn trong việc tìm nguồn cung và đầu ra mà còn ảnh hưởng lâu dài đến quá trình phát triển của doanh nghiệp do thay đổi cấu trúc vận hành, năng suất lao động. Hơn nữa 9-15% doanh nghiệp logistics phải chịu chi phí cách ly chi trả cho người lao động (Nguyễn Ý Nhi, 2022).

3. Một số khuyến nghị

Việt Nam là một nền kinh tế nhỏ, mở và phụ thuộc nhiều vào các nước đối tác cũng như vào môi trường thương mại quốc tế (Australian Aid et al., 2020, 5). Đại dịch COVID-19 đã tàn phá nền kinh tế thế giới và làm gián đoạn một số chuỗi cung ứng toàn cầu. Ngành dịch vụ hậu cần của Việt Nam tất nhiên cũng bị ảnh hưởng tiêu cực. Trước tình hình đó, mỗi doanh nghiệp logistics phải đưa ra các giải pháp ứng phó khác nhau đối với đại dịch COVID-19.

Thứ nhất, các doanh nghiệp logistics không nên quá phụ thuộc vào một số nền kinh tế hàng đầu thế giới trong chuỗi cung ứng. Nguy cơ bùng phát lần đại dịch Covid-19 cùng với nguy cơ phá vỡ chuỗi cung ứng vẫn còn hiện hữu ở nhiều nền kinh tế lớn trên thế giới. Vì vậy, việc quá phụ thuộc vào một vài nền kinh tế sẽ kéo theo nhiều hệ lụy khi có những rủi ro bất khả kháng xảy ra. Bên cạnh đó các doanh nghiệp nên tận dụng các FTA mới nhất, đặc biệt là EVFTA bởi dịch vụ logistics là những

cam kết đáng chú ý theo hướng mở và mang lại lợi ích cho doanh nghiệp.

Thứ hai, đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng. Doanh nghiệp logistics cần tạo ra hành lang vận tải đa phương thức do nhu cầu trung chuyển chất lượng hàng hóa ngày càng cao. Ngoài ra, các kho vận cần tập trung ở các vị trí chiến lược, đồng bộ với hệ thống cảng sông, cảng biển, cơ sở sản xuất. Cụ thể đối với hạ tầng giao thông đường biển cần gắn cảng biển với vận tải đa phương; các nhóm cảng biển trọng điểm cần được phát triển theo hướng có phân luồng riêng cho vận tải hàng hóa. Đối với hạ tầng giao thông đường sắt, cần một cuộc cải cách từ nâng cấp kết cấu hạ tầng tới thay đổi mô hình kinh doanh ngành đường sắt. Đối với hạ tầng giao thông đường hàng không hiện đang quá tải nghiêm trọng, bởi vậy cần đầu tư nguồn vốn nhằm mở rộng cũng như nâng cấp chất lượng dịch vụ vận chuyển hàng hóa.

Thứ ba, ứng dụng khoa học công nghệ để nâng cao năng lực cạnh tranh, cắt giảm chi phí nhằm tối đa hóa hiệu quả hoạt động kinh doanh. Hiện việc ứng dụng công nghệ thông tin trong lĩnh vực logistics của các doanh nghiệp Việt Nam còn ở mức rất khiêm tốn, chủ yếu tập trung vào phục vụ khai báo hải quan và theo dõi, giám sát phương tiện. Ngoài các chức năng chính là bảo quản, dán nhãn, đóng gói, phân loại, xử lý hàng hóa, chuẩn bị đơn hàng, các trung tâm logistics cần chuyển sang ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hàng hóa và theo dõi, truy xuất địa điểm.

Covid -19 buộc các công ty phải định vị lại lĩnh vực hậu cần bằng cách chuyển đổi kỹ thuật số. Việc triển khai sẽ giúp các doanh nghiệp logistics giải quyết các vấn đề liên quan đến hoạt động, tối ưu hóa khả năng vận chuyển hàng hóa, giảm thời gian giao nhận hàng hóa, giảm thiểu rủi ro trong quá trình hoạt động. Trong số hơn 4000 doanh nghiệp logistics có khoảng 30 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics đa quốc gia, như vậy cần đôn đốc các doanh nghiệp tái cơ cấu, tận dụng công nghệ số để tạo chuyển biến lớn trong sản xuất năng lượng và năng suất. Việc ứng dụng công nghệ số giúp cắt giảm chi phí khi tỷ lệ chi phí logistics ở Việt Nam là 18% so với GDP trong khi con số này ở các nước phát triển là 9-14%, chuyển đổi kỹ thuật số giúp doanh nghiệp tham gia vào chuỗi cung ứng lớn hơn (Tăng Thị Bích Hiền & Nguyễn Hoàng Minh, 2020).

Kết luận

Đối mặt với những rủi ro lớn khi xảy ra đại dịch COVID-19, các doanh nghiệp logistics Việt Nam đã bị thiệt hại nặng nề. Bài báo đã phân tích những ảnh hưởng của dịch COVID-19 đối với hoạt động của các doanh nghiệp logistics Việt Nam với phương pháp tiếp cận định tính kết hợp và phân tích từ các thông tin thứ cấp. Bài viết cũng đưa ra một số khuyến nghị giúp các doanh nghiệp có những biện pháp ứng phó và điều chỉnh phù hợp trước mắt và lâu dài để có thể đề chống chọi và phát triển trong những điều kiện bất lợi nhất.

Tài liệu tham khảo

1. Australian Aid et al. (2020). Báo cáo ngắn về tác động của dịch cúm Covid 19 tới nhu cầu, kỹ năng cho người lao động và hoạt động đào tạo nguồn nhân lực cho ngành logistics Việt Nam. Truy cập ngày 15/6/2022 tại <https://khoa.hoc.neu.edu.vn/Resources/Docs/SubDomain/khoa/hoc/hoi%20thao/quoc%20te/2020/Hoi%20thao%20khoa%20h%E1%BB%8Dc%20quoc%20te%20Tac%20dong%20cua%20covid19%20den%20hoat%20dong%20logistics%20Viet%20Nam%202020.pdf>

2. Báo cáo đánh giá tác động của Covid-19 (2021). Báo cáo đánh giá tác động của Covid-19 đến nền kinh tế và các khuyến nghị chính sách. Truy cập ngày 15/6/2022 tại <https://trungtamwto.vn/tin-tuc/15196-bao-cao-danh-gia-tac-dong-cua-covid-19-den-nen-kinh-te-va-cac-khuyen-nghi-chinh-sach>
3. Báo điện tử Đảng Cộng Sản Việt Nam (2021). Khôi phục chuỗi cung ứng, phát triển logistics sau đại dịch. Truy cập ngày 15/6/2022 tại <https://dangcongsan.vn/kinh-te/khoi-phuc-chuoi-cung-ung-phat-trien-logistics-sau-dich-covid-19-599693.html>. Ngày truy cập 23/7/2022.
4. Bộ Công Thương (2020a). Báo cáo Logistics Việt Nam 2020: Cắt giảm chi phí Logistics. Nxb Công thương, Hà Nội.
5. Bộ Công Thương (2020b). Báo cáo tình hình thị trường Logistics Việt Nam số tháng 11 9/2020. Nxb Công thương, Hà Nội.
6. Bộ Công Thương (2022). Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu 8 tháng năm 2022. Truy cập ngày 15/6/2022 tại <https://moit.gov.vn/tin-tuc/thi-truong-nuoc-ngoai/tong-kim-ngach-xuat-nhap-khau-tang-15-5-trong-8-thang-nam-2022.html>.
7. Bộ Công Thương (2021). Báo cáo Logistics Việt Nam 2021: Phát triển nguồn nhân lực. Nxb Công thương, Hà Nội.
8. Đậu Anh Tuấn (2021). Reform of tax administrative procedures, customs to support businesses. *Financial Journal*, Issue 1. Truy cập ngày 15/6/2022 tại <https://tapchitaichinh.vn/co-che-chinh-sach/cai-cach-thu-tuc-hanh-chinh-thue-hai-quan-ho-tro-doanh-nghiep-337294.html>.
9. Diễn đàn Logistics Việt Nam (2020). Nâng cao giá trị nông sản. Truy cập ngày 15/6/2022 tại <https://24hmoney.vn/news/-nguoc-doi-1kg-tom-chuyen-tu-nam-ra-bac-dat-hon-ecuador-ve-viet-nam-c27a198389.html>.
10. General Statistics Office (GSO) (2020a). Labor survey report for Quarter 2, 2020, Truy cập ngày 15/6/2022 tại: <https://www.gso.gov.vn/Default.aspx?tabid=512>, accessible at September 19, 2020.
11. GSO (2020b). Monthly socio-economic information. Published by the General Statistics Office, accessed at relevant sections. Truy cập ngày 15/6/2022 tại: www.gso.gov.vn; Access time, from September 3 to September 6, 2020.
12. Huyền Tú (2021). Chỉ số LPI (Logistics Performance Index) trong Logistics. Truy cập ngày 15/6/2022 tại <https://logistician.org/thu-vien/chi-so-lpi-logistics-performance-index-trong-logistics.html#:~:text=Trong%20b%E1%BA%A3ng%20Top%2010%20qu%E1%BB%91c,%2C%20x%E1%BA%BFp%20h%E1%BA%A1ng%2039%2F160>.
13. Malesky, E. J, 2020. The Vietnam provincial competitiveness index 2020. Truy cập ngày 15/6/2022 tại https://pcivietnam.vn/uploads/EN-Bao-cao-dai/2020_PCI_Report_final.pdf.
14. Ngọc Quỳnh (2021). Ngành logistics Việt Nam đối mặt với nhiều lực cản. Ban tuyên giáo Trung ương. Truy cập ngày 15/6/2022 tại <https://dangcongsan.vn/kinh-te/nganh-logistics-viet-nam-doi-mat-voi-nhieu-luc-can-600207.html#:~:text=Vi%E1%BB%87t%20Nam%20hi%E1%BB%87n%20c%C3%B3%20kho%E1%BA%A3ng,30.000%20c%C3%B4ng%20ty%20li%C3%AAn%20quan>.
15. Nguyễn Ý Nhi (2022). *Tác động của đại dịch Covid-19 lên ngành logistics ở Việt Nam*. Đại học Quốc gia Hà Nội. DOI: 10.31219/osf.io/vamwy.
16. OECD Vietnam (2022). Sự cần thiết của cạnh tranh lành mạnh đối với dịch vụ logistics. Truy cập ngày 15/6/2022 tại <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=ab764f1c-c102-46ea-82d9-3231c97eb275>.
17. Phạm Thu Van (2020). *The impact of Covid-19 pandemic on logistics: Opportunities and Challenges*. Proceedings of the International conference, Hanoi.

18. Tăng Thu Vân (2020). The impact of Covid-19 pandemic on lthistics: Opportunities and Challenges. Truy cập ngày 15/6/2022 tại <https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/giam-chi-phi-logistics-thach-thuc-lon-cho-cac-cong-ty-logistics-viet-nam-76510.htm>.
19. Tăng Thị Bích Hiền & Nguyễn Hoàng Minh (2020). Giảm chi phí logistics: Thách thức lớn cho các công ty logistics Việt Nam. Truy cập ngày 15/6/2022 tại <https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/giam-chi-phi-logistics-thach-thuc-lon-cho-cac-cong-ty-logistics-viet-nam-76510.htm>.
20. The World Bank (2020). Tác động của Covid-19 đối với doanh nghiệp tại Việt Nam. Truy cập ngày 15/6/2022 tại <https://pubdocs.worldbank.org/en/587391600996767625/Slide-Tác-động-của-COVID-19-đối-với-doanh-nghiệp-tại-Việt-Nam.pdf>.
21. Vietnam Report (2022). Vietnam Report công bố Top 10 công ty uy tín ngành logistics năm 2021. <https://www.gasshipping.com.vn/vietnam-report-cong-bo-top-10-cong-ty-uy-tin-nganh-logistics-nam-2021-1>.
22. VnEconomy (2021). Đứt gãy chuỗi cung ứng, 35% số doanh nghiệp “ngâm ngùi” tạm đóng cửa”. Ngày truy cập 1/9/2022 tại <https://vneconomy.vn/dut-gay-chuoi-cung-ung-35-so-doanh-nghiiep-ngam-ngui-tam-dong-cua.htm>.

Thông tin tác giả:**Nguyễn Thu Trang, Th.S**

- Đơn vị công tác: Viện Nghiên cứu Ấn Độ và Tây Nam Á

- Địa chỉ email: trangkum91@gmail.com

Ngày nhận bài: 22/6/2022

Ngày nhận bản sửa: 12/9/2022

Ngày duyệt đăng: 22/10/2022