

MỤC LỤC

KINH TẾ VÀ QUẢN LÝ

- 1. Nguyễn Thị Uyên Uyên và Lê Trương Niệm** - Tác động của đa dạng hóa đến rủi ro phi hệ thống của các công ty niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam. **Mã số: 151.1FiBa.11** 2
The Impact of Diversification on Non-systematic Risk of Listed Companies on Vietnam Stock Market
- 2. Nguyễn Bích Ngọc** - Hiệu quả xã hội của tổ chức tài chính vi mô tại Việt Nam từ lý thuyết đến thực tiễn. **Mã số: 151.1mEco.11** 14
The Social Impact of Microfinance Institutions in Vietnam from Theory to Practice
- 3. Đoàn Thị Hồng Nhung** - Ảnh hưởng của lợi thế thương mại đến giá trị thị trường của các công ty niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam. **Mã số: 151.1FiBa.11** 26
Studying the effect of goodwill on the market value of companies listed on Vietnam's stock market
- 4. Nguyễn Đắc Hưng** - Mối quan hệ giữa doanh nghiệp Logistics và hoạt động kinh doanh ngân hàng thương mại bị tác động bởi đại dịch Covid-19. **Mã số: 151.1SMET.12** 35
The Relationship between Logistics Businesses and Commercial Bank Operation under Influence of Covid-19 Pandemic

QUẢN TRỊ KINH DOANH

- 5. Cảnh Chí Hoàng và Nguyễn Hữu Khôi** - Nghiên cứu khám phá tác động của các nhân tố lập luận đạo đức đến thái độ và ý định hành vi mua của người tiêu dùng hàng nhái tại Việt Nam. **Mã số: 151.2BMkt.21** 42
Research on the Impact of Moral Reasoning Strategies on the Buying Attitude, Intention, and Behaviour of Counterfeit Product Consumers in Vietnam
- 6. Hoàng Thị Mai Lan** - Nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng thông tin trên Báo cáo tài chính trong doanh nghiệp quản lý và khai thác công trình thủy lợi Việt Nam. **Mã số: 151.2FiBa.22** 50
Research on factors affecting the quality of accounting information on financial statements in Vietnamese Irrigation and Drainage Management Companies
- 7. Đặng Thị Minh Nguyệt, Ngô Thị Thành, Dương Thị Tình và Trần Thị Thảo Hương** - Yếu tố tác động đến hành vi sử dụng ví điện tử của sinh viên khối ngành kinh tế các trường đại học tại Hà Nội. **Mã số: 151.2FiBa.21** 62
Factors Affecting E-wallet Use by Students of Economics at Universities in Ha Noi

Ý KIẾN TRAO ĐỔI

- 8. Lê Quân và Mai Hoàng Anh** - Doanh nghiệp khoa học và công nghệ trong trường đại học công lập tại Việt Nam - thực trạng và giải pháp. **Mã số: 151.3GEMg.32** 70
Science and Technology Enterprises in Public Universities in Vietnam – Situation and Solution
- 9. Mai Anh Vũ và Hà Thị Lan** - Nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến sự hài lòng của sinh viên đối với chất lượng dịch vụ đào tạo tại Trường Đại học Văn hóa, Thể thao và Du lịch Thanh Hóa. **Mã số: 151.3GEMg.32** 80
A Study on the Factors Affecting Student Satisfaction with the Training Quality at Thanh Hóa University of Culture, Sports, and Tourism

MỐI QUAN HỆ GIỮA DOANH NGHIỆP LOGISTICS VÀ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH NGÂN HÀNG THƯƠNG MẠI BỊ TÁC ĐỘNG BỞI ĐẠI DỊCH COVID-19

Nguyễn Đắc Hưng

Trưởng Đại học Sư phạm Kỹ thuật Hưng Yên

Email: ndhungsbv@gmail.com

Ngày nhận: 12/10/2020

Ngày nhận lại: 01/11/2020

Ngày duyệt đăng: 13/11/2020

Ngân hàng thương mại (NHTM) là loại hình tổ chức trung gian tài chính, hoạt động tín dụng, kinh doanh tiền tệ và cung ứng các dịch vụ ngân hàng tiện ích khác trong nền kinh tế. Hoạt động ngân hàng và các doanh nghiệp trong hệ thống Logistics có mối quan hệ trực tiếp trên 6 góc độ: i) cùng hệ sinh thái giữa cơ sở hạ tầng Logistics với công nghệ ngân hàng số, hay dịch vụ ngân hàng điện tử; hoạt động thương mại điện tử, hay hệ thống cung ứng hàng hóa và dịch vụ điện tử; ii) đầu tư vốn qua hình thức mua trái phiếu doanh nghiệp và cho vay vốn tín dụng các doanh nghiệp thuộc hệ thống Logistics; iii) NHTM cung ứng dịch vụ bảo lãnh, mở L/C, bao thanh toán, chuyển tiền xuyên biên giới và các hoạt động tài trợ thương mại quốc tế, tài trợ xuất nhập khẩu khác cho các doanh nghiệp Logistics; ... Do đó, Đại dịch Covid-19 tác động tích cực, tiêu cực đến hoạt động Logistics cũng tác động trực tiếp đến hoạt động ngân hàng thương mại. Bài viết tập trung làm rõ thực trạng này và đưa ra một số khuyến nghị.

Từ khóa: Logistics, ngân hàng, bị tác động, Covid-19.

JEL Classifications: F01, G21, L90

Đại dịch Covid-19 bùng phát từ cuối tháng 1/2020 ở Vũ Hán - Trung Quốc, sau đó xuất hiện trên toàn cầu, trong đó có Việt Nam, đã và đang gây thiệt hại nặng nề về kinh tế - xã hội trên toàn thế giới. Đến đầu tháng 9/2020 đã có hơn 27 triệu người mắc bệnh và hơn 883 ngàn người chết. Đại dịch đã gây áp lực nặng nề lên khả năng sản xuất và dây chuyền cung ứng toàn cầu. Song chính đại dịch cũng mở ra con đường mới để ngành dịch vụ Logistics, thương mại điện tử, dịch vụ ngân hàng số phát triển, đánh giá lại toàn bộ các hoạt động của mình.

1. Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu

1.1. Quan niệm về Logistics

Thuật ngữ tiếng Anh: Logistics được nhắc đến thường xuyên hơn ở Việt Nam trong khoảng 10 năm gần đây. Cho đến nay chưa có một định nghĩa hay khái niệm nào diễn đạt bằng tiếng Việt Nam có tính thật đầy đủ về nội hàm của thuật ngữ này. Có thể kể đến một số khái niệm sau đây:

Logistics là một phần của quản trị chuỗi cung ứng, bao gồm: việc hoạch định, thực hiện, kiểm soát

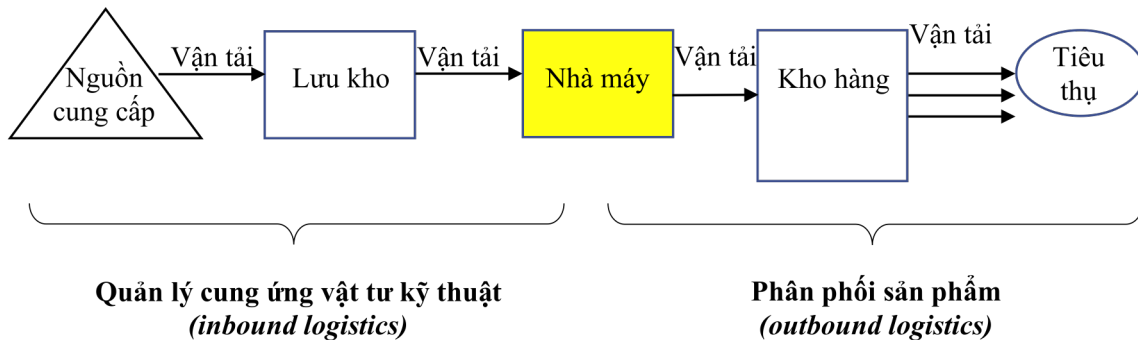
việc vận chuyển và dự trữ hiệu quả hàng hóa, dịch vụ cũng như những thông tin liên quan từ nơi xuất phát đến nơi tiêu thụ để đáp ứng yêu cầu của khách hàng.

Logistics có thể là việc quản lý dòng chu chuyển và lưu kho nguyên nhiên vật liệu, quá trình sản xuất, thành phẩm và xử lý các thông tin liên quan... từ nơi xuất xứ đến nơi tiêu thụ cuối cùng theo yêu cầu của khách hàng. Hiểu một cách rộng hơn nó còn bao gồm cả việc thu hồi và xử lý rác thải.

Logistics là quá trình lên kế hoạch, áp dụng và kiểm soát các luồng chuyển dịch của hàng hóa hay thông tin liên quan tới nguyên nhiên liệu, vật tư đầu vào và sản phẩm cuối cùng đầu ra từ điểm xuất phát tới điểm tiêu thụ.

Có thể minh họa sự kết hợp của Logistics đầu vào và đầu ra trong sơ đồ sau (hình 1):

Sơ đồ nói trên chỉ phác họa các khâu cơ bản của hoạt động Logistics, bởi trong thực tiễn, còn các hoạt động bốc dỡ, đóng gói, phân loại, ... có thể nằm trong các doanh nghiệp thể hiện trong sơ đồ và các doanh nghiệp độc lập, chuyên ngành.



Hình 1: Minh họa sự kết hợp đầu vào và đầu ra của Logistics

Logistics có thể tạm dịch một cách không sát nghĩa là “hậu cần”, nhưng có lẽ đến nay Tiếng Việt chưa có thuật ngữ tương đương. Chúng ta có thể chấp nhận từ Logistics như một từ đã được Việt hóa, cũng tương tự như nhiều từ khác trong thực tế đã chấp nhận, như: container, marketing...

1.2. Phương pháp nghiên cứu

Bài viết nghiên cứu về thực tiễn. Trong khuôn khổ giới hạn của một bài báo khoa học, tác giả không có điều kiện sử dụng phương pháp định lượng xây dựng giả thiết nghiên cứu, tổng quan nghiên cứu, xây dựng hàm và các biến, xác định mức độ tác động của các nhân tố, không xây dựng được một cách đầy đủ và có hệ thống cơ sở lý thuyết. Bài viết sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính truyền thống, sử dụng tư liệu, số liệu thứ cấp và phương pháp phỏng vấn. Tác giả trao đổi trực tiếp với 6 giám đốc chi nhánh NHTM: VIB, MBB, VPB, VCB, Vietinbank và BIDV; 19 Trưởng phòng tín dụng và 12 Giám đốc phòng giao dịch; 54 cán bộ tín dụng của 6 chi nhánh NHTM nói trên và các chi nhánh NHTM: TCB, NCB, SCB. Đội ngũ cán bộ ngân hàng này đang làm việc tại thành phố Hồ Chí Minh (24 người), được tiến hành trao đổi qua thư điện tử, mạng zalo, điện thoại. Số cán bộ ngân hàng còn lại làm việc tại Hà Nội. Thời gian trao đổi: tháng 7 và tháng 8/2020. Nội dung trao đổi liên quan đến các doanh nghiệp vận tải, bốc dỡ, cầu, đóng gói hàng hóa và phân phối hàng hóa, kho bãi, bến cảng,... đang có quan hệ thanh toán, vay vốn, tiền gửi tại các chi nhánh NHTM nói trên về thuận lợi và khó khăn do ảnh hưởng của Covid-19. Trên cơ sở các số liệu, tư liệu và kết quả trao đổi, tác giả tiến hành phân tích, luận giải, đánh giá, làm rõ chủ đề nghiên cứu, đưa ra khuyến nghị.

2. Những tác động tiêu cực của đại dịch Covid-19 đến doanh nghiệp Logistics và hoạt động ngân hàng thương mại

2.1. Doanh thu và việc làm nhiều doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng bị sụt giảm được phân tích dựa theo số liệu thống kê đã công bố

Do đại dịch Covid-19 diễn ra trên toàn thế giới cũng như tại Việt Nam hết sức phức tạp và kéo dài, làm cho chuỗi cung ứng toàn cầu, của một quốc gia, một vùng lãnh thổ, một địa phương, hay một ngành nghề, một tập đoàn kinh doanh đã bị đứt gãy và đảo lộn, trong đó có các hoạt động Logistics, được coi là xương sống của chuỗi cung ứng. Các dịch vụ vận tải hàng không, vận tải đường bộ, đường biển, đường thủy và vận tải đường sắt bị tác động nặng nề nhất. Vận tải biển ít bị ảnh hưởng hơn với cước phí vẫn giữ vững mặc dù yêu cầu chuyên chở có giảm sút và khó khăn về thủ tục do đại dịch. Các đặc điểm này của chuỗi cung ứng và dịch vụ Logistics thế giới đã thể hiện đầy đủ trong ngành dịch vụ Logistics Việt Nam. Dựa trên các số liệu công bố của Tổng cục Thống kê, có thể thấy những tác động về mặt định lượng như sau:

Tính chung 8 tháng năm 2020, tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng trong cả nước đạt 3.225,1 nghìn tỷ đồng, giảm 0,02% so với cùng kỳ năm trước, nếu loại trừ yếu tố giá giảm 4,5% (cùng kỳ năm 2019 tăng 9,5%). Như vậy, rõ ràng các dịch vụ vận chuyển, đóng gói, xếp dỡ, phân phối có liên quan cũng bị giảm với mức độ khác nhau. Doanh thu của các doanh nghiệp đó không có, hay sụt giảm, việc làm của người lao động trong các khâu đó bị giảm hay bị mất [Gso (2020)].

Doanh thu ngành dịch vụ lưu trú, ăn uống trong 8 tháng đầu năm 2020 đạt 322,5 nghìn tỷ đồng,

chiếm 10% tổng mức và giảm 16,4% so với cùng kỳ năm trước (cùng kỳ năm 2019 tăng 9,8%). Doanh thu dịch vụ lưu trú, ăn uống trong 8 tháng năm nay so với cùng kỳ năm trước của một số địa phương: Khánh Hòa giảm 59,2%; Quảng Nam giảm 53,3%; Bà Rịa - Vũng Tàu giảm 42,7%; thành phố Hồ Chí Minh giảm 41,7%; Đà Nẵng giảm 31,7%; Cần Thơ giảm 26%; Thanh Hóa giảm 20,6%; Hà Nội giảm 17,9%; Quảng Ninh giảm 10,5%; Hải Phòng giảm 10,1%. Như vậy, các chuỗi cung ứng liên quan trực tiếp đến các dịch vụ ăn uống, lưu trú nói trên cũng bị sụt giảm khi xem xét về mặt định tính, còn định lượng thì thật là khó xác định chính xác. Bởi vậy, tương tự, doanh thu của các doanh nghiệp đó không có hay sụt giảm, việc làm của người lao động trong các khâu đó bị giảm hay bị mất [Gso (2020)].

Doanh thu các doanh nghiệp du lịch lữ hành trong 8 tháng đầu năm 2020 đạt 13,1 nghìn tỷ đồng, chiếm 0,4% tổng mức và giảm 54,4% so với cùng kỳ năm trước (cùng kỳ năm 2019 tăng 10%) do dịch Covid-19. Một số địa phương có doanh thu du lịch lữ hành trong 8 tháng của năm 2020 giảm mạnh so với cùng kỳ năm trước, tiêu biểu như: Khánh Hòa giảm 76,6%; thành phố Hồ Chí Minh giảm 72,1%; Bà Rịa - Vũng Tàu giảm 67,2%; Quảng Nam giảm 66,5%; Kiên Giang giảm 64,7%; Đà Nẵng giảm 63,6%; Cần Thơ giảm 55,4%; Quảng Ninh giảm 54,9%; Hà Nội giảm 42,2%; Bình Định giảm 41,9%; Thanh Hóa giảm 40%; Hải Phòng giảm 38%. Như vậy, rõ ràng các dịch vụ trong chuỗi cung ứng có liên quan, từ vận chuyển đường bộ bằng ô tô, các dịch vụ khác có liên quan cũng sụt giảm ở mức độ khác nhau. Cũng tương tự như hai lĩnh vực ở trên, doanh thu của các doanh nghiệp trong lĩnh vực này không có hay sụt giảm, việc làm của người lao động trong các khâu đó bị giảm hay bị mất. [Gso (2020)]

Doanh thu của các doanh nghiệp thuộc các ngành dịch vụ khác trong 8 tháng của năm 2020 đạt 335,9 nghìn tỷ đồng, chiếm 10,4% tổng mức bán lẻ hàng hóa, dịch vụ, giảm 5,7% so với cùng kỳ năm 2019; trong đó doanh thu của Khánh Hòa giảm 69,8%; Đà Nẵng giảm 17,5%; Bình Định giảm 12,9%; Thanh Hóa giảm 12,3%; Bà Rịa - Vũng Tàu giảm 9,7%; thành phố Hồ Chí Minh giảm 8,4%; Hà Nội giảm 5,8%; Cần Thơ giảm 5,1%; Hải Phòng giảm 2,7%. Các dịch vụ này về chuyên ngành thống kê không chỉ ra những doanh nghiệp có liên quan đến Logistics là gì, nhưng về định tính các doanh

nh nghiệp này cũng bị ảnh hưởng lớn. Theo đó, doanh thu của các doanh nghiệp trong ngành Logistics không có hay sụt giảm, việc làm của người lao động trong các khâu đó bị giảm hay bị mất. [Gso (2020)]

Tính chung trong 8 tháng năm 2020, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa cả nước đạt 174,11 tỷ USD, tăng 1,6% so với cùng kỳ năm trước; trong đó khu vực kinh tế trong nước với kim ngạch xuất khẩu đạt 60,80 tỷ USD, tăng 15,3%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) đạt 113,31 tỷ USD (chiếm 65,1% tổng kim ngạch xuất khẩu), giảm 4,5%. Con số này chưa nói đầy đủ tới những ảnh hưởng đến các doanh nghiệp Logistics, bởi vì sự sụt giảm đó còn bị ảnh hưởng lớn của giá dầu thô xuống rất thấp, kéo dài. Nhưng kim ngạch xuất khẩu chỉ tăng 1,6%, so với mức tăng bình quân trong 10 năm qua là 15% thì rõ ràng các dịch vụ kho bãi, bến cảng, xếp dỡ, vận chuyển, đóng gói,... có liên quan bị sụt giảm mạnh so với kế hoạch đưa ra từ đầu năm 2020. Về định lượng, bình quân kim ngạch xuất khẩu các năm trước đây tăng trên 15%, nhưng 8 tháng của năm 2020 chỉ tăng 1,6%, sự sụt giảm này rõ ràng ảnh hưởng đến các doanh nghiệp và các hoạt động Logistics trong toàn bộ nền kinh tế [Gso (2020)].

Tính chung trong 8 tháng năm 2020, kim ngạch nhập khẩu hàng hóa đạt 162,21 tỷ USD, giảm 2,2% so với cùng kỳ năm trước; trong đó khu vực kinh tế trong nước đạt 72,05 tỷ USD, tăng 2,9%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài đạt 90,16 tỷ USD, giảm 6,0%. Tương tự như góc độ xuất khẩu, không có con số chính xác về mức độ ảnh hưởng của các lĩnh vực có liên quan. Tuy nhiên, rõ ràng là các doanh nghiệp vận chuyển, xếp dỡ, kho bãi, phân phối, có liên quan trực tiếp bị ảnh hưởng lớn về việc làm của người lao động, công suất sử dụng thiết bị và kho bãi,... Về định lượng, bình quân các năm trước đây kim ngạch nhập khẩu tăng 14-16%, nhưng 8 tháng đầu năm 2020 sụt giảm như vậy, rõ ràng ảnh hưởng đến doanh thu, việc làm, sử dụng công suất của phương tiện, máy móc, thiết bị, kho bãi, nhà xưởng của các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng Logistics [Gso (2020)].

Đối với Việt Nam, từ khi nổ ra đại dịch, cuộc khủng hoảng này tác động mạnh mẽ lên ngành vận tải, Logistics và tìm nguồn cung ứng chiến lược trọng yếu. Theo khảo sát của Hiệp hội Doanh nghiệp Logistics Việt Nam (VLA), trong quý I/2020, có tới 15 - 50% hoạt động của các Doanh nghiệp thành viên bị ảnh hưởng, giảm về hoạt động và doanh thu, việc

làm cho người lao động suy giảm tùy theo loại hình dịch vụ cung cấp. Có khoảng 97% doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ Logistics là vừa và nhỏ nên bị tác động nặng nề. Từ cuối tháng 5/2020, hoạt động Logistics được phục hồi theo nền kinh tế, nhưng đến cuối tháng 7/2020, đại dịch Covid-19 lại bùng phát lần 2 tại Việt Nam, kinh tế - xã hội tiếp tục bị ảnh hưởng. Đến cuối tháng 8/2020, khoảng 20% DN kinh doanh dịch vụ Logistics vẫn còn suy giảm về hoạt động. So với trước đại dịch, lượng hàng hóa vận tải qua biên giới phía Bắc với Trung Quốc giảm đi nhiều, phải đổi lái xe ô tô vận tải, đổi đầu kéo là những khó khăn hiện hữu cho các DN kinh doanh dịch vụ Logistics ở thời điểm đó [Vla (2020)].

Nền kinh tế Việt Nam đang hội nhập sâu rộng với cộng đồng quốc tế, hoạt động Logistics phụ thuộc lớn vào xuất khẩu và đầu tư FDI với hơn 70% kim ngạch hàng hóa xuất khẩu là thuộc khu vực này. Theo đó, ngành dịch vụ Logistics Việt Nam cũng chịu tác động của khoảng hơn 30 DN cung cấp Logistics xuyên quốc gia có quan hệ mật thiết với các chủ hàng và hãng tàu biển lớn của thế giới [Vla (2020)].

Nhu cầu quốc tế giảm sút đưa đến đơn hàng xuất khẩu giảm, nhiều công ty phải cho công nhân nghỉ việc. DN dịch vụ Logistics bị tác động, ảnh hưởng theo. Sự hồi phục và phát triển của một nền kinh tế sau khi dập đại dịch Covid-19 phụ thuộc vào sức sống của các nền kinh tế khác, nhất là các nền kinh tế phát triển. Đây là một đặc điểm nổi bật mà ngành dịch vụ Logistics thế giới và Việt Nam đã và đang chịu tác động.

2.2. Tác động đến mối quan hệ Ngân hàng thương mại và doanh nghiệp Logistics

2.2.1. Ngân hàng thương mại cơ cấu lại nợ cho các doanh nghiệp Logistics

Cho đến nay không có số liệu chính xác được công bố về các doanh nghiệp Logistics được các NHTM cơ cấu lại nợ theo Thông tư 01 của NHNN. [Nhnn (2020)]. Song qua trao đổi trực tiếp (như đã nói ở phần phương pháp nghiên cứu) với nhiều giám đốc chi nhánh NHTM, trưởng phòng tín dụng và giám đốc Phòng giao dịch, cán bộ tín dụng của nhiều NHTM, thì rất nhiều doanh nghiệp vận tải, bốc dỡ, cầu, đóng gói hàng hóa và phân phối hàng hóa, kho bãi, bến cảng,... đã được cơ cấu lại nợ. Ước tính tổng số nợ của các doanh nghiệp Logistics, bao gồm cả những hộ kinh doanh vận tải ô tô khách du lịch, xe xúc, xe cần cẩu, xe đông lạnh, hộ tư nhân

xe ô tô vận tải hàng hóa, hộ gia đình làm dịch vụ kho hàng, bến bãi, nhà hàng chuyên phục vụ khách du lịch, cơ sở lưu trú,... khoảng 22.000 tỷ đồng. Các doanh nghiệp trong lĩnh vực này tại tất cả các tỉnh, thành phố, tập trung nhiều nhất là Hải Phòng, Quảng Ninh, Lạng Sơn, Lào Cai, TP. HCM, Hà Nội, Đà Nẵng, Cần Thơ, Bà Rịa Vũng Tàu, Quy Nhơn, Bình Dương, Đồng Nai,... Các hình thức cơ cấu lại nợ cho các doanh nghiệp Logistics ở các địa phương đó là giãn nợ, điều chỉnh kỳ hạn nợ, thậm chí là giảm lãi,... để giúp các DN vượt qua khó khăn.

Do bị tác động của Đại dịch Covid-19 đối với các doanh nghiệp Logistics, nên đang dẫn tới tình trạng nợ đọng tiền thanh toán giữa các công ty vận tải, công ty xếp dỡ, công ty cảng, công ty dịch vụ kho bãi, công ty đóng gói và phân phối hàng hóa. Bởi chuỗi cung ứng bị đứt gãy, nên các bên có liên quan không có nguồn thu, hay sụt giảm nguồn thu để thanh toán cho bên kia. Thậm chí một số Công ty thuộc các doanh nghiệp Logistics đã lợi dụng khó khăn của dịch Covid-19 đã chiếm dụng vốn, không thanh toán cho đối tác trong chuỗi cung ứng, nên nhiều doanh nghiệp Logistics không có nguồn thu trả nợ vốn vay NHTM đầu tư mua sắm xe vận tải, container, bao bì, cầu, xà lan, tàu sông và tàu biển, xây dựng kho hàng,... Các doanh nghiệp này đã phải đàm phán với các NHTM về các phương án tài chính trong tương lai. Tương tự, những hộ kinh doanh vận tải ô tô khách du lịch, xe xúc, xe cần cẩu, xe đông lạnh, hộ tư nhân xe ô tô vận tải hàng hóa, hộ gia đình làm dịch vụ kho hàng, bến bãi,... cũng nợ đọng tiền thanh toán trả góp cho các doanh nghiệp bán máy móc thiết bị, nợ vốn vay ngân hàng,... Thậm chí nhiều trường hợp rao bán xe ô tô vận tải khách du lịch, xe đông lạnh, các loại xe vận tải khác,... Các doanh nghiệp Logistics nợ đọng lẫn nhau và nợ đọng dây dưa của các DN sản xuất kinh doanh xuất nhập khẩu khác trong chuỗi cung ứng, các siêu thị và tình trạng nợ đọng tiền thanh toán giữa những hộ kinh doanh vận tải ô tô khách du lịch, xe xúc, xe cần cẩu, xe đông lạnh, hộ tư nhân xe ô tô vận tải hàng hóa, hộ gia đình làm dịch vụ kho hàng, bến bãi,... gây ra tình trạng nợ đọng cao của nền kinh tế, nợ vốn vay NHTM, nợ lương và nợ bảo hiểm của những người lao động trực tiếp và gián tiếp thuộc ngành doanh nghiệp Logistics.

2.2.2. Các doanh nghiệp Logistics không có nhu cầu vay vốn mới cho đầu tư phát triển kinh doanh bởi dịch Covid-19

Cho đến nay, hệ thống ngân hàng không có số liệu chính thức về các doanh nghiệp Logistics không có nhu cầu vay vốn NHTM cho đầu tư phát triển dịch vụ, phát triển kinh doanh. Song số liệu thống kê của toàn ngành ngân hàng đến hết tháng 7/2020 cho thấy, tổng dư nợ tín dụng đối với nền kinh tế đạt 8,5 triệu tỷ đồng, chỉ tăng 3,7% so với đầu năm, chỉ bằng một nửa so với mức tăng 7,5% của cùng kỳ năm 2019 và thấp nhất trong 7 năm qua [Nhnn (2020)]. Trong số đó, dư nợ tín dụng của các doanh nghiệp Logistics bằng 0%. Qua khảo sát bằng các hình thức phỏng vấn, trao đổi với Giám đốc nhiều NHTM; Giám đốc phòng giao dịch, Trưởng phòng tín dụng và cán bộ tín dụng NHTM. Các doanh nghiệp Logistics đang có quan hệ giao dịch với các chi nhánh NHTM đó. Kết quả trao đổi cho thấy, toàn bộ 100% đội ngũ cán bộ ngân hàng nói trên đều cho biết các doanh nghiệp Logistics truyền thống tạm thời không có nhu cầu vay vốn mới cho đầu tư mua sắm phương tiện và xây dựng kho bãi (trong đại dịch Covid-19, các giao dịch thương mại điện tử và giao dịch trực tuyến tăng mạnh, nhưng các hoạt động Logistics vẫn phải thông qua hoạt động vận tải, kho bãi, cảng), bởi các nguyên nhân sau đây:

i) Nhiều nhà nhập khẩu nước ngoài hủy hợp đồng mua hàng, cho dù bị NHTM cam kết L/C phạt trong cam kết mở L/C nhập hàng từ Việt Nam. Một số nhà nhập khẩu nước ngoài đề nghị giãn thời gian giao hàng, điều chỉnh khối lượng mua hàng của nhà xuất khẩu Việt Nam, đề nghị NHTM chỉnh sửa L/C bảo lãnh nhập khẩu hàng hóa. Tình trạng đó dẫn tới các doanh nghiệp Logistics tại Việt Nam cũng bị ảnh hưởng.

ii) Nhiều doanh nghiệp tiêu thụ nguyên nhiên vật liệu, hàng hóa đầu vào, hay sản phẩm hoàn chỉnh bán lẻ cho người tiêu dùng trong nước cũng dừng hợp đồng, hay đề nghị điều chỉnh thời gian giao hàng, quy mô mua hàng, do dịch Covid-19. Theo đó các doanh nghiệp Logistics cũng bị thu hẹp doanh số, việc làm, việc huy động phương tiện và công suất sử dụng kho bãi.

iii) Nhiều dự án đang triển khai xây dựng kho bãi, bến cảng, phương tiện của các doanh nghiệp Logistics phải tạm dừng do dịch Covid-19 và chưa biết khi nào hoạt động của các DN có liên quan khôi

phục trở lại, ảnh hưởng đến hiệu quả đầu tư, thời gian thu hồi vốn.

iv) Các DN thuộc các ngành sản xuất như dệt may, giày dép, túi sách, vật liệu xây dựng, trang trí nội thất,... dựa chủ yếu vào việc nhập khẩu nguyên vật liệu từ Trung Quốc, nơi xảy ra đại dịch Covid-19 bị tác động nhất trong khoảng thời gian từ tháng 2 đến tháng 5/2020, đã ngưng trệ sản xuất do đại dịch. Nhiều địa phương của Trung Quốc phải dẫn cách xã hội, giao thông ngưng trệ, nhà máy không hoạt động. Chiến dịch giải cứu hàng hóa bị ách tắc ở biên giới với Trung Quốc giai đoạn đầu của đại dịch và đặc biệt là thời gian cách ly xã hội trong tháng 4/2020 đã làm cho hoạt động sản xuất, Logistics, vận tải bị gián đoạn, tắc nghẽn. Từ tháng 5/2020, kinh tế bắt đầu phục hồi nhưng đại dịch Covid-19 tiếp tục diễn biến phức tạp tại các thị trường là đối tác thương mại chính của Việt Nam, gây ảnh hưởng tiêu cực tới hoạt động xuất, nhập khẩu và Logistics.

2.3. Cơ hội cho các doanh nghiệp Logistics và Ngân hàng thương mại

Cơ hội lớn nhất trong các tháng giãn cách xã hội đó là chuyển phát hàng hóa, chuyển phát nhanh khác, do khách hàng mua hàng trên mạng. Theo đó, doanh số thanh toán điện tử tăng cao nhờ thương mại điện tử và giao dịch trực tuyến, mua hàng trên mạng trong cả nước tăng cao.

Số liệu thống kê từ Ngân hàng Nhà nước Việt Nam cho thấy, tính đến hết quý II/2020 các giao dịch thanh toán nội địa đã có tốc độ tăng trưởng rất mạnh. Có thể kể đến như, số lượng giao dịch qua thẻ ngân hàng (không bao gồm: các giao dịch thanh toán quốc tế, giao dịch của các thẻ do các ngân hàng ở nước ngoài phát hành; các khoản gửi, rút tiền hoặc chuyển tiền mà người gửi và người nhận là một; và các khoản thanh toán giữa các TCTD và khách hàng (như: các khoản cho vay, trả nợ gốc, trả lãi tiền vay, hoặc phí,...), đạt 171.116.815 món, với giá trị giao dịch đạt 399.356,24 tỷ đồng, tăng mạnh so với con số 88.257.048,00 món và 194.715 tỷ đồng trong quý II/2019. Các giao dịch này gắn liền với thương mại điện tử. Khách hàng ngồi nhà đặt mua hàng qua mạng giao tận nhà và thanh toán điện tử qua các ví điện tử, công nghệ ngân hàng số [Nhnn (2020)].

Hay các phương tiện thanh toán khác, như: hối phiếu, lệnh phiếu, thư tín dụng nội địa, SMS Banking, Mobile Banking, Internet Banking, Giấy

chuyển khoản từ tài khoản vãng lai CA-Current Account,...) đạt 31.886.522 món và 2.651.935,99 tỷ đồng, tăng rất mạnh so với con số 11.505.025 món và 1.375.924 tỷ đồng trong quý II/2019. Các giao dịch này gắn liền với thương mại điện tử tăng cao trong thời điểm giãn cách xã hội bởi đại dịch Covid-19 [Nhnn (2020)].

Số lượng thẻ ngân hàng đã phát hành lũy kế giảm nhẹ trong quý IV/2019 nhưng đã bật tăng trở lại trong quý I và quý II/2020, bởi nhu cầu giao dịch thương mại điện tử, thanh toán không dùng tiền mặt tăng cao bởi đại dịch Covid-19 với các hoạt động giao hàng tại nhà. Tài khoản tiền gửi thanh toán của cá nhân cũng ghi nhận mức tăng nhẹ cả về số lượng và số dư trong những tháng đầu năm 2020 [Nhnn (2020)].

Đại dịch COVID-19 bùng phát khiến cho các phương thức thanh toán qua ATM, POS/EFTPOS/EDC giảm nhẹ, bởi người dân cũng hạn chế tiếp xúc đông người. Số liệu từ Ngân hàng Nhà nước cũng đã minh chứng điều này, khi giá trị giao dịch giảm mạnh trong quý I và quý II/2020. Nhu cầu hạn chế tiếp xúc trực tiếp khi giao dịch cùng hàng loạt các hoạt động cải tiến ứng dụng di động mạnh mẽ của các ngân hàng đã thúc đẩy thanh toán trực tuyến 6 tháng đầu năm 2020, gắn liền với thương mại điện tử. Theo đó, các hoạt động Logistics trong nước cũng phát triển nhờ nhu cầu mua đồ ăn, đồ uống, các mặt hàng sinh hoạt hàng ngày khác,... giao tại nhà, thanh toán điện tử không tiếp xúc..

Số liệu từ Ngân hàng Nhà nước cho thấy, trong 6 tháng đầu năm 2020, số lượng giao dịch qua kênh điện thoại di động, tăng rất mạnh lên tới hơn 472 triệu giao dịch, với giá trị 4,9 triệu tỷ đồng, tăng tương ứng 178% và 177% so với cùng kỳ năm ngoái [Nhnn (2020)].

Chỉ trong 6 tháng đầu năm 2020, cuộc khủng hoảng chưa từng có do Covid-19 gây ra đã làm ảnh hưởng sâu sắc tới đời sống kinh tế xã hội. Nhu cầu hạn chế tiếp xúc nơi đông người khiến thói quen tiêu dùng của người Việt Nam thay đổi rõ nét đồng thời tạo cú hích cho các kênh thanh toán trực tuyến, đặc biệt qua điện thoại di động, gắn liền với các dịch vụ mua hàng trên mạng, giao hàng tại nhà. Đây là một phương thức thanh toán tiện lợi và phù hợp với đông đảo người dân nhờ thiết bị di động, mạng Internets, nhất là trong các khoảng thời gian phải giãn cách xã hội, khách hàng tiếp cận với mua bán hàng trên mạng, chuyển phát tận nhà, nhu cầu thanh toán trực

tuyến tăng cao và người dân hiểu được những tiện ích mà cách thức này mang lại.

Muốn đi thanh toán tiền điện nước hay nạp thẻ điện thoại nhưng ngại ra đường vì đại dịch, nên các gia đình thanh toán qua ứng dụng ngân hàng di động, ngân hàng điện tử, chưa tới một phút là đã giao dịch thành công mà không phải đi đâu cả.

Khảo sát của Nielsen Việt Nam cho thấy hơn 50% người được khảo sát nói rằng họ đã giảm tần suất đến siêu thị, chợ truyền thống, 25% tăng mua sắm trực tuyến. Người Việt Nam hiện nay dành nhiều thời gian hơn trên mạng và mua sắm trực tuyến nhiều hơn. Xu hướng ưa chuộng thương mại điện tử sẽ tiếp tục trong tương lai kể cả khi Covid-19 qua đi, thúc đẩy các hoạt động Logistics phát triển [NielsenVN (2020)].

Ngoài ảnh hưởng trực tiếp từ Covid-19, mức tăng trưởng ấn tượng gấp ba lần cả về số lượng lẫn giá trị giao dịch qua điện thoại di động còn đến từ sự chủ động của các nhà cung cấp dịch vụ thanh toán trực tuyến nói chung và thanh toán qua di động nói riêng, các doanh nghiệp và cá nhân thực hiện giao dịch thương mại điện tử, kéo theo nhu cầu Logistics tăng cao. Hầu hết các ứng dụng ví điện tử và nổi bật là các ứng dụng Ngân hàng di động hiện nay đều cung cấp gần như đầy đủ những tính năng, tiện ích giao dịch cơ bản như chuyển tiền trong và ngoài hệ thống 24/7, thanh toán hóa đơn điện, nước, Internet, bảo hiểm, nạp thẻ điện thoại hay mở tiết kiệm online, một hệ sinh thái được hình thành gồm các doanh nghiệp và cá nhân thực hiện giao dịch thương mại điện tử, DN và cá nhân hoạt động Logistics. Một số ít ngân hàng và ví điện tử chú trọng phát triển nền tảng sản phẩm này còn mang đến những tiện ích “cao cấp” hơn như thanh toán qua mã QR, mua vé tàu, vé xe, vé máy bay, đặt phòng khách sạn, gửi lì xì trực tuyến, đi chợ hộ, tính năng thẻ tín dụng “ảo” cùng hàng chục đến hàng trăm tiện ích khác gắn liền với đời sống hàng ngày của người dùng, dựa trên nền tảng thương mại điện tử, hoạt động Logistics.

Kết luận và khuyến nghị

Cho đến giữa tháng 9/2020, Đại dịch Covi-19 tại Việt Nam đã đang đi dần vào lắng dịu. Các địa phương: Quảng Nam, Đà Nẵng, Đà Lý Sơn, thành phố Hải Dương,... đã cơ bản nới rộng giãn cách xã hội. Một số đường bay quốc tế đến Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan,... đang được đề xuất chuẩn bị được

nổi lại. Tuy nhiên, các hoạt động thương mại và du lịch quốc tế, xuất khẩu lao động,... còn khá lâu mới trở lại bình thường như giai đoạn của năm 2019.

Trong phạm vi một bài viết, tác giả không hình thành riêng một mục nhận xét và đánh giá. Song những ý kiến phân tích, bình luận, quan điểm ở trên và những kiến nghị sau đây mang hàm ý những đánh giá của tác giả.

Một là, các NHTM cần tiếp tục cơ cấu lại nợ cho các doanh nghiệp Logistics và các hộ gia đình, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực Logistics đang vay vốn tín dụng. Các đối tượng khách hàng này cần tiếp tục được giảm lãi suất vay vốn, kéo dài thêm thời hạn vay ít nhất là 6 tháng đến 1 năm theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại kỳ họp Chính phủ tháng 9/2020. Trường hợp có khó khăn, có nhu cầu vay mới, cần được các NHTM tiếp tục cho các doanh nghiệp Logistics và các hộ gia đình, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực Logistics được vay để vận hành các hoạt động kinh doanh của mình, thanh toán trả nợ đối tác, trả lương cho công nhân.

Hai là, Chính phủ, Bộ Tài chính, xem xét tiếp tục kéo dài thời hạn nộp thuế, gia hạn thời gian nợ thuế, nợ bảo hiểm, nợ một số loại phí của NSNN cho các doanh nghiệp Logistics và các hộ gia đình, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực Logistics, cũng như thuế thu nhập cá nhân của người lao động làm việc trong lĩnh vực này.

Ba là, Chính phủ tiếp tục đơn đốc giải ngân đầu tư công mạnh mẽ trong lĩnh vực Logistics và các dự án liên quan trực tiếp đến các doanh nghiệp Logistics và các hộ gia đình, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực Logistics. Ngân hàng chính sách xã hội (NHCSXH) cho vay vốn ưu đãi của Chính phủ đối với việc chi trả lương, tạo việc làm cho người lao động trong các doanh nghiệp Logistics và các hộ gia đình, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực Logistics.

Bốn là, Chính phủ cần đẩy nhanh tiến độ khởi công Sân bay Long Thành, cải tạo và mở rộng các sân bay khác, các dự án cảng biển, tuyến đường giao thông đường thủy và đường bộ,... đã được Quốc hội, Chính phủ phê duyệt.

Năm là, Bộ Công Thương, Bộ Giao thông vận tải và NHNN có chương trình, biện pháp cụ thể thúc đẩy hệ sinh thái: thương mại điện tử, hạ tầng Logistics và công nghệ ngân hàng số phát triển. NHNN và các NHTM thúc đẩy các ví điện tử, thanh toán điện tử,... phát triển, tạo điều kiện cho hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp Logistics và

các hộ gia đình, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực Logistics phát triển. ♦

Tài liệu tham khảo:

1. Gso (2020), *Thông tin kinh tế - xã hội hàng tháng*, do Tổng cục Thống kê công bố, truy cập tại mục có liên quan: www.gso.gov.vn; thời gian truy cập, từ ngày 3/9 đến 6/9/2020.
2. Nhnm (2020), *Thông tin hoạt động ngân hàng, do Ngân hàng Nhà nước Việt Nam công bố*, truy cập tại mục Tin tức - sự kiện và mục có liên quan, tại www.sbv.gov.vn; thời gian truy cập, từ ngày 3/9 đến 6/9/2020.
3. Nielsenvn (2020), Truy cập tại: <https://www.nielsen.com/wp-content/uploads/sites/3/2020/06/VI-PR-Life-beyond-COVID-19-1.pdf?cid=socSprinklr-Nielsen+Vietnam>, ngày truy cập: 6/9/2020.
4. Vnexpress.net (2020), Truy cập tại: <https://vnexpress.net/hon-27-trieu-nguoi-nhiem-ncov-toan-cau-4157544.html>, ngày truy cập: 6/9/2020.
5. Vla (2020), Truy cập tại: <https://www.vla.com.vn/hiep-hoi-doanh-nghiep-dich-vu-Logistics-15-doanh-nghiep-mat-50-doanh-thu-50-doanh-nghiep-giam-manh-so-luong-dich-vu-so-voi-cung-ky.html>, ngày truy cập: 6/9/2020.

Summary

Commercial bank refers to a financial intermediary dealing with crediting, currency trading, and other banking services in the economy. The banking operations and businesses in the logistics system have a direct relationship in 6 ways: i) the shared ecosystem between Logistics infrastructure and digital banking technology, e-banking; e-commerce, or electronic system of goods and services supply; ii) capital investment through purchasing corporate bonds and providing credit to businesses in the logistics system; iii) Commercial banks provide guarantee services, open L/C, factoring, cross-border money transfers, international trade financing, and other import-export financing for Logistics enterprises, etc. Hence, The Covid-19 pandemic's positive and negative impacts on Logistics also directly affect commercial banking operations. The article focuses on clarifying the situation and making several recommendations.