

GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN LOGISTICS XANH TẠI VIỆT NAM

● ĐỖ HUYỀN MAI

TÓM TẮT:

Môi trường thế giới hiện nay đang đối mặt với những vấn đề vô cùng nghiêm trọng, và phát triển bền vững đang trở thành vấn đề tất yếu của mỗi quốc gia. Vì vậy, tại Việt Nam trong thời gian gần đây, nhiệm vụ xây dựng một nền kinh tế xanh đang được đề cập đến trong nhiều báo cáo, hội thảo. Trong xu thế đó, phát triển logistics xanh cũng là một trong những giải pháp quan trọng để Việt Nam tiến tới một nền kinh tế xanh. Bài viết tập trung phân tích xu hướng phát triển logistics xanh tại Việt Nam thông qua việc cung cấp cách nhìn tổng quan về tình hình phát triển logistics xanh, thực trạng và những giải pháp để phát triển logistics xanh ở Việt Nam.

Từ khóa: logistics xanh, nền kinh tế xanh, phát triển bền vững, logistics.

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh thế giới đang phải đối mặt với những vấn đề môi trường nghiêm trọng, việc phát triển bền vững là xu hướng tất yếu và là cách tiếp cận phát triển kinh tế lồng ghép tăng trưởng kinh tế với bảo vệ môi trường và phúc lợi xã hội. Hiện nay, Việt Nam cũng đang tích cực chuyển đổi sang nền kinh tế xanh. Cách tiếp cận phát triển bền vững được chia cụ thể thành phát triển mục tiêu, trong khi cách tiếp cận tăng trưởng xanh tạo ra một nền kinh tế xanh được coi là một cách để đạt được các mục tiêu phát triển bền vững. Và logistics xanh là một trong những yếu tố không thể thiếu để tạo lập nền kinh tế xanh.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Khái niệm logistics xanh

Thuật ngữ “logistics xanh” hay các thuật ngữ tương tự như “logistics bền vững”, “logistics xanh bền vững”... lần đầu tiên được đề cập vào những

năm 1980. Kể từ đó đến nay đã có rất nhiều tổ chức và các nhà nghiên cứu đưa ra các khái niệm khác nhau về logistics xanh từ nhiều cách tiếp cận khác nhau.

Theo Kutkaitis, Župerkienė (2011), logistics xanh là hệ thống logistics mà năng lượng được tiêu dùng hiệu quả và giảm tác hại đến môi trường nhưng vẫn gia tăng hiệu quả lao động và tính cạnh tranh [5].

Tại Việt Nam, khái niệm logistics xanh còn tương đối mới nên hiện nay chưa có một cách hiểu thống nhất và rõ ràng. Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2022 đưa ra quan điểm về logistics xanh như sau: logistics xanh là hoạt động logistics hướng tới các mục tiêu bền vững, thân thiện và bảo vệ môi trường, giảm tối đa tác động tiêu cực đến môi trường [1].

Logistics xanh chi phối đồng thời cả ba mục tiêu kinh tế, xã hội và môi trường. Ba mục tiêu này

không loại trừ nhau mà ngược lại còn củng cố lẫn nhau. Mọi nỗ lực của logistics xanh đều tập trung đóng góp và đảm bảo cho sự phát triển bền vững. Logistics xanh nhấn mạnh vào những nỗ lực và biện pháp nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực của hoạt động logistics, từ đó đạt tới sự cân bằng bền vững giữa các mục tiêu kinh tế, xã hội và môi trường (Sbihi và Eglese, 2010). Mọi nỗ lực của logistics xanh đều tập trung đóng góp và đảm bảo cho sự phát triển bền vững. Các giải pháp “xanh hóa” logistics khá đa dạng trên các phương diện như: (1) Vận tải xanh: sử dụng các phương tiện vận tải tạo ra lượng khí thải thấp hơn như xe điện sử dụng năng lượng sạch, vận tải đường thủy...; (2) Bao bì xanh: sử dụng các bao bì có khả năng tái chế, tái sử dụng, bao bì dùng vật liệu có thể phân hủy và phân hủy sinh học...; (3) Kho bãi xanh: kho bãi sử dụng năng lượng sạch và hiệu quả, thiết kế công trình bền vững...; (4) Quản lý dữ liệu logistics xanh: ứng dụng công nghệ để quản lý dữ liệu hiệu quả, nâng cao hiệu quả logistics, giảm tối đa thời gian vận chuyển và giao nhận...; (5) Logistics ngược: tăng cường tái sử dụng các sản phẩm, bao bì, vật liệu; tái sản xuất và tân trang...

2.2. Lợi ích của logistics xanh

Logistics xanh về cơ bản bao gồm việc áp dụng các biện pháp quản lý và kỹ thuật nhằm giảm tiêu hao nhiên liệu của các phương tiện mà vẫn đảm bảo quá trình sản xuất. Vì vậy, khi logistics xanh được áp dụng sẽ mang lại nhiều lợi ích cho doanh nghiệp (DN), người dân và môi trường. Những lợi ích bao gồm:

+ *Giảm chi phí vận chuyển*: Áp dụng các biện pháp logistics xanh có thể giảm thiểu tiêu thụ nhiên liệu và tối ưu hóa các tuyến đường vận chuyển, từ đó giảm chi phí vận chuyển cho DN.

+ *Tăng khả năng cạnh tranh*: Các công ty, DN thực hiện hình thái logistics xanh còn có thể tăng thêm khả năng cạnh tranh với các đối thủ trên thị trường, bằng cách tạo ra những dòng sản phẩm và dịch vụ bền vững, gây thu hút với các khách hàng quan tâm đến bảo vệ môi trường.

+ *Tuân thủ quy định*: Nhiều nước có quy định về khí thải và tác động môi trường. Bằng việc áp dụng các biện pháp logistics xanh, DN có thể tuân thủ những quy định này và tránh bị phạt.

+ *Cải thiện tác động môi trường*: Logistics xanh có thể giảm khí nhà kính, khí thải và các tác động môi trường khác, chẳng hạn như ô nhiễm không khí và tiếng ồn, giúp bảo vệ môi trường và giảm nhẹ biến đổi khí hậu.

+ *Tăng hiệu quả*: Các biện pháp logistics xanh có thể tối ưu hóa quy trình và giảm thiểu thất, dẫn đến tăng hiệu quả trong quá trình vận chuyển và sản xuất.

2.3. Thực trạng logistics xanh ở Việt Nam

- Vận tải đường bộ

Về kết cấu hạ tầng vận tải, mặc dù những năm qua Chính phủ không ngừng đầu tư cải thiện chất lượng của hệ thống hạ tầng đường bộ nhưng mạng lưới đường cao tốc nhìn chung vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển. Chiều dài đường cao tốc còn thấp so với nhiều quốc gia khác trên thế giới, mật độ phân bố đường cao tốc chưa đồng đều giữa các khu vực trong cả nước. Một số tuyến đường cao tốc quan trọng có nhu cầu lớn và góp phần giải quyết các vấn đề về kinh tế - xã hội vẫn chưa được đầu tư thích đáng như: tuyến đường cao tốc Bắc Nam, cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài, các đường cao tốc trong khu vực đồng bằng sông Cửu Long và các đường vành đai của Thủ đô Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh.

Về phương tiện vận tải đường bộ, tại Việt Nam, xe tải có tải trọng nhỏ chiếm tỷ lệ cao hơn. Theo Báo cáo của Ngân hàng Thế giới (2019), có khoảng gần 1,2 triệu xe tải được đăng ký chính thức ở Việt Nam; trong đó, 68% có tổng trọng lượng xe nhỏ hơn 5 tấn, 11% từ 5 - 10 tấn, 14% từ 10 - 20 tấn và 7% xe tải hạng nặng với tổng trọng lượng xe trên 20 tấn. Do tỷ trọng xe tải hạng nặng ở Việt Nam thấp, số lượng xe tải phải được sử dụng nhiều hơn để vận chuyển cùng loại lượng hàng hóa, dẫn đến tắc nghẽn, chi phí và khí thải cao hơn.

Trong khi ở các nước có mạng lưới đường bộ phát triển như Đức, Hoa Kỳ phụ thuộc nhiều vào xe tải hạng nặng để vận chuyển hàng hoá với lần lượt là 70% và 53% [3]

- Vận tải đường sắt

Vận tải đường sắt được coi là phương thức vận tải thân thiện với môi trường nhưng ở Việt Nam, giao thông đường sắt chưa được đầu tư và phát triển tương xứng với tiềm năng. Hiện trạng kết cấu hạ tầng đường sắt ở Việt Nam vẫn còn hạn chế và không thể đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày càng tăng, nhất là trên tuyến liên vận qua ga Đồng Đăng.

Về phương tiện, việc có quá nhiều chủng loại đầu máy gây khó khăn cho hoạt động sửa chữa, thay thế phụ tùng. Do nguồn vốn đầu tư còn hạn hẹp nên chưa loại bỏ được số lượng lớn toa xe hàng cũ, lạc hậu, trong khi vẫn thiếu nhiều toa xe cho hàng container. Đường sắt Việt Nam hiện nay có tốc độ bình quân 80 - 90 km/h, tốc độ khá chậm so với nhiều nước trên thế giới. Với những hạn chế cả về kết cấu hạ tầng và phương tiện kể trên, vận tải đường sắt cũng xả một lượng lớn khí thải độc hại và tiếng ồn ra môi trường. Vẫn còn hiện tượng, rác và chất thải đường sắt xả trực tiếp xuống hai bên đường ray, gây ra các phản ứng phá hủy thiết bị đường sắt, ô nhiễm môi trường và ảnh hưởng đến cuộc sống của cộng đồng dân cư.

Ngoài ra, còn phải kể đến bụi bẩn, hóa chất, tiếng ồn, độ rung ảnh hưởng đến môi trường trong quá trình vận chuyển, xếp dỡ hàng rời, hàng độc hại,... Giảm vận tải đường bộ và tăng cường vận chuyển bằng đường sắt là một trong các nội dung xanh hóa hoạt động logistics. Tuy nhiên, với thực trạng vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt hiện nay thì Việt Nam cần phải nỗ lực rất nhiều để phát triển loại hình này sao cho đáp ứng được yêu cầu.

- Vận tải đường biển và vận tải đường thủy nội địa

Tại Việt Nam, Tân Cảng - Cát Lái tại TP. Hồ Chí Minh là cảng đầu tiên đạt danh hiệu Cảng xanh

của Hội đồng Mạng lưới dịch vụ cảng APEC. Đây cũng là cảng biển lớn và hiện đại nhất Việt Nam, đồng thời đứng trong TOP 21 cảng container lớn và hiện đại nhất thế giới với quy mô 160 ha bãi, 2.040m cầu tàu, thiết bị xếp dỡ và công nghệ quản lý tiên tiến. Kinh nghiệm xanh hóa cảng biển của DN là tiết kiệm nguồn tài nguyên; chất lượng môi trường cảng; sử dụng năng lượng sạch tại cảng, xử lý chất thải tại cảng, ứng dụng công nghệ 4.0,... [1, tr150]. Đối với đường thủy nội địa, phát triển tuyến vận tải ven biển và đội tàu pha sông biển VR-SB đã phần nào giảm áp lực cho vận tải đường bộ Bắc - Nam, tham gia hiệu quả cho hoạt động vận chuyển container ở khu vực phía Nam.

Về số lượng phương tiện thủy nội địa, theo Cục Đăng kiểm Việt Nam, tính đến tháng 6/2021 cả nước có tổng số 235.000 phương tiện thủy nội địa, tổng trọng tải khoảng 19,6 triệu tấn, độ tuổi bình quân 14 năm. Tuy nhiên, do các phương tiện thủy nội địa quá cũ, lạc hậu, hiệu suất đốt cháy nhiên liệu thấp và chưa có hệ thống xử lý khí thải nên phát thải nhiều khí độc. Chẳng hạn như, các cảng trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh đang phát thải một khối lượng lớn khí CO₂ ra môi trường: cảng Bến Nghé mỗi năm thải trên 5.000 tấn CO₂; cảng Sài Gòn - Hiệp Phước khoảng 7.750 tấn CO₂/năm; cảng container khoảng 101 tấn CO₂/năm; cảng xăng dầu Thanh Lễ phát thải khoảng 385 tấn CO₂/năm; cảng sửa chữa, đóng tàu cũng phát thải 2.278 tấn CO₂/năm [1, tr151].

- Giao thông đường hàng không

Mặc dù vận tải hàng không là phương thức vận tải ít rủi ro nhất, khí thải từ máy bay làm ô nhiễm khu vực nhạy cảm nhất của khí quyển. Theo Tổ chức Liên chính phủ về thay đổi khí hậu (IPCC), khói thải từ máy bay chiếm 3,5% nguyên nhân làm cho trái đất ấm dần lên. Theo Cơ quan Môi trường châu Âu, các chuyến bay từ châu Âu tạo ra lượng khí thải lên tới 440.000 tấn mỗi ngày. Tại Việt Nam, trung bình mỗi năm hoạt động vận tải phát thải khoảng 30 triệu tấn CO₂, trong đó vận tải hàng không chiếm 5% (Báo Tài nguyên Môi trường, 2019).

Để đánh giá chung về hiệu quả hoạt động vận tải tại các DN Việt Nam, Ban Biên tập Báo cáo Logistics Việt Nam 2022 đã đề nghị các DN khảo sát đưa ra nhận định về hiệu quả hệ thống quản lý vận tải của DN trong việc tối ưu hóa lộ trình vận tải và giảm tiêu thụ nhiên liệu. Theo đó, có tới 77% DN trả lời rằng hệ thống quản lý vận tải của họ đạt mức “hiệu quả tương đối” và “rất hiệu quả” [1, tr151].

- Thực trạng kho bãi xanh

Hiện nay, hệ thống kho bãi của Việt Nam có chất lượng thấp hơn so với các nước châu Á khác. Nhiều kho bãi không có sàn bê tông, chỉ được xây bằng gạch trên mặt nền cát, sàn nhà kho không bằng phẳng, dễ làm hư hỏng hàng hóa. Theo khảo sát, có tới 68,6% số DN trả lời chưa sử dụng năng lượng có khả năng tái tạo trong vận hành hoạt động kho tại DN hoặc chưa thuê kho có sử dụng năng lượng tái tạo. Về lý do, 65,3% DN nêu lý do chưa có đủ nguồn lực để thiết kế hệ thống vận hành và 29,2% DN cho rằng chi phí để thiết lập hệ thống kho bãi sử dụng năng lượng tái tạo cao khiến DN không đủ khả năng đầu tư. Trong số 31,4% số DN đã sử dụng năng lượng tái tạo trong vận hành kho bãi thì 81,8% DN sử dụng năng lượng mặt trời; 18,2% sử dụng thủy điện; 12,1% sử dụng năng lượng gió [1, tr152].

- Thực trạng đóng gói bao bì xanh

Bao bì là một trong những chất thải công nghiệp và sinh hoạt được thải ra nhiều nhất hiện nay. Mỗi ngày các đô thị lớn như TP. Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh thải ra môi trường khoảng 80 tấn rác thải nhựa nhưng tỷ lệ rất nhỏ các sản phẩm bao bì nhựa được tái chế, điều này gây ảnh hưởng lớn tới môi trường và lãng phí không nhỏ cho nền kinh tế. Nhằm phát triển logistics xanh, DN được khuyến khích sử dụng các bao bì làm từ vật liệu tái chế hoặc dễ phân hủy trong môi trường tự nhiên.

Với đặc điểm tái sử dụng, công cụ này đặc biệt hiệu quả trong việc phân phối và vận chuyển hàng hóa, đảm bảo an toàn hàng hóa cũng như hạn chế việc sử dụng quá nhiều các bao bì, giấy chèn lót sản phẩm tạo ra rác thải môi trường. Theo kết quả khảo

sát, một tín hiệu đáng mừng trong hoạt động đóng gói là, tỷ trọng bao bì thân thiện với môi trường như bao bì bằng giấy và carton đã được tới 42,9% các DN sử dụng, 1,2% DN sử dụng bao bì bằng gỗ. Các loại bao bì kém thân thiện với môi trường hơn xốp, nilon, nhựa tái chế được lần lượt 12,5%, 11,9% và 11,3% số DN tham gia khảo sát sử dụng [1, tr154].

- Thực trạng hệ thống thông tin xanh

Có rất ít số liệu điều tra về thực trạng hệ thống thông tin logistics tại các DN Việt Nam hiện nay. Hầu hết các DN có hoạt động logistics tại TP. Hà Nội mới chỉ sử dụng các công cụ công nghệ thông tin cơ bản như điện thoại, tin nhắn SMS, thư điện tử, Fax, Website, mạng LAN, WAN. Mặc dù phần lớn các DN nhận thức được tầm quan trọng của ứng dụng IT đối với ngành logistics nhưng do tỷ suất đầu tư lớn dẫn đến các hạng mục IT của DN như: hệ thống quản lý giao nhận (FMS), quản lý vận tải (TMS), quản lý kho hàng (WMS), quản lý nguồn lực (ERP)... được thực hiện khá manh mún, không mang tính hệ thống nên kết quả đầu tư không như mong đợi.

Việc áp dụng hệ thống định vị GPS của các hãng vận tải biển để kiểm soát vị trí của tàu biển là một sáng kiến quan trọng thúc đẩy mức độ xanh hóa trong hoạt động logistics. Tuy nhiên, việc sử dụng hệ thống GPS đối với các phương thức vận tải khác vẫn còn hạn chế.

- Thực trạng logistics ngược

Phát triển logistics ngược ở Việt Nam là hết sức cần thiết đối với các DN, các ngành cũng như trên bình diện quốc gia, đặc biệt trong bối cảnh quan điểm phát triển bền vững đã trở thành đường lối của Đảng, chủ trương, chính sách của Nhà nước và Việt Nam đã ký kết nhiều cam kết quốc tế về phát triển bền vững như: Công ước khung của Liên Hợp Quốc về Biến đổi khí hậu và Nghị định thư Kyoto, Công ước Vienna về bảo vệ tầng Ozon, Công ước Basel về kiểm soát vận chuyển xuyên biên giới các chất thải nguy hiểm và tiêu hủy chúng, Công ước Stockholm về các chất ô nhiễm hữu cơ khó phân hủy. Các nghiên cứu về logistics ngược xuất hiện ở

các quốc gia trên thế giới nhưng ít được thực hiện tại thị trường Việt Nam:

- Hoạt động thu hồi: Đối với hoạt động thu hồi, quản lý logistics ngược tại Việt Nam bao gồm hai nội dung chính: (1) quản lý hành chính gắn liền với quá trình quản lý hoạt động thu gom và xử lý chất thải của các Bộ, ngành và (2) quản lý hoạt động gắn liền với sự tham gia của các thành viên trong chuỗi cung ứng với trách nhiệm là người thu gom, người xử lý, người phân phối lại.

- Xử lý chất thải: Hiện nay, hệ thống xử lý chất thải của Việt Nam hoạt động theo hai hình thức tổ chức chính thức và phi chính thức. Hệ thống chính thức do Nhà nước quản lý hoặc các công ty tư nhân dựa trên cơ sở hợp đồng thu gom và xử lý chất thải. Ngược lại, hệ thống phi chính thức nhỏ lẻ, tự phát, phân tán và không có hợp đồng giữa các thành viên tham gia hệ thống. Tuy nhiên, hệ thống logistics ngược đảm nhận quá trình xử lý chất thải đang được quản lý một cách chồng chéo bởi nhiều bộ, ngành và chưa có sự phân chia trách nhiệm rõ ràng. Do đó, hoạt động logistics ngược, đặc biệt trong quá trình xử lý chất thải gặp không ít khó khăn.

2.4. Một số giải pháp phát triển logistics xanh tại Việt Nam

2.4.1. Giải pháp từ phía Nhà nước

Thứ nhất, phải tiếp tục hoàn thiện chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics. Sửa đổi, ban hành mới các chính sách, pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics, vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới, bao quát toàn diện các dịch vụ logistics, nội luật hóa các cam kết quốc tế về logistics...

Thứ hai, Chính phủ cần xây dựng Chiến lược và Quy hoạch phát triển logistics đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Trong đó, chú trọng định hướng phát triển logistics xanh và các giải pháp thân thiện với môi trường.

Thứ ba, Nhà nước cần hoàn thiện kết cấu hạ tầng logistics, tiếp tục rà soát các quy hoạch, kế hoạch, đảm bảo tính đồng bộ của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải với mục tiêu phát triển

ngành dịch vụ logistics. Thu hút đầu tư các trung tâm logistics quy mô lớn, tập trung, theo vùng giúp lưu trữ, bảo quản hàng hóa trong thời gian dài từ đó phát luồng phân phối đi các nơi.

Thứ tư, cần có thước đo chung cho logistics xanh thông qua việc xây dựng bộ tiêu chí đo lường mức độ phát triển logistics xanh hay chỉ số năng lực phát triển logistics xanh. Chỉ số năng lực phát triển logistics xanh sẽ hỗ trợ kiểm soát hoạt động logistics xanh, đánh giá năng lực logistics xanh một cách thường xuyên, từ đó, xây dựng những giải pháp phù hợp và hiệu quả;

Thứ năm, đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số, thúc đẩy việc áp dụng công nghệ thông tin, hạn chế việc sử dụng văn bản in ấn thông thường, tiết kiệm thời gian xử lý thông tin;

Thứ sáu, để xây dựng nguồn nhân lực trong lĩnh vực logistics tại Việt Nam, đòi hỏi phải có sự tham gia và cam kết tích cực của các bên liên quan, bao gồm Chính phủ, chính quyền địa phương, các công ty logistics và trường dạy nghề.

2.5.2. Giải pháp từ phía các doanh nghiệp

Thứ nhất, đối với các DN phải xây dựng chiến lược để phù hợp với định hướng phát triển xanh và bền vững trong hoạt động sản xuất, kinh doanh hiện nay. Đối với các DN đã quan tâm đầu tư phát triển logistics xanh, thậm chí đã xác định mục tiêu phát triển logistics xanh trong chiến lược của DN, cần thường xuyên rà soát nội dung chiến lược và tình hình thực hiện phát triển logistics xanh để có điều chỉnh phù hợp, đúng thực tiễn.

Thứ hai, nâng cấp và mở rộng hệ thống kho bãi, đầu tư các trang thiết bị hiện đại phục vụ quá trình bốc xếp, vận chuyển chuyên dùng và các dịch vụ hỗ trợ khác tạo lợi thế cạnh tranh và nâng cao chất lượng phục vụ. Luôn chuẩn bị đầy đủ cơ sở, điều kiện phương tiện vật chất kỹ thuật cho hoạt động logistics ở các cảng, các kho, các nơi kiểm tra hàng hóa,... Tổ chức thống kê và đánh giá cơ sở vật chất, trang thiết bị định kỳ nhằm có kế hoạch đổi mới tránh xảy ra sự cố làm ảnh hưởng đến tiến độ giao

hàng của khách hàng và đảm bảo các hoạt động thông suốt.

Thứ ba, dưới áp lực của hệ thống cơ sở hạ tầng logistics hiện tại, các DN phải tự thay đổi phương tiện vận tải của mình cho phù hợp với cơ sở hạ tầng sẵn có. Các DN ưu tiên hàng đầu việc sử dụng các phương tiện vận tải mới, thân thiện với môi trường.

Thứ tư, để cải thiện và đạt hiệu quả tối đa của hệ thống logistics thân thiện với môi trường, đòi hỏi sự chia sẻ trí tuệ và nỗ lực hợp tác giữa các DN cung cấp dịch vụ logistics và DN sử dụng dịch vụ logistics. Bản thân các DN cần nâng cao nhận thức tốt về vai trò phát triển logistics xanh trong việc tối ưu hóa hoạt động sản xuất kinh doanh của DN mình. Việc thực hiện tốt hoạt động logistics xanh không chỉ là trách nhiệm của DN mà còn giúp DN nâng cao khả năng cạnh tranh, đảm bảo phát triển bền vững.

Thứ năm, áp dụng công nghệ mới và ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) để tối ưu hóa logistics xanh: các DN có thể áp dụng các công nghệ mới và ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) để tối ưu hóa Logistics xanh và giảm thiểu lượng khí thải và năng lượng tiêu thụ.

Thứ sáu, xây dựng mô hình logistics xanh tích hợp: Các DN có thể hợp tác với các đối tác trong chuỗi cung ứng để xây dựng mô hình logistics xanh tích hợp, từ sản xuất đến vận chuyển và phân phối sản phẩm, nhằm tối ưu hóa hiệu quả và giảm thiểu tác động đến môi trường.

Thứ bảy, tăng cường thông tin và giải pháp tiếp cận logistics xanh: Các DN có thể tăng cường thông tin và giải pháp tiếp cận logistics xanh thông qua

các kênh truyền thông và các sự kiện liên quan đến logistics xanh, để tạo đà khuyến khích cho các DN triển khai logistics xanh tại Việt Nam.

3. Kết luận

Trong khuôn khổ diễn đàn Logistics Việt Nam năm 2022 được tổ chức với chủ đề “Logistics xanh”, Bộ trưởng Bộ Công Thương Nguyễn Hồng Diên khẳng định phát triển logistics xanh là xu hướng tất yếu và là tiêu chí quan trọng để đánh giá sự phát triển bền vững của toàn ngành. Thực trạng phát triển logistics xanh tại Việt Nam đang chứng kiến những bước tiến tích cực, đặc biệt là trong bối cảnh tăng cường nhận thức về bảo vệ môi trường và yêu cầu ngày càng cao từ phía cộng đồng. Các DN trong lĩnh vực vận chuyển không chỉ đang nhìn nhận về lợi ích kinh tế mà còn hướng tới việc thay đổi mô hình hoạt động để đảm bảo sự bền vững cho cả hành tinh.

Mặc dù còn nhiều thách thức như sự chuyển đổi cơ sở hạ tầng, chi phí đầu tư ban đầu, và sự thay đổi trong văn hóa DN, nhưng sự cam kết từ phía chính phủ và DN tư nhân đang tạo ra động lực mạnh mẽ. Việc áp dụng công nghệ thông tin, sử dụng nguồn năng lượng tái tạo, và tối ưu hóa quy trình vận chuyển đã và đang là những bước quan trọng giúp giảm lượng khí nhà kính và tối ưu hóa hiệu suất. Tương lai của logistics xanh tại Việt Nam không chỉ là một xu hướng, mà là một hành trình quan trọng hướng tới một ngành vận chuyển bền vững, đồng thời là một phần quan trọng trong sự phát triển toàn diện của đất nước. Sự đổi mới và cam kết liên tục sẽ là chìa khóa mở ra những cơ hội mới và đưa ngành Logistics xanh tại Việt Nam lên tầm cao mới ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Ban Biên tập Báo cáo (2022). Kết quả điều tra về phát triển logistics xanh của các doanh nghiệp logistics Việt Nam năm 2022.
2. Lê Anh Tuấn (2013). Một số vấn đề về logistics xanh, Hội thảo quốc tế “Phát triển hệ thống logistics của Việt Nam theo hướng bền vững”. NXB Lao động Xã hội, Hà Nội.

3. Ngân hàng Thế giới (2019). Chuỗi Báo cáo Phân tích về Ngành Giao thông Vận tải Việt Nam: Tăng cường ngành vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam hướng đến giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính.
4. Sbihi A. & Eglese R.W. (2009). Combinatorial optimization and Green Logistics. *Annals of Operations Research* 175 (1), 159-175.
5. Kutkaitis A. & Župerkienė E. (2011). Expression of the Sustainable Development Concept in Seaport Logistics Organizations. *Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development* 2(26), 130-136.

Ngày nhận bài: 6/4/2024

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 29/4/2024

Ngày chấp nhận đăng bài: 8/5/2024

Thông tin tác giả:

ĐỖ HUYỀN MAI

Trường Đại học Tài nguyên và Môi trường

SOLUTIONS FOR DEVELOPING GREEN LOGISTICS IN VIETNAM

● **DO HUYEN MAI**

Hanoi University of Natural Resources and Environment

ABSTRACT:

The world environment is currently facing extremely serious problems, and sustainable development is becoming an inevitable requirement for each country. In Vietnam, the task of building a green economy has been emphasized in many reports and seminars recently. Developing green logistics is also one of the important solutions for Vietnam to move towards a green economy. This paper focused on the development trend of green logistics in Vietnam. This paper presented an overview of current green logistics development and proposed some solutions to develop green logistics in Vietnam.

Keywords: green logistics, green economy, sustainable development, logistics.