

ỨNG DỤNG NỀN TẢNG CONTLINK TRONG TỐI ƯU CHI PHÍ LOGISTICS VÀ PHÁT TRIỂN VẬN TẢI XANH

● PHẠM XUÂN TIẾN¹ - ĐẶNG GIA LINH²

¹Khoa Kinh tế - Quản trị kinh doanh, Trường Đại học Phương Đông

²Sinh viên Học viện Tài chính

TÓM TẮT:

Những năm gần đây, ngành logistics Việt Nam có sự phát triển nhanh nhưng cũng đối diện nhiều thách thức, đặc biệt là vấn đề chi phí cao và container rỗng. Bài toán container rỗng không chỉ gây ảnh hưởng đến nền kinh tế mà còn ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng. Do vậy, bài viết nghiên cứu thực trạng container rỗng và nền tảng số để kết nối trực tiếp giữa container rỗng và chủ hàng tại Việt Nam để từ đó làm cơ sở đề xuất ứng dụng nền tảng ContLink trong tối ưu chi phí logistics và phát triển vận tải xanh là cần thiết.

Từ khóa: logistics, nền tảng số, kết nối, logistics xanh, container rỗng.

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh hội nhập sâu rộng, logistics đã trở thành mắt xích trọng yếu của nền kinh tế Việt Nam. Không chỉ đảm bảo lưu thông hàng hóa trong nước và quốc tế, logistics còn quyết định khả năng cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường toàn cầu. Tuy nhiên, chi phí logistics của Việt Nam vẫn duy trì ở mức cao, chiếm từ 16 đến 18% GDP, trong khi mức trung bình toàn cầu chỉ khoảng 11-12% [1]. Nguyên nhân chính đến từ cấu trúc vận tải chưa tối ưu, trong đó tình trạng container rỗng quay đầu là vấn đề nổi cộm.

Container rỗng đã trở thành nghịch lý của chuỗi cung ứng. Khi xe container hoàn tất chuyến hàng chiều đi nhưng không có hàng chiều về nên buộc phải chạy rỗng, do đó sẽ phát sinh chi phí nhiên liệu, nhân công và khấu hao phương tiện mà không tạo ra giá trị.

Theo số liệu của Bộ Công Thương, năm 2023, tại các tuyến vận tải đường bộ trọng điểm kết nối cảng biển lớn như Hải Phòng, Cái Mép - Thị Vải, Cát Lái và các khu công nghiệp đã ghi nhận hàng trăm nghìn chuyến container quay đầu rỗng. Điều này đồng nghĩa với việc một lượng lớn phương tiện, nhân lực và nhiên liệu bị tiêu hao mà không tạo ra giá trị gia tăng, gây lãng phí hàng nghìn tỷ đồng mỗi năm cho toàn nền kinh tế [1]. Việc container rỗng di chuyển với tần suất cao còn làm tăng áp lực lên hệ thống hạ tầng giao thông vốn đã quá tải, làm gia tăng nguy cơ tai nạn và phát thải khí nhà kính.

Năm 2024, tình trạng này chưa được cải thiện, nhiều tuyến vận chuyển còn diễn biến phức tạp hơn khi hoạt động xuất khẩu phục hồi nhanh, nhu cầu container tăng mạnh nhưng nguồn cung container rỗng lại khan hiếm. Do đó, giá cước vận tải tăng

cao, khiến chi phí logistics vốn đã ở mức 16-17% GDP tiếp tục là gánh nặng cho doanh nghiệp [2]. Các ngành xuất khẩu chủ lực như dệt may, da giày, điện tử và nông sản chịu ảnh hưởng nặng nề khi nhiều lô hàng phải chờ đợi container, dẫn đến phát sinh thêm phí lưu kho, lưu bãi, phí DEM/DET, thậm chí chậm tiến độ giao hàng, ảnh hưởng đến uy tín thương mại quốc tế của Việt Nam.

Dự báo năm 2025, nếu không có giải pháp căn cơ và hiệu quả để kết nối cung - cầu container, tình trạng quay đầu rồng sẽ còn tiếp diễn với quy mô lớn hơn, khi kim ngạch xuất nhập khẩu được dự báo tiếp tục tăng trưởng hai con số. Điều này sẽ tạo áp lực rất lớn lên mục tiêu quốc gia về giảm chi phí logistics xuống còn 14-15% GDP, đồng thời cản trở khả năng nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế [2]. Như vậy, bài toán container rồng không chỉ là thách thức kỹ thuật của ngành logistics, mà còn là rào cản mang tính chiến lược đối với sự phát triển bền vững của nền kinh tế.

Bài toán container rồng gây ảnh hưởng đến nền kinh tế và ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng. Nhiều doanh nghiệp xuất khẩu gặp khó khăn trong việc đặt container rồng để đóng hàng, dẫn đến chậm tiến độ giao hàng. Ngược lại, nhiều doanh nghiệp vận tải phải chịu thiệt hại khi phương tiện không có hàng chiều về. Ngoài ra, mỗi chuyến container rồng quay đầu phát thải lượng lớn CO₂, đi ngược lại cam kết Net Zero 2050 mà Việt Nam đã khẳng định tại COP26 [10].

Trong bối cảnh từ năm 2023-2025, khi nhu cầu xuất nhập khẩu của Việt Nam tiếp tục tăng cao ở các ngành mũi nhọn như dệt may, da giày, điện tử và nông sản, tình trạng container rồng chưa được khắc phục triệt để. Sự phục hồi nhanh của thương mại sau đại dịch cùng biến động chi phí nhiên liệu toàn cầu làm nổi bật nhu cầu cấp thiết của một giải pháp số hóa toàn diện.

Vì những lý do trên, nền tảng ContLink được đề xuất như một giải pháp công nghệ đột phá. Với vai trò cầu nối, ContLink cho phép chủ hàng tìm kiếm container rồng nhanh chóng, tài xế, doanh nghiệp vận tải và chủ hàng có thể khai thác hiệu quả. Không chỉ giúp giảm chi phí logistics, nền tảng này

còn góp phần giảm phát thải, phù hợp với xu hướng logistics xanh và bền vững tại Việt Nam.

2. Cơ sở lý luận

Logistics được hiểu theo nhiều góc độ khác nhau, nhưng điểm chung là quá trình quản trị dòng chảy hàng hóa, dịch vụ và thông tin trong chuỗi cung ứng. Theo Hội đồng Chuyên gia Quản trị Chuỗi cung ứng (Council of Supply Chain Management Professionals - CSCMP), logistics là “quá trình lập kế hoạch, triển khai và kiểm soát hiệu quả, tối ưu dòng chảy và lưu trữ hàng hóa, dịch vụ và các thông tin liên quan từ điểm xuất phát đến điểm tiêu thụ, nhằm đáp ứng yêu cầu của khách hàng” [3]. Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) cũng nhấn mạnh logistics là tập hợp các dịch vụ vận tải, kho bãi, giao nhận, thủ tục hải quan và các hoạt động hỗ trợ khác, đóng vai trò trung gian để hàng hóa di chuyển xuyên biên giới một cách hiệu quả.

Tại Việt Nam, logistics không chỉ được xem là dịch vụ phụ trợ mà đã trở thành ngành chiến lược, được Nhà nước xác định rõ trong Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025. Văn bản này đặt mục tiêu đến năm 2025 ngành Dịch vụ logistics đóng góp 8-10% GDP, tốc độ tăng trưởng 15-20%/năm, tỷ lệ thuê ngoài đạt 50-60% và chi phí logistics được giảm xuống khoảng 16-20% GDP”

Trong chuỗi này, container là phương thức vận tải chuẩn hóa toàn cầu, chiếm tới 90% hàng hóa xuất nhập khẩu và đóng vai trò then chốt trong việc bảo đảm sự liên mạch của logistics. Tuy nhiên, chính ở mắt xích container lại tồn tại một nghịch lý lớn: tình trạng container rồng quay đầu.

Việc giải quyết bài toán container rồng không chỉ mang ý nghĩa giảm chi phí vận tải đơn thuần, mà còn trực tiếp góp phần thực hiện mục tiêu quốc gia về phát triển logistics hiện đại, bền vững và hội nhập sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), chỉ khoảng 1,5% container nhập khẩu được tái sử dụng ngay cho xuất khẩu [5]. Điều này cho thấy sự thiếu kết nối hiệu quả trong quản trị logistics, bởi thay vì được luân chuyển liên tục

trong chuỗi cung ứng, phần lớn container sau khi dỡ hàng buộc phải quay về depot trong trạng thái rỗng, gây lãng phí nguồn lực và làm chi phí logistics vốn đã cao của Việt Nam càng thêm gánh nặng. Bên cạnh đó, phí DEM/DET (Demurrage và Detention) là một thách thức đáng kể. Đây là các khoản phí phát sinh khi container bị lưu tại cảng hoặc ngoài cảng quá thời gian quy định. Theo báo cáo của World Bank, tại Việt Nam, phí DEM/DET có thể chiếm tới 10 - 15% chi phí logistics của một lô hàng [7]. Khi container rỗng không được tái sử dụng hiệu quả, nguy cơ phát sinh phí DEM/DET càng cao.

Ngoài yếu tố kinh tế, container rỗng còn gây ra tác động môi trường. Một chuyến container rỗng chạy 100 km phát thải khoảng 62 - 70 kg CO₂ [6]. Với hàng trăm nghìn chuyến xe rỗng mỗi năm, lượng phát thải cộng dồn rất lớn, đi ngược lại cam kết của Việt Nam tại COP26 về đạt mức phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050.

Các giải pháp hiện hành ở Việt Nam như trao đổi trực tiếp giữa doanh nghiệp vận tải và chủ hàng, hay sử dụng các nhóm mạng xã hội để ghép chuyến vẫn còn manh mún. Do đó, cần một nền tảng số hóa toàn diện, có thể giải quyết đồng thời các khía cạnh kinh tế, xã hội và môi trường. Đây chính là cơ sở để hình thành ContLink như một nền tảng kết nối thông minh, hướng đến tối ưu hóa vận tải container tại Việt Nam.

Tên gọi ContLink được hình thành từ sự kết hợp của hai thành tố: “Cont” (viết tắt của container) và “Link” (kết nối, liên kết). Cấu trúc tên này thể hiện đúng bản chất và sứ mệnh của nền tảng: tạo ra một mạng lưới kết nối các container trong chuỗi cung ứng, biến những quãng đường rỗng thành cơ hội vận tải, biến những chuyến xe không hiệu quả thành giá trị thực. ContLink là một ứng dụng công nghệ, là một giải pháp mang tính hệ sinh thái, nơi mọi mắt xích trong chuỗi logistics - từ chủ hàng, tài xế, doanh nghiệp vận tải, depot đến hãng tàu đều có thể tham gia và hưởng lợi.

3. Thực trạng container rỗng tại Việt Nam

Trong những năm gần đây, ngành Logistics Việt Nam có sự phát triển nhanh nhưng cũng đối diện nhiều thách thức, đặc biệt là vấn đề chi phí cao và container rỗng quay đầu. Năm 2023, quy mô thị

trường logistics đạt trên 45 tỷ USD, chi phí logistics chiếm khoảng 18% GDP [1]. Vận tải đường bộ chiếm tới 60% chi phí logistics, trong đó, container rỗng là nguyên nhân gây lãng phí lớn. Theo khảo sát của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), chỉ khoảng 1,5% container nhập khẩu được tái sử dụng ngay cho xuất khẩu, còn lại phần lớn phải quay về depot rỗng [5]. Do đó, nhiều chuyến xe rỗng vẫn diễn ra, làm tăng giá thành vận tải và phát thải CO₂.

Sang năm 2024, chi phí logistics của Việt Nam vẫn duy trì ở mức cao, chiếm khoảng 16-17% GDP, dù Chính phủ và Bộ Công Thương đã ban hành nhiều giải pháp hỗ trợ [2]. Cục Hàng hải Việt Nam báo cáo giá cước vận tải từ Việt Nam đi các thị trường lớn như Hoa Kỳ và châu Âu tăng 58-73% chỉ trong vài tháng, phần nào do tình trạng khan hiếm container rỗng [4]. Thực tế cho thấy, khi nhu cầu xuất khẩu hồi phục mạnh ở các ngành dệt may, da giày và điện tử, các doanh nghiệp thường xuyên gặp khó khăn trong việc đặt container rỗng, dẫn đến chậm tiến độ giao hàng và phát sinh chi phí DEM/DET chiếm 10-15% tổng chi phí logistics [7].

Năm 2024, thị trường logistics Việt Nam được dự báo đạt hơn 52 tỷ USD, tiếp tục duy trì tốc độ tăng trưởng 12-14%/năm [2]. Tuy nhiên, nếu không có giải pháp cụ thể hơn, chi phí logistics vẫn có thể duy trì ở mức 16% GDP, vượt xa mục tiêu giảm xuống 14-15% mà Chính phủ đặt ra. Container rỗng tiếp tục là nút thắt chính, khi nhu cầu nhập khẩu nguyên vật liệu (như bông, nhựa, linh kiện điện tử) không cân đối với nhu cầu xuất khẩu nông sản và hàng tiêu dùng. Tình trạng này khiến nhiều doanh nghiệp nhỏ và vừa trong ngành xuất nhập khẩu khó tiếp cận container, trong khi các doanh nghiệp vận tải phải chịu rủi ro doanh thu giảm do tỷ lệ xe chạy rỗng cao.

Ngoài yếu tố kinh tế, tác động môi trường từ container rỗng cũng ngày càng đáng lo ngại. Với hàng trăm nghìn chuyến container rỗng chạy mỗi năm, lượng phát thải CO₂ cộng dồn lên tới hàng chục nghìn tấn [6]. Điều này tạo áp lực lớn cho ngành Logistics Việt Nam trong việc thực hiện cam kết giảm phát thải khí nhà kính theo mục tiêu Net Zero 2050.

Tóm lại, giai đoạn 2023-2025 cho thấy tình trạng container rỗng vẫn là một trong những rào cản lớn nhất của logistics Việt Nam. Dù đã có nhiều nỗ lực cải thiện hạ tầng và chính sách, thiếu một nền tảng số hóa toàn diện để kết nối chủ hàng và container rỗng khiến bài toán tối ưu chi phí và phát thải chưa được giải quyết triệt để. Đây chính là cơ sở để nền tảng ContLink được xem như một giải pháp mang tính đột phá cho Việt Nam trong giai đoạn này.

4. Thực trạng nền tảng số để kết nối trực tiếp giữa container rỗng và chủ hàng tại Việt Nam

Hiện nay, tại Việt Nam chưa có một nền tảng số nào thực sự toàn diện, có quy mô quốc gia để kết nối trực tiếp giữa container rỗng và chủ hàng. Các giải pháp đang tồn tại chủ yếu ở mức độ rời rạc, manh mún và thiếu tính hệ thống. Một số doanh nghiệp vận tải lớn đã phát triển ứng dụng quản lý đội xe nội bộ, cho phép theo dõi hành trình container và tối ưu tuyến đường, nhưng những ứng dụng này thường chỉ phục vụ cho doanh nghiệp đó, không mở ra cho cộng đồng chủ hàng và đối tác bên ngoài.

Trong khi đó, các chủ hàng nhỏ và vừa (chiếm tỷ trọng lớn trong hoạt động xuất nhập khẩu) thường phải tìm container qua kênh truyền thống như gọi điện trực tiếp cho depot, hãng tàu hoặc thông qua các nhóm chat trên mạng xã hội. Cách làm này thiếu minh bạch, tốn thời gian, dễ phát sinh chi phí ngoài dự kiến và không giải quyết triệt để tình trạng container rỗng.

Một số start-up về logistics ở Việt Nam đã thử nghiệm nền tảng số kết nối vận tải đường bộ, song phần lớn chỉ dừng lại ở việc ghép xe tải chở hàng lẻ, chưa đi sâu vào mảng container rỗng (phức tạp vì liên quan đến depot, hãng tàu và nhiều loại phí phát sinh). Vì vậy, các giải pháp hiện tại chưa tạo được mạng lưới kết nối rộng khắp giữa chủ hàng và container rỗng.

Bên cạnh đó, hạ tầng dữ liệu số của Việt Nam cho logistics vẫn còn phân tán. Cơ sở dữ liệu container rỗng chủ yếu nằm ở các hãng tàu và depot, chưa được chia sẻ công khai. Do đó, ngay cả khi có nền tảng số, việc truy cập và khai thác dữ liệu container rỗng cũng gặp hạn chế. Điều

này làm cho thị trường container rỗng vận hành thiếu minh bạch, đẩy chi phí logistics của Việt Nam lên mức cao (16 - 18% GDP trong giai đoạn 2023-2024 [1][2]).

Tóm lại, thực trạng nền tảng số kết nối container rỗng và chủ hàng ở Việt Nam hiện nay mới chỉ ở mức sơ khai, phân tán và thiếu một giải pháp mang tính hệ sinh thái. Đây chính là khoảng trống lớn để một nền tảng chuyên biệt như ContLink ra đời, cung cấp kết nối trực tiếp, minh bạch và tích hợp quản lý chi phí /DET, dữ liệu phát thải CO₂, qua đó góp phần giảm tỷ lệ container rỗng quay đầu và tối ưu hóa chi phí logistics quốc gia.

5. Giải pháp đề xuất - Nền tảng ContLink

Nền tảng ContLink được xây dựng với mục tiêu trở thành cầu nối số giữa chủ hàng và các tài xế, doanh nghiệp vận tải có container rỗng. Thay vì để container quay về depot trong trạng thái rỗng, nền tảng này cho phép chủ hàng nhanh chóng tìm kiếm và đặt chỗ container chiều về, trong khi tài xế và doanh nghiệp vận tải có thể tối ưu hóa quãng đường và chi phí vận hành.

ContLink tích hợp dữ liệu phí DEM (Demurrage, khoản phí lưu giữ container tại bãi), phíDET (Detention, khoản phí phát sinh khi lưu giữ container tại kho của khách hàng sau thời gian miễn phí quy định) vào thuật toán tính toán, nhờ đó doanh nghiệp có thể dự đoán rủi ro và lựa chọn phương án tối ưu hơn. Đồng thời, nền tảng minh bạch hóa lượng CO₂ tiết kiệm được, góp phần giúp doanh nghiệp thực hiện báo cáo ESG và phù hợp với cam kết Net Zero 2050.

Về công nghệ, ContLink ứng dụng AI, blockchain, IoT và big data để phân tích nhu cầu, đảm bảo minh bạch và kết nối linh hoạt giữa các bên. Trong bối cảnh logistics Việt Nam đạt quy mô trên 52 tỷ USD vào năm 2025 [2], ContLink hứa hẹn mang lại hiệu quả lớn, giúp giảm 20-30% chi phí vận tải đường bộ, giảm ùn tắc giao thông, tăng vòng quay container và đóng góp cho mục tiêu logistics xanh.

ContLink mang lại lợi ích đa chiều. Đối với doanh nghiệp xuất nhập khẩu, nền tảng giúp giảm 20-30% chi phí vận tải, hạn chế rủi ro DEM/DET

và đảm bảo tiến độ giao hàng. Đối với doanh nghiệp vận tải và tài xế, nền tảng giúp giảm tỷ lệ xe chạy rỗng, tăng doanh thu và minh bạch hóa giao dịch. Đối với depot và hãng tàu, vòng quay container tăng, tồn kho rỗng giảm, áp lực điều chuyển bớt căng thẳng.

Ngoài ra, ContLink góp phần giảm ùn tắc, thúc đẩy chuyển đổi số, nâng cao an toàn vận tải. Nếu giảm 20% chuyển xe rỗng, lượng phát thải CO₂ giảm khoảng 30.000-35.000 tấn mỗi năm [6]. ContLink có thể giúp giảm tỷ lệ chi phí logistics từ 16 - 18% GDP xuống gần mức trung bình toàn cầu (11-12%), tiết kiệm hàng chục tỷ USD và nâng cao năng lực cạnh tranh.

6. Triển vọng và khuyến nghị

Triển vọng phát triển của nền tảng ContLink rất khả quan. Thực tế, nhu cầu quản lý container rỗng ở Việt Nam đang ở mức rất lớn do kim ngạch xuất nhập khẩu liên tục tăng cao, trong khi sự mất cân đối giữa hàng hóa nhập khẩu và xuất khẩu khiến hàng trăm nghìn chuyển xe container rỗng quay đầu mỗi năm. Đây chính là cơ sở để một nền tảng số như ContLink phát huy vai trò, giúp tối ưu hóa luồng vận tải, giảm thiểu chi phí và phát thải. Bên cạnh đó, xu thế chuyển đổi số trong ngành logistics, vốn được Chính phủ khuyến khích thông qua các chương trình quốc gia về chuyển đổi số và logistics xanh, đã tạo ra môi trường thuận lợi để ContLink ra đời và phát triển.

Đối với doanh nghiệp, đặc biệt là khối xuất nhập khẩu và vận tải, việc chủ động tham gia nền tảng giúp giảm phụ thuộc vào depot và hãng tàu trong việc điều phối container rỗng, mở ra cơ hội tiếp cận nguồn container với chi phí tối ưu, thời gian linh hoạt hơn. ContLink còn tạo điều kiện để doanh nghiệp vừa và nhỏ có thể cạnh tranh bình đẳng nhờ một công cụ số hóa chung, minh bạch và tiết kiệm.

Đối với Chính phủ, cần có những chính sách hỗ trợ cụ thể nhằm thúc đẩy sự hình thành và phát triển của nền tảng. Trước hết, cần xây dựng khung pháp lý phù hợp cho các nền tảng kết nối logistics, bảo đảm tính minh bạch, an toàn dữ liệu và quyền lợi các bên tham gia. Bên cạnh đó, các chính sách ưu đãi về thuế xanh, khuyến khích các doanh

nh nghiệp sử dụng giải pháp số giúp giảm phát thải CO₂ sẽ góp phần tạo động lực để ContLink được áp dụng rộng rãi. Quan trọng hơn, việc tích hợp dữ liệu từ ContLink vào hạ tầng logistics quốc gia sẽ giúp tối ưu hóa công tác quản lý vĩ mô, từ đó phục vụ hiệu quả cho hoạch định chính sách.

Các hiệp hội logistics như Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam (VPA) hay các hiệp hội ngành hàng xuất khẩu cũng cần phát huy vai trò cầu nối giữa doanh nghiệp và nền tảng. Thông qua các chương trình tập huấn, hội thảo, hội viên sẽ được giới thiệu và hướng dẫn sử dụng ContLink, từ đó thúc đẩy sự lan tỏa và tạo ra hiệu ứng mạng lưới. Đồng thời, các hiệp hội còn có thể đóng góp ý kiến nhằm hoàn thiện nền tảng, bảo đảm phù hợp với thực tiễn hoạt động của doanh nghiệp.

Về triển vọng, nếu được triển khai đúng hướng, ContLink có thể nhanh chóng trở thành một công cụ chiến lược giúp Việt Nam giảm chi phí logistics từ mức 16 - 18% GDP xuống gần hơn với mục tiêu 14 - 15% GDP năm 2025. Không chỉ dừng lại ở khía cạnh kinh tế, nền tảng này còn đóng vai trò quan trọng trong việc hiện thực hóa mục tiêu logistics xanh, thông qua việc giảm hàng chục nghìn tấn CO₂ phát thải nhờ cắt giảm các chuyến xe container rỗng. Trong tương lai, sự phát triển của ContLink có thể đặt nền móng cho một hệ sinh thái logistics số toàn diện, đưa Việt Nam tiến gần hơn tới vị trí trung tâm logistics khu vực theo định hướng Chiến lược phát triển dịch vụ logistics đến năm 2030.

7. Kết luận

Chi phí logistics cao và tình trạng container rỗng quay đầu là rào cản lớn của kinh tế Việt Nam. Giai đoạn 2023-2025 cho thấy nhu cầu tăng mạnh nhưng hiệu quả vận tải còn thấp. ContLink ra đời như một giải pháp chiến lược, không chỉ giải quyết vấn đề kinh tế mà còn hỗ trợ phát triển bền vững.

Với sự tham gia của doanh nghiệp, sự đồng hành của hiệp hội và sự hỗ trợ chính sách từ Chính phủ, ContLink có thể trở thành chìa khóa giúp Việt Nam đạt mục tiêu giảm chi phí logistics xuống 14-15% GDP, phát triển logistics xanh và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia ■

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN VÀ THAM KHẢO:

- [1] Bộ Công Thương. (2023). Báo cáo Logistics Việt Nam 2023. NXB Công Thương.
- [2] Bộ Công Thương. (2024). Báo cáo Logistics Việt Nam 2024. NXB Công Thương.
- [3] Council of Supply Chain Management Professionals. (2013). Supply Chain Management Definitions. Downers Grove, IL.
- [4] Cục Hàng hải Việt Nam. (2024). Báo cáo vận tải biển Việt Nam. Hà Nội. đánh lại số TLTD
- [5] Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam. (2023). Khảo sát doanh nghiệp logistics Việt Nam. Hà Nội.
- [6] United Nations Conference on Trade and Development. (2021). ESG and Sustainable Logistics Report. Geneva: United Nations.
- [7] World Bank. (2022). Vietnam Logistics Sector Assessment. Washington, D.C.: World Bank.

Ngày nhận bài: 18/8/2025

Ngày phản biện và sửa chữa: 26/8/2025

Ngày chấp nhận đăng bài: 15/9/2025

APPLYING THE CONTLINK PLATFORM TO REDUCE LOGISTICS COSTS AND PROMOTE GREEN TRANSPORTATION IN VIETNAM

● **PHAM XUAN TIEN¹**

● **DANG GIA LINH²**

¹Faculty of Economics - Business Administration,
Phuong Dong University

²Student, Academy of Finance

ABSTRACT:

In recent years, Vietnam's logistics industry has expanded rapidly but continues to face significant challenges, particularly high operational costs and the persistent issue of empty container imbalance. The empty-container problem not only increases logistics expenses but also disrupts supply chain efficiency and sustainability. This study examines the current situation of empty container management in Vietnam and evaluates the potential of a digital platform that directly connects empty containers with shippers. Based on this analysis, the study proposes the application of the ContLink platform as a solution to optimize logistics costs, reduce container repositioning waste, and promote greener, more sustainable transportation practices.

Keywords: logistics, digital platform, connection, green logistics, empty container.