

LOGISTICS XANH VỚI SỰ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG Ở VIỆT NAM

TRẦN THỊ KIM LIÊN*

Ngày nhận: 20/4/2023

Ngày phản biện: 19/5/2023

Ngày duyệt đăng: 25/5/2023

Tóm tắt: Phát triển bền vững, sáng tạo, bao trùm đã trở thành mục tiêu của nhiều quốc gia trên thế giới, Việt Nam cũng không nằm ngoài quỹ đạo chung đó. Để đạt được mục tiêu này, nhiều nước đã và đang áp dụng “xanh hóa” vào việc phát triển các ngành kinh tế của mình và trong đó có ngành logistics. Ở Việt Nam, chi phí cho logistics chiếm khoảng 20,9%-25% GDP, trong đó vận tải chiếm 50%-60% (WB, 2021) cho thấy, đây là nguyên nhân chủ yếu gây ô nhiễm môi trường khi làm tăng khí thải carbon và sử dụng nhiều nhiên liệu hóa thạch. Do vậy, “xanh hóa” các lĩnh vực của nền kinh tế, nhất là tập trung vào phát triển logistics xanh trở thành nền tảng cốt lõi trong phát triển bền vững của Việt Nam.

Từ khóa: logistics xanh; phát triển; bền vững; Việt Nam.

GREEN LOGISTICS FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN VIETNAM

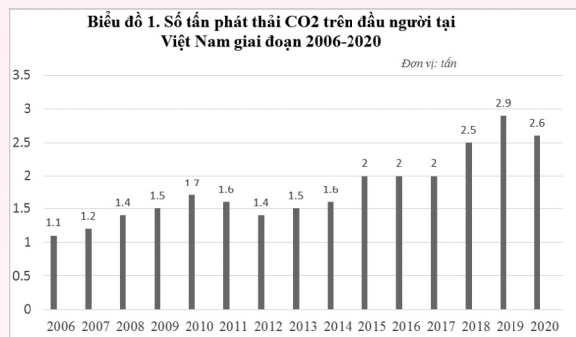
Abstract: Sustainable, innovative development has become a goal for many countries worldwide, and Vietnam is no exception. To achieve this goal, many countries have been applying “greening” strategies to develop their economic sectors, including logistics. In Vietnam, logistics costs account for approximately 20.9% to 25% of GDP, with transportation contributing 50% to 60% (WB, 2021). This indicates that it is a major cause of environmental pollution, leading to increased carbon emissions and reliance on fossil fuels. Therefore, “greening” various sectors of the economy, particularly focusing on the development of green logistics, has become a core foundation for Vietnam’s sustainable development.

Keywords: green logistics; development; sustainable; Vietnam.

1. Đặt vấn đề

Trong hơn 30 năm đổi mới và phát triển, Việt Nam đã đạt được nhiều thành tựu đáng kể về kinh tế - xã hội, các ngành kinh tế và lĩnh vực đều phát triển khá, thậm chí đạt được những bước chuyển mình quan trọng. Cùng với đó là tốc độ công nghiệp hóa và đô thị hóa diễn ra mạnh mẽ ở các thành phố lớn đã làm thay đổi diện mạo nền kinh tế. Tuy nhiên, Việt Nam vẫn phải đối mặt với một số vấn đề tất yếu của sự phát triển, như nền sản xuất thâm dụng năng lượng, suy thoái tài nguyên thiên nhiên do khai thác quá mức. Công nghệ trong nền kinh tế lạc hậu và sử dụng nhiều năng lượng hóa thạch (than đá) gây ra ô nhiễm môi trường, phát thải carbon lớn. Theo số liệu thống kê của Ngân hàng thế giới (2020), số tấn CO₂ trên đầu người của nước ta gia tăng liên tục trong giai đoạn 2017-2020, từ 2 tấn năm 2017 lên 2,6 tấn năm 2020 (Biểu đồ 1).

Lượng phát thải carbon lớn đến từ hoạt động sản xuất kinh doanh trong nhiều lĩnh vực, trong đó chiếm tỷ trọng lớn nhất từ ngành dịch vụ vận chuyển. Theo nghiên cứu của Viện Môi trường - Tài



Nguồn: Ngân hàng thế giới, 2020

nguyên cho thấy, tổng phát thải khí nhà kính năm 2019 của TP.Hồ Chí Minh là trên 58 triệu tấn CO₂. Trong đó, hoạt động công nghiệp phát thải hơn 17,6 triệu tấn CO₂. Những ngành có lượng phát thải cao là hóa học (chiếm 63%), dệt may (16,1%), sản xuất kim loại (14,7%) [4]. Các hoạt động giao thông đường bộ phát thải hơn 13,4 triệu tấn CO₂, riêng phương tiện vận tải xả khí thải lớn nhất (chiếm gần 63%). Phát thải khí nhà kính từ phương tiện giao

* Trường Đại học Công đoàn

thông vận tải là nguyên nhân hàng đầu dẫn đến sự gia tăng ô nhiễm không khí ở các đô thị lớn và đóng góp 70% tổng lượng bụi và khí thải vào môi trường không khí. Tình trạng ô nhiễm không khí trong thời gian qua tại một số địa phương có xu hướng gia tăng, nhất là tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Đà Nẵng. Chỉ số về bụi PM10 (hạt bụi có kích thước nhỏ hơn 10mm) ở các thành phố trên đều vượt ngưỡng khuyến nghị của WHO. Kết quả quan trắc tại các tuyến giao thông ở Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng cho thấy, khoảng 60% vượt chuẩn, trong đó 25% vượt gấp 2 lần ngưỡng cho phép - điều này gây ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe của người dân. Theo số liệu thống kê của WHO (2020), tại Việt Nam, ô nhiễm không khí khiến khoảng 50.000 người tử vong mỗi năm và gây ra thiệt hại kinh tế khoảng 240.000 tỉ đồng, chiếm khoảng 4% - 5% GDP quốc gia [3].

Như vậy, những vấn đề môi trường cấp bách này đã trở thành nguy cơ lớn gây ảnh hưởng đến đời sống của cộng đồng, cản trở mục tiêu phát triển bền vững của đất nước. Hiện nay, Việt Nam cũng đang có nhiều chính sách bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu nhằm tạo môi trường sống an toàn cho người dân và môi trường kinh doanh bền vững cho các nhà đầu tư. Gần đây, tại Hội nghị thượng đỉnh COP26 về biến đổi khí hậu diễn ra ngày 1/11/2021, Chính phủ Việt Nam đã cam kết đạt mức phát thải ròng bằng "0" vào năm 2050. Cụ thể hóa mục tiêu này, việc xanh hóa các lĩnh vực trong nền kinh tế thông qua giảm thiểu phát thải là rất cần thiết. Logistics là ngành liên quan đến tất cả các lĩnh vực trong nền kinh tế và là ngành gây phát thải carbon lớn ra môi trường từ các hoạt động dịch vụ vận chuyển, phân phối sản phẩm. Vì lẽ đó, "xanh hóa" logistics sẽ giúp giảm phát thải khí CO₂, giảm thiểu những tác động của logistics đối với môi trường, góp phần xây dựng môi trường bền vững. Mặt khác, phát triển logistics xanh song hành với sản xuất xanh sẽ giúp các doanh nghiệp nâng cao sức cạnh tranh để tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu cũng như khả năng tiếp cận người tiêu dùng ngay tại thị trường nội địa, trong bối cảnh Việt Nam đang hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng và thương mại điện tử đang tăng trưởng nhanh, đồng thời mở ra nhiều cơ hội ở thị trường nước ngoài. Đây cũng là

điều mà toàn thế giới, trong đó có Việt Nam đang tích cực chung tay thực hiện.

2. Logistic xanh và vai trò của nó trong thúc đẩy phát triển bền vững ở Việt Nam

Cho đến nay, có nhiều quan điểm khác nhau về logistics. Theo nghĩa rộng, logistics là quá trình lập kế hoạch, thực hiện và kiểm soát một cách hiệu quả về mặt chi phí dòng lưu chuyển và phân dự trữ nguyên vật liệu, bán thành phẩm và thành phẩm từ điểm khởi đầu của quá trình sản xuất đến điểm tiêu thụ cuối cùng nhằm thỏa mãn yêu cầu của khách hàng (Council of Logistics Management, 1991). Còn theo nghĩa hẹp, logistics được hiểu như là các hoạt động dịch vụ gắn liền với quá trình phân phối, lưu thông hàng hóa và logistics là hoạt động thương mại gắn với các dịch vụ cụ thể. Trên thực tế, logistics được tiếp cận trên đồng thời cả hai quan điểm rộng và hẹp. Do đó, trong nghiên cứu này, logistics được hiểu là quá trình phân phối và lưu thông hàng hóa được tổ chức và quản lý một cách khoa học từ việc lập kế hoạch, tổ chức thực hiện và kiểm soát quá trình lưu chuyển hàng hóa, dịch vụ nhằm đảm bảo cho quá trình sản xuất được tiến hành liên tục, nhịp nhàng và đáp ứng tốt nhất nhu cầu của khách hàng.

Logistics xanh là một chủ đề mới được đề xuất trong những năm 90 của thế kỷ 20, trong đó nhấn mạnh logistics ứng dụng công nghệ tiên tiến và trang thiết bị hiện đại nhằm giảm ô nhiễm môi trường. Quan niệm về logistics xanh ở mỗi quốc gia đều có sự khác biệt nhất định nhưng đều có chung một số đặc điểm, gồm: (i) Tối ưu hóa chiến lược, bố trí hàng hóa để giảm chi phí lưu kho và tác động đến môi trường; (ii) Khuyến khích sử dụng bao bì xanh thông qua sử dụng vật liệu tái chế hoặc phân hủy sinh học; (iii) Ứng dụng logistics ngược nhằm giảm chi phí, tận dụng tối đa nguyên liệu, đảm bảo xử lý tốt hàng hóa khi khách hàng trả lại và giảm thiểu rác thải. Từ các đặc điểm nêu trên, có thể hiểu logistics xanh bao gồm tất cả các giải pháp nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường do các hoạt động logistics gây ra.

Phát triển logistics xanh đóng vai trò quan trọng trong việc thực hiện thành công chiến lược phát triển bền vững của Việt Nam ở cả ba khía cạnh: kinh tế; xã hội và môi trường. Phát triển logistics xanh sẽ tăng cường sử dụng nguyên liệu tái chế, thân thiện

môi trường và hạn chế sử dụng các nguyên liệu hóa thạch. Từ đó giúp giảm chi phí, tiết kiệm tài nguyên và bảo vệ môi trường. Điều đó giúp doanh nghiệp có thể tiết kiệm chi phí hoạt động, gia tăng khả năng cạnh tranh. Thêm vào đó, phát triển logistics xanh góp phần giảm thiểu các chi phí xã hội như chi phí cải thiện, phục hồi nguồn nước, đất, rừng... nâng cao sức khỏe và chất lượng cuộc sống của cộng đồng. Sự phát triển của logistics xanh kéo theo sự gia tăng của tiêu dùng xanh. Như vậy, phát triển logistics xanh giúp nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp, nền kinh tế, cải thiện môi trường sinh thái và sức khỏe của con người.

3. Thực trạng và cơ hội phát triển logistics xanh ở Việt Nam

Logistics là ngành dịch vụ có vai trò quan trọng trong việc kết nối, hỗ trợ và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Những năm gần đây, ngành logistics tại Việt Nam có tốc độ tăng trưởng bình quân 14-16%/năm. Số lượng và chất lượng dịch vụ logistics được nâng cao, qua đó giúp xuất khẩu hàng hóa và dịch vụ chiếm tỷ lệ ngày càng cao so với quy mô GDP, tăng từ 72,9% năm 2015 lên 93,3% năm 2021. Khối lượng vận tải hàng hóa của Việt Nam liên tục tăng ở mức cao trong giai đoạn 2015 - 2021, bình quân khoảng 17%/năm, từ mức 1,15 tỷ tấn (2015) lên 1,64 tỷ tấn (2021); Khối lượng hàng hóa luân chuyển tăng khoảng trên 30%, từ mức 230 tỷ tấn.km (2015) lên 303 tỷ tấn.km (2021) [2]. Đóng góp trực tiếp của lĩnh vực logistics vào GDP hàng năm ở mức 4 - 5%. Theo báo cáo của Ngân hàng Thế giới, Việt Nam đứng thứ 39/160 nước tham gia khảo sát và đứng thứ 3 trong khu vực Đông Nam Á về Chỉ số hiệu quả logistics.

Trong thời gian qua, tại Việt Nam, phát triển logistics theo hướng xanh đã được các cơ quan quản lý nhà nước cũng như cộng đồng các doanh nghiệp nội ngành quan tâm và triển khai trên năm lĩnh vực, gồm: (i) Xanh hoá hoạt động vận tải; (ii) Xanh hoá hoạt động kho bãi; (iii) Xanh hoá hoạt động phân phối; (iv) Xanh hoá hệ thống thông tin; (v) Phát triển logistics ngược.

Đối với xanh hóa hoạt động vận tải. Dịch vụ vận tải là lĩnh vực chủ yếu của logistics (chiếm khoảng 70% tổng doanh thu dịch vụ logistics). Hoạt động vận tải trong logistics của Việt Nam được thực hiện

khá đa dạng, gồm vận tải đường bộ; đường biển và thủy nội địa; đường sắt và đường hàng không. Mức độ gây ô nhiễm từ các hoạt động vận tải là khác nhau song nhìn chung lượng khí thải tạo ra từ các phương tiện vận tải này ngày càng gia tăng. Theo số liệu đánh giá của Ngân hàng Thế giới (2021), hiện nay tại nước ta, vận tải đường bộ có lượng phát thải khí rất lớn (chiếm 85%), tiếp đến là vận tải đường biển và thủy nội địa 10% và vận tải đường hàng không là 5% [5]. Trong đó, phương tiện đường bộ vẫn là phương tiện phổ biến nhất. Theo kết quả của Báo cáo Logistics Việt Nam 2022 cũng cho thấy, hiện nay có nhiều phương tiện vận tải đường bộ như xe đầu kéo, xe container,... chủ yếu là các phương tiện được sử dụng trên 10 năm tuổi gây ô nhiễm xả thải ra môi trường lớn. Hơn nữa, tỷ trọng phương tiện vận tải rỗng lưu thông trên đường tương đối lớn, chiếm khoảng 50%. Điều này vừa mang lại hiệu quả kinh tế thấp cho các doanh nghiệp logistics, vừa gây ra một lượng lớn phát thải CO₂. Đối với vận tải đường sắt là ngành vận tải truyền thống của Việt Nam và cũng được coi là phương tiện thân thiện môi trường thì nay lại trở thành phương tiện gây ô nhiễm phát thải và tiếng ồn lớn do còn nhiều các phương tiện cũ, lạc hậu đang được sử dụng. Phương tiện vận tải đường biển và thủy nội địa mặc dù đã có khá nhiều hoạt động và sáng kiến nhằm phát triển xanh song đây vẫn là ngành gây ô nhiễm môi trường biển nhiều nhất do sự gia tăng về số lượng cảng biển và mật độ tàu thuyền trong thời gian gần đây; do các vụ tràn dầu trong quá trình nhận, trả hàng, tiếp nhận nhiên liệu và do việc sửa chữa, vớt bờ bãi các loại chất thải dính dầu mỡ. Riêng đối với hệ thống vận tải đường hàng không, mạng lưới cảng hàng không được quy hoạch có khoảng 12.409 hecta với sân bay lớn nằm ở Hà Nội, Đà Nẵng và Thành phố Hồ Chí Minh, song ba cảng hàng không lớn đều trong trạng thái quá tải vận chuyển.

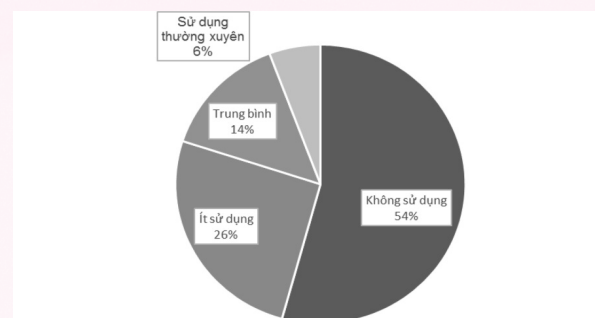
Đối với xanh hóa hoạt động kho bãi. Hệ thống nhà kho của Việt Nam hiện nay vẫn sử dụng nguồn điện thông thường, chủ yếu để phát sáng cũng như là kiểm soát nhiệt độ. Theo kết quả khảo sát trong báo cáo logistics Việt Nam (2021), chỉ có 31% doanh nghiệp logistics được khảo sát có sử dụng năng lượng tái tạo trong vận hành kho bãi; 69% số doanh nghiệp còn lại chưa sử dụng năng lượng có khả năng

tái tạo trong vận hành hoạt động kho tại doanh nghiệp hoặc chưa thuê kho có sử dụng năng lượng tái tạo. Phần lớn lý do được doanh nghiệp đưa ra (65,3% doanh nghiệp) là chưa có đủ nguồn lực để thiết kế hệ thống vận hành và 29,2% doanh nghiệp cho rằng chi phí để thiết lập hệ thống kho bãi sử dụng năng lượng tái tạo cao khiến doanh nghiệp không đủ khả năng đầu tư.

Đối với xanh hóa hoạt động phân phối. Hiện nay, lưu thông và phân phối hàng hóa trên thị trường bán buôn và bán lẻ tại địa bàn các thành phố lớn như: TP. Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng v.v. đã có bước phát triển khá rõ, gặt hái được nhiều thành tựu quan trọng. Minh chứng là sự gia tăng liên tục cả về số lượng và quy mô của hệ thống các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ phân phối hàng hóa, bước đầu thỏa mãn nhu cầu đa dạng của người dân. Ngoài các doanh nghiệp bán lẻ hàng hóa, dịch vụ trong nước, đã có sự xuất hiện của các tập đoàn phân phối lớn trên thế giới cũng mở nhiều hệ thống siêu thị và trung tâm phân phối trên đại bàn các thành phố lớn như: Tập đoàn Mega market and Carry (Đức), tập đoàn Bourbon (Pháp),... với loại hình kinh doanh hiện đại, chủng loại phong phú, hình thức cửa hàng đa dạng. Các doanh nghiệp phân phối nội địa và tập đoàn quốc tế đã bước đầu có những quan tâm đến vấn đề bảo vệ môi trường như không dùng túi nilon hoặc dùng túi thân thiện với môi trường, đảm bảo vệ sinh môi trường, an toàn thực phẩm. Bên cạnh đó, nhiều nhà phân phối hoạt động tại Việt Nam cả trong và ngoài nước cũng đã có những hành động cụ thể nhằm trở thành các nhà phân phối xanh, thông qua triển khai các chương trình, như: Chương trình gắn nhãn xanh; tiết kiệm năng lượng; hạn chế các chế phẩm có hại cho môi trường và tăng cường sử dụng các sản phẩm thân thiện môi trường;... Bức tranh chung của thị trường phân phối ở Việt Nam hiện nay vẫn mạnh mẽ do có nhiều loại hình mua bán và thương nhân nhỏ lẻ, không được tổ chức thành hệ thống; số lượng siêu thị lớn nhưng việc phân bố không đồng đều, chủ yếu tập trung tại các thành phố là nơi có nhiều lợi thế thương mại đầu tư, trong khi đó, tại vùng sâu, vùng xa và khó khăn, số lượng siêu thị quá ít, thậm chí không có, thay vào đó là hệ thống các chợ đang ngày càng xả lượng lớn rác thải ra môi trường.

Đối với xanh hóa hệ thống thông tin. Hầu hết các doanh nghiệp có hoạt động logistics tại các thành phố lớn, như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh hay Đà Nẵng 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 doanh nghiệp nhận thức được tầm quan trọng của ứng dụng IT đối với ngành logistics, tuy nhiên, do tỷ suất đầu tư lớn dẫn đến các hạng mục IT của doanh nghiệp 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 mạnh mẽ, không mang tính hệ thống nên kết quả đầu tư không như mong đợi.

Đối với phát triển logistics ngược. Logistics ngược là một trong những giải pháp quan trọng giúp doanh nghiệp có thể giảm được chi phí, tăng doanh thu, giảm tác động của hoạt động sản xuất kinh doanh đến môi trường. Từ đó, doanh nghiệp thực hiện tốt trách nhiệm xã hội và giành được lợi thế cạnh tranh trên thị trường. Ngày nay, thu hồi hàng hóa, bao bì, phế liệu sản xuất là một hiện tượng phổ biến mà các nhà sản xuất, bán buôn, bán lẻ truyền thống và trực tuyến cũng như các nhà cung cấp dịch vụ logistics thường xuyên phải đối diện. Nhìn chung, phát triển logistics ngược tại Việt Nam chưa được các doanh nghiệp quan tâm. Mức độ thực hiện logistics ngược của các doanh nghiệp tại các thành phố lớn, điển hình là Hà Nội rất khiêm tốn, chỉ chiếm khoảng 6%. Còn lại 54% các doanh nghiệp không quan tâm phát triển logistics ngược (Đoàn Thị Hồng Anh, 2021) (Biểu đồ 2),



Biểu đồ 2: Mức độ thực hiện logistics ngược của doanh nghiệp ở Hà Nội

(Nguồn: Đoàn Thị Hồng Anh, 2021)

Hiện nay, Việt Nam được đánh giá có nhiều cơ hội để thúc đẩy phát triển ngành dịch vụ logistics xanh.

Trước hết, phải kể đến chủ trương, chính sách phát triển bền vững của Chính phủ, được thể hiện qua các chiến lược phát triển bền vững giai đoạn 2011 - 2020 và giai đoạn 2021 - 2030. Theo đó, tất cả các ngành nghề, lĩnh vực bao gồm cả dịch vụ vận tải trong nền kinh tế đều được tạo mọi điều kiện để tăng trưởng gắn với nâng cao trách nhiệm môi trường xã hội thông qua hỗ trợ tiếp cận vốn, công nghệ tiên tiến, ưu đãi thuế, phí, v.v. Bên cạnh đó, chính sách dành riêng cho ngành logistics cũng đã được quan tâm. Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025, trong đó, đề ra 06 mục tiêu, 60 nhiệm vụ cụ thể với nhiều giải pháp toàn diện, nhằm đưa ngành này vượt qua những khó khăn, thách thức, đạt trình độ tiên tiến của khu vực và thế giới, đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững của đất nước.

Cùng với đó, là một quốc gia có vị trí địa lý thuận lợi khi có phần lớn diện tích giáp biển Đông đã tạo cơ hội cho Việt Nam phát triển phương thức vận tải xanh bằng đường thủy, đường biển thân thiện môi trường. Hiện nay, nước ta cũng đang chú trọng các dự án xây dựng những tuyến đường cao tốc mới. Theo Tờ trình của Bộ Giao thông Vận tải, giai đoạn 2021-2025 sẽ đầu tư 9 dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông mới với nguồn vốn 124.619 tỷ đồng, giúp vận chuyển hàng hóa nhanh hơn, cũng như tiết kiệm lượng nhiên liệu tiêu thụ.

Việc tham gia hội nhập sâu rộng với nền kinh tế thế giới của Việt Nam thời gian qua đã đem lại nhiều cơ hội cho ngành dịch vụ logistics. Cụ thể, các cam kết trong WTO hay các Hiệp định Thương mại tự do (FTA) thế hệ mới đã đem đến một thị trường xuất khẩu được mở rộng, qua đó phát triển thị trường logistics rộng lớn hơn với những ưu đãi thương mại để thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm, dịch vụ; phát huy lợi thế địa lý - chính trị trong phát triển cơ sở hạ tầng logistics như phát triển cảng nước sâu, sân bay quốc tế, hệ thống đường sắt xuyên Á, các trung tâm logistics.

4. Những thách thức trong phát triển logistics xanh ở Việt Nam

Bên cạnh những cơ hội trong phát triển logistics xanh tại Việt Nam, hoạt động này còn gặp không ít thách thức, như:

- Hoạt động của các trung tâm logistics với quy mô nhỏ chưa đáp ứng được yêu cầu, chưa hình thành thành được mạng lưới các doanh nghiệp logistics Việt Nam có quy mô lớn, có năng lực dẫn dắt thị trường, thúc đẩy ngành logistics phát triển. Việc đẩy mạnh liên kết giữa các doanh nghiệp logistics với nhau, giữa doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp sản xuất, xuất khẩu còn yếu.

- Cơ cấu hạ tầng giao thông nước ta vẫn chưa hoàn thiện và đồng bộ: hệ thống đường bộ giữa các khu vực với cảng biển, kho bãi còn phân tán, thiếu tính kết nối. Đồng thời còn nhiều điểm bất cập, dẫn đến tốc độ vận chuyển trong Logistics chậm, chi phí cao và gây khả năng cạnh tranh thấp. Hiện nay vận tải đường sắt chủ yếu phát triển ở mức độ đảm bảo an toàn và cầm cự. Kết cấu hạ tầng đường sắt còn yếu kém và lạc hậu, là một trong những nguyên nhân chính khiến thị phần vận tải đường sắt giảm thời gian qua. Ở kết cấu cảng biển cũng chưa đạt yêu cầu khi mang lại hiệu quả kém vì hầu hết là bến tổng hợp và bến container, số lượng cảng quốc tế ít và khả năng tiếp nhận thấp. Ngoài ra trong quá trình vận chuyển còn gặp khó khăn như kẹt xe, ùn tắc giao thông, đường hẹp, những quy định về tải trọng phương tiện... khiến các chi phí của doanh nghiệp tăng cao khi tốn thời gian, nhiên liệu để vận chuyển nguyên vật liệu, hàng hóa. Bên cạnh đó, năng lực vận tải cũng còn nhiều hạn chế, phương tiện lạc hậu không theo kịp nhu cầu phát triển của ngành Logistics. Đây chính là những thách thức đối với việc phát triển Logistics xanh của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập và tăng trưởng kinh tế xanh.

- Logistics là một lĩnh vực khá mới mẻ đối với các công ty của Việt Nam nói chung và các công ty thương mại dịch vụ nói riêng. Hiện nay, nguồn nhân lực để phát triển Logistics hiện nay vừa thiếu lại vừa yếu. Nguồn nhân lực hạn chế về kiến thức và kỹ năng đáp ứng yêu cầu quản lý cũng như kinh doanh trong lĩnh vực dịch vụ này, nhất là trong bối cảnh gia tăng ứng dụng và phát triển công nghệ logistics tại các công ty thương mại giao nhận vận tải Việt Nam.

- Ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động Logistics chưa theo kịp sự phát triển của cuộc Cách mạng Công nghiệp 4.0. Hầu hết các doanh nghiệp có hoạt động logistics tại các thành phố lớn,

như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh hay Đà Nẵng 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 doanh nghiệp nhận thức được tầm quan trọng của ứng dụng IT đối với ngành logistics, tuy nhiên, do tỷ suất đầu tư lớn dẫn đến các hạng mục IT của doanh nghiệp 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.

- Quy mô và tiềm lực của các doanh nghiệp trong lĩnh vực logistics còn nhỏ để đáp ứng phát triển logistics xanh do những yêu cầu về xây dựng cơ sở vật chất - kỹ thuật như hệ thống kho hàng, bến bãi, mua sắm trang thiết bị, phương tiện vận tải, ứng dụng công nghệ thông tin,...

5. Giải pháp kiến tạo hệ sinh thái logistics xanh cho phát triển bền vững ở Việt Nam hiện nay

Để “xanh hóa” hoạt động logistics, cần có các giải pháp đồng bộ từ nhiều biên liên quan trong việc hoàn thiện chính sách, cơ sở hạ tầng, v.v. Kiến tạo hệ sinh thái logistics xanh cần tập trung vào các nhóm giải pháp cơ bản sau đây:

Một là, Nhà nước cần sớm xem xét xây dựng chiến lược và quy hoạch phát triển logistics xanh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Chiến lược cần chú trọng định hướng phát triển logistics xanh và các giải pháp thân thiện với môi trường, hoàn thiện thể chế, chính sách về dịch vụ logistics, vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới, luật hóa các cam kết quốc tế về logistics... tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho hoạt động logistics. Triển khai một cách thực chất chương trình chuyển đổi số, chuyển đổi xanh trong ngành logistics, coi đây vừa là yêu cầu, vừa là động lực để đổi mới và phát triển bền vững.

Hai là, cần xây dựng cơ chế, chính sách, cần khuyến khích, thúc đẩy doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ phát triển logistics xanh, sử dụng các nguồn năng lượng thay thế trong vận tải đường bộ, thay đổi phương thức vận tải. Theo đó, các chính sách khuyến khích cần ưu tiên giảm thuế và chi phí cho doanh nghiệp; ưu đãi cấp

tín dụng xanh cho các DN này. Đối với những doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics lạc hậu gây ô nhiễm môi trường cần có biện pháp xử lý vi phạm nghiêm ngặt thông qua các hình thức, nhất là đánh thuế môi trường.

Ba là, đẩy mạnh đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao. Đa dạng hóa và mở rộng các hình thức hợp tác trong đào tạo nguồn nhân lực theo cơ chế ba bên là Nhà nước - cơ sở đào tạo - doanh nghiệp cùng tham gia, phối hợp thực hiện, gắn kết chặt chẽ giữa cơ sở đào tạo với doanh nghiệp. Thu hút và có chế độ đãi ngộ nguồn nhân lực trong nước và nước ngoài có trình độ cao và chuyên môn sâu về logistics. Đội ngũ cán bộ quản lý nhà nước các cấp cũng phải được đào tạo bồi dưỡng bài bản, trang bị kiến thức logistics, có tư duy Logistics để tổ chức và quản lý khoa học các hoạt động của mình với chi phí thấp nhất nhằm xử lý và giải quyết các vấn đề của nền kinh tế.

Bốn là, tuyên truyền và nâng cao nhận thức về tiêu dùng xanh, phát triển logistics xanh đối với cộng đồng người tiêu dùng, các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics, các cơ quan quản lý, v.v... Chỉ khi nhận thức đúng đắn các vấn đề về môi trường, các chủ thể mới có hành động cụ thể cùng chung tay sản xuất - phân phối - tiêu dùng hướng tới xanh hóa nền kinh tế, bảo vệ môi sinh, môi trường. □

Tài liệu tham khảo

1. Đoàn Thị Hồng Anh (2021), *Phát triển logistics xanh trên địa bàn thành phố Hà Nội*, Luận án Tiến sĩ kinh tế, Viện nghiên cứu chiến lược, chính sách công thương.
2. Bộ Công thương (2021), *Báo cáo logistics Việt Nam*, truy cập: <https://logistics.gov.vn/nguyen-cuudao-cao/thong-tin-bien-dong-cac-chi-tieu-logistics-cua-viet-nam-giai-doan-2012-2022-so-sanh-voi-ke-hoach-va-du-bao-phat-hanh-vaio-thang-9-2022>.
3. Phạm Ngọc Đăng (2020), “Đánh giá đúng hiện trạng và nguyên nhân ô nhiễm không khí đô thị ở Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế môi trường*, truy cập: <https://kinhtemoitruong.vn/danh-gia-dung-hien-trang-va-nguyen-nhan-o-nhiem-khong-khi-do-thi-o-viet-nam-20254.html>.
4. Minh Hải (2022), *Hướng đến phát triển đô thị carbon thấp*, truy cập <https://ttbc-hcm.gov.vn/huong-den-phat-trien-do-thi-carbon-thap-30118.html>.
5. Ngân hàng thế giới (2021), *Báo cáo Phân tích về ngành Giao thông Vận tải Việt Nam*.