

GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN LOGISTICS XANH Ở VÙNG ĐÔNG NAM BỘ THEO TÍNH THẦN NGHỊ QUYẾT 24-NQ/TW NGÀY 07/10/2022 CỦA BỘ CHÍNH TRỊ

Nguyễn Hoàng Phương^{1*}, Trần Minh Tâm¹

¹Học viện Chính trị khu vực II

*Tác giả liên hệ: Nguyễn Hoàng Phương, phuongnh@hcm2.edu.vn

THÔNG TIN CHUNG

Ngày nhận bài: 20/3/2025

Ngày nhận bài sửa: 06/4/2025

Ngày duyệt đăng: 23/6/2025

TỪ KHOÁ

Công nghệ xanh;

Hạ tầng logistics;

Logistics xanh;

Nguồn nhân lực.

TÓM TẮT

Phát triển Logistics xanh tại vùng Đông Nam Bộ phù hợp với định hướng của Nghị quyết 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị là một vấn đề đáng được quan tâm và có ý nghĩa quan trọng trong phát triển kinh tế của vùng. Trong những năm qua, mặc dù Đông Nam Bộ có lợi thế phát triển nhưng Logistics xanh vẫn đối mặt với nhiều thách thức, bao gồm chi phí đầu tư cao, công nghệ xanh chưa phổ biến, chính sách hỗ trợ chưa đồng bộ, hạ tầng chưa đáp ứng nhu cầu và nguồn nhân lực chưa theo kịp xu hướng bền vững. Để giải quyết những vướng mắc, cần có sự thay đổi đồng bộ và thực hiện các nhiệm vụ như: (1). Hoàn thiện chính sách và ưu đãi tài chính; (2). Phát triển hạ tầng và vận tải đa phương thức; (3). Ứng dụng công nghệ trong vận hành logistics; (4). Đào tạo nhân lực chuyên sâu; và (5). Nâng cao nhận thức về logistics xanh và khuyến khích hợp tác trong ngành.

1. GIỚI THIỆU

1.1. Bối cảnh nghiên cứu

Đông Nam Bộ là trung tâm kinh tế - công nghiệp lớn nhất cả nước, đóng vai trò đầu mối quan trọng trong chuỗi cung ứng và logistics của Việt Nam. Khu vực này tập trung hệ thống cảng biển, sân bay quốc tế, trung tâm logistics và khu công nghiệp lớn, đảm nhận phần lớn hoạt động vận tải, lưu thông hàng hóa và xuất nhập khẩu. Với tốc độ tăng trưởng kinh tế nhanh, vùng Đông Nam Bộ ngày càng thể hiện vai trò chiến lược trong kết nối khu vực và toàn cầu, đồng thời trở

thành hạt nhân của ngành logistics Việt Nam (Nguyễn Tấn Thành, 2023).

Tuy nhiên, sự phát triển mạnh mẽ này cũng đặt ra thách thức lớn về môi trường và hạ tầng, đặc biệt trong bối cảnh biến đổi khí hậu và yêu cầu chuyển đổi mô hình phát triển bền vững. Hoạt động logistics tại Đông Nam Bộ hiện vẫn phụ thuộc nhiều vào vận tải đường bộ, gây ra tình trạng ùn tắc, ô nhiễm không khí và phát thải khí nhà kính cao. Hệ thống cảng biển, kho bãi tuy phát triển nhưng chưa tối ưu hóa năng lượng sạch, còn thiếu giải pháp vận hành thân thiện với

môi trường. Những thách thức này đòi hỏi một chiến lược logistics xanh, giúp tối ưu hóa chuỗi cung ứng nhưng vẫn đảm bảo hiệu quả kinh tế và tính bền vững.

Nhận thức được tầm quan trọng của phát triển bền vững, Bộ Chính trị đã ban hành Nghị quyết 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 về phát triển vùng Đông Nam bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Một trong những mục tiêu cốt lõi của nghị quyết là tăng trưởng xanh và ứng phó với biến đổi khí hậu, trong đó nhấn mạnh việc xây dựng hạ tầng logistics bền vững, giảm phát thải và phát triển các mô hình vận tải thân thiện với môi trường. Điều này đặt ra yêu cầu cấp thiết trong việc chuyển đổi logistics theo hướng xanh, không chỉ để nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành, mà còn để đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế ngày càng khắt khe về bảo vệ môi trường trong thương mại toàn cầu.

1.2. Thực trạng vấn đề nghiên cứu

Mặc dù logistics xanh đã được nhắc đến nhiều trong các chiến lược phát triển bền vững, nhưng việc triển khai thực tế tại vùng Đông Nam bộ vẫn còn nhiều hạn chế. Hệ thống hạ tầng logistics chưa đồng bộ theo hướng xanh, phương tiện vận tải vẫn chủ yếu sử dụng nhiên liệu hóa thạch, và các tiêu chuẩn về phát thải trong vận hành logistics chưa được áp dụng rộng rãi. Chính sách hỗ trợ logistics xanh dù đã có nhưng chưa đủ mạnh để thúc đẩy doanh nghiệp chuyển đổi mô hình vận hành. Bên cạnh đó, thách thức về chi phí đầu tư, nhận thức của doanh nghiệp và sự phối hợp giữa các bên liên quan cũng là những yếu tố cản trở quá trình phát triển logistics xanh tại khu vực này. Ngoài ra, sự khác biệt trong phát triển Logistics xanh giữa các tỉnh thành Đông Nam bộ cũng là một thách thức đối với phát triển tổng thể của vùng, cụ thể như: Thành phố Hồ Chí Minh đã chú trọng đến việc phát triển các giải pháp logistics xanh như sử dụng xe tải điện, cải thiện hạ tầng giao thông để giảm thiểu ô nhiễm,

các doanh nghiệp cũng đã vận dụng công nghệ thông tin một cách tích cực để tối ưu hóa quy trình vận hành, giảm thiểu lượng khí thải, trong khi đó Bình Dương là trung tâm công nghiệp mới nổi, các khu công nghiệp đang chú trọng đến việc xây dựng các hệ thống logistics xanh để thu hút các nhà đầu tư, ở Đồng Nai thì tốc độ phát triển có phần chậm hơn...

Sự chuyển đổi logistics xanh không chỉ đơn thuần là cải thiện công nghệ hay phương tiện vận tải, mà còn liên quan đến thay đổi trong quản lý chuỗi cung ứng, áp dụng tiêu chuẩn bền vững và xây dựng chính sách khuyến khích phù hợp.

Do đó, nghiên cứu này tập trung làm rõ thực trạng logistics xanh tại vùng Đông Nam bộ, xác định những yếu tố tác động và đề xuất các giải pháp nhằm thúc đẩy quá trình chuyển đổi logistics theo hướng bền vững, phù hợp với định hướng phát triển kinh tế của khu vực.

1.3. Tầm quan trọng của nghiên cứu

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế, logistics không chỉ đóng vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa chuỗi cung ứng, mà còn là yếu tố then chốt trong chiến lược phát triển kinh tế bền vững. Khi các quốc gia trên thế giới ngày càng chú trọng đến giảm phát thải carbon trong hoạt động logistics, Việt Nam cũng không thể đứng ngoài xu hướng này. Việc phát triển logistics xanh không chỉ giúp nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, mà còn đảm bảo ngành logistics của Việt Nam đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế về môi trường và phát triển bền vững.

Tại Đông Nam bộ, nơi có mật độ hoạt động logistics cao nhất cả nước, việc triển khai logistics xanh có ý nghĩa đặc biệt quan trọng. Hệ thống logistics tại đây không chỉ phục vụ thị trường nội địa mà còn là cửa ngõ kết nối với thị trường quốc tế. Bên cạnh lợi ích kinh tế và thương mại, logistics xanh còn góp phần giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường, nâng cao

hiệu suất sử dụng năng lượng và thúc đẩy sự phát triển của các ngành công nghiệp phụ trợ thân thiện với môi trường. Ứng dụng các giải pháp logistics xanh như vận tải đa phương thức, sử dụng năng lượng tái tạo, tối ưu hóa công nghệ trong quản lý chuỗi cung ứng không chỉ giúp doanh nghiệp cắt giảm chi phí vận hành, mà còn tạo ra giá trị bền vững về lâu dài.

Tuy nhiên, việc triển khai logistics xanh đòi hỏi một khung chính sách rõ ràng, sự phối hợp giữa chính quyền và doanh nghiệp, cũng như nguồn lực tài chính để đầu tư vào hạ tầng và công nghệ mới. Do đó, nghiên cứu này có ý nghĩa quan trọng trong việc xây dựng cơ sở khoa học cho quá trình phát triển logistics xanh tại Đông Nam bộ, góp phần hoàn thiện chính sách hỗ trợ, đưa ra các giải pháp phù hợp và giúp doanh nghiệp định hướng chiến lược phát triển bền vững.

Hơn nữa, nghiên cứu này không chỉ mang lại giá trị thực tiễn cho khu vực Đông Nam bộ mà còn có thể trở thành mô hình tham chiếu cho các khu vực khác trong cả nước. Nếu logistics xanh phát triển thành công tại Đông Nam bộ, đây sẽ là tiền đề quan trọng để mở rộng ra toàn bộ hệ thống logistics Việt Nam, giúp ngành này phát triển theo hướng hiện đại, bền vững và có khả năng cạnh tranh cao trên thị trường quốc tế.

1.4 Tổng quan tài liệu

Bộ Công thương (2024) trong “Báo cáo Logistics Việt Nam 2024: Khu thương mại tự do” đã cung cấp cái nhìn toàn diện về môi trường kinh doanh dịch vụ logistics, hạ tầng logistics, dịch vụ logistics, hoạt động logistics tại các doanh nghiệp sản xuất và thương mại, cùng với các hoạt động liên quan và phát triển logistics ở địa phương. Đặc biệt, chuyên đề về “Khu thương mại tự do” trong báo cáo nhấn mạnh tầm quan trọng của việc phát triển các khu vực này nhằm thúc đẩy tăng trưởng logistics

Ngân hàng thế giới (2022) công bố báo cáo

“Không còn thời gian để lãng phí: Thách thức và cơ hội của thương mại sạch hơn cho Việt Nam”, nhấn mạnh tầm quan trọng của việc áp dụng các thực tiễn logistics xanh để giảm thiểu tác động môi trường và tăng cường hiệu quả kinh tế.

Phan Đình Quyết (2024) trong “Nghiên cứu thực trạng logistics xanh và chuyển đổi số trong các doanh nghiệp logistics Việt Nam” đã đánh giá tác động của chuyển đổi số đến logistics xanh, nhấn mạnh vai trò của AI, IoT, Blockchain trong tối ưu hóa vận hành và giảm phát thải.

Đông Thị Hồng Duyên (2024) Với “Giải pháp tích hợp công nghệ xanh vào chuỗi cung ứng trong doanh nghiệp”. Bài viết phân tích việc ứng dụng công nghệ xanh vào vận tải, kho bãi và quản lý chuỗi cung ứng, đồng thời nhấn mạnh vai trò của chính sách hỗ trợ doanh nghiệp trong quá trình chuyển đổi.

Hà Duyên (2025) với nghiên cứu “Giảm phát thải logistics: Doanh nghiệp nên bắt đầu từ đâu?” đã đưa ra các khuyến nghị về đầu tư vào phương tiện vận tải xanh, sử dụng nhiên liệu sạch và số hóa chuỗi cung ứng nhằm giảm thiểu phát thải logistics.

Minh Thành (2025) đã phân tích các áp lực từ quy định quốc tế về giảm phát thải trong logistics và đề xuất các giải pháp ứng dụng phương tiện vận tải ít phát thải, tối ưu hóa tuyến đường và phát triển Logistics tuần hoàn trong nghiên cứu “Giảm phát thải carbon ngành logistics: Áp lực và cơ hội”.

Việt Hằng (2024) trong “Nhiều giải pháp hỗ trợ doanh nghiệp thích ứng nhanh với logistics xanh”, đã tập trung vào các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp logistics trong quá trình chuyển đổi xanh, bao gồm ưu đãi thuế, hỗ trợ tài chính và khuyến khích đổi mới công nghệ.

Các nghiên cứu hiện có cho thấy logistics xanh không chỉ là xu hướng, mà là yêu cầu tất yếu trong bối cảnh phát triển bền vững và hội

nhập kinh tế toàn cầu. Mặc dù đã có nhiều nghiên cứu về logistics xanh trên phạm vi toàn cầu và tại Việt Nam, nhưng khoảng trống lớn vẫn tồn tại trong việc đánh giá thực trạng logistics xanh tại Đông Nam bộ. Hiện chưa có nghiên cứu chuyên sâu nào đo lường mức độ sẵn sàng chuyển đổi của các doanh nghiệp logistics trong khu vực, phân tích rào cản đặc thù và đề xuất các giải pháp phù hợp với điều kiện thực tế. Do đó, nghiên cứu này sẽ tập trung lấp đầy khoảng trống đó, bằng cách tích hợp Chỉ số Năng lực Cạnh tranh Logistics cấp tỉnh (LCI) với Khung phát triển logistics xanh (Bộ Công thương, 2022), từ đó đưa ra các đề xuất có tính thực tiễn cao nhằm thúc đẩy logistics xanh tại vùng Đông Nam bộ.

1.5 Xác định vấn đề nghiên cứu

Dựa trên bối cảnh và thực trạng logistics xanh tại Đông Nam bộ, có thể thấy, mặc dù logistics xanh là xu hướng tất yếu, nhưng việc triển khai tại Đông Nam bộ vẫn còn nhiều rào cản về chính sách, hạ tầng, công nghệ và nhận thức doanh nghiệp. Nghiên cứu này tập trung vào đánh giá thực trạng và đề xuất giải pháp giúp logistics xanh phát triển theo hướng bền vững, hiệu quả, và phù hợp với điều kiện thực tế tại Đông Nam bộ.

1.6 Tính mới của nghiên cứu

So với các nghiên cứu trước đây, nghiên cứu này có những điểm mới sau: 1) Tích hợp hai khung phân tích (LCI và logistics xanh) tạo ra một cách tiếp cận đa chiều để đánh giá logistics xanh không chỉ từ góc độ năng lực cạnh tranh, mà còn từ hiệu quả môi trường và trách nhiệm xã hội; 2) Ứng dụng khung phân tích vào bối cảnh Đông Nam bộ, giúp đề xuất các giải pháp cụ thể, khả thi cho khu vực có hoạt động logistics lớn nhất cả nước; 3) Đề xuất chính sách và mô hình thực tiễn, giúp doanh nghiệp tăng cường áp dụng logistics xanh, đồng thời đề xuất giải pháp chính sách phù hợp với thực tế theo tinh thần Nghị quyết 24-NQ/TW.

1.7 Mục tiêu nghiên cứu

Nghiên cứu này nhằm đạt được các mục tiêu: Thứ nhất, đánh giá thực trạng logistics xanh tại vùng Đông Nam bộ. Thứ hai, đề xuất giải pháp phát triển logistics xanh nhằm hướng đến phát triển bền vững và nâng cao năng lực cạnh tranh logistics tại Đông Nam bộ.

2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

2.1 Thiết kế nghiên cứu

Bài nghiên cứu này sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính, thông qua phân tích tổng hợp tài liệu thứ cấp để đánh giá sự phát triển logistics xanh tại vùng Đông Nam bộ, thông qua tích hợp Chỉ số năng lực cạnh tranh logistics cấp tỉnh (LCI) với Khung phát triển logistics xanh.

Việc kết hợp này giúp đánh giá logistics xanh không chỉ từ góc độ hiệu quả kinh tế và năng lực vận hành, mà còn xem xét các yếu tố môi trường và trách nhiệm xã hội. Điều này đảm bảo cách tiếp cận toàn diện, phản ánh chính xác năng lực cạnh tranh logistics của Vùng và mức độ bền vững của hệ thống logistics trong khu vực, phù hợp với định hướng của Nghị quyết 24-NQ/TW về phát triển kinh tế - xã hội vùng Đông Nam bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Trong bối cảnh phát triển bền vững, logistics không chỉ cần tối ưu hóa vận hành, giảm chi phí, mà còn phải hạn chế tác động tiêu cực đến môi trường, tăng cường sử dụng năng lượng sạch và nâng cao trách nhiệm xã hội. Do đó, khi tích hợp LCI với Khung phát triển logistics xanh, cần xác định rõ mục tiêu và tiêu chí đánh giá của từng trụ cột.

Dưới đây là các nội dung cốt lõi khi chuyển đổi từng trụ cột LCI sang hướng logistics xanh:

1. Kinh tế logistics xanh: Hướng đến cân bằng giữa hiệu quả tài chính và phát triển bền vững. Một hệ thống logistics xanh không chỉ tối ưu chi phí vận tải, kho bãi mà còn phải đảm bảo giảm thiểu tác động đến môi trường, sử dụng

năng lượng tái tạo, và tăng cường hiệu quả sử dụng tài nguyên.

2. Dịch vụ logistics xanh: Kết hợp giữa hiệu quả vận hành và công nghệ thân thiện môi trường. Điều này bao gồm giảm phát thải khí nhà kính, áp dụng AI, IoT, Blockchain để tối ưu hóa chuỗi cung ứng, và mở rộng hệ thống logistics tuần hoàn, hạn chế lãng phí tài nguyên.

3. Khung pháp lý và chính sách logistics xanh: Xây dựng cơ chế hỗ trợ cho mô hình logistics bền vững, bao gồm ưu đãi tài chính cho doanh nghiệp áp dụng công nghệ xanh, tiêu chuẩn phát thải bắt buộc, và các chính sách hỗ trợ vận tải đa phương thức.

4. Cơ sở hạ tầng logistics xanh: Định hướng phát triển hệ thống kho bãi, cảng biển, trung tâm logistics với mức phát thải thấp và tiết kiệm năng lượng. Điều này đòi hỏi tích hợp năng lượng sạch vào vận hành, phát triển cảng biển xanh, và tăng cường hệ thống giao thông bền vững.

5. Nguồn nhân lực logistics xanh: Xây dựng đội ngũ có tư duy và kỹ năng bền vững, đáp ứng yêu cầu vận hành logistics hiện đại với công nghệ xanh và hiểu rõ các tiêu chuẩn quốc tế về logistics bền vững.

Việc tích hợp các trụ cột này sẽ giúp hình thành một hệ sinh thái logistics có khả năng tăng trưởng dài hạn, giảm tác động tiêu cực đến môi trường, đồng thời đảm bảo tính hiệu quả và cạnh tranh của hệ thống logistics tại các địa phương, Vùng và Việt Nam.

Nghiên cứu này nhằm giải quyết câu hỏi chính: Làm thế nào để phát triển logistics xanh tại vùng Đông Nam bộ phù hợp với định hướng của Nghị quyết 24-NQ/TW?

2.2. Đối tượng nghiên cứu:

Bài nghiên cứu tập trung vào sự phát triển logistics xanh.

2.3 Thời gian, không gian nghiên cứu

Nghiên cứu tập trung vào vùng Đông Nam bộ, bao gồm TP.HCM, Bình Dương, Đồng Nai,

Bà Rịa - Vũng Tàu, Tây Ninh, Bình Phước. Đây là khu vực có hoạt động logistics sôi động nhất cả nước, đóng vai trò trung tâm trong chuỗi cung ứng Việt Nam.

Thời gian nghiên cứu: Giai đoạn 2020 - 2024, nhằm đánh giá xu hướng phát triển logistics xanh, tác động của chính sách, cũng như các chuyển đổi về công nghệ trong lĩnh vực này.

2.4. Kỹ thuật thu thập thông tin

Bài nghiên cứu sử dụng dữ liệu thứ cấp, thu thập từ các nguồn chính thức và nghiên cứu học thuật, bao gồm: Báo cáo Logistics Việt Nam qua các năm do Bộ Công Thương công bố; Báo cáo Chỉ số Năng lực cạnh tranh logistics cấp tỉnh (LCI) 2022 của Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA); Nghị quyết 24-NQ/TW về phát triển kinh tế - xã hội vùng Đông Nam bộ; Các tài liệu từ Ngân hàng Thế giới (World Bank), UNCTAD, và các nghiên cứu khoa học về logistics xanh, phát triển bền vững và chính sách hỗ trợ logistics.

Phân tích dữ liệu

Quá trình phân tích dữ liệu được triển khai từ việc mô tả tổng quan dữ liệu về số liệu về logistics, mức độ xanh hóa ngành logistics và xu hướng phát triển bền vững. Tiếp đó, nghiên cứu sẽ tiến hành nhận diện các yếu tố thúc đẩy và rào cản đối với phát triển logistics xanh và đưa ra kết luận và đề xuất giải pháp dựa trên các kết quả phân tích nhằm phát triển logistics xanh phù hợp với điều kiện thực tế tại vùng Đông Nam bộ.

3. KẾT QUẢ VÀ THẢO LUẬN

3.1. Thực trạng logistics xanh tại vùng Đông Nam bộ

Đông Nam bộ, với vai trò là trung tâm kinh tế hàng đầu của Việt Nam, đã đạt được nhiều thành tựu trong phát triển logistics. Tuy nhiên, khi xem xét dưới góc độ logistics xanh, khu vực này vẫn đối mặt với nhiều thách thức cần giải

quyết. Dưới đây là đánh giá thực trạng theo từng trụ cột:

1. Kinh tế logistics xanh: Đông Nam bộ đóng góp đáng kể vào kim ngạch xuất nhập khẩu của cả nước. Cụ thể, kim ngạch xuất khẩu TP.HCM ước đạt 46 tỷ USD, tăng 8,3% so với năm 2023 (Sở Công thương TP.HCM); tỉnh Bình Dương ước đạt kim ngạch xuất khẩu 34,5 tỷ USD trong năm 2024, chiếm hơn 10% tổng kim ngạch xuất khẩu quốc gia (VLA, 2025); Kim ngạch xuất khẩu Đồng Nai ước đạt 23,4 tỷ USD tăng 8,5% so với năm 2023 (UBND tỉnh Đồng Nai).

Mặc dù có sự tăng trưởng, chi phí logistics tại khu vực vẫn ở mức cao, ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Việc thiếu hệ thống hạ tầng logistics, kho lạnh, kho bãi đồng bộ dẫn đến chi phí vận chuyển tăng cao, gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc tối ưu hóa chi phí và áp dụng các giải pháp logistics xanh (Hoài Strong, 2024).

2. Dịch vụ logistics xanh: Một số địa phương trong Vùng đã triển khai các giải pháp hướng đến logistics xanh. Như, Bình Dương tập trung vào giải pháp logistics xanh trên tuyến đường thủy kết nối Tân Cảng Cát Lái, cụm cảng Cái Mép, nhằm đẩy mạnh phương thức vận tải xanh và tạo thuận lợi cho khách hàng (Thu Dịu, 2023). Tuy vậy, việc áp dụng công nghệ hiện đại trong logistics xanh còn hạn chế. Nhiều doanh nghiệp chưa đầu tư vào các giải pháp vận tải sạch, ứng dụng công nghệ số để tối ưu hóa chuỗi cung ứng và giảm phát thải khí nhà kính. Điều này ảnh hưởng đến hiệu quả và tính bền vững của dịch vụ logistics trong khu vực (Vũ Khuê, 2024).

3. Khung pháp lý và chính sách logistics xanh: Chính phủ đã ban hành Nghị quyết 24-NQ/TW ngày 7/10/2022 về phát triển kinh tế-xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, trong đó nhấn mạnh việc phát triển hệ thống logistics cấp quốc gia và quốc tế gắn với cảng biển, cảng hàng không, cửa khẩu quốc tế và các trục hành lang kinh tế trọng điểm (Phuong Nhi, 2024). Mặc dù có định hướng chiến lược, việc triển khai các chính sách hỗ trợ logistics xanh còn chậm và

thiếu đồng bộ. Các quy định cụ thể về tiêu chuẩn phát thải, ưu đãi tài chính cho doanh nghiệp áp dụng công nghệ xanh chưa được thực hiện hiệu quả, gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc chuyển đổi sang mô hình logistics bền vững (Yến Nhung, 2024).

4. Cơ sở hạ tầng logistics xanh: Khu vực đã và đang đầu tư phát triển các trung tâm logistics lớn: TP.HCM dự kiến xây dựng 8 trung tâm logistics với tổng diện tích hơn 750 ha, nhằm nâng cao vai trò đầu mối giao lưu hàng hóa trong nước và kết nối thị trường quốc tế (VLA, 2024).

Hạ tầng giao thông kết nối nội vùng và liên vùng còn thiếu và yếu, chưa đồng bộ. Việc thiếu kết nối giữa các phương thức vận tải, đặc biệt là vận tải đường thủy nội địa, dẫn đến sự phụ thuộc lớn vào đường bộ, gây tắc nghẽn và tăng chi phí logistics (Thanh Vũ, 2022).

5. Nguồn nhân lực logistics xanh: Các chương trình đào tạo về logistics ngày càng được chú trọng, với sự tham gia của nhiều cơ sở giáo dục và doanh nghiệp trong việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực. Nguồn nhân lực chất lượng cao trong lĩnh vực logistics xanh còn thiếu, chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển của ngành. Tuy vậy, việc đào tạo chuyên sâu về logistics xanh, ứng dụng công nghệ và quản lý chuỗi cung ứng bền vững chưa được triển khai rộng rãi, gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc áp dụng các giải pháp logistics xanh hiệu quả.

3.2. Vấn đề đặt ra trong phát triển logistics xanh tại Đông Nam bộ

Logistics xanh không chỉ là xu hướng mà còn là một yêu cầu tất yếu trong bối cảnh Việt Nam đang thúc đẩy tăng trưởng bền vững và cam kết giảm phát thải khí nhà kính. Tuy nhiên, quá trình chuyển đổi sang logistics xanh tại Đông Nam bộ đang đối mặt với nhiều thách thức quan trọng, đòi hỏi những giải pháp đồng bộ và mang tính đột phá.

Thứ nhất, mâu thuẫn giữa tối ưu chi phí và đầu tư vào logistics xanh. Việc phát triển

logistics xanh đòi hỏi những khoản đầu tư lớn vào công nghệ, phương tiện vận tải sạch, kho bãi tiết kiệm năng lượng và tối ưu hóa chuỗi cung ứng. Tuy nhiên, trong một môi trường cạnh tranh khốc liệt, phần lớn doanh nghiệp vẫn ưu tiên cắt giảm chi phí vận hành hơn là đầu tư vào các giải pháp bền vững. Điều này tạo ra một vòng luẩn quẩn: thiếu đầu tư khiến chi phí logistics xanh chưa thể giảm xuống mức tối ưu, từ đó làm chậm tiến trình chuyển đổi.

Thứ hai, tốc độ ứng dụng công nghệ xanh còn chậm. Mặc dù công nghệ số có thể giúp tối ưu hóa chuỗi cung ứng và giảm tác động môi trường, nhưng mức độ ứng dụng tại Đông Nam bộ vẫn chưa đồng đều. Các doanh nghiệp nhỏ và vừa – chiếm phần lớn trong ngành logistics – vẫn gặp khó khăn trong tiếp cận và triển khai công nghệ. Việc thiếu đồng bộ trong chuyển đổi số và sự chậm trễ trong đầu tư vào AI, IoT, dữ liệu lớn (Big Data) và hệ thống quản lý chuỗi cung ứng thông minh khiến logistics xanh chưa thể phát huy tối đa tiềm năng.

Thứ ba, khung chính sách chưa đủ mạnh để thúc đẩy logistics xanh. Mặc dù đã có nhiều chính sách khuyến khích logistics xanh, nhưng hiệu quả thực thi vẫn chưa đạt kỳ vọng. Thiếu các quy định bắt buộc về phát thải, sử dụng năng lượng tái tạo và áp dụng công nghệ xanh khiến nhiều doanh nghiệp chưa có động lực rõ ràng để chuyển đổi. Bên cạnh đó, các cơ chế ưu đãi tài chính và hỗ trợ tín dụng xanh chưa tiếp cận được phần lớn doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ.

Thứ tư, hệ thống hạ tầng chưa theo kịp yêu cầu phát triển logistics bền vững. Đông Nam bộ là khu vực có hệ thống cảng biển, sân bay và trung tâm logistics phát triển nhất cả nước, nhưng hệ thống giao thông kết nối và vận tải đa phương thức chưa được khai thác hiệu quả. Sự mất cân đối giữa các phương thức vận tải, đặc biệt là sự phụ thuộc quá mức vào đường bộ, khiến logistics

xanh khó đạt được hiệu quả tối ưu về giảm phát thải và tiết kiệm năng lượng.

Thứ năm, thiếu hụt nguồn nhân lực chuyên sâu về logistics xanh. Sự phát triển logistics xanh đòi hỏi một đội ngũ nhân lực có kỹ năng cao về quản lý chuỗi cung ứng bền vững, vận hành hệ thống logistics số hóa và sử dụng công nghệ xanh. Tuy nhiên, hiện nay, hầu hết chương trình đào tạo logistics tại Việt Nam vẫn chưa tích hợp đầy đủ các nội dung này. Điều này dẫn đến khoảng trống lớn trong việc đáp ứng nhu cầu nhân lực có chuyên môn cao, làm chậm quá trình chuyển đổi sang logistics bền vững.

Thứ sáu, nhận thức của doanh nghiệp về logistics xanh còn thấp. Dù logistics xanh mang lại nhiều lợi ích dài hạn, nhưng nhiều doanh nghiệp vẫn coi đây là một xu hướng hơn là một yêu cầu tất yếu. Tâm lý e ngại rủi ro khi đầu tư, thiếu thông tin về lợi ích thực tế của logistics xanh và sự thiếu phối hợp giữa các bên liên quan khiến tốc độ chuyển đổi chưa đạt như kỳ vọng. Bên cạnh đó, sự thiếu liên kết giữa các doanh nghiệp logistics và các ngành liên quan cũng làm giảm hiệu quả trong việc triển khai các mô hình logistics bền vững theo chuỗi cung ứng.

Những thách thức trên đặt ra yêu cầu cấp thiết về việc có một chiến lược tổng thể và đồng bộ hơn trong phát triển logistics xanh tại Đông Nam bộ. Điều này không chỉ cần sự tham gia của chính quyền và doanh nghiệp, mà còn đòi hỏi sự cải cách mạnh mẽ trong chính sách, đầu tư hạ tầng, ứng dụng công nghệ và đào tạo nhân lực. Để giải quyết những vấn đề này, nghiên cứu sẽ đề xuất các giải pháp cụ thể nhằm xây dựng một hệ sinh thái logistics xanh bền vững, giảm thiểu phát thải và nâng cao hiệu quả vận hành trong khu vực.

3.3. Đề xuất giải pháp phát triển logistics xanh tại Đông Nam bộ

Để phát triển logistics xanh một cách bền vững, Đông Nam bộ cần triển khai các giải pháp mang tính hệ thống, đồng bộ từ chính sách, hạ tầng, công nghệ đến nguồn nhân lực.

Thứ nhất, hoàn thiện chính sách và cơ chế hỗ trợ logistics xanh

Chính sách đóng vai trò quyết định trong việc định hướng và thúc đẩy phát triển logistics xanh. Cần ban hành các tiêu chuẩn bắt buộc về phát thải khí nhà kính, sử dụng nhiên liệu tái tạo và ứng dụng công nghệ xanh trong logistics. Bên cạnh đó, chính quyền các địa phương cần tăng cường ưu đãi thuế, hỗ trợ tài chính cho doanh nghiệp đầu tư vào phương tiện vận tải sạch, kho bãi thông minh và hệ thống logistics số hóa. Việc triển khai các chương trình tín dụng xanh, quỹ đầu tư phát triển logistics bền vững sẽ giúp doanh nghiệp tiếp cận nguồn vốn dễ dàng hơn để đổi mới công nghệ và nâng cao năng lực cạnh tranh. Ngoài ra, cần có chính sách khuyến khích hợp tác công - tư (PPP) trong phát triển logistics xanh, đặc biệt trong đầu tư vào hạ tầng giao thông, kho bãi và cảng biển đạt tiêu chuẩn bền vững.

Thứ hai, phát triển hạ tầng logistics bền vững

Hạ tầng logistics xanh không chỉ bao gồm hệ thống giao thông mà còn liên quan đến các trung tâm logistics, kho bãi, cảng biển và công nghệ quản lý. Để giảm áp lực lên đường bộ và giảm phát thải, cần đẩy mạnh phát triển vận tải đa phương thức, khuyến khích chuyển đổi sang đường thủy nội địa và đường sắt nhằm giảm tiêu hao nhiên liệu và khí thải CO₂. Hạ tầng kết nối giữa các cảng biển lớn như Cái Mép - Thị Vải với các khu công nghiệp, trung tâm logistics cũng cần được đầu tư mạnh mẽ hơn để tận dụng tối đa lợi thế của vận tải biển.

Ngoài ra, cần khuyến khích doanh nghiệp đầu tư kho bãi xanh, sử dụng năng lượng mặt trời, hệ thống thông gió tự nhiên và công nghệ tối ưu hóa năng lượng nhằm giảm mức tiêu thụ điện và phát thải khí nhà kính trong vận hành logistics. Các trung tâm logistics xanh cần áp dụng AI và IoT để tối ưu hóa không gian lưu trữ, giảm hao hụt và tối ưu quy trình vận chuyển.

Thứ ba, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ xanh trong logistics

Việc ứng dụng công nghệ xanh trong logistics sẽ giúp nâng cao hiệu suất vận hành, tối

ưu hóa tuyến đường, giảm tiêu hao nhiên liệu và phát thải CO₂. Các doanh nghiệp logistics tại Đông Nam bộ cần đẩy mạnh việc số hóa quy trình vận hành, ứng dụng hệ thống quản lý vận tải (TMS), hệ thống quản lý kho (WMS) và sử dụng trí tuệ nhân tạo (AI) để phân tích dữ liệu vận hành theo thời gian thực. Bên cạnh đó, chính quyền địa phương cần hỗ trợ doanh nghiệp chuyển đổi phương tiện vận tải xanh, khuyến khích sử dụng xe điện, xe hybrid và nhiên liệu LNG... Đặc biệt, cần có chính sách hỗ trợ doanh nghiệp đổi mới đội xe cũ, khuyến khích nhập khẩu hoặc sản xuất trong nước các phương tiện thân thiện với môi trường.

Ngoài ra, việc áp dụng blockchain vào quản lý chuỗi cung ứng nhằm đảm bảo tính minh bạch trong vận hành logistics, theo dõi lượng khí thải, hiệu suất sử dụng năng lượng và truy xuất nguồn gốc hàng hóa.

Thứ tư, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics xanh

Một trong những rào cản lớn nhất đối với sự phát triển logistics xanh tại Đông Nam bộ là thiếu hụt nguồn nhân lực có chuyên môn về logistics bền vững. Để giải quyết vấn đề này, cần tăng cường đào tạo nguồn nhân lực logistics xanh tại các trường đại học, cao đẳng và trung tâm đào tạo chuyên ngành. Các khóa học cần tập trung vào ứng dụng công nghệ trong vận hành logistics, quản lý chuỗi cung ứng bền vững, tiêu chuẩn vận tải phát thải thấp và chiến lược tối ưu hóa kho bãi xanh. Ngoài ra, doanh nghiệp cần phối hợp với các cơ sở đào tạo để triển khai các chương trình thực tập, đào tạo tại chỗ, nâng cao kỹ năng cho nhân lực trong ngành. Các khóa huấn luyện về quản lý logistics theo hướng phát triển bền vững, kỹ thuật số hóa chuỗi cung ứng, quản lý năng lượng trong logistics cũng cần được đẩy mạnh.

Thứ năm, nâng cao nhận thức về logistics xanh và khuyến khích hợp tác trong ngành

Cần triển khai các chương trình truyền thông, hội thảo, diễn đàn chuyên ngành về logistics xanh để nâng cao nhận thức của doanh nghiệp về cơ hội, lợi ích và giải pháp thực hiện

logistics xanh. Các doanh nghiệp trong ngành cũng cần tăng cường hợp tác để chia sẻ kinh nghiệm, công nghệ và mô hình vận hành logistics bền vững.

Hơn nữa, có thể thiết lập các hiệp hội logistics xanh, nơi các doanh nghiệp có thể trao đổi kinh nghiệm, kết nối với các tổ chức nghiên cứu, tiếp cận các mô hình logistics bền vững và chia sẻ dữ liệu về chuỗi cung ứng xanh.

3.4. Hạn chế của nghiên cứu

Nghiên cứu này chủ yếu sử dụng dữ liệu thứ cấp, do đó chưa thể đo lường một cách chi tiết mức độ sẵn sàng chuyển đổi logistics xanh của từng doanh nghiệp tại Đông Nam bộ. Việc thiếu dữ liệu định lượng về lượng khí thải, tỷ lệ sử dụng phương tiện xanh hay mức độ ứng dụng công nghệ xanh là một hạn chế trong việc đánh giá chính xác thực trạng logistics xanh tại khu vực này.

Nghiên cứu cũng chưa thể phản ánh đầy đủ tác động của các chính sách logistics xanh đến doanh nghiệp và khả năng thích ứng của doanh nghiệp trước các yêu cầu về phát triển bền vững. Trong tương lai, cần có các khảo sát nghiên cứu định lượng và phân tích sâu hơn về chi phí - lợi ích của mô hình logistics xanh tại Đông Nam bộ, từ đó đề xuất lộ trình cụ thể hơn cho từng nhóm doanh nghiệp và ngành hàng.

4. KẾT LUẬN

Nghiên cứu này đã phân tích thực trạng logistics xanh tại vùng Đông Nam bộ dựa trên khung tích hợp giữa Chỉ số Năng lực cạnh tranh logistics cấp tỉnh - LCI và Khung phát triển logistics xanh. Kết quả nghiên cứu cho thấy rằng mặc dù Đông Nam bộ có tiềm năng lớn để phát triển logistics xanh, nhưng quá trình chuyển đổi vẫn đối mặt với nhiều thách thức về chi phí, công nghệ, chính sách, hạ tầng và nhân lực.

4.1 Ý nghĩa của nghiên cứu

Kết quả nghiên cứu góp phần làm rõ các rào cản chính đang kìm hãm sự phát triển logistics xanh tại Đông Nam bộ, đồng thời đưa ra các đề xuất giải pháp nhằm thúc đẩy sự chuyển đổi sang

mô hình logistics bền vững. Trên phương diện học thuật, nghiên cứu đóng góp vào kho tàng lý thuyết về logistics xanh bằng cách tích hợp các tiêu chí đánh giá cạnh tranh logistics với các yếu tố bền vững – một cách tiếp cận chưa được áp dụng phổ biến trong các nghiên cứu trước đây tại Việt Nam nói chung và Đông Nam bộ nói riêng.

Về phương diện thực tiễn, nghiên cứu có thể hỗ trợ các nhà hoạch định chính sách và doanh nghiệp logistics trong việc xây dựng chiến lược chuyển đổi sang logistics xanh, từ đó nâng cao khả năng cạnh tranh, giảm tác động môi trường và hướng tới phát triển bền vững theo tinh thần Nghị quyết 24-NQ/TW.

4.2 Hướng nghiên cứu tiếp theo

Để tiếp tục phát triển logistics xanh tại Đông Nam bộ, các nghiên cứu trong tương lai nên tập trung vào: 1). Xây dựng lộ trình chuyển đổi logistics xanh phù hợp với từng loại hình doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp vừa và nhỏ – nhóm có ít khả năng tiếp cận vốn và công nghệ nhưng chiếm phần lớn trong hệ sinh thái logistics của khu vực. 2). Phân tích tác động của các chính sách hỗ trợ logistics xanh, nhằm đánh giá hiệu quả của các biện pháp ưu đãi thuế, tín dụng xanh và quy định bắt buộc về phát thải trong lĩnh vực logistics. 3). Nghiên cứu mô hình hợp tác công - tư (PPP) trong phát triển hạ tầng logistics xanh, từ đó đề xuất các phương án thu hút đầu tư vào các dự án hạ tầng bền vững, đặc biệt là vận tải đa phương thức và kho bãi thông minh. 4). Ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và dữ liệu lớn (Big Data) trong tối ưu hóa chuỗi cung ứng xanh, giúp doanh nghiệp cải thiện hiệu suất vận hành và giảm phát thải hiệu quả hơn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Bộ Công Thương. (2022). Báo cáo logistics Việt Nam: Logistics xanh. Hà Nội: Nhà xuất bản Công Thương.
- Bộ Công Thương. (2024). Báo cáo logistics Việt Nam 2024: Khu thương mại tự do. Hà Nội: Nhà xuất bản Công Thương.

- Duyên, Đ. T. H. (2024). Giải pháp tích hợp công nghệ xanh vào chuỗi cung ứng trong doanh nghiệp. Tạp chí Quản lý Nhà nước. <https://www.quanlynhanuoc.vn/2024/08/16/giai-phap-tich-hop-cong-nghe-xanh-vao-chuoi-cung-ung-trong-doanh-nghiep>
- Hà, D. (2025). Giảm phát thải logistics: Doanh nghiệp nên bắt đầu từ đâu. Báo Tài nguyên và Môi trường. <https://baotainguyenmoitruong.vn/giam-phat-thai-logistics-doanh-nghiep-nen-bat-dau-tu-dau-386575.html>
- Hoài, S. (2024). Đầu tư vào logistics để tăng sức cạnh tranh cho xuất khẩu. Báo Đầu tư. <https://baodautu.vn/dau-tu-vao-logistics-de-tang-suc-canh-tranh-cho-xuat-khau-d221600.html>
- Minh, T. (2025). Giảm phát thải carbon ngành logistics: Áp lực và cơ hội. Kinh tế Môi trường. <https://kinhtemoitruong.vn/giam-phat-thai-carbon-nganh-logistics-ap-luc-va-co-hoi-96620.html>
- Nguyễn, T. T. (2023). Tiềm năng, lợi thế và thực trạng phát triển của hệ thống logistics vùng Đông Nam Bộ – Định hướng mục tiêu, giải pháp logistics tạo đột phá xây dựng chuỗi cung ứng xứng tầm năng phát triển của vùng thúc đẩy tăng trưởng kinh tế nhanh bền vững. In Động lực phát triển kinh tế - xã hội vùng Đông Nam Bộ: Tiềm năng và thách thức (Hội thảo, TP.HCM).
- Phan, Đ. Q. (2024). Nghiên cứu thực trạng logistics xanh và chuyển đổi số trong các doanh nghiệp logistics Việt Nam. Tạp chí Công Thương. <https://tapchicongthuong.vn/nghien-cuu-thuc-trang-logistics-xanh-va-chuyen-doi-so-trong-cac-doanh-nghiep-logistics-viet-nam-108295.htm>
- Phương, N. (2024). Đẩy mạnh cơ cấu lại kinh tế vùng Đông Nam Bộ theo hướng hiện đại. Báo Chính phủ. <https://baochinhphu.vn/day-manh-co-cau-lai-kinh-te-vung-dong-nam-bo-theo-huong-hien-dai-10224110415122392.htm>
- Thanh, V. (2022). Đông Nam Bộ: Phát triển logistics chưa tương xứng tiềm năng. Kinh tế Môi trường. <https://kinhtemoitruong.vn/dong-nam-bo-phat-trien-logistics-chua-tuong-xung-tiem-nang-73739.html>
- Thu, D. (2023). Bình Dương phát triển hệ sinh thái logistics xanh, bền vững. Hải quan Online. <https://haiquanonline.com.vn/binh-duong-phat-trien-he-sinh-thai-logistics-xanh-ben-vung-181032-181032.html>
- Việt, H. (2024). Nhiều giải pháp hỗ trợ doanh nghiệp thích ứng nhanh với logistics xanh. Tạp chí Công Thương. <https://tapchicongthuong.vn/nhieu-giai-phap-ho-tro-doanh-nghiep-thich-ung-nhanh-voi-logistics-xanh-129026.htm>
- VLA. (2025). Thúc đẩy phát triển thương mại, xuất nhập khẩu ở vùng Đông Nam Bộ. <https://vla.com.vn/thuc-day-phat-trien-thuong-mai-xuat-nhap-khau-o-vung-dong-nam-bo>
- Vũ, K. (2024). Không xanh hoá nhanh, doanh nghiệp logistics sẽ bị loại khỏi sân chơi toàn cầu. VnEconomy. <https://vneconomy.vn/khong-xanh-hoa-nhanh-doanh-nghiep-logistics-se-bi-loai-khoi-san-choi-toan-cau.htm>
- World Bank. (2022). Không còn thời gian để lãng phí: Những thách thức và cơ hội đối với phát triển thương mại xanh tại Việt Nam. <https://documents.worldbank.org/...>

Yến, N. (2024). Thúc đẩy logistics xanh: Cần thêm chính sách trợ lực. Diễn đàn Doanh nghiệp.

<https://diendandoanhngiep.vn/thuc-day-logistics-xanh-can-them-chinh-sach-tro-luc-262031.html>

GREEN LOGISTICS DEVELOPMENT SOLUTIONS IN THE SOUTHEAST REGION ACCORDING TO THE SPIRIT OF RESOLUTION 24-NQ/TW DATED OCTOBER 7, 2022 OF THE POLITBURO

Nguyen Hoang Phuong^{1*}, Tran Minh Tam¹

¹Academy of Politics Region II

*Corresponding author: *Nguyen Hoang Phuong, phuongnh@hcma2.edu.vn*

GENERAL INFORMATION

Received date: 20/3/2025

Revised date: 06/4/2025

Accepted date: 23/6/2025

KEYWORD

Green technology;

Logistics infrastructure;

Green logistics;

Human resources.

ABSTRACT

This study assesses the current state of green logistics in the Southeast region and proposes sustainable development solutions aligned with Resolution 24-NQ/TW, dated October 7, 2022, of the Politburo. Green logistics not only enhances competitiveness but also reduces greenhouse gas emissions, protects the environment, and supports climate change adaptation.

The research methodology employs secondary data analysis and synthesis, integrating the Provincial Logistics Competitiveness Index (LCI) and the Green Logistics Development Framework to evaluate logistics from the perspectives of economic efficiency, environmental impact, and social responsibility. Key evaluation criteria include green logistics economy, green logistics services, regulatory framework, infrastructure, and human resources.

Findings indicate that, despite its significant advantages, the Southeast region's green logistics sector faces multiple challenges, including high investment costs, limited adoption of green technology, fragmented policy support, inadequate infrastructure, and a workforce that has yet to meet sustainability demands.

To advance green logistics, the study proposes five key solutions:

1. Enhancing policies and financial incentives;
 2. Developing infrastructure and multimodal transportation;
-

-
3. Integrating technology into logistics operations;
 4. Strengthening specialized workforce training; and
 5. Raising awareness and fostering industry collaboration.

This study contributes to identifying key constraints and formulating strategic solutions for green logistics development in the Southeast region. Moreover, it lays the groundwork for further research on the impact of green logistics on operational costs and business competitiveness.
