

# LOGISTICS XANH – BÀI HỌC TỪ SINGAPORE TỚI THỰC TẾ TẠI VIỆT NAM

Cao Anh Thịnh \*

Nguyễn Thị Thu Hằng \*\*

**Tóm tắt:** Nhằm giảm thiểu những tác động tiêu cực từ mặt trái của nền kinh tế lên môi trường, phát triển kinh tế xanh chính là chiến lược phát triển mà Việt Nam đang đề ra và thực hiện trong thế kỷ 21. Trong đó, logistics xanh chính là xu hướng tất yếu và là tiêu chí quan trọng mà doanh nghiệp logistics phải cùng Nhà nước thực hiện để hoàn thành tốt chiến lược này. Bài viết trình bày vai trò của logistics xanh, rút ra bài học kinh nghiệm phát triển logistics xanh tại Singapore với phát triển kinh tế xanh tại Việt Nam.

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

**Summary:** In order to minimize the negative impacts of the negative side of the economy on the environment, green economic development is the development strategy that Vietnam is proposing and implementing in the 21st century. Green logistics is the main green logistics. is an inevitable trend and an important criterion that logistics enterprises must implement together with the State to successfully complete this strategy. The article presents the role of green logistics and draws lessons from the development of green logistics in Singapore with the development of the green economy in Vietnam.

**Keywords:** Logistics, Green logistics, Green economy, Sustainable development.

## Đặt vấn đề

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 Việt Nam có tốc độ tăng trưởng bình quân 14-16%/năm, chất lượng dịch vụ được nâng cao, đóng góp quan trọng cho hoạt động xuất, nhập khẩu cũng như chuỗi cung ứng cho thương mại nội địa.

Phát triển logistics xanh là xu hướng tất yếu của các quốc gia trên thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng. Đây đồng thời cũng là tiêu chí quan trọng đánh giá sự phát triển bền vững của toàn ngành

logistics đối với nền kinh tế xanh của một quốc gia. Tuy nhiên, để “xanh hóa” ngành logistics ở Việt Nam, cơ chế, chính sách liên quan cần sớm được đồng bộ và hoàn thiện theo hướng khuyến khích và thúc đẩy doanh nghiệp hướng đến phát triển logistics xanh.

## 1. Một số khái niệm liên quan

### *Kinh tế xanh:*

Kinh tế xanh (Green economic) là khái niệm quen thuộc với các nền kinh tế trên thế giới. Đây là một nền kinh tế nhằm cải thiện đời sống con người và tài sản xã hội, đồng thời, chú trọng giảm thiểu những hiểm họa môi trường và sự

\* Học viện Hành chính quốc gia

\*\* Trường Đại học Công đoàn

khan hiếm tài nguyên (theo Chương trình môi trường Liên hiệp quốc - 2010).

Ngân hàng Thế giới (WB) đưa ra định nghĩa kinh tế xanh là “*phát triển kinh tế đảm bảo sử dụng hiệu quả các nguồn tài nguyên thiên nhiên, trong đó giảm thiểu ô nhiễm và tác động đến môi trường, tăng cường khả năng phục hồi trước biến đổi tự nhiên, đẩy mạnh vai trò của quản lý nhà nước về môi trường và nguồn lực tự nhiên trong việc ngăn ngừa các thảm họa từ thiên nhiên*”.

Hiện nay, kinh tế xanh được hiểu là sự kết hợp giữa ba yếu tố: kinh tế (xóa đói giảm nghèo, nâng cao chất lượng chăm sóc sức khỏe cộng đồng, phát triển năng lượng sạch, đáp ứng nhu cầu việc làm của người dân và thúc đẩy tăng trưởng...), môi trường (đảm bảo sản xuất và tiêu dùng bền vững, bảo tồn tài nguyên biển, bảo vệ, tái tạo và khuyến khích sử dụng bền vững các hệ sinh thái trên cạn...) và xã hội (nâng cao chất lượng giáo dục, thu hẹp khoảng cách bất bình đẳng giới và giảm thiểu bất bình đẳng xã hội...).

Kinh tế xanh có tính chất bền vững, có nghĩa là những hoạt động trong nền kinh tế tạo ra lợi nhuận hoặc giá trị có ích lợi, hướng đến phát triển cuộc sống của cộng đồng xã hội con người; đồng thời, những hoạt động này thân thiện với môi trường.

#### **Logistics:**

Quản lý hậu cần là một ngành rất rộng liên quan đến công việc quản lý về mặt kho bãi, vận chuyển, tư vấn khách hàng, giao nhận và phân phối hàng hóa. Ngành logistics có vai trò rất quan trọng trong nền kinh tế, nhất là ngày nay sự phát triển của sản xuất hàng hóa thay

đổi rất nhanh về sản lượng, kiểu dáng, giá thành sản phẩm, thói quen người tiêu dùng hay môi trường kinh doanh.

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

#### **Logistics xanh:**

Theo Liwen Zheng (2010), Đại học Công nghệ và Khoa học Changchun (Trung Quốc), “*Logistics xanh là thực hiện các hoạt động quản lý nhằm mục đích thỏa mãn nhu cầu khách hàng và mục tiêu phát triển xã hội, kết nối cung và cầu xanh, vượt qua các trở ngại về không gian, thời gian để đạt được hiệu quả trong cung cấp hàng hoá và dịch vụ. Logistics xanh hạn chế thiệt hại môi trường và sử dụng các nguồn lực logistics tốt nhất. Logistics xanh là một khái niệm bao gồm cả hoạt động kinh doanh logistics xanh và các hoạt động để quản lý, tiêu chuẩn hóa và kiểm soát logistics xanh.*”

Nhìn chung, logistics xanh bao gồm tất cả các hoạt động liên quan đến việc giảm thiểu và đo lường tác động môi trường của các hoạt động chuỗi cung ứng, tạo ra các giá trị phát triển bền vững cho các doanh nghiệp, cân bằng giữa hiệu quả kinh doanh và bảo vệ môi trường.

#### **Vai trò của logistics xanh đối với phát triển kinh tế xanh:**

- Hạn chế những tác động đến môi trường như giảm thiểu rác thải công nghiệp khi doanh nghiệp được khuyến khích sử dụng nguyên liệu có thể tái sử dụng, tái chế, dễ phân hủy trong môi trường tự nhiên; giảm lượng khí CO<sub>2</sub>

và lãng phí tài nguyên thiên nhiên khi logistics xanh sẽ ưu tiên sử dụng phương tiện giao thông tiết kiệm nhiên liệu; sử dụng năng lượng hiệu quả, khai thác và mở rộng năng lượng sạch, giảm tỷ trọng năng lượng không tái tạo (dầu mỏ, than đá, khí đốt);

- Logistics xanh nâng cao môi trường sống và sức khỏe của mọi người: Trong logistics xanh, các sản phẩm được sản xuất thân thiện với môi trường và được chuyển đến tay người tiêu dùng bằng dịch vụ logistics xanh;

- Tăng hiệu quả của phương tiện, tiết kiệm chi phí và thời gian chờ đợi, lấy hàng, góp phần hạn chế tắc nghẽn giao thông, giảm mức tiêu thụ nhiên liệu, năng lượng của phương tiện, thiết bị, giảm khí thải ra môi trường;

- Logistics xanh góp phần giảm thiểu các chi phí xã hội như: chi phí cải thiện, phục hồi nguồn nước, đất, rừng... cải thiện và nâng cao sức khỏe và chất lượng cuộc sống của con người.

- Giảm thiểu rác thải công nghiệp: Bao bì là một trong những chất thải công nghiệp và sinh hoạt được sử dụng và thải ra nhiều nhất hiện nay. Với logistic xanh, doanh nghiệp được khuyến khích sử dụng các bao bì làm từ vật liệu tái chế hoặc dễ phân hủy trong môi trường tự nhiên; hoặc sử dụng các thùng pallet (gỗ, nhựa,...) để đặt sản phẩm thay vì sử dụng bao bì chiếm diện tích kho và ảnh hưởng đến mức độ hóa xanh của ngành logistic.

**2. Thực trạng logistics xanh tại Việt Nam hiện nay**

Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính tại Hội nghị Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu lần thứ 26 (COP 26) đã

có những cam kết với cộng đồng quốc tế trong việc sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả, giảm phát thải. Do đó, trong những năm tới “logistics xanh” được xem là xu thế và là yêu cầu tất yếu, Chính phủ quan tâm đẩy mạnh chuyển đổi năng lượng theo hướng xanh hoá, phát triển ngành logistics thân thiện với môi trường.

Phát triển logistics xanh cũng chính là cách thức để Việt Nam tận dụng các FTA, nhất là các FTA thế hệ mới để ngành phát triển, hỗ trợ mở rộng thị trường, thúc đẩy xuất khẩu.

Đồng chí Trần Tuấn Anh - Ủy viên Bộ Chính trị, Trưởng Ban Kinh tế Trung ương yêu cầu các cấp thẩm quyền xây dựng Chiến lược phát triển ngành logistics Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, bảo đảm đáp ứng những yêu cầu phát triển của lĩnh vực này trong bối cảnh và tình hình mới. Trong đó, chú trọng định hướng phát triển logistics xanh và các giải pháp thân thiện với môi trường; hoàn thiện thể chế, chính sách, pháp luật về dịch vụ logistics, vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới, nội luật hóa các cam kết quốc tế về logistics... tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho hoạt động logistics và phát triển logistics xanh tại Việt Nam. Cùng với đó, tiến hành rà soát, cập nhật, bổ sung các nội dung nhiệm vụ để triển khai thực hiện có hiệu quả Kế hoạch nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics giai đoạn đến năm 2025.

Hội nghị Tổng kết dự án Vận tải hàng hóa và Logistics bền vững khu vực Mekong (GMS) diễn ra vào tháng 1/2019 đã đề cập đến vấn đề “*Logistic xanh: Phát triển kinh tế gắn liền với các hoạt*

*động cân bằng sinh thái môi trường” sẽ là xu hướng tất yếu và là tiêu chí quan trọng để đánh giá sự phát triển bền vững của toàn ngành. Tại Hội nghị, ông Tom Corrie - Phó ban Hợp tác Phát triển cho rằng: “Thị trường logistics khu vực GMS được tổ chức cục bộ, manh mún, chủ yếu là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, sử dụng phổ biến hệ thống hạ tầng, cơ sở vật chất và phương tiện cũ kỹ dẫn đến nhu cầu sử dụng nhiên liệu cao, tăng phát thải khí CO2 ra môi trường.”*

Theo Bộ trưởng Bộ Công Thương Nguyễn Hồng Diên, logistics là ngành dịch vụ được ví như những “mạch máu” của nền kinh tế quốc dân, có vai trò quan trọng trong việc kết nối, hỗ trợ và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.

Ngày 26/11/2022, Bộ Công Thương phối hợp với Thành ủy, UBND Thành phố Hải Phòng tổ chức phiên toàn thể của Diễn đàn Logistics Việt Nam 2022 với chủ đề “Logistics xanh” bằng hình thức trực tiếp và trực tuyến. Đây là sự kiện thường niên do Bộ Công Thương phối hợp với các cơ quan có liên quan tổ chức từ năm 2013 đến nay.

Logistics xanh được định hướng là hướng đi tất yếu của ngành logistics Việt Nam đã từng bước được triển khai tại các địa phương và doanh nghiệp với những kết quả khá tích cực.

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2022, nội dung phát triển logistics xanh được đánh giá gồm xanh hoá hoạt động vận tải, xanh hoá hoạt động kho bãi, xanh hoá hoạt động đóng gói, xanh hoá hệ thống thông tin và phát triển logistics ngược. Tuy nhiên kết quả của những hoạt động này còn khá mờ nhạt tại Việt Nam.

Cũng theo Báo cáo logistics Việt Nam 2022 của Bộ Công Thương, chỉ có 31% doanh nghiệp logistics được khảo sát có sử dụng năng lượng tái tạo trong vận hành kho bãi; 26,8% doanh nghiệp logistics không có chiến lược phát triển xanh; 35,2% doanh nghiệp không có hoạt động kiểm soát môi trường...

Theo Ngân hàng thế giới đánh giá, tại Việt Nam, vận tải đường bộ có lượng phát thải khí rất lớn, chiếm 85%, tiếp đến là vận tải đường thủy nội địa 10% và vận tải đường hàng không là 5%. Nguyên nhân của tình trạng này là phân bố đội xe, đội xe tải của Việt Nam có rất nhiều, con số thống kê là 68% xe tải của Việt Nam có trọng tải dưới 5 tấn.

Kết quả của Báo cáo Logistics Việt Nam 2022 cũng cho thấy, vận tải đường bộ, có tới 13% số doanh nghiệp khảo sát có tỷ lệ xe chạy rỗng là trên 50%, điều này cũng làm gia tăng thêm tính không hiệu quả trong vận tải đường bộ và gây ảnh hưởng tới môi trường.

Với vận tải đường sắt vốn được coi là phương thức vận tải thân thiện với môi trường, tuy nhiên, vẫn chưa đầu tư và khai thác hết tiềm năng của ngành vận tải này. Hiện nay phương tiện của chúng ta vẫn còn rất nhiều các phương tiện cũ, xả thải độc ra môi trường hay là tiếng ồn của vận tải đường sắt cũng là những yếu tố tác động tới môi trường rất lớn.

Trong khi vận tải đường biển và vận tải đường thủy nội địa đã có khá nhiều hoạt động và sáng kiến nhằm phát triển xanh bởi tính quốc tế cao thì vận tải hàng không lại chưa bắt kịp xu thế này.

Cụ thể, 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. Tuy nhiên ba cảng hàng không lớn đều trong trạng thái quá tải. Phát thải khí CO<sub>2</sub> của vận tải hàng không chiếm 5% và trực tiếp làm ô nhiễm bầu khí quyển.

Trong lĩnh vực kho bãi thì 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. Có tới 68,6% số doanh nghiệp trả lời 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.

Về lý do, 65,3% doanh nghiệp nêu lý do 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 các yếu tố thuộc môi trường bên trong doanh nghiệp, Báo cáo cũng chỉ rõ, mặc dù các doanh nghiệp đã có chiến lược phát triển logistics nhưng thực tế triển khai hệ thống logistics xanh tại doanh nghiệp còn nhiều hạn chế. Điều này được thể hiện ở kết quả khảo sát là có tới 66,2% số doanh nghiệp logistics cho biết họ chưa có hệ thống quản lý môi trường đạt tiêu chuẩn ISO.14001.

Điều không mấy ngạc nhiên là dù phần lớn doanh nghiệp có nhận thức về logistics xanh nhưng còn khá ít các doanh nghiệp đánh giá cũng như đầu tư đúng mực. Trong khi đó, về khách quan, cơ sở hạ tầng logistics vẫn còn nhiều hạn chế, là khó khăn về phương tiện vận chuyển và mạng lưới giao thông vận tải,

ảnh hưởng đến kế hoạch triển khai và hiệu quả thực hiện các giải pháp logistics xanh của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, các quy định và chính sách hiện tại của Chính phủ Việt Nam mới chỉ tập trung vào vận tải đường bộ. Việc hạn chế các quy định liên quan đến các loại cơ sở hạ tầng logistics khác như kho bãi hay hệ thống công nghệ thông tin dẫn đến tình trạng thiếu đồng bộ trong việc áp dụng và thực hiện logistics xanh. Ngoài ra, những chính sách về quy trình sản xuất để đảm bảo phát triển logistics xanh còn rất hạn chế đặc biệt là những quy định về việc tái chế, sửa chữa và phục hồi chất thải; tái chế và phát triển bao bì thân thiện môi trường và quảng bá sử dụng các nguồn tài nguyên tái tạo.

### 3. Thực trạng phát triển logistics xanh tại Singapore

Ngay từ khi mới thành lập, chính phủ Singapore đã xác định và chọn đường lối phát triển để biến nước này trở thành trung tâm kinh tế của Đông Nam Á và thế giới dựa vào sức mạnh của cảng biển. Với đường lối mở cửa, thu hút vốn đầu tư và chất xám từ nước ngoài; phát triển hệ thống cảng biển và trung tâm Logistics, tự do hóa thương mại... đã giúp Singapore trở thành cường quốc kinh tế.

Về tổng thể, Singapore có 7 khu vực tự do thương mại, trong đó 6 khu dành cho vận tải biển và một khu tự do thương mại hàng không tại sân bay Changi. Tại sân bay này, logistics hàng không hoạt động rất sầm uất, phục vụ 43 triệu/lượt hành khách đi đến khoảng 200 thành phố toàn cầu, vận chuyển 1,81 triệu TEU/năm.

Singapore chính thức đưa ra Kế hoạch xanh Singapore từ tháng 2/2021 với 5 trụ

cột: Thành phố trong Thiên nhiên, Tái quy hoạch năng lượng, Sống bền vững, Kinh tế xanh và Tương lai tự cường.

Singapore là quốc gia đầu tiên trên thế giới đặt mục tiêu giảm phát thải carbon cho bộ máy công vụ. Bộ máy công vụ được giao đi đầu trong việc đảm bảo tiết kiệm năng lượng, giảm phát thải carbon và sử dụng năng lượng sạch. Ngành công vụ đặt mục tiêu sử dụng 1,5 GWP vào năm 2030, tức là khoảng 3/4 tổng sản lượng điện mặt trời của Singapore, nhờ vào việc phát triển, lắp đặt các tấm năng lượng mặt trời ở các cơ quan, công sở. Xe công vụ cũng được giao sử dụng hoàn toàn năng lượng sạch vào năm 2035. Giảm sử dụng các giao dịch bằng tiền mặt và chuyển đổi sang các hình thức thanh toán điện tử cũng là một phương pháp giúp giảm phát thải carbon. Ước tính riêng Cơ quan tiền tệ Singapore tạo ra khoảng hơn 8.000 tấn khí nhà kính trong 2020.

Singapore đã đầu tư rất lớn cho hạ tầng cảng và lưu trữ các nhiên liệu không phát thải carbon này. Cơ quan tiền tệ Singapore (MAS) đã lập nhiều chương trình tài trợ các dự án kinh tế xanh và các khoản vay phát triển bền vững. Ngoài ra, MAS còn lập quỹ quản lý với trị giá 2 tỷ đô la Mỹ để tài trợ các hoạt động tài chính xanh ngoài Singapore.

Một trong những định hướng chuyển đổi để khai thác mắt xích cao trong chuỗi giá trị “Kinh tế xanh” là nỗ lực biến Singapore thành trung tâm khu vực về buôn bán, trao đổi tín chỉ carbon; cung cấp các giải pháp tài chính xanh và các tư vấn dịch vụ môi trường, cung cấp giải pháp công nghệ ít phát thải, phát triển hạ

tầng bền vững. Với lợi thế hiện nay là nhà xuất khẩu các sản phẩm dầu mỏ lớn thứ 4 thế giới với giá trị khoảng 23% thị trường toàn cầu và là nơi đóng trụ sở của hàng trăm công ty hóa dầu và buôn bán năng lượng, Singapore, việc thành lập sàn giao dịch tín chỉ carbon là rất thuận lợi.

Để trở thành trung tâm cung cấp các giải pháp tài chính và đầu tư xanh, trong Quý 3, Singapore đã thành lập Văn phòng Chương trình trái khoán xanh trực thuộc Bộ Tài chính. Văn phòng có chức năng phát triển các chương trình trái khoán xanh và điều phối quan hệ đầu tư trong ngành. Cơ quan môi trường quốc gia Singapore là cơ quan nhà nước đầu tiên của Singapore phát hành 3 tỷ USD trái phiếu trung hạn xanh để đáp ứng nhu cầu tài chính cho các dự án hạ tầng như Tuas Nexus (dự án tích hợp nước và xử lý chất thải rắn).

Singapore cũng là nước đầu tiên ở châu Á áp dụng thuế carbon, trong thời gian tới, Singapore dự kiến sẽ nâng mức thuế carbon lên. Nâng thuế carbon được cho là sẽ giúp các doanh nghiệp sớm tái cơ cấu kinh doanh, hướng tới năng lượng sạch và từ đó tăng năng lực cạnh tranh.

#### 4. Bài học kinh nghiệm phát triển logistics xanh cho Việt Nam

Như vậy, từ thực tiễn thực trạng logistics xanh tại Việt Nam và các kinh nghiệm học tập được trong chiến lược phát triển logistics xanh tại Singapore, nhóm nghiên cứu đề xuất các giải pháp cho chiến lược logistics xanh tại Việt Nam như sau:

- Xây dựng hành lang pháp lý và chính sách cho Logistics xanh Chính phủ Việt Nam cần phải thông qua kiểm soát

vĩ mô để thực hiện chương trình phát triển của toàn bộ quốc gia về Logistics xanh để đạt được tính hiệu quả khi ban hành các chính sách và quy định có liên quan. Đồng thời, chính phủ cũng cần xây dựng chính sách, quy định, pháp luật phù hợp với thành tựu logistics xanh như thành lập các tổ chức xã hội thân thiện với môi trường và tiết kiệm năng lượng, đồng thời thực hiện, bổ sung và hoàn thiện các luật và quy định hiện hành như Luật Bảo vệ Môi trường, Phòng chống và Kiểm soát Ô Nhiễm Môi Trường Do Chất Thải Rắn Và Cách Phòng Ngừa và Kiểm soát Quy định Ô nhiễm Tiếng ồn một cách nghiêm ngặt.

- Nhà nước cần quy hoạch và xây dựng cơ sở hạ tầng nhằm xanh hóa các hoạt động logistics, tiếp tục cải tiến cơ sở hạ tầng theo hướng hiện đại, nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng, tạo thuận lợi cho vận tải đa phương thức. Cần tiến hành đầu tư, nâng cấp, quy hoạch hệ thống kho bãi phù hợp.

- Tiếp tục phát triển các Trung tâm dịch vụ logistics phục vụ cho phát triển kinh tế và xuất nhập khẩu vùng tại các địa phương, nhất là khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long, TP. Hồ Chí Minh và Hải Phòng. Đi đôi với phát triển các Trung tâm logistics vùng là xây dựng các cảng cạn (ICD) của khu vực và có quy mô lớn. Việc phát triển Trung tâm logistics cho đồng bằng sông Cửu Long, sẽ tập trung được hàng hóa xuất khẩu, tận dụng được phương tiện chuyên chở.

- Đề xuất phát triển một nền tảng trực để kết nối các ứng dụng công nghệ có sẵn nhằm phục vụ chung cho cả cộng

đồng cung cấp dịch vụ logistics và cộng đồng chủ hàng (sản xuất và xuất nhập khẩu). Ứng dụng thành công công nghệ số sẽ hỗ trợ rất lớn việc cắt giảm chi phí logistics, nhất là phát triển Agro-logistics của Việt Nam.

- Phát triển hệ thống cảng biển xanh Dự kiến đến sau năm 2030, tiêu chí “cảng xanh” trong quy hoạch, đầu tư xây dựng và kinh doanh khai thác cảng biển tại Việt Nam được áp dụng bắt buộc. Tại Việt Nam, “Cảng xanh” sẽ được xây dựng trên 6 nhóm tiêu chí chính với thang điểm cụ thể như Nhận thức về cảng xanh, Ứng dụng công nghệ thông tin, Giảm phát thải, ứng phó với biến đổi khí hậu, nước biển dâng,... Để được xem xét công nhận cảng xanh, cảng biển phải đạt được tối thiểu 60% số điểm của các tiêu chí. Để thực hiện được điều đó thì cần phải đa dạng các giải pháp “xanh hóa” logistics như 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; 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; Cảng xanh: cảng sử dụng năng lượng sạch và hiệu quả, thiết kế công trình bền vững; 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 giúp cắt giảm lượng khí thải ra môi trường.

- Đào tạo chất lượng nhân lực logistics xanh Việt Nam được đánh giá là có nguồn nhân lực đông, nhưng còn hạn chế, đặc biệt trình độ nhân lực trong lĩnh vực logistics. Đây là yếu tố then chốt

trong phát triển kinh tế nói chung và phát triển hệ thống logistics xanh nói riêng, bởi việc phát triển logistics xanh chủ yếu là cần công nghệ, cần có nguồn nhân lực chất lượng cao để cải thiện tự động hóa.

### Kết luận

Trong chiến lược phát triển bền vững và quá trình chuyển đổi sang nền kinh tế xanh hơn, một trong những yếu tố quan trọng là xây dựng chuỗi cung ứng xanh. Với các doanh nghiệp, việc “xanh hóa” chuỗi cung ứng được xem như một phần

trong chiến lược đầu tư xanh, giúp doanh nghiệp sử dụng hiệu quả nguồn lực sinh thái tự nhiên, thân thiện với môi trường, từ đó nâng cao khả năng cạnh tranh và hiệu quả kinh doanh. Để hình thành một chuỗi cung ứng xanh phải trải qua nhiều giai đoạn và logistics xanh là một trong số đó. Logistics xanh không chỉ giúp phát triển nền kinh tế xanh, nâng cao năng lực cạnh tranh ngành logistics quốc gia mà còn giúp phát triển bền vững cho Việt Nam./.

### Tài liệu tham khảo

1. Bộ Công thương (2022). *Báo cáo logistics Việt Nam 2022 – Logistics xanh*. Nxb Công Thương.
2. Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam (2018). *Sách trắng – VLA 2018 (VLA Whitebook2018)*, trang 73.
3. Lê Vũ Huy, Trần Hồng Hà, Nguyễn Thị Yên (2023). *Kinh nghiệm phát triển chiến lược logistics xanh của Trung Quốc và bài học cho Việt Nam*. Tạp chí FTU Working Paper.
4. Nguyễn Thị Phương Liên (2022). *Phát triển logistics xanh tại Việt Nam*. Tạp chí Kinh tế - xã hội.
5. Thủ tướng Chính phủ (2021). *Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021*.
6. Liwen Zheng, J. Z. (2010). *Research on Green Logistics System Based on Circular Economy*. Asian Social Science, 6(11), 116-119.2973.
7. <https://diendandoanhnghiep.vn/nganh-logistics-viet-nam-2022-can-co-che-ho-tro-phat-trien-doanh-nghiep-logistics-4pl-5pl215094.html>
8. <https://daibieunhandan.vn/nhieu-tin-hieu-tichcuc-voi-nganh-logistics>
9. <https://optimoroute.com/greenlogistics/>
10. <http://hanoimoi.com.vn/tin-tuc/Kinh-te/1049313/xanh-hoa-logistics-de-phat-trien-ben-vung>
11. <https://chothuekholanh.vn/tin-tuc/xu-huong-logistics-xanh.html>
12. <https://dangcongsan.vn/kinh-te/tim-giai-phap-phat-trien-logistics-xanh-625803.html>