

PHÁT TRIỂN LOGISTIC XANH ở Việt Nam hiện nay

ThS PHẠM THỊ THU SƯƠNG
ThS NGUYỄN THỊ LIÊN
Học viện Chính trị khu vực III

Là quốc gia nằm ở trung tâm khu vực châu Á - Thái Bình Dương, trên tuyến hàng hải quốc tế; đặc biệt có tuyến bờ biển dài, nhiều địa điểm có thể xây cảng nước sâu, cơ hội hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng với nhiều hiệp định thương mại tự do (FTA) được ký kết... Việt Nam được đánh giá là thị trường đầy tiềm năng để phát triển ngành dịch vụ logistics. Chính phủ Việt Nam đã xác định logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế¹. Phát triển logistics ở Việt Nam đã mang lại nhiều lợi ích cho nền kinh tế nhưng lại gây ra các tác động tiêu cực đến môi trường. Vì vậy, phát triển logistics xanh ở Việt Nam trong bối cảnh hiện nay trở nên cấp bách hơn bao giờ hết, đặc biệt trong bối cảnh phát triển kinh tế xanh và bền vững là mục tiêu hướng đến của hầu hết các quốc gia trên thế giới, trong đó có Việt Nam.

1. Tổng quan về phát triển logistics xanh ở Việt Nam

Logistics là một trong những ngành dịch vụ tăng trưởng nhanh và ổn định của Việt Nam hiện nay. Những năm qua, ngành logistics Việt Nam đã có những bước phát triển đáng ghi nhận với mức tăng trưởng bình quân khoảng 14 - 16%/năm, quy mô khoảng 40 - 42 tỷ USD/năm. Số lượng và chất lượng dịch vụ logistics được nâng cao, đóng góp quan trọng trong việc đưa tổng kim ngạch xuất,

nhập khẩu hàng hóa cả năm 2023 của Việt Nam lên 681 tỷ USD, tương đương 158% GDP cả nước. Ngành logistics Việt Nam từng bước khẳng định được vị thế của mình trong khu vực và thế giới. Năm 2023, Chỉ số hiệu quả logistics của Việt Nam xếp 43/139 (Ngân hàng Thế giới), trong đó, các chỉ số thành phần về hiệu quả vận chuyển quốc tế, hạ tầng và hiệu quả hải quan được cải thiện; Việt Nam đã được xếp hạng thuộc nhóm 5 thị trường dẫn đầu ASEAN. Năm 2024, Việt Nam được các tổ chức quốc tế đánh giá, xếp hạng thuộc Top 10 thị trường logistics mới nổi; Top 4 thế giới về Chỉ số cơ hội logistics và Top 43 về Chỉ số Hiệu quả Logistics².

Việt Nam là một trong sáu quốc gia trên thế giới chịu ảnh hưởng nặng nề nhất của biến đổi khí hậu, vì vậy phát triển logistics xanh được Chính phủ xác định là mục tiêu để tạo ra giá trị bền vững khi cân bằng giữa hiệu quả kinh tế và bảo vệ môi trường trong chuỗi hoạt động từ sản xuất đến thương mại của Việt Nam; góp phần giảm lượng khí thải CO₂, tiết kiệm chi phí và gia tăng giá trị thương hiệu cho hàng hóa Việt Nam cả trong nước và trên thế giới.

Về cơ chế, chính sách: Nhận thức được tầm quan trọng của phát triển logistics xanh ở Việt Nam, Đảng và Nhà nước đã ban hành các văn bản quy phạm pháp luật tạo động lực phát triển logistics xanh và bền vững như Nghị định số 18/2015/NĐ-CP ngày 14-2-2015 của Chính phủ quy định về quy hoạch bảo vệ môi trường; Nghị quyết 36-NQ/TW ngày 22-10-2018 của Hội nghị lần thứ 8 Ban Chấp

hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Đề án phát triển cảng xanh tại Việt Nam; Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22-7-2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải với mục tiêu tổng quát là phát triển hệ thống giao thông vận tải xanh hướng tới mục tiêu phát thải ròng khí nhà kính về 0 vào năm 2050 theo cam kết của Việt Nam tại Hội nghị thượng đỉnh về biến đổi khí hậu của Liên Hợp Quốc năm 2021 (COP26)...

Về cơ sở hạ tầng: Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ngày càng được đầu tư xây dựng và mở rộng tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp vận tải tiết kiệm thời gian và chi phí vận chuyển; hệ thống cảng biển ngày càng được tiếp cận những dịch vụ vận tải tiên tiến, hiện đại và thân thiện môi trường hơn. Để hiện thực hóa cam kết tại COP26, Việt Nam đã đầu tư cơ sở hạ tầng của khu vực nhà nước và khu vực kinh tế tư nhân tăng lên mức cao nhất tại khu vực và châu lục, đạt mức trung bình khoảng 5,7% GDP, là mức cao nhất trong các nước thuộc khu vực Đông Nam Á và chỉ thấp hơn mức 6,8% GDP của nền kinh tế lớn nhất châu lục là Trung Quốc (Ngân hàng Phát triển châu Á); phát triển phương tiện giao thông đường bộ sử dụng điện hướng tới chuyển đổi năng lượng xanh; thực hiện Đề án phát triển cảng xanh tại Việt Nam.

Về thực hiện xanh hóa ở các doanh nghiệp logistics: Các doanh nghiệp sản xuất và thương mại trong nước đã nỗ lực đầu tư ứng dụng CNTT vào hoạt động sản xuất kinh doanh nói chung và hoạt động logistics nói riêng cũng như thực hiện logistics xanh. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam đã chuyển đổi phương thức hoạt động, tăng cường đầu tư trang thiết bị, chú trọng đào tạo phát triển nhân lực, tích cực chuyển đổi số và chuyển đổi xanh nhằm đáp ứng nhu cầu, tiêu chuẩn ngày càng cao của khách hàng trong việc sử dụng các dịch vụ thân thiện với môi trường.

Thực hiện chiến lược giao thông xanh gắn với cơ sở hạ tầng bền vững, nhiều doanh nghiệp logistics đã triển khai các giải pháp sử dụng ít phương tiện hơn, thay thế phương tiện sạch và nhiên liệu hiệu quả, tiêu chuẩn hóa kích thước của xe tải. Ví dụ như

DHL Express - nhà cung cấp dịch vụ chuyển phát nhanh quốc tế hàng đầu trên thế giới bổ sung 10 xe máy điện vào danh mục các phương tiện giao nhận thân thiện với môi trường tại Việt Nam vào năm 2020. VinFast và Ahamove ra mắt AhaFast - dịch vụ vận chuyển hàng hóa trên nền tảng công nghệ bằng xe máy điện đầu tiên ở Việt Nam, khuyến khích cộng đồng sử dụng dịch vụ logistics xanh... Một số doanh nghiệp cũng đã đóng góp vào việc giảm phát thải khí nhà kính nhờ áp dụng các giải pháp đào tạo lái xe sinh thái.

Việc sử dụng phần mềm kho bãi là một trong những giải pháp quan trọng để giảm tác động đến môi trường khi vận hành hệ thống kho bãi của doanh nghiệp. Kết quả khảo sát các doanh nghiệp về phát triển logistics xanh năm 2022 cho thấy, 63,8% số doanh nghiệp tham gia khảo sát đã sử dụng phần mềm quản lý kho để quản lý hoạt động kho hàng hiệu quả hơn³.

Với mục tiêu tạo thêm giá trị gia tăng cho sản phẩm, nâng cao vị thế doanh nghiệp trên khía cạnh bảo vệ môi trường, nhiều doanh nghiệp đã xây dựng chiến lược bao bì phù hợp với nhu cầu khách hàng như sử dụng bao bì bằng vật liệu tái sử dụng hoặc đóng gói bao bì, tổ chức luân chuyển bao bì tối ưu; sử dụng các màng bọc được làm từ nguyên liệu bao bì đơn giản nhất, có thể phân hủy trong tự nhiên...

Phát triển hệ thống thông tin xanh cũng là bước đi được các doanh nghiệp logistics thực hiện trong hành trình hướng tới logistics xanh. Việc áp dụng hệ thống định vị GPS của các hãng vận tải biển để kiểm soát vị trí của tàu biển là một sáng kiến quan trọng thúc đẩy mức độ xanh hóa trong hoạt động logistics⁴.

** Bên cạnh những kết quả đạt được, phát triển logistics xanh ở Việt Nam còn tồn tại hạn chế:*

Phát triển logistics ở Việt Nam gây ra các tác động tiêu cực đến môi trường như tăng ô nhiễm không khí, tạo ra một lượng lớn nước thải và chất thải rắn thải ra đại dương, tiếng ồn do vận tải đường biển tạo ra có thể làm mất phương hướng của các loài thủy sinh vốn dựa vào âm thanh để di chuyển và giao tiếp, nghiêm trọng hơn là thảm họa tràn dầu gây hậu quả nặng nề cho hệ sinh thái các đại dương và bờ biển... Theo Ngân hàng thế giới, trung bình mỗi năm hoạt động vận tải ở Việt Nam phát thải hơn 50 triệu tấn CO₂, trong đó vận tải

đường bộ chiếm tỷ trọng 85% lượng khí phát thải. Lượng phát thải này được dự báo sẽ tăng trung bình 6 - 7% mỗi năm, đồng thời, lượng phát thải khí nhà kính của Việt Nam đang bị đánh giá cao hơn nhiều so các quốc gia phát triển và đang phát triển trên thế giới. Dự báo phát thải CO₂ của các ngành vận tải đạt 60 triệu tấn CO₂ vào năm 2024 và 90 triệu tấn CO₂ vào năm 2030⁵.

Phát triển vận tải đa phương thức còn hạn chế. So với các quốc gia khác trong khu vực Đông Nam Á, Việt Nam cũng có tỷ lệ xe tải nặng thấp hơn nhiều, dẫn đến tăng chi phí vận tải và lượng phát thải khí nhà kính ra môi trường. Theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2022, đối với vận tải đường bộ, có tới 13% số doanh nghiệp khảo sát có tỷ lệ xe chạy rỗng là trên 50%, gây ảnh hưởng tới môi trường. Cơ sở hạ tầng đường sắt chưa đáp ứng sự gia tăng về lưu lượng hàng hóa trong nước; phương tiện cũ, tốc độ khá chậm, lượng khí thải lớn và tiếng ồn ra môi trường. Phần lớn các phương tiện thủy nội địa cũ, lạc hậu, chưa có hệ thống xử lý khí thải nên phát thải khí CO₂ ra môi trường mỗi năm. Vận tải hàng không chưa có nhiều hoạt động và sáng kiến nhằm phát triển xanh.

Hệ thống kho bãi hiện nay của Việt Nam cũng được đánh giá có chất lượng thấp hơn so với các nước châu Á khác. Các kho bãi với các tính năng thân thiện với môi trường như sử dụng năng lượng mặt trời, ánh sáng tự nhiên, diện tích phù hợp, tường và sàn dày, tái chế tại chỗ chưa được các doanh nghiệp quan tâm đầu tư xây dựng và vận hành.

Xanh hóa hoạt động logistics đã và đang được triển khai chỉ ở mức độ thấp và trung bình trong doanh nghiệp sản xuất và thương mại. Bởi vì hoạt động này đòi hỏi sự đầu tư vốn, sự sáng tạo và những công nghệ mới, trong khi đó việc sử dụng năng lượng tái tạo và năng lượng sạch không hề dễ dàng với các doanh nghiệp sản xuất và thương mại vì liên quan đến vốn đầu tư lớn nên 64% doanh nghiệp chưa thực hiện; 66,2% doanh nghiệp logistics chưa có hệ thống quản lý môi trường đạt tiêu chuẩn ISO.14001; 41% doanh nghiệp sản xuất và thương mại cũng chưa ứng dụng hệ thống phần mềm quản lý vận tải thông minh; việc sử dụng bao bì đóng gói có khả năng tái chế có tỷ lệ cao trong việc thực hiện từ trên 60% trở lên⁶.

** Nguyên nhân của hạn chế:*

Một số chính sách về quy trình sản xuất để đảm bảo phát triển logistics xanh còn hạn chế, nhất 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... Hạ tầng logistics thiếu liên kết dẫn đến lượng tiêu tốn nhiên liệu sẽ nhiều hơn; hạ tầng công nghệ thông tin về logistics chưa được đầu tư và quản lý đồng bộ; các phần mềm như hệ thống quản lý kho hàng (WMS) và hệ thống quản lý vận tải chưa được trang bị đầy đủ trong doanh nghiệp⁷.

Các doanh nghiệp logistics Việt Nam hiện nay vẫn hoạt động một cách manh mún và thiếu tính liên kết ngành và liên kết giữa các vùng. Tình trạng hoạt động manh mún và quy mô vốn nhỏ của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ đã dẫn đến việc giảm chất lượng dịch vụ logistics và tăng tính cạnh tranh không bền vững, điều này đi ngược lại với xu hướng phát triển logistics xanh.

Doanh nghiệp logistics Việt Nam chủ yếu là doanh nghiệp nhỏ, quy mô hạn chế cả về vốn và nhân lực cũng như kinh nghiệm hoạt động quốc tế, chưa có sự liên kết giữa các khâu trong chuỗi cung ứng logistics và giữa doanh nghiệp dịch vụ logistics với doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Theo khảo sát của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, các doanh nghiệp tiên phong trong phát triển chuỗi cung ứng xanh hiện nay chỉ là các doanh nghiệp FDI và doanh nghiệp có định hướng xuất khẩu. Doanh nghiệp trong nước vẫn xem đây là gánh nặng mà chưa hiểu tầm quan trọng của thực hiện xanh hóa doanh nghiệp trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp cũng như năng lực cạnh tranh của quốc gia.

2. Giải pháp phát triển logistic xanh ở Việt Nam

Để hiện thực hóa mục tiêu phát thải khí nhà kính ròng bằng 0 vào năm 2050, trên cơ sở phân tích thực trạng phát triển logistics xanh, các giải pháp sau đây được đề xuất dưới góc độ quản lý nhà nước nhằm phát triển logistics xanh tại Việt Nam:

Hoàn thiện Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó, tập trung định hướng phát triển logistics xanh và các giải pháp thân thiện với môi

trường; tiếp tục hoàn thiện khung pháp lý đồng bộ cho hoạt động logistics xanh, tránh chồng chéo giữa các bộ, ngành, ban hành các quy định, chính sách khác, đặc biệt là các quy định về kiểm soát ô nhiễm không khí, quy định về khí thải, hạn chế phát thải CO₂ từ phương tiện giao thông; quy định về chứng chỉ, bằng cấp bắt buộc đối với người lái xe về tiết kiệm năng lượng, an toàn và xanh hóa môi trường; chính sách về bao bì xanh và chất thải xanh đối với doanh nghiệp sản xuất, kho bãi

Quy hoạch, xây dựng cơ sở hạ tầng xanh cho hoạt động logistics, tiếp tục hoàn thiện cơ sở hạ tầng theo hướng hiện đại, nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng, tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải đa phương thức. Đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số, thúc đẩy ứng dụng công nghệ thông tin. Cần có thước đo chung cho logistics xanh thông qua việc xây dựng bộ tiêu chí để đo lường mức độ phát triển logistics xanh hoặc chỉ số đánh giá hiệu quả logistics xanh, từ đó xây dựng các giải pháp phù hợp, hiệu quả.

Khuyến khích, thúc đẩy doanh nghiệp phát triển logistics xanh, đặc biệt là doanh nghiệp vừa và nhỏ; sử dụng các cơ chế thuế và pháp lý để tạo động lực và giảm chi phí cho doanh nghiệp như khuyến khích sử dụng các nguồn năng lượng thay thế trong vận tải đường bộ, khuyến khích chuyển đổi phương thức vận tải sang mô hình vận tải đa phương thức, xây dựng tín chỉ carbon để bảo vệ và kiểm soát khí thải nhà kính, bao gồm nâng cao nhận thức trong dịch vụ logistics ngược để quản lý chất thải. Nhà nước cần có các chính sách tài chính và phi tài chính để ràng buộc các doanh nghiệp, ngành nghề và địa phương thực hiện logistics xanh.

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 xanh.

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... 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.

Phát triển logistics xanh có vai trò quan trọng trong việc thực hiện thành công Chiến lược phát triển bền vững của Việt Nam trên cả ba phương diện: kinh tế, xã hội và môi trường. Trong bối cảnh Việt Nam hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng và thương mại điện tử tăng trưởng nhanh, logistics “xanh hóa” sẽ giúp giảm phát thải CO₂, giảm thiểu tác động của logistics đến môi trường, từ đó góp phần xây dựng môi trường bền vững, hiện thực hóa thành công mục tiêu phát thải khí nhà kính ròng “0” vào năm 2050 theo cam kết của Việt Nam tại COP26. Bên cạnh đó, các giải pháp thúc đẩy xanh hóa ngành logistics và ứng dụng logistics xanh trong kinh doanh còn giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh khi tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu cũng như khả năng tiếp cận người tiêu dùng ngay tại thị trường trong nước, đồng thời mở ra nhiều cơ hội cho 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 ra thị trường nước ngoài.

1. Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14-02-2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc *phê duyệt kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025*; Quyết định số 531/QĐ-TTg ngày 01/4/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc *phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*.
2. Nguyệt Hà: *Logistics là một trong những ngành dịch vụ tăng trưởng nhanh và ổn định nhất của Việt Nam*, 2024, <https://vneconomy.vn/>.
3. Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2022.
4. Nguyễn Thị Sơn và Phạm Thị Tuyết Nhung: *Logistics xanh - mất xích quan trọng cho phát triển bền vững*, Tạp chí Số liệu và Sự kiện, t. 4, tr. 19 - 22, 2023.
5. Ngọc Linh: *Xanh hóa để phát triển logistics bền vững*, <https://haiquanonline.com.vn/xanh-hoa-de-phat-trien-logistics-ben-vung-176779-176779.html>, 2023.
6. Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2023, tr. 92.
7. <https://trungtamwto.vn/tin-tuc/24614-dong-luc-tang-truong-cho-nganh-logistics>.

