Working Paper 2023.1.1.10
- Vol 1, No 1

KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN CHIẾN LƯỢC LOGISTICS XANH CỦA TRUNG QUỐC VÀ BÀI HỌC CHO VIỆT NAM

Lê Vũ Huy[1]
Sinh viên K59 Kinh tế đối ngoại – Viện Kinh tế và Kinh doanh quốc tế
Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Trần Hồng Hà
Sinh viên K59 Tiếng Nhật thương mại – Khoa tiếng Nhật
Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Nguyễn Thị Yến
Giảng viên Viện Kinh tế và Kinh doanh quốc tế
Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Tóm tắt

Trong bối cảnh toàn cầu hóa kinh doanh ngày càng gia tăng, các cuộc cách mạng khoa học, kỹ thuật và công nghệ thông tin đã thúc đẩy quá trình chuyên môn hóa và hợp tác hóa giữa các quốc gia. Logistics đóng một vai trò quan trọng trong xu hướng này, đặc biệt là ở một nước đang phát triển như Việt Nam. Tuy nhiên, giống như sản xuất, logistics có liên quan mật thiết đến khí thải thương mại, các yếu tố xã hội và ô nhiễm, tất cả đều cần phải được "xanh hóa" và lập kế hoạch chi tiết hơn để hướng tới phát triển bền vững. Mục tiêu của nghiên cứu này là đề xuất các giải pháp phát triển chiến lược logistics xanh cho Việt Nam bằng cách học hỏi từ những thành công trong chiến lược logistics xanh của Trung Quốc - một cường quốc trên thế giới hiện nay về Logistics. Bài viết sử dụng phương pháp nghiên cứu trường hợp điển hình để tiến hành phân tích và đánh giá, kết quả của nghiên cứu sẽ bổ sung vào cơ sở lý thuyết và thực nghiệm logistics xanh tại Việt Nam và các quốc gia có nhiều điểm tương đồng về kinh tế.

Từ khóa: Chiến lược Logistics xanh, Việt Nam, Trung Quốc

CHINESE DEVELOPMENT STRATEGY OF GREEN LOGISTICS: EXPERIENCE AND LESSONS FOR VIETNAM

Abstract

In the context of globalization, scientific and technological revolution have accelerated the process of specialization and cooperation between countries. Logistics plays an important role in this trend, especially in a developing country like Vietnam. Nevertheless, logistics has close relationship with commercial emissions, social factors and pollution, that need to be "green"

[1] Tác giả liên hệ, Email: k59.2011110100@ftu.edu.vn

andplanned in more detail towards sustainable development. The objective of this study is to propose solutions to develop a green logistics strategy for Vietnam by learning from the successes in the green logistics strategy of China - a developed country in logistics. The article uses the case study method to conduct analysis and evaluation, the results of the study will add to the theoretical and experimental basis of green logistics in Vietnam and other countries that have many economic similarities.

Keywords: Green Logistics Strategy, Vietnam, China.

1. Đặt vấn đề

Hầu hết các cường quốc có nền kinh tế phát triển ở trên thế giới hiện nay đều đã bắt kịp xu hướng xây dựng một chiến lược "xanh hóa logistics" như Đức, Mỹ, Trung Quốc,... Tuy nhiên, ở những vùng có nền kinh tế nghèo và kém phát triển, tư duy "xanh" vẫn chưa được nâng cao. Đây chắc chắn là đúng đối với khu vực Đông Nam Á, trong đó có Việt Nam. Các nguyên nhân chính có thể kể đến như là do quỹ tài chính hạn hẹp, đối với ngành vận tải thì còn phụ thuộc nhiều vào nhiên liệu hóa thạch, tác động của giao hàng chặng cuối trong kỷ nguyên mua sắm điện tử,...

Tuy nhiên, "xanh hóa" là một xu hướng toàn cầu tất yếu để tiếp tục tồn tại và phát triển trong mọi lĩnh vực của nền kinh tế, đặc biệt là lĩnh vực công nghiệp quốc gia, lĩnh vực sản xuất và lĩnh vực vận tải (Dunning và Fortanier, 2007; Carter và Rogers, 2008; Kovács, 2008). Các khu vực như Đông Nam Á nói chung, Việt Nam nói riêng sẽ sớm buộc phải phát triển ý thức xanh và hướng tới sử dụng công nghệ xanh, áp lực mạnh từ hạ tầng giao thông cũng sẽ khiến nhà nước cấp thiết cần phải có một chiến lược phát triển lâu dài. Logistics xanh không chỉ cải thiện tính bền vững giữa mục tiêu kinh tế, môi trường và xã hội, mà còn mang lại lợi ích kinh tế lâu dài và lợi thế cạnh tranh cho doanh nghiệp.

Xét tới các khía cạnh tương đồng trong lịch sử phát triển ngành logistics và đặc điểm của nền kinh tế Việt Nam và Trung Quốc, việc phân tích, nghiên cứu chiến lược phát triển Logistics xanh vô cùng thành công của cường quốc nước bạn trong những năm gần đây sẽ hữu ích để áp dụng cho Việt Nam trong tương lai.

2. Tổng quan về chiến lược phát triển Logistics xanh

Thuật ngữ "Logistics xanh" tuy còn khá mới mẻ tại Việt Nam, nhưng trên thế giới đã có rất nhiều nghiên cứu về đề tài này. Cụ thể, Logistics xanh (Tiếng Anh: Green Logistics) bắt đầu xuất hiện từ cuối những năm 1980 và đầu những năm 1990, khi xã hội dần nhận thức về các vấn đề môi trường do ô nhiễm và sự nóng lên toàn cầu. Đặt trong mối quan hệ mật thiết với ngành vận tại, Logistics không thể tránh khỏi việc được coi là yếu tố chính gây ra suy thoái môi trường và cần được hướng tới sự phát triển bền vững cũng như thân thiện với môi trường hơn (Woensel và cộng sự, 2001).

Xu hướng nghiên cứu về đề tài này trong những năm gần đây đã định nghĩa Logistics xanh là một tập hợp các chiến lược và thực tiễn quản lý chuỗi cung ứng nhằm giảm dấu chân sinh thái và năng lượng của việc phân phối hàng hóa, tập trung vào xử lý vật liệu, quản lý chất thải, đóng gói và vận chuyển (Seroka-Stolka và Ociepa-Kubicka, 2019). Tan và cộng sự (2020) cũng cho rằng, Logistics xanh đề cập đến việc lập kế hoạch, kiểm soát và thực hiện luồng logistics thông qua việc kết hợp các kỹ thuật hiện đại với mục đích giảm thiểu các nguy cơ xấu đối với môi trường. Cụ thể hơn, **chiến lược logistics xanh** được định nghĩa là việc xây dựng một hệ thống logistics tuần hoàn, quản lý hoạt động logistics xanh kết hợp cùng với xây dựng chiến lược chuỗi cung ứng xanh, phát

triển và ứng dụng công nghệ logistics xanh trong khi triển khai hoạt động, và cuối cùng là xây dựng các chính sách và quy định cho Logistics xanh (Ping, 2009).

Việc xây dựng một chiến lược logistics xanh sẽ mang lại rất nhiều lợi ích cho các doanh nghiệp nói riêng và quốc gia nói chung, như giảm thiểu khí thải CO2, giảm thiểu chi phí logistics cho doanh nghiệp cũng như đem lại lợi thế cạnh tranh vượt bậc, tối ưu hóa chuỗi cung ứng, giảm thiểu rác thải công nghiệp... (Zhang và cộng sự, 2020).

Trong quá trình chuyển đổi từ logistics cổ điển đến logistics xanh, quản lý logistics xanh (Green Logistics Management - GLM) là đặc biệt quan trọng để xây dựng một chiến lược lâu dài và hiệu quả (Beškovnik và Twrdy, 2012). GLM được định nghĩa là các quy trình quản lý mà theo đó các doanh nghiệp khác nhau tự mình quản lý, đánh giá, kiểm soát tác động môi trường của các hoạt động chuyên môn của họ (Sroufe 2003). Vai trò của một quốc gia hoặc thậm chí cả khu vực là rất quan trọng, vì chính sách xanh ở cấp vĩ mô phải được thúc đẩy và phát triển một cách có hệ thống, nhằm khuyến khích các công ty khác nhau áp dụng GLM trong vòng đời sản phẩm của họ. Do đó, cần thiết phải có các chính sách logistics xanh vĩ mô cung cấp một nền tảng để phát triển và định hướng quản lý logistics xanh vĩ mô cũng như là khuyến khích các doanh nghiệp thực hiện (Trivellas và cộng sự, 2020).

Thực hiện GLM tốt sẽ giúp giải quyết các vấn đề về môi trường, các vấn đề về khai thác cơ sở hạ tầng, ô nhiễm và suy thoái môi trường gây ra bởi các quy trình logistics không phù hợp và việc sử dụng công nghệ vận tải cũ, không thân thiện với môi trường một cách nhanh chóng và toàn diện (Blumberg 2004). Cơ sở để thực hiện điều này bao gồm các nhiệm vụ cấp vĩ mô như là cơ sở hạ tầng giao thông được phát triển phù hợp, bao gồm đường bộ, đường sắt, nhà ga liên phương thức, cảng, v.v. quy trình tái chế hiệu quả. Như vậy, việc nhà nước đảm bảo các yếu tố cơ bản cho phát triển vận tải và logistics là vô cùng quan trọng.

Bên cạnh đó, việc xây dựng một chiến lược logistics xanh cũng không thể bỏ qua việc xây dựng một hệ thống mô hình logistics xanh bao gồm: các chuỗi cung ứng xanh, hệ thông tin logistics xanh, hệ giao thông xanh hợp nhất, hệ điều hành và giám sát logistics xanh (Rakhmangulov và cộng sự, 2018).

3. Phân tích những thành công trong phát triển chiến lược Logistics xanh của Trung Quốc

Giai đoạn từ 2010 đến hiện nay, Trung Quốc đã đạt được tiến bộ lớn trong phát triển Logistics xanh so với tình trạng của nước này vào đầu thế kỷ. Điều này đã đóng góp tích cực vào việc thúc đẩy tăng trưởng kinh tế xanh, carbon thấp và kinh tế bền vững. Những nỗ lực này bao gồm các khía cạnh sau: công bố và thực hiện liên tục các chính sách và kế hoạch liên quan đến logistics xanh, "xanh hóa" các cơ sở vật chất và thiết bị logistics, tối ưu hóa các hoạt động logistics, cải thiện hệ thống logistics ngược để tái chế (Li, 2017).

3.1. Ban hành liên tiếp các chính sách Logistics xanh

Nỗ lực đáng kể đầu tiên chính là Chính phủ Trung Quốc vô cùng chú trọng đến việc phát triển logistics xanh. Chính phủ và các ủy ban Trung ương nước này đã ban hành rất nhiều chính sách và kế hoạch, chiến lược để thúc đẩy sự phát triển của dịch vụ logistics xanh trong nước.

Về chính sách kinh tế vĩ mô, vào tháng 3 năm 2016, Chính phủ Trung ương đã ban hành Kế hoạch 5 năm lần thứ 13 về Phát triển Kinh tế và Xã hội của Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa (hay Kế hoạch 5 năm lần thứ 13), trong đó chỉ rõ rằng Trung Quốc phải thúc đẩy phát triển các dịch vụ vận tải ít cacbon, thông minh và an toàn, đồng thời tăng cường sử dụng các thiết bị vận tải tiêu

chuẩn và hiện đại cũng như các phương tiện vận tải tiết kiệm năng lượng và thân thiện với môi trường.

Về chính sách riêng cho ngành logistics, vào tháng 9 năm 2014, chính phủ Trung Quốc đã ban hành Kế hoạch phát triển trung và dài hạn ngành Logistics (2014–2020), coi tiết kiệm năng lượng, giảm phát thải, phát triển xanh và bảo vệ môi trường là một trong những nguyên tắc chính, đồng thời coi phát triển logistics xanh là một trong những nhiệm vụ chính, cũng như tái chế logistics và tái tạo tài nguyên là một trong những dự án trọng điểm cần được quan tâm đầu tư nhất.

Về chính sách bảo vệ môi trường, vào tháng 4 năm 2015, Hội đồng Nhà nước đã ban hành kế hoạch của Ủy ban trung ương về Đẩy nhanh việc xây dựng nền văn minh sinh thái, lần đầu tiên đưa "phát triển xanh" như một chiến lược quốc gia. Kế hoạch này đề xuất tối ưu hóa các phương tiện vận tải, thúc đẩy tiết kiệm năng lượng và thiết bị vận chuyển năng lượng mới, phát triển vận tải thả và kéo, đồng thời cải thiện hệ thống logistics ngược các nguồn tài nguyên có thể tái tạo. Ngoài ra, một số chính sách và chiến lược công nghiệp trong ngành dịch vụ, thương mại, công nghiệp sản xuất, vận chuyển và tái chế tài nguyên tái tạo liên quan đến logistics xanh cũng đã được ban hành, trong khi các quy định chi tiết về cơ sở vật chất, thiết bị, công nghệ logistics, hệ thống tổ chức và các biện pháp hỗ trợ ngày càng được bổ sung và hoàn thiện tối ưu nhất có thể.

Các địa phương cũng đã ban hành một số ý kiến chỉ đạo, kế hoạch hỗ trợ, nội dung bám sát định hướng chính sách cơ bản của Trung ương và các Bộ, ngành, tập trung đẩy nhanh tiến độ phát triển hệ thống giao thông xanh, xây dựng hệ thống logistics tái chế, hỗ trợ R&D và ứng dụng logistics xanh. Ví dụ, các tỉnh Giang Tô, Chiết Giang và Sơn Đông đã ban hành một số ý kiến chỉ đạo hoặc ý kiến thực hiện nhất định về giao thông xanh ở các tỉnh này. Thiên Tân và Hà Bắc đã phát triển các phương tiện kết hợp chiến lược phát triển công nghiệp với thử nghiệm thí điểm doanh nghiệp để hỗ trợ các bước đột phá trong thiết kế xanh, sản xuất xanh, tái chế tài nguyên xanh và các công nghệ then chốt khác, từ đó xây dựng một hệ thống logistics sản xuất xanh hiệu quả, sạch sẽ và tuần hoàn.

3.2. Tăng cường "xanh hóa" cơ sở vật chất Logistics

Trung Quốc tiếp tục cải thiện việc phủ xanh các cơ sở và thiết bị logistics của mình, điều này được thể hiện ở bốn khía cạnh sau.

Thứ nhất, về phương tiện vận tải, hệ thống cho phép tiêu thụ nhiên liệu của phương tiện vận hành đã được thông qua. Ba mươi mẫu phương tiện giao thông đường bộ đã vượt qua các bài đánh giá về mức tiêu thụ nhiên liệu và kết quả đã được công khai. Người ta ước tính rằng hệ thống giấy phép có thể giúp giảm tiêu thụ nhiên liệu đến 1,5 triệu tấn và giảm phát thải CO2 gần 5 triệu tấn. Đồng thời, đẩy mạnh việc loại bỏ các xe dán nhãn vàng, xe cũ không đảm bảo tiêu chuẩn khí thải. Đến năm 2015, hơn 5 triệu phương tiện dán nhãn màu vàng đã bị loại bỏ ở khu vực Bắc Kinh-Thiên Tân-Hà Bắc, Đồng bằng sông Dương Tử và Châu thổ sông Châu Giang.

Thứ hai, về kho bãi, phát điện quang phân tán trên mái nhà, cải cách hệ thống chiếu sáng kho hàng, tiết kiệm năng lượng kho lạnh và các công nghệ khác đang được chú trọng hơn và được một số doanh nghiệp áp dụng làm dự án trình diễn. Ví dụ, mái nhà của các nhà kho của Tập đoàn Logistics Đường sắt Trung Quốc, Sân bay Quốc tế Bảo An Thâm Quyến và Logistics của Tập đoàn Dệt may Thanh Đảo đã thực hiện phát điện phân tán, với công suất lắp đặt gần 1000 MW. Một ví dụ khác, hơn 100 doanh nghiệp kho bãi đã cấu hình lại hệ thống chiếu sáng kho hàng của họ; một số doanh nghiệp đã tiết kiệm hơn 40% năng lượng. Bên cạnh đó, xe nâng điện thân thiện với môi trường, pallet xanh và các thiết bị kho bãi xanh khác đang được sử dụng rộng rãi.

Thứ ba, về xây dựng cảng và đường thủy, tại Trung Quốc đã thực hiện tiêu chuẩn hóa tiêu thụ nhiên liệu của tàu khai thác và giới hạn thải khí CO2. Khí tự nhiên hóa lỏng (LNG) đang được sử

dụng trong ngành logistics đường thủy. Mười sáu dự án thí điểm hoặc trình diễn đang được xây dựng dọc theo sông Dương Tử, sông Châu Giang và sông Tây. Ngoài ra, công nghệ năng lượng trên bờ cho tàu lưu trú tại cảng, cẩu giàn container loại mỏi cao su, công nghệ chuyển hóa dầu thành điện, công nghệ điều khiển vận hành máy móc cảng tiết kiệm năng lượng cũng đang được áp dụng. Kết quả tuyệt vời đã đạt được ở cảng Thượng Hải, cảng Thâm Quyến, cảng Ninh Ba và các cảng lớn khác.

Thứ tư, về khu logistics, một số khu logistics mới xây dựng đã bắt đầu tích hợp quản lý logistics xanh vào việc xây dựng khu trung tâm Logistics lớn, do đó nó đã hiện thực hóa sự phát triển xanh và bảo vệ môi trường của kho bãi, di chuyển, dỡ hàng và các hoạt động logistics khác trong khu. Ví dụ, Siêu Trung tâm Logistics Trung Quốc là nơi phát triển logistics xanh và ít carbon đầu tiên ở Trung Quốc, tại đây đã từ bỏ tất cả các xe nâng pallet chạy bằng động cơ và sức người bằng cách áp dụng xe pallet điện thế hệ mới, máy phân loại điện, xe nâng điện và nhãn mã vạch điện tử. Hơn nữa, Trung tâm Logistics Tesco JiaShan sử dụng thiết kế tiết kiệm năng lượng toàn diện và áp dụng nhiều công nghệ và thiết bị tiết kiệm năng lượng khác nhau, chẳng hạn như máy bơm nhiệt địa nhiệt, tấm pin mặt trời và đèn đường năng lượng mặt trời; họ dự kiến sẽ tiết kiệm 45% năng lượng, 40% nước và giảm 35% lượng khí thải carbon với công nghệ này.

3.3. Mô hình tổ chức logistics tiếp tục được tối ưu hóa

Hiện tại, Trung Quốc đang tiếp tục tối ưu hóa mô hình tổ chức logistics, thúc đẩy phân chia nhiệm vụ hợp lý của nhiều phương tiện vận tải, giúp cải thiện hiệu quả vận tải, giảm tiêu thụ năng lượng và ô nhiễm môi trường. Cụ thể:

Thứ nhất, vận tải đa phương thức tiếp tục được cải thiện và phát triển vận tải đường sắt, đường biển, container. Về kênh, kênh vận tải đường biển container với Cảng Đại Liên, Cảng Thiên Tân, Cảng Liên Vân Cảng và Cảng Thanh Đảo là đầu mối giao thông đường sắt đường biển đã được liên kết thành lập. Về tàu hỏa, tàu container hai tầng đã hoạt động trên Đường sắt Bắc Kinh-Thượng Hải, Đường sắt Liên Vân - Lan Châu, Đường sắt Bắc Kinh-Hàng Châu, Đường sắt Bắc Kinh-Cửu Long và Đường sắt Chiết Giang-Giang Tây. Các chuyến tàu "5-fix" (bao gồm: địa điểm xếp hàng cố định, tuyến đường cố định, số ID phà cố định, thời gian đến và đi cố định và phí vận chuyển cố định) đến Cảng Thanh Đảo, Cảng Thượng Hải, Cảng Thâm Quyến và Cảng Thiên Tân đã được khai trương và một số trong số chúng đã được nâng cấp thành các chuyến tàu thông thường hàng ngày.

Thứ hai, vận chuyển thả và kéo đã được thực hiện hóa và thu được nhiều kết quả khả quan. Vận chuyển thả và kéo là yếu tố cơ bản của vận tải đa phương thức. Hiện tại, 9 tỉnh như Sơn Đông, Giang Tô và Chiết Giang đã tiến hành thử nghiệm vận chuyển thả và kéo, và đã hoàn thành hơn 100 dự án thử nghiệm. Theo thống kê của Bộ Giao thông Vận tải, các doanh nghiệp thử nghiệm vận tải thả và kéo đã hạ giá thành đơn vị vận tải trung bình từ 10-20% và giảm mức tiêu thụ năng lượng đơn vị vận tải từ 15-20% so với mô hình vận tải truyền thống. Quãng đường trung bình hàng ngày của phương tiện chở hàng đạt 380 km, với tỷ lệ sử dụng số dặm trung bình của phương tiện vượt quá 80%, cao hơn nhiều so với mức trung bình của ngành ở Trung Quốc và đạt mức sử dụng của các nước phát triển. Sản lượng hàng hóa luân chuyển hàng năm đối với đầu xe đạt 3,51 triệu tấn/km, gấp 2,5 lần mức trung bình của loại hình vận tải truyền thống.

Thứ ba, đẩy mạnh việc áp dụng mô hình phân phối chung. Kể từ năm 2013, 22 thành phố ở Trung Quốc, với tư cách là thành phố thí điểm cho phân phối chung, đã dần dần thiết lập mạng lưới phân phối ba cấp, bao gồm khu trung tâm phân bổ logistics, trung tâm phân phối công cộng

và điểm phân phối đầu cuối. Bên cạnh đó, một số nền tảng dịch vụ thông tin phân phối chung, như Logistics Tangshan (http://www.560315.com/), và Taiyuan City Distribution (http://www.tytc56.com/) đã được xây dựng; họ đã khám phá và thúc đẩy các mô hình phân phối chung khác nhau có trụ sở tại các khu logistics lớn, chuỗi thương mại của doanh nghiệp, cửa hàng tiện ích cộng đồng, bất động sản, trường học và trường đại học. Hiện tại, tỷ lệ bao phủ của mô hình phân phối chung ở Nam Kinh và Đường Sơn đã vượt trên 50%, các doanh nghiệp logistics thử nghiệm thí điểm ghi nhận mức chi phí cho logistics đã giảm hơn 5 điểm phần trăm.

Thứ tư, nền tảng thông tin logistics đã đạt được tiến bộ nhanh chóng. Tiến bộ lớn nhất cần kể đến là đã đạt được tiến bộ trong việc xây dựng nền tảng thông tin công cộng về logistics và vận tải quốc gia. Đến nay, có gần 300.000 doanh nghiệp dựa vào nền tảng này để thực hiện kết nối. Với số lượng giao dịch hoán đổi tài liệu kinh doanh hàng năm trên nền tảng vượt trên 800 triệu, mức cao nhất hàng ngày là 2 triệu giao dịch hoán đổi. Theo ước tính, thông qua chia sẻ và trao đổi thông tin giữa các doanh nghiệp dịch vụ, nền tảng công cộng có thể giảm 550 triệu nhân dân tệ (RMB) chi phí logistics xã hội mỗi năm, tiết kiệm 300 triệu RMB đầu tư vào phát triển công nghệ thông tin logistics xã hội, cung cấp cho dịch vụ logistics 10 tỷ RMB mỗi năm. Phúc Kiến, Quảng Đông, Chiết Giang, Cam Túc và các tỉnh khác đã nỗ lực hơn nữa để xây dựng nền tảng công khai thông tin logistics cấp tỉnh, hỗ trợ chia sẻ và tương tác thông tin về logistics trong khu vực, đồng thời nâng cao hiệu quả hoạt động logistics ở các khu vực liên quan. Những hành động này đã thúc đẩy một cách nhanh chóng sự phát triển logistics xanh, carbon thấp, hướng tới phát triển bền vững.

3.4. Các tiến bộ trong Logistics ngược

Là một trong những phương thức quan trọng để thực hiện nền kinh tế tuần hoàn, tái chế tài nguyên thuộc phạm vi logistics ngược đồng thời cũng là một phần không thể thiếu của logistics xanh. Đầu tiên, Trung Quốc đã mở rộng đáng kể quy mô của ngành tái chế các nguồn tài nguyên tái tạo. Hiện cả nước có hơn 100.000 doanh nghiệp chuyên ngành tái chế tài nguyên tái tạo, với khoảng 15 triệu lao động làm việc trong ngành. Năm 2014, tổng số lượng các nguồn tài nguyên tái tạo chính được tái chế đạt 245 triệu tấn, tăng 5,0% so với cùng kỳ năm ngoái với tổng giá trị lên tới 644,7 tỷ RMB. Số lượng kim loại tái tạo chủ yếu chiếm 26,1% tổng sản lượng kim loại.

Thứ hai, hệ thống logistics ngược cũng tiếp tục được đầu tư phát triển. Bộ Thương mại Trung Quốc đã đi đầu trong việc xây dựng các địa điểm thí điểm để tái chế các nguồn tài nguyên tái tạo. Chín mươi thành phố trong ba đợt đã được xếp vào vị trí thử nghiệm. Các thành phố thử nghiệm thí điểm này đã xây dựng, cải tạo hoặc mở rộng 51.550 điểm mạng, 341 trung tâm phân loại và 63 chợ thu gom/phân phối, đồng thời hỗ trợ thành lập 123 cơ sở tái chế tài nguyên tái tạo

Bên cạnh đó, các doanh nghiệp cũng đang nỗ lực đổi mới mô hình logistics tái chế, nâng cao mức độ tái chế. Điển hình như Công ty TNHH Tele Battery Recycle Technology hợp tác với các công ty chuyển phát nhanh để tái chế pin đã qua sử dụng thông qua logistics chuyển phát nhanh; đồng thời thực hiện kế hoạch chứng nhận pin tái chế đã qua sử dụng và thiết lập kênh logistics ngược "công ty tái chế-công ty tiêu dùng-nhà sản xuất-công ty tái chế". Công ty Công nghệ Sinh thái Fulun Hàng Châu bằng cách hợp tác với các nhà ga để tái chế các gói giấy, hiện thực hóa mô hình logistics tái chế chất thải với kết quả đôi bên cùng có lợi giữa nhân viên tái chế, nhà ga và người dùng doanh nghiệp. Shanghai Yanlongji Recycling and Development Co., Ltd., với tư cách là một trong những công ty tái chế thủy tinh thải lớn nhất ở Trung Quốc, đã xây dựng mạng lưới logistics tái chế ba cấp, bao gồm "các nút, trạm và bãi" để tạo thành cơ sở tái chế thủy tinh thải điển hình. Công ty TNHH Vũ Hán GEM sử dụng hộp tái chế tại siêu thị để thiết lập mô hình đa kênh tái chế.

Ngoài ra, một số doanh nghiệp truyền thống về tái chế tài nguyên tái tạo, bằng cách nâng cấp và chuyển đổi các hoạt động ghép nối Internet của họ, đã xây dựng mô hình tái chế Internet Plus để tối ưu hóa hệ thống tái chế, do đó cải thiện công nghệ thông tin và sự phát triển thông minh của hệ thống logistics ngược. Chẳng hạn, Công ty TNHH Tái chế Phục hồi Tài nguyên Incom Bắc Kinh, bằng cách kết hợp các công nghệ IOT và hệ thống tái chế tài nguyên tái tạo, đồng thời phát triển độc lập máy tái chế đồ uống thông minh, đã tạo ra trường hợp đầu tiên ở Trung Quốc kết hợp các công nghệ IOT và hệ thống tái chế tái chế tài nguyên. Tập đoàn Tài nguyên Môi trường Tus-Sound, bằng cách phát triển nền tảng O2O (từ trực tuyến đến ngoại tuyến) cho các nguồn tài nguyên tái tạo, tích hợp luồng thông tin, dòng vốn và logistics, cung cấp dịch vụ cho các công ty tài nguyên tái tạo.

4. Thách thức đối với việc phát triển Logistics xanh tại Việt Nam hiện nay

Kể từ khi chính thức trở thành thành viên của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) và Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC), Việt Nam đã có nhiều sự thay đổi tích cực về kinh tế như gia tăng thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) cũng như sự ra đời của nhiều doanh nghiệp tư nhân trong nước. Đặc biệt, với việc ký kết Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương (TPP) vào năm 2010 (Deborah Elms và Lim, 2012), hoạt động với mục tiêu hội nhập các nền kinh tế khu vực Châu Á - Thái Bình Dương (bao gồm cả Hoa Kỳ), Việt Nam đã cải thiện thứ hạng của mình trong nền kinh tế thế giới và có vai trò quan trọng trong sân chơi khu vực. Do đó, thương mại quốc tế cũng phát triển do nhu cầu giao dịch và kho bãi tăng lên. Tuy nhiên, nhu cầu logistics tăng cao đồng nghĩa với yêu cầu ngày càng cao về chất lượng logistics, đây là điều rất yếu bởi logistics hoàn toàn là một ngành mới ở Việt Nam

Tuy nhiên, với chất lượng cơ sở hạ tầng cũng như quản lý vận hành thấp, ngành logistics Việt Nam trong những năm qua đã tập trung khai thác các nguồn lực với cường độ cao nhưng hiệu quả thấp, dẫn đến cạn kiệt tài nguyên và môi trường bị ô nhiễm nghiêm trọng (Lê, 2015). Tính cho đến thời điểm hiện tại sau nghi đã trải qua bốn đợt dịch lớn và nghiêm trọng, hiện tại Việt Nam đang phải đối mặt với rất nhiều thách thức lớn để có thể xây dựng và phát triển logistics xanh. Cụ thể:

Hầu hết các doanh nghiệp tham gia cung ứng dịch vụ logistics đều là doanh nghiệp vừa và nhỏ

Theo Báo cáo Chỉ số Logistics thị trường mới nổi năm 2021 của Agility, Việt Nam hiện có khoảng 4-4,5 nghìn doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics trực tiếp và có khoảng 30 nghìn doanh nghiệp có liên quan. Đây là một con số khá lớn nhưng trên thực tế đa phần lại là những doanh nghiệp nhỏ và rất nhỏ. Do vốn ít nên cơ cấu tổ chức doanh nghiệp cũng đơn giản, không thật sự chuyên sâu, không tổ chức được các văn phòng đại diện ở nước ngoài nên nguồn thông tin bị hạn chế, chưa tổ chức kết nối được các hoạt động vận tải đa phương thức.

Hơn nữa, hạn chế về tài chính và quy mô cũng là rào cản chủ yếu khiến những doanh nghiệp này chưa thể phát triển logistics xanh bởi chi phí đầu tư ban đầu là rất lớn. Chi phí để thực hiện chuỗi logistics xanh rất tốn kém, ví dụ như chi phí quy hoạch giao thông vận tải, chi phí quy hoạch đô thị...

Thiếu sự liên kết, hợp tác, hỗ trợ lẫn nhau của các doanh nghiệp Logistics

Theo nhận định của Agility, các đợt bùng phát dịch bệnh liên tiếp trong suốt 2 năm qua (2020 - 2022) đã, đang làm suy yếu sức chống chịu của hầu hết các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam. Những tác động chủ yếu bao phủ lên bộ phận (chiếm hơn 90% số doanh nghiệp toàn ngành) doanh nghiệp vừa và nhỏ trong khi các doanh nghiệp lớn có thể hạn chế bớt tác động tiêu cực nhờ vị thế thị trường và nền tảng vốn vững chắc.

Quy trình thực hiện chiến lược logistics xanh tương đối phức tạp và mất nhiều thời gian. Nó đòi hỏi sự đồng bộ, thống nhất giữa các khâu và sự kết hợp chặt chẽ giữa các bên có liên quan, từ cấp độ doanh nghiệp đến cấp độ Nhà nước.

Từ chiến lược quốc gia đến thực tế thực hành logistics xanh còn xa vời

Hiện nay, trong hệ thống khung pháp lý về tăng trưởng xanh trong hoạt động giao thông vận tải, Chính phủ Việt Nam đã dành nhiều sự quan tâm đặc biệt cho việc bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu bằng những chính sách, văn bản cụ thể phải kể đến như: Chiến lược quốc gia tăng trưởng xanh; Chiến lược quốc gia về biến đổi khí hậu; Kế hoạch hành động quốc gia thực hiện Chương trình nghị sự 2030 vì sự phát triển bền vững; Kế hoạch hành động quốc gia về tăng trưởng xanh; Kế hoạch hành động ứng phó với biến đổi khí hậu và tăng trưởng xanh của Bộ Giao thông vận tải. Cùng với đó là những dự án thiết thực với chính sách và cơ chế hỗ trợ cả trong ngắn hạn và dài hạn để đẩy mạnh sự phát triển logistics xanh như một phần của phát triển công nghiệp xanh, tăng trưởng xanh và bền vững của Việt Nam.

Tuy nhiên, vẫn chưa có một lộ trình hoàn thiện và kiện toàn hệ thống chính sách luật pháp và thủ tục hành chính chi tiết và rõ ràng, tất cả chính sách và chiến lược hiện nay mới nằm ở mức triển khai sơ khai và sửa đổi bổ sung. Hơn nữa, vấn đề môi trường vẫn luôn là đề tài nóng và cấp thiết, cần có các biện pháp mạnh tay hơn nữa để có thể thúc đẩy việc thực hành logistics xanh trên thực tế.

Đặc biệt, khi quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics đến năm 2030 đã được Thủ tướng phê duyệt thì các cơ quan chức năng cũng cần có thông tư hướng dẫn chi tiết, tạo thuận lợi cho việc hình thành các trung tâm logistics đủ mạnh, đáp ứng nhu cầu nền kinh tế.

Cơ sở hạ tầng Logistics yếu kém

Việc phát triển và đổi mới đồng bộ cơ sở hạ tầng, vật chất kỹ thuật là nền móng để xây dựng mạng lưới logistics xanh. Tuy nhiên, hiện nay Việt Nam đang được xếp hạng thấp nhất về cơ sở hạ tầng vận chuyển hàng hóa trong số các nền kinh tế trọng điểm ở khu vực Đông Nam Á. Hiệp hội Hậu cần Việt Nam (VLA) nhận định, cơ sở hạ tầng logistics tại Việt Nam còn nhiều khuyết điểm lớn như sự thiếu kết nối giữa cảng biển và hệ thống giao thông đường bộ, giữa các tuyến đường sắt và các dịch vụ hỗ trợ sau cảng biển và thiếu các trung tâm logistics nằm ở các vị trí thuận lợi trong các khu kinh tế trọng điểm có thể làm điểm chuyển tải và phân phối hàng hoá.

Hơn nữa, các sân bay trong nước cũng thiếu các thiết bị phù hợp để bốc dỡ hàng hóa, kho bãi cũng không được đầu tư tốt. Có thể thấy, hệ thống kho bãi hiện tại trên cả nước ta không phù hợp với hàng hóa bốc dỡ nhanh, trong đó có nhiều kho bãi đã được khai thác hơn 30 năm qua và không đáp ứng được các tiêu chuẩn quốc tế. Chưa kể đến tình trạng thiếu điện và dịch vụ hỗ trợ giao tiếp thông tin (viễn thông). Ngay cả tại khu vực phía Nam, nơi kinh tế phát triển cao trong 10 năm qua, sự yếu kém trong công tác lập kế hoạch và thiếu đầu tư đã dẫn đến tình trạng ùn tắc hàng hóa đang gặp phải tại thành phố Hồ Chí Minh. Nguyên nhân chủ yếu là do quy hoạch cảng không thống nhất, tại một số địa phương quy hoạch không hợp lý và không khoa học.

Trên thực tế hiện nay có rất ít dự án hạ tầng được đầu tư trực tiếp bằng nguồn vốn (cả vốn trong nước và vốn nước ngoài) thành công. Khoảng cách lớn giữa các dự án hạ tầng được phê duyệt và và dự án đã thực hiện càng làm tăng thêm thách thức cho ngành logistics nói chung và phát triển logistics xanh nói riêng. Tốc độ phát triển cơ sở hạ tầng của Việt Nam chậm hơn rất nhiều so với nước láng giềng Trung Quốc, khiến cho lượng hàng tồn trữ cao và tạo nên một chuỗi cung ứng chậm chạp.

5. Giải pháp xây dựng chiến lược Logistics xanh tại Việt Nam

Có thể thấy, Chính phủ Trung Quốc đặc biệt quan tâm và luôn chú trọng vào đầu tư cơ sở hạ tầng logistics. Mặc dù, cơ sở hạ tầng logistics của Trung Quốc hiện nay vẫn chưa phải mạnh so với các quốc gia phát triển về logistics như Đức, Mỹ,... Tuy nhiên, việc đầu tư mạnh vào cơ sở hạ tầng đang giúp ngành logistics Trung Quốc đạt được phát triển mạnh mẽ và thu về được những tiến bộ, thành quả lớn cho tăng trưởng kinh tế của Trung Quốc nói chung. Việt Nam cũng cần có sự đầu tư mạnh mẽ hơn cho cơ sở hạ tầng giao thông vận tải - yếu tố then chốt đầu tiên để phát triển Logistics xanh.

Một trong những nỗ lực khác của Trung Quốc trong việc "xanh hóa" cơ sở vật chất đó là xây dựng các cảng biển đáp ứng đủ các tiêu chuẩn xanh. Đây cũng là vấn đề mà chính phủ Trung Quốc rất quan tâm và đầu tư, trong khi Việt Nam là quốc gia có nhiều cảng biển cũng như lợi thế đường biển trải dài, rất phù hợp trong việc xây dựng và phát triển hệ thống cảng biển xanh.

Một khía cạnh khác mà chúng ta có thể học tập được từ đất nước "tỷ dân" này là các nhà quản lý Trung Quốc rất quan tâm và đầu tư vào nguồn nhân lực chất lượng cao cho logistics xanh bởi đây là ngành đòi hỏi chuyên môn kỹ thuật cao, công nghệ tiên tiến. Bên cạnh đó cũng không thể thiếu các nỗ lực ban hành liên tiếp các chính sách và điều lệ hỗ trợ logistics xanh của chính phủ. Sự can thiệp mạnh mẽ này sẽ tạo điều kiện và làm cơ sở để các bộ ban ngành và các doanh nghiệp phát triển ý thức "xanh hóa" một cách tích cực.

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 Trung Quốc, nhóm nghiên cứu đề xuất các giải pháp cho chiến lược logistics xanh tại Việt Nam như sau:

(1) Phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải

Việt Nam hiện nay đã có cải thiện khá lớn về cơ sở hạ tầng, đặc biệt hệ thống đường cao tốc và hệ thống cảng biển đã có sự đầu tư mạnh mẽ từ Chính phù và phối hợp với đầu tư hình thức BOT. Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải của Việt Nam dù được cải thiện và nâng cấp trong những năm gần đây, nhưng vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển.

Để phát triển hệ thống logistics quốc gia, Việt Nam cần đầu tư mạnh mẽ hơn cho cơ sở hạ tầng logistics, đa dạng hóa các loại hình đầu tư và kêu gọi các thành phần kinh tế tham gia vào đầu tư cơ sở hạ tầng logistics. Thực trạng cho thấy rất nhiều dự án lớn Việt Nam còn dang dở, chưa thực sự quyết tâm lớn đầu tư cho vấn đề này. Vì vậy, cần nhận thức việc đầu tư cơ sở hạ tầng như là bắt buộc trong phát triển hệ thống logistics nói riêng và phát triển kinh tế nói chung. Cụ thể:

Chính phủ cần rà soát các quy hoạch, kế hoạch, bảo đảm tính đồng bộ kết nối của hạ tầng giao thông và dịch vụ vận tải với mục tiêu phát triển ngành dịch vụ logistics, gắn kết quy hoạch về trung tâm logistics, cảng cạn, kho ngoại quan trong một tổng thể thống nhất. Tiếp theo, có thể tăng cường hợp tác với các đối tác nước ngoài để mở rộng kết nối hạ tầng logistics. Mở rộng kết nối hạ tầng logistics với các nước trong khu vực ASEAN, Đông Bắc Á và các khu vực khác trên thế giới nhằm phát huy tác dụng của vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới và quá cảnh. Hơn nữa, cần nâng cao hiệu quả quản lý và sử dụng vốn đầu tư trong xây dựng kết cấu hạ tầng. Cân đối, bố trí các nguồn vốn đầu tư, nguồn vốn ngân sách, vốn ODA cho các dự án nhằm tăng cường khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải, ưu tiên tập trung đầu tư xây dựng, nâng cấp các công trình có tính quan trọng, cấp bách. Đặc biệt, cần khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách để xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông. Huy động tối đa mọi nguồn lực để tăng cường thực hiện kết nối; đẩy mạnh hợp tác công tư (PPP) đối với các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

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 đủ cho việc vận chuyển hàng hóa xuất khẩu, tận dụng được phương tiện chuyên chở. Tập trung đầu tư phát triển kho bãi đông lạnh và chuỗi cung ứng lạnh phục vụ trực tiếp cho việc sản xuất, tiêu dùng nội địa và xuất khẩu hàng thủy sản, nông sản, rau quả.

Trên hết, cần tập trung đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, khai thác vận tải. Tăng cường việc chuyển đổi số trong các hoạt động logistics, gồm ứng dụng công nghệ blockchain, trí tuệ nhân tạo... thực hiện e-DO và e-B/L, hệ thống quản lý vận tải, cảng biển... Đề xuất phát triển một nền tảng trục 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.

(2) 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.

Ngoài ra, để hiện thực hóa các tiêu chí này, việc đầu tư cơ sở hạ tầng bảo vệ môi trường, phòng ngừa và ứng phó sự cố trong hoạt động hàng hải tại các cảng biển là vô cùng cần thiết, do nó đòi hỏi nguồn kinh phí lớn.

Hơn nữa, cần việc thúc đẩy sử dụng năng lượng tiết kiệm. Rất nhiều doanh nghiệp Logistics Việt Nam hiện nay đang rơi vào tình trạng thiếu vốn hoặc không tiếp cận được những khoản vay tín dụng cho các dự án tiết kiệm năng lượng. Cơ chế hỗ trợ cho các doanh nghiệp đầu tư thay thế dây chuyền lạc hậu bằng dây chuyền công nghệ hiệu suất cao, tiết kiệm năng lượng, tốt cho môi trường cần phải được chính phủ tập trung triển khai và hỗ trợ diện rộng.

(3) 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. Vì vậy, việc tập trung đào tạo nguồn nhân lực logistics xanh là rất quan trọng. Việc này cần sự quan tâm của Chính phủ, các trường đại học, các hiệp hội và nhận thức của chính người lao động.

Với các trường đại học, các cơ quan quản lý nhà nước, liên quan đến đào tạo bổ sung, xây dựng đội ngũ nhân sự để hướng đến phát triển công nghệ số trong tương lai dành cho hệ thống logistics xanh Việt Nam. Song song với đó, các công ty cũng cần chủ động trong công tác đào tạo nhân sự cho công ty mình. Có thể áp dụng các biện pháp như cử nhân viên sang nước ngoài đi

học, cho nhân viên tiếp cận với công nghệ mới, đào tạo nhân sự mạnh về nghiên cứu, phát triển các giải pháp xanh, tăng cường tư duy "xanh" cho toàn bộ nhân viên,...

(4) 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. Qua xây dựng và ban hành các quy định, chính sách, chính phủ đặt ra các quy tắc trực tiếp đến ô nhiễm môi trường và thu hồi chất thải để tăng cường mọi người hành động có lợi cho phát triển bền vững.

Ngoài ra nhà nước cần có lộ trình hoàn thiện và kiện toàn hệ thống chính sách luật pháp và thủ tục hành chính trong bối cảnh hội nhập với nền kinh tế thế giới. Các ban ngành và các cơ quan hữu quan cần đẩy mạnh quy hoạch và phát triển kết cấu hạ tầng ngành logistic xanh. Đưa ra những yêu cầu cao cho nguồn nhân lực và doanh nghiệp logistic xanh. Bổ sung các chính sách khuyến khích thúc đẩy đầu tư công nghệ đúng mực với vai trò tiên quyết giúp hình thành lợi thế cạnh tranh của doanh nghiệp logistic xanh, cũng như đưa ra các thông tư, văn bản chỉ đạo hướng dẫn thực hành logistics xanh tại các địa phương.

Cần có thêm nhiều hành lang pháp lý và hoạt động thực tiễn xúc tiến vai trò của thương mại hàng hóa, hướng đến phát triển bền vững ngành logistic xanh tại Việt Nam.

Kết luận

Sau khi nghiên cứu, tổng hợp và phân tích các tài liệu về logistic xanh đặc biệt là về chiến lược logistic xanh của Trung Quốc nhóm nghiên cứu đã rút ra một số kết luận đáng kể. Bài làm của nhóm đã đưa ra những khái niệm về logistic xanh, chiến lược logistic xanh. Bên cạnh đó, nhóm đã khai thác những dữ liệu về thực trạng, các vấn đề thách thức đối với việc phát triển logistic xanh tại Việt Nam. Thông qua việc phân tích Trung Quốc, nhóm đã rút ra những thành công của chiến lược logistic xanh tại quốc ra này từ đó nhóm cũng đề xuất các bài học kinh nghiệm để phát triển chiến lược logistic xanh tại Việt Nam. Bản báo cáo trên được hoàn thành với vốn kiến thức được đúc kết và tích lũy trong quá trình học tập. Do vốn kiến thức và kĩ năng còn hạn chế nên chắc hẳn bản báo cáo này không thể tránh khỏi sai sót. Tuy nhiên, nhóm tác giả rất mong nhận được những sự góp ý để có thể hoàn thiện hơn, áp dụng tốt hơn trong các nghiên cứu trong tương lai.

Tài liệu tham khảo

Bac, L. (2015), "Phát Triển logistics xanh tại Việt Nam trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế", *Master thesis of Business*.

Beškovnik, B. and Twrdy, E. (2012), "Green logistics strategy for South East Europe: to improve intermodality and establish green transport corridors", *Transport,* vol.*27,* pp. 25-33.

Blumberg, D. F.. (2004), "Introduction to Management of Reverse Logistics and Closed Loop Supply Chain Processes", *CRC Press,* 1st edition, 296 p.

Carter, C. R. & Rogers, D. S. (2008), "A framework of sustainable supply chain management: moving toward new theory", *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management,* vol. 38, pp. 360–387.

Deborae, E and Lim, C.L (2012). The Trans-Pacific Partnership Agreement (TPP) Negotiations: Overview and Prospects. *RSIS Working Paper,* p. 232.

Dunning, J. H. & Fortanier, F., (2007), "Multinational enterprises and the new development paradigm: consequences for host country development", *Multinational Business Review*, Vol.15, pp. 25–46.

Kovács, G. (2008), "Corporate environmental responsibility in the supply chain", *Journal of Cleaner Production,* Vol. 16, pp. 1571–1578.

Li, X. (2017), "Development of China's Green Logistics. Contemporary Logistics in China", pp. 213–229.

Ping, L. (2009), "Strategy of green logistics and sustainable development" *International Conference on Information Management, Innovation Management and Industrial Engineering*, Vol. 1, pp. 339-342.

Rakhmangulov, A., Sladkowski, A., Osintsev, N., & Muravev, D., (2018), "Green Logistics: a system of methods and instruments-part 2", *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo,* Vol. 65, pp. 49-55.

Seroka-Stolka, O., & Ociepa-Kubicka, A., (2019), "Green Logistics and circular economy. Transportation Research Procedia", Vol. 39, pp. 471-479.

Tan, B. Q., Wang, F., Liu, J., Kang, K., & Costa, F., (2020), "A blockchain-based framework for green Logistics in supply chains", *Sustainability,* Vol. 12, 4656 p.

Trivellas, P., Malindretos, G., & Reklitis, P., (2020), "Implications of Logistics xanh management on sustainable business and supply chain performance: evidence from a survey in the greek agri-food sector", *Sustainability,* Vol. 12, 10515 p.

Van Woensel, T., Creten, R. and Vandaele, N., (2001), "Managing the environmental externalities of traffic logistics: The issue of emissions". *Production and Operations Management,* Vol. 10, pp.207-223.

Zhang, M., Sun, M., Bi, D., & Liu, T., (2020), "Green Logistics development decision-making: Factor identification and hierarchical framework construction", *IEEE,* Vol. 8, pp. 127897-127912.