

MỘT SỐ GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC CHO DOANH NGHIỆP SẢN XUẤT TRONG CHUYỂN ĐỔI LOGISTICS XANH TẠI VIỆT NAM

ThS. Tạ Thị Hồng¹

Trong bối cảnh kinh tế thế giới đang trải qua nhiều biến động, thực hiện Các cam kết giảm phát thải khí nhà kính, áp lực từ các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới, cũng như xu hướng tiêu dùng có trách nhiệm từ người tiêu dùng quốc tế đang đặt ra những yêu cầu khắt khe hơn bao giờ hết đối với hoạt động logistics sự cạnh tranh ngày càng khốc liệt, đòi hỏi các doanh nghiệp không ngừng đổi mới để duy trì và mở rộng thị phần. logistics xanh không còn là một lựa chọn mà đã trở thành một yêu cầu bắt buộc đối với các chuỗi cung ứng hiện đại. Doanh nghiệp sản xuất đóng vai trò trung tâm trong chuyển đổi logistics xanh tại Việt Nam. Sự chủ động của doanh nghiệp là yếu tố then chốt cho thành công của quá trình chuyển đổi. Bài viết này tập trung phân tích vai trò của doanh nghiệp sản xuất trong quá trình chuyển đổi logistics xanh tại Việt Nam, làm rõ thực trạng, các thách thức chính và đề xuất một số định hướng phát triển bền vững phù hợp với điều kiện thực tế.

Từ khóa: *Vai trò, Logistics xanh, Logistics, Doanh nghiệp, Doanh nghiệp sản xuất, Việt Nam*

1. Một số vấn đề lý luận về Logistics xanh

1.1. Khái quát về Logistics xanh

Logistics xanh, hay còn gọi là logistics bền vững, xuất hiện lần đầu tiên vào giữa thập niên 1980, khi những lo ngại về tác động tiêu cực của hoạt động logistics đối với môi trường bắt đầu được đưa vào các nghiên cứu học thuật và thảo luận chính sách. Theo Tạp chí Công Thương, đây là giai đoạn thuật ngữ “green logistics” được hình thành, phản ánh nỗ lực giảm thiểu ô nhiễm, tiết kiệm năng lượng, hướng tới phát triển bền vững trong vận tải, lưu kho và phân phối hàng hoá. [1]

Tiếp nối, Srivastava đã nhấn mạnh rằng logistics xanh chính là một phần không thể tách rời của quản trị chuỗi cung ứng xanh. Cách tiếp cận này không chỉ nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh mà còn giảm đáng kể lượng phát thải, qua đó tạo ra giá trị kép cho doanh nghiệp và cộng đồng. [2] Song song đó, nguyên tắc “3P” gồm People (Con người), Planet (Hành tinh), Profit (Lợi nhuận), [3] đã đặt nền tảng quan trọng cho một hệ thống logistics bền vững, đòi hỏi các doanh nghiệp cân bằng giữa tăng trưởng kinh tế, trách nhiệm xã hội và bảo vệ môi trường.

Từ nền tảng lý luận trên, logistics xanh ngày nay không còn là một lựa chọn tùy ý, mà đã trở thành hướng đi tất yếu giúp doanh nghiệp đáp ứng các tiêu chuẩn môi trường quốc tế, nâng cao năng lực cạnh tranh và góp phần vào mục tiêu phát triển bền vững mà nhiều quốc gia, trong đó có Việt Nam, đang theo đuổi.

¹ Thạc sĩ, Phòng Nghiên cứu Thương Mại – Viện Nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công Thương

Tại Việt Nam logistics xanh đang được chú ý nhiều hơn, đặc biệt trong các lĩnh vực sản xuất tiêu dùng và xuất khẩu. Một số doanh nghiệp đã bước đầu triển khai giải pháp như: sử dụng bao bì thân thiện với môi trường, tái cấu trúc mạng lưới phân phối, ứng dụng công nghệ số để tối ưu hóa vận hành và giảm phát thải CO₂. [4]

1.2. Vai trò của Logistics xanh trong doanh nghiệp sản xuất

Logistics xanh ngày càng giữ vai trò then chốt trong hoạt động của các doanh nghiệp sản xuất Việt Nam. (i) Trước hết, logistics xanh giúp doanh nghiệp giảm chi phí dài hạn và tối ưu hiệu quả vận hành nhờ áp dụng công nghệ tiết kiệm năng lượng, tối ưu tuyến vận tải và kho bãi. Theo Nguyễn Thị Huyền (2022), chi phí logistics xanh có thể giảm 10-20% so với cách làm truyền thống. (ii) Logistics xanh hỗ trợ doanh nghiệp đáp ứng các tiêu chuẩn khắt khe từ thị trường xuất khẩu, nhất là trước yêu cầu công bố phát thải CO₂ theo Cơ chế điều chỉnh biên giới carbon (CBAM) của EU. Điều này giúp bảo đảm khả năng duy trì và mở rộng thị trường quốc tế. (iii) Logistics xanh nâng cao hình ảnh thương hiệu, từ đó thu hút đầu tư và hợp tác toàn cầu. Báo cáo ESG của PwC Việt Nam (2023) chỉ ra 74% nhà đầu tư quan tâm yếu tố môi trường – xã hội khi quyết định rót vốn. Doanh nghiệp logistics xanh sẽ dễ tiếp cận vốn vay ưu đãi hoặc trái phiếu xanh. Cuối cùng, logistics xanh còn góp phần bảo vệ môi trường và phát triển bền vững, phù hợp mục tiêu Net Zero vào năm 2050 mà Việt Nam đã cam kết tại COP26, giảm thiểu tác động tiêu cực đến cộng đồng và hệ sinh thái.

2. Thực trạng và thách thức của doanh nghiệp sản xuất trong chuyển đổi logistics xanh tại Việt Nam

2.1. Thực trạng về thể chế, nhận thức, một số kết quả về Logistics xanh

- Về thể chế, chính sách

Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc của Đảng lần thứ XII xác định, logistics là một “ngành dịch vụ giá trị gia tăng cao” và phải “hiện đại và mở rộng” dịch vụ logistics. Để tận dụng các lợi thế, cơ hội và đưa lĩnh vực logistics trở thành một ngành kinh tế mũi nhọn, đóng góp tích cực vào cải thiện năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, thời gian qua, Đảng và Nhà nước đã ban hành nhiều chủ trương, chính sách đối với hoạt động này.

Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc của Đảng lần thứ XIII đã xác định, xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ là 1 trong 3 đột phá chiến lược để phát triển đất nước. Thực hiện nhiệm vụ trên, nước ta đã từng bước nâng cấp đường bộ, đường sắt, đường không, đường biển, đường thủy nội địa giữa các địa phương và kết nối đồng thời với các nước.

Chính phủ đã ban hành nhiều những chính sách:

+ Luật Thương mại năm 2005 lần đầu tiên đưa ra khái niệm logistics, phân loại thành 3 nhóm dịch vụ, đặt nền tảng pháp lý chuyên ngành. Trên cơ sở đó, Nghị định 163/2017/NĐ-CP quy định chi tiết điều kiện, phân loại 17 dịch vụ logistics, yêu cầu vốn, trách nhiệm và sở hữu nước ngoài rõ ràng.

+ Quyết định 200/QĐ-TTg (2017) đặt mục tiêu giảm chi phí logistics, tăng tỷ lệ thuê ngoài, nâng cao năng lực DN đến 2025. Quyết định 221/QĐ-TTg (2021) tiếp tục điều chỉnh, bổ sung các mục tiêu về chuyển đổi số, logistics xanh, thích ứng với bối cảnh mới.

Nghị quyết 163/NQ-CP (2022) xác định logistics trở thành ngành dịch vụ mũi nhọn, phát triển trung tâm logistics vùng, số hóa và đồng bộ chính sách liên ngành. Nghị quyết 19/2018/NQ-CP ưu tiên logistics trong cải thiện môi trường kinh doanh, giảm điều kiện đầu tư, phát triển hạ tầng và dịch vụ.

Chỉ thị 21/CT-TTg (2018) yêu cầu rà soát pháp luật, phát triển hạ tầng, hỗ trợ xây dựng cơ sở dữ liệu logistics và chuyển đổi số. Đặc biệt, Nghị định 35/2022/NĐ-CP đã quy định về phát triển các khu công nghiệp chuyên logistics, khuyến khích FDI và logistics xanh.

Song song đó, các luật chuyên ngành như giao thông đường bộ, đường sắt, hàng hải, hàng không điều chỉnh trực tiếp hoạt động vận tải - xương sống của logistics.

Có thể thấy rằng trong thời gian qua, Việt Nam đã có nhiều nỗ lực đáng ghi nhận trong việc hoàn thiện thể chế logistics, thể hiện qua việc ban hành hàng loạt văn bản chính sách và quy định pháp luật mang tính chiến lược. Đây là tiền đề quan trọng để thúc đẩy quá trình chuyển đổi logistics xanh trong giai đoạn tới, đồng thời thể hiện rõ cam kết của Chính phủ trong việc xây dựng một hệ sinh thái logistics tiên tiến, hội nhập sâu với khu vực và thế giới.

- Nhận thức về Logistics xanh của Doanh nghiệp sản xuất và người tiêu dùng

Trong những năm gần đây, nhận thức về logistics xanh tại Việt Nam đã có sự cải thiện rõ rệt. Theo khảo sát của Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam, [5] có tới 73,2% doanh nghiệp logistics và sản xuất đã chính thức đưa yếu tố "logistics xanh" vào chiến lược phát triển dài hạn. Tuy nhiên, tỷ lệ thực sự triển khai các giải pháp cụ thể như sử dụng năng lượng sạch trong vận tải, tái sử dụng bao bì hay giảm phát thải vẫn còn ở mức thấp.

Theo Báo cáo ESG của PwC Việt Nam (2022), 80% doanh nghiệp đã có kế hoạch lồng ghép yếu tố môi trường, xã hội và quản trị vào chiến lược phát triển, trong đó yếu tố môi trường, chiếm khoảng 22% mức độ ưu tiên. [6] Điều này phản ánh bước đầu nhận thức đúng hướng nhưng vẫn thiếu quyết liệt trong hành động thực tế.

Trong bối cảnh biến đổi khí hậu và ô nhiễm môi trường trở thành mối quan tâm toàn cầu, xu hướng tiêu dùng xanh đang dần hình thành tại Việt Nam, đặc biệt ở các đô thị lớn như Hà Nội. Một khảo sát gần đây tại khu vực Hà Nội cho thấy có tới 61% người tiêu dùng sẵn sàng chi trả cao hơn cho các dịch vụ thân thiện với môi trường. [7] Đây là tín hiệu tích cực, cho thấy sự chuyển biến rõ nét trong nhận thức của người tiêu dùng Việt Nam, từ quan tâm giá cả sang chú trọng đến tính bền vững và trách nhiệm xã hội trong sản phẩm, dịch vụ.

Sự thay đổi này tạo áp lực tích cực lên các doanh nghiệp, buộc họ phải rà soát lại toàn bộ chuỗi cung ứng, trong đó có hoạt động logistics, vốn là nguồn phát thải lớn trong quá trình sản xuất và phân phối. Để giữ chân người tiêu dùng, ngày càng nhiều doanh nghiệp bắt đầu ưu tiên

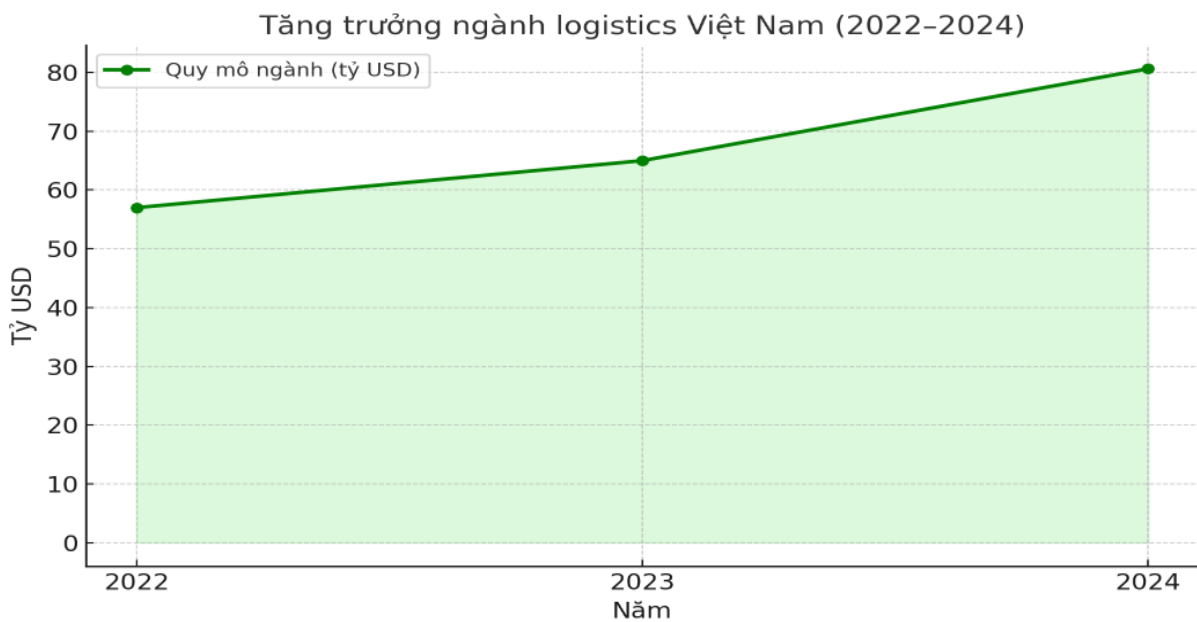
lựa chọn đối tác logistics có cam kết về giảm phát thải, sử dụng phương tiện thân thiện môi trường, và tối ưu hóa tuyến đường nhằm giảm thiểu tác động sinh thái.

- Kết quả đạt được của ngành Logistic trong những năm gần đây

Trong những năm gần đây, ngành logistics Việt Nam đã có sự phát triển vượt bậc, đóng vai trò ngày càng quan trọng trong cơ cấu nền kinh tế. Quy mô ngành logistics Việt Nam đạt khoảng **57 tỷ USD vào năm 2022**, tăng lên **65 tỷ USD vào năm 2023**, và ước tính đạt **80,65 tỷ USD vào năm 2024**. [8] Tốc độ tăng trưởng kép hàng năm (CAGR) được dự báo đạt khoảng **6,4%** trong giai đoạn 2025–2034, cao hơn mức tăng trưởng trung bình toàn cầu. [9]

Ngành logistics Việt Nam Không chỉ là một lĩnh vực hỗ trợ, logistics đã trở thành mắt xích chiến lược trong chuỗi giá trị quốc gia và quốc tế. Theo số liệu từ Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), ngành này hiện đóng góp khoảng 4,5% đến 5% GDP, một con số ấn tượng, phản ánh tầm quan trọng ngày càng lớn của logistics đối với tăng trưởng kinh tế.

Sự phát triển mạnh mẽ của ngành logistics tại Việt Nam trong giai đoạn 2022–2024 được minh họa rõ nét qua biểu đồ sau:



Hình 1: Biểu đồ tăng trưởng ngành logistics Việt Nam từ năm 2022–2024

Kết quả này tạo nền tảng thuận lợi để các doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp sản xuất, hướng đến mục tiêu **chuyển đổi logistics xanh**, xu hướng tất yếu trong bối cảnh phát triển bền vững và biến đổi khí hậu toàn cầu.

- Sự chênh lệch giữa doanh nghiệp nội địa và Doanh nghiệp FDI trong ngành logistics

Theo thống kê từ Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), hiện cả nước có khoảng 30.000 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, trong đó hơn 89% là doanh nghiệp trong nước. Tuy nhiên, các doanh nghiệp nội địa chỉ kiểm soát khoảng 20–30% thị phần, trong khi 70–80% thị phần còn lại thuộc về các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, phần lớn đến từ Mỹ, Nhật Bản, Hàn Quốc và Singapore.

Điều này phản ánh sự bất cập lớn giữa số lượng và chất lượng, cũng như những hạn chế về quy mô vốn, công nghệ, năng lực quản lý và kết nối quốc tế của doanh nghiệp Việt. Các doanh nghiệp FDI thường có lợi thế vượt trội trong các phân khúc có giá trị gia tăng cao như: giao nhận quốc tế, kho lạnh hiện đại, logistics thông minh và tích hợp.

Mặt khác, phần lớn doanh nghiệp Việt Nam vẫn tập trung vào các dịch vụ cơ bản như vận tải nội địa, hoặc lưu kho truyền thống... Trong khi đó, các yếu tố then chốt của logistics hiện đại, đặc biệt là chuyển đổi số và logistics xanh lại đòi hỏi nguồn lực đầu tư lớn, vốn là một trong những điểm yếu của khu vực doanh nghiệp trong nước.

Bảng 1: Bảng so sánh doanh nghiệp logistics trong nước và nước ngoài tại việt nam

Tiêu chí	Doanh nghiệp trong nước	Doanh nghiệp nước ngoài (FDI)	Tài liệu tham khảo
Số lượng	chiếm ~89% tổng số dn logistics tại việt nam	chiếm ~11%, chủ yếu là các tập đoàn lớn	VLA, báo cáo Logistics Việt Nam 2023.
Thị phần	Nắm ~20–30% thị phần logistics	Nắm ~70–80% thị phần, đặc biệt trong logistics quốc tế	Bộ Công Thương 2022, World Bank
Quy mô vốn	Vốn nhỏ và vừa, khó tiếp cận nguồn vốn lớn	Vốn lớn, dễ đầu tư vào hạ tầng và công nghệ	WB (2023), VCCI Báo cáo năng lực DN Logistics
Hạ tầng và công nghệ	Công nghệ còn hạn chế, ít sử dụng AI, TMS, WMS	Áp dụng mạnh công nghệ hiện đại, số hóa toàn diện	Vietnam Logistics Report 2023 – Bộ Công Thương
Phạm vi hoạt động	Chủ yếu trong nước, vận tải nội địa	Toàn cầu, tích hợp chuỗi cung ứng xuyên quốc gia	CIEM (2022), DHL & Maersk VN
Dịch vụ cung cấp	Giao nhận, vận tải, kho truyền thống	Logistics tích hợp, quản trị chuỗi cung ứng (3PL/4PL)	ADB (2023), Vietnam Logistics Forum
Trình độ nhân lực	Thiếu hụt nhân lực chất lượng cao, đào tạo chưa đồng bộ	Nhân lực chuyên môn cao, đào tạo quốc tế	ILO (2022), VLA đào tạo logistics
Khả năng đổi mới & xanh	Bắt đầu tiếp cận, còn rời rạc và thiếu vốn	Thực hiện bài bản logistics xanh, ứng dụng IoT/AI	UNESCAP & GIZ (2022), Green Logistics in ASEAN
Khả năng cạnh tranh	Cạnh tranh yếu trong phân khúc cao cấp	Lợi thế mạnh nhờ kinh nghiệm, công nghệ, quy mô	VCCI Whitebook (2023), Logistics Performance Index – WB

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp từ các tài liệu tham khảo

2.2. Một số thách thức

- Chi phí đầu tư cao

Trong tiến trình hội nhập sâu rộng, chi phí đầu tư cao đang trở thành thách thức cốt lõi của doanh nghiệp sản xuất Việt Nam khi chuyển đổi sang logistics xanh. Cước phí logistics tại Việt Nam chiếm 16–17% GDP, [10] trong đó vận tải đường bộ chiếm tới 60–73% tổng chi phí, đồng nghĩa với mức chi trả không hề của các doanh nghiệp sản xuất. [11] Ví dụ điển hình là Transimex – một doanh nghiệp logistic hàng đầu, dù góp phần bảo vệ môi trường và tăng cạnh tranh quốc tế, công ty cũng phải chịu mức đầu tư lên đến hàng chục tỷ đồng. [12]

Ngoài ra, Cơ chế chính sách thu thuế carbon đối với hàng hóa nhập khẩu vào EU (CBAM), có hiệu lực giai đoạn chuyển tiếp từ 01/10/2023 và vận hành đầy đủ từ 01/01/2026, sẽ áp thuế carbon cho các nhóm hàng như xi măng, thép, nhôm, phân bón, gây áp lực lớn lên doanh nghiệp xuất khẩu Việt. [13] Ở khía cạnh nội bộ, nhiều SMEs chưa có kiến thức bài bản về ESG, báo cáo carbon, hoặc nguồn lực tài chính để đầu tư vào đào tạo và công nghệ AI, hệ thống quản lý năng lượng... [14] Chỉ khi có cơ chế hỗ trợ đồng bộ, đầu tư hạ tầng bài bản, cùng với năng lực nội tại mạnh mẽ, doanh nghiệp Việt mới có thể vượt qua điểm nghẽn chi phí đầu tư, chuyển hóa logistics thành nguồn lợi bền vững và mở rộng thị trường quốc tế.

- Chuyên môn, nhân lực và công nghệ trong logistics xanh

Trong hành trình chuyển đổi sang logistics xanh, một trong những rào cản nghiêm trọng nhất đối với các doanh nghiệp sản xuất tại Việt Nam là **sự thiếu hụt về nhân lực chuyên môn, hiểu biết chiến lược và nền tảng công nghệ hỗ trợ**. Đây là yếu tố "mềm" nhưng lại quyết định khả năng vận hành, tuân thủ quy định quốc tế và nâng cao năng lực cạnh tranh dài hạn.

Theo Báo cáo của **Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam**, khoảng **60% doanh nghiệp nhỏ và vừa (SMEs)** hiện **chưa có bộ phận chuyên trách về môi trường hoặc** báo cáo phát triển bền vững theo tiêu chí ESG, và chỉ **12% có nhân sự am hiểu về logistics xanh hoặc chuyển đổi số**. [15] Thiếu hụt này dẫn đến việc doanh nghiệp không thể đánh giá chính xác lượng khí phát thải, không lập được kế hoạch giảm phát thải phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế như cơ chế **thu thuế carbon đối với hàng hóa nhập khẩu (CBAM)** của EU hay quy định được ban hành bởi **Tổ chức Hàng hải Quốc tế IMO 2023**.

Tóm lại, thiếu hụt về **nhân lực chuyên môn và nền tảng công nghệ số** là rào cản lớn cho việc phát triển logistics xanh trong doanh nghiệp sản xuất. Để vượt qua thách thức này, Việt Nam cần có chiến lược đào tạo nhân lực bài bản, xây dựng hệ sinh thái công nghệ mở, thúc đẩy liên kết giữa doanh nghiệp, trường đại học và viện nghiên cứu, đồng thời có cơ chế tài chính hỗ trợ doanh nghiệp tiếp cận giải pháp chuyển đổi xanh hiệu quả. [16]

- Từ hệ sinh thái logistics và hạ tầng

Trong nỗ lực chuyển đổi sang logistics xanh, các doanh nghiệp sản xuất tại Việt Nam không thể tách rời khỏi bối cảnh chung của hệ sinh thái logistics quốc gia và chất lượng hạ tầng kỹ thuật. Thực tế cho thấy, sự thiếu đồng bộ, quá tải và lạc hậu trong hệ thống logistics đang là rào cản lớn, khiến nỗ lực xanh hóa chuỗi cung ứng của từng doanh nghiệp trở nên tốn kém và kém hiệu quả.

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 của Bộ Công Thương, chi phí logistics tại Việt Nam vẫn ở mức cao, chiếm khoảng 16–17% GDP, so với mức trung bình 10–12% của thế giới. Trong đó, khoảng 70% hàng hóa được vận chuyển bằng đường bộ, chủ yếu bằng xe tải sử dụng nhiên liệu hóa thạch, đội xe có tuổi thọ trung bình trên 7 năm. [17] Hạ tầng giao thông đường bộ thường xuyên quá tải, nhất là ở các trung tâm logistics như TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Bình Dương, gây tắc nghẽn và làm tăng thời gian lưu chuyển hàng hóa, từ đó làm gia tăng phát thải CO₂.

Ngoài ra, hệ thống cảng biển và kho bãi thiếu kết nối liên vùng, thiếu thiết bị thân thiện với môi trường như cần cẩu điện, hệ thống năng lượng mặt trời hay phương tiện xếp dỡ chạy điện. Trong khi đó, các hình thức vận tải xanh như đường sắt và đường thủy nội địa dù có tiềm năng nhưng lại bị bỏ ngỏ. Cụ thể, vận tải đường sắt chỉ chiếm chưa đến 2% tổng lượng hàng hóa vận chuyển, phần lớn do hạ tầng xuống cấp, mạng lưới hạn chế và kết nối liên phương thức yếu. [18]

Bên cạnh đó, việc thiếu các trung tâm logistics cấp vùng, các kho ngoại quan hiện đại sử dụng năng lượng tái tạo, hay hệ thống trạm sạc cho xe tải điện cũng khiến doanh nghiệp khó triển khai phương tiện xanh trong thực tế. Theo thống kê Việt Nam hiện mới chỉ có hơn 500 trạm sạc điện công cộng, tập trung chủ yếu ở đô thị lớn, và gần như không có trạm sạc nào phục vụ logistics đường dài. [19]

Do vậy, ngay cả khi doanh nghiệp sẵn sàng đầu tư phương tiện điện, sử dụng công nghệ thân thiện môi trường, thì vẫn bị hạn chế bởi hệ sinh thái logistics chưa hỗ trợ chuyển đổi xanh đồng bộ. Đây không chỉ là vấn đề của từng doanh nghiệp, mà cần có hành lang chính sách quốc gia và đầu tư công quy mô lớn để xây dựng hạ tầng xanh, hệ thống logistics đa phương thức, và mạng lưới cung ứng thân thiện với môi trường.

- Thiếu khung chính sách khuyến khích cụ thể, sát thực tiễn

Một trong những thách thức mang tính hệ thống và lâu dài nhất cản trở quá trình chuyển đổi logistics xanh tại Việt Nam là thiếu vắng một khung chính sách khuyến khích rõ ràng, ổn định và đủ mạnh để tạo động lực cho doanh nghiệp hành động. Dù Việt Nam đã cam kết đạt phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050 tại COP26, nhưng đến nay, các chính sách hỗ trợ cụ thể cho logistics xanh vẫn còn phân tán, thiếu đồng bộ và chưa đủ tính bắt buộc hoặc khuyến khích hiệu quả.

Theo Báo cáo logistics xanh Việt Nam của VLA (2023), hiện chưa có luật hoặc chương trình hành động riêng về logistics bền vững. Các chính sách liên quan chỉ được lồng ghép trong các văn bản rải rác như Chiến lược phát triển logistics đến năm 2025, định hướng 2035 (Quyết định 200/QĐ-TTg), [20] Chiến lược tăng trưởng xanh quốc gia, hoặc Luật Bảo vệ môi trường sửa đổi. Tuy nhiên, các văn bản này thiếu cơ chế triển khai cụ thể, chưa có hướng dẫn rõ ràng về tiêu chuẩn xanh, chưa có chính sách ưu đãi thuế, tín dụng hoặc hỗ trợ kỹ thuật cho doanh nghiệp áp dụng logistics xanh.

Đại diện của Công ty CP Sản xuất Nhựa Duy Tân, một doanh nghiệp tiên phong áp dụng hệ thống quản lý chuỗi cung ứng bền vững – từng chia sẻ rằng: “Chúng tôi gặp rất nhiều khó khăn trong việc tiếp cận chính sách hỗ trợ khi đầu tư thiết bị tiết kiệm năng lượng và phương tiện vận tải sạch. Hiện tại, doanh nghiệp gần như phải tự đầu tư toàn bộ chi phí mà không có hỗ trợ cụ thể từ ngân sách nhà nước hay tổ chức tín dụng xanh”. [21]

Ngoài ra, Việt Nam cũng chưa ban hành các bộ tiêu chuẩn kỹ thuật bắt buộc về phát thải trong vận tải hàng hóa, hoặc các yêu cầu công khai minh bạch carbon trong logistics nội địa. Trong khi đó, Liên minh châu Âu (EU) đang tiến hành áp dụng Cơ chế điều chỉnh biên giới carbon (CBAM), yêu cầu các doanh nghiệp xuất khẩu vào thị trường này phải báo cáo lượng khí CO₂ phát thải trong toàn bộ chuỗi sản xuất và vận chuyển. [22] Điều này tạo ra khoảng trống chính sách nghiêm trọng, khiến doanh nghiệp trong nước không kịp chuẩn bị và có nguy cơ mất thị trường.

Bên cạnh đó, sự thiếu nhất quán trong thực thi chính sách giữa các địa phương cũng là vấn đề đáng lo ngại. Một số tỉnh, thành phố lớn như TP.HCM, Đà Nẵng hay Hải Phòng đã có định hướng logistics xanh, nhưng lại thiếu sự phối hợp với các tỉnh vệ tinh trong quy hoạch hạ tầng, ưu đãi đầu tư hoặc các chương trình chia sẻ dữ liệu chuỗi cung ứng. [23]

3. Một số giải pháp về chuyển đổi logistics xanh

3.1. Xây dựng một bộ chỉ số đánh giá logistics xanh quốc gia với các tiêu chí phù hợp điều kiện kinh tế - kỹ thuật của doanh nghiệp trong nước.

Rà soát, ban hành bộ chỉ số này nên được thiết kế đơn giản, dễ áp dụng, tập trung vào các tiêu chí như cường độ phát thải, hiệu quả sử dụng nhiên liệu, mức độ ứng dụng công nghệ xanh và số hóa chuỗi cung ứng

Triển khai các công cụ đo lường tích hợp, hỗ trợ doanh nghiệp tự theo dõi, đánh giá và cải tiến hoạt động logistics theo hướng giảm phát thải, tiết kiệm chi phí, đồng thời làm cơ sở dữ liệu đầu vào cho quản lý nhà nước.

3.2. Xây dựng và vận hành các cơ chế ưu đãi tài chính dành cho doanh nghiệp đầu tư vào hạ tầng và công nghệ logistics hiện đại.

Cụ thể, nên có các gói tín dụng xanh, ưu đãi thuế nhập khẩu thiết bị, giảm thuế thu nhập doanh nghiệp đối với hoạt động đầu tư logistics xanh, đồng thời mở rộng quy mô Quỹ phát triển logistics quốc gia nhằm hỗ trợ vốn cho các doanh nghiệp sản xuất.

3.3. Thúc đẩy mô hình hợp tác công – tư (PPP) trong phát triển hạ tầng logistics.

Chính phủ có thể đầu tư hoặc hỗ trợ đầu tư vào các trung tâm logistics liên vùng, trạm trung chuyển, hệ thống kho bãi hiện đại, qua đó giúp doanh nghiệp sản xuất tận dụng hạ tầng chung thay vì phải tự đầu tư hoàn toàn từ đầu. Mô hình logistics chia sẻ (shared logistics) cũng cần được khuyến khích, đặc biệt với các doanh nghiệp nhỏ và vừa.

3.4. Khuyến khích ứng dụng công nghệ số và chuyển đổi số trong quản trị chuỗi cung ứng nhằm tối ưu hóa hoạt động logistics.

Việc đầu tư vào các nền tảng quản lý vận tải thông minh (TMS), phần mềm hoạch định chuỗi cung ứng (SCM), sử dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và phân tích dữ liệu lớn (Big Data) sẽ giúp doanh nghiệp tiết kiệm chi phí vận hành, giảm thiểu rủi ro và nâng cao hiệu suất.

3.5. Tuyên truyền cho doanh nghiệp và người dân về vai trò và tầm quan trọng của Logistics xanh

Đẩy mạnh truyền thông đa phương tiện về logistics hiện đại, logistics xanh, logistics số hóa... thông qua báo chí, truyền hình, nền tảng số và mạng xã hội để nâng cao nhận thức cộng đồng và lan tỏa các mô hình hiệu quả (2) Tổ chức các diễn đàn, hội thảo, khóa tập huấn thực tiễn nhằm cung cấp kiến thức chuyên sâu cho doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp vừa và nhỏ, nhóm ít có điều kiện tiếp cận thông tin và công nghệ. (3) Khuyến khích vai trò của hiệp hội ngành nghề, cơ quan báo chí chuyên ngành như cầu nối giữa cơ quan quản lý và doanh nghiệp.

3.6. Học hỏi kinh nghiệm từ các quốc gia phát triển

Học hỏi kinh nghiệm từ các quốc gia phát triển như Hà Lan, Đức, Hàn Quốc hay Singapore, những nước có hệ thống logistics hiệu quả, tích hợp đa phương thức và ứng dụng mạnh mẽ công nghệ số. Cụ thể, cần nghiên cứu mô hình phát triển trung tâm logistics liên vùng, khu logistics đô thị, cảng cạn (ICD) gắn với hệ thống vận tải thông minh. Đồng thời, tăng cường hợp tác quốc tế trong lĩnh vực quy hoạch, đầu tư và quản trị logistics để rút ngắn quá trình chuyển giao kinh nghiệm và công nghệ, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh chuỗi cung ứng thương mại của Việt Nam trong khu vực và toàn cầu.

3.7. Đào tạo nguồn nhân lực logistics xanh

Việc phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao là yếu tố then chốt để thúc đẩy chuyển đổi xanh. Đây là nền tảng giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh trong chuỗi cung ứng bền vững. Vì vậy, cần hỗ trợ kinh phí đào tạo cho doanh nghiệp vừa và nhỏ, đặc biệt tại các khu công nghiệp. Đồng thời, nên thành lập trung tâm đào tạo và đổi mới sáng tạo logistics xanh và xây dựng chương trình đào tạo logistics xanh chuẩn hóa trên toàn quốc, gắn kết giữa doanh nghiệp, cơ sở đào tạo và tổ chức quốc tế.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Tạp chí Công Thương (2023), *Logistics xanh tại Việt Nam: Cơ hội và thách thức*. Truy cập tại
- [2] Srivastava, S.K. (2007), *Green supply-chain management: A state-of-the-art literature review*, International Journal of Management Reviews.
- [3] Elkington, J. (1997), *Cannibals with Forks: The Triple Bottom Line of 21st Century Business*.
- [4] World Bank và Bộ Công Thương (2022), *Vietnam Logistics Report 2022: Green Logistics for Sustainable Development*, Hà Nội: Bộ Công Thương.
- [5] VLI – Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam (2024), *Báo cáo logistics xanh tại Việt Nam giai đoạn 2023–2024*.
- [6] PwC Việt Nam (2022), *ESG Readiness Report: Bức tranh doanh nghiệp Việt Nam với Môi trường – Xã hội – Quản trị*.

- [7] Trần Thị Minh Hằng và Lê Quang Dũng (2023), *Khảo sát người tiêu dùng về xu hướng tiêu dùng xanh tại Hà Nội*, Tạp chí Kinh tế & Dự báo, số 24 (12/2023), tr. 55–60.
- [8] Bộ Công Thương (2024), *Báo cáo Logistics Việt Nam 2024: Cơ hội, thách thức và giải pháp phát triển*, Hà Nội.
- [9] Expert Market Research (2024), *Vietnam Logistics Market Size & Share Report 2025–2034*. Truy cập tại
- [10] Trung tâm WTO Việt Nam (2024), *Chi phí logistics của Việt Nam cao hơn nhiều so với thế giới*. Truy cập tại
- [11] Trung tâm WTO Việt Nam (2024), *Chi phí logistics của Việt Nam cao hơn nhiều so với thế giới*. Truy cập tại
- [12] Transimex (2024), *Công ty cổ phần Transimex đầu tư hệ thống điện năng lượng mặt trời tại cảng ICD Transimex và Transimex SHTP Logistics*. Truy cập tại
- [13] GreenCIC (2024), *Lộ trình áp dụng CBAM từ năm 2026: Doanh nghiệp Việt cần có kế hoạch hành động cụ thể*. Truy cập tại.
- [14] Báo Chính phủ (2024), *Giảm chi phí logistics để nâng cao năng lực cạnh tranh cho hàng hóa Việt Nam*. Truy cập tại.
- [15] Hiệp hội VLA (2023), *Báo cáo Logistics xanh Việt Nam – Hội thảo GEFE*.
- [16] GIZ Việt Nam (2022), *Báo cáo khung năng lực ESG và logistics bền vững tại Việt Nam*.
- [17] World Bank (2023), *Vietnam Green Freight and Logistics Study*.
- [18] ADB (2022), *Railway Sector Assessment – Vietnam*.
- [19] GIZ Việt Nam (2022), *Đánh giá chính sách hỗ trợ logistics bền vững tại Việt Nam*.
- [20] Thủ tướng Chính phủ (2017), *Quyết định số 200/QĐ-TTg về Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam*.
- [21] Diễn đàn Doanh nghiệp (2024), *Khó khăn của doanh nghiệp sản xuất khi áp dụng logistics xanh*.
- [22] VCCI (2023), *Cơ chế CBAM và sự chuẩn bị của doanh nghiệp Việt Nam*.
- [23] GIZ Việt Nam (2022), *Đánh giá chính sách hỗ trợ logistics bền vững tại Việt Nam*.