

LOGISTICS XANH GÓP PHẦN THÚC ĐẨY TĂNG TRƯỞNG BỀN VỮNG

PHẠM VĂN KIÊM

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... Tuy nhiên, thực tế cho thấy, logistics là một trong những ngành có mức độ tiêu thụ năng lượng và phát sinh khí thải lớn, do vậy xanh hóa logistics là vấn đề mang tính thời sự thiết thực và là xu hướng tất yếu. Bài viết đánh giá thực trạng và thách thức từ logistics xanh (logistics ngược, logistics đô thị và phân phối thông minh) cùng các cơ hội mới cho tăng trưởng bền vững của Việt Nam trong thời gian tới.

Từ khóa: Logistics ngược, logistics đô thị, logistics xanh, tăng trưởng bền vững

GREEN LOGISTICS TO PROMOTE SUSTAINABLE GROWTH

Pham Van Kiem

Logistics is a service industry that plays an important role in connecting, supporting, and promoting socio-economic development. In recent years, Vietnam's logistics industry has an average growth rate of 14-16%/year, service quality has been improved making an important contribution to export and import activities. However, the fact shows that logistics is one of the industries with a large level of energy consumption and gas emissions, therefore greening logistics becomes an imperative issue. The article discusses the current situation and challenges from green logistics (reverse logistics, urban logistics and smart distribution) and new opportunities for Vietnam's sustainable growth in the coming time.

Keywords: Reverse logistics, urban logistics, green logistics, sustainable growth

Ngày nhận bài: 20/2/2023

Ngày hoàn thiện biên tập: 6/3/2023

Ngày duyệt đăng: 10/3/2023

Cơ sở lý thuyết về logistics xanh

Việt Nam đã ban hành nhiều chính sách và chương trình để đối phó với các mối đe dọa và nguy cơ từ biến đổi khí hậu (BĐKH). Theo đó, mô hình tăng trưởng xanh và bền vững hơn đã trở thành trọng tâm của chương trình phát triển quốc gia. Đặc biệt, năm 2016, Việt Nam đã thông qua Thỏa thuận về BĐKH Paris và cam kết giảm phát thải khí nhà

kính ít nhất 8%, đạt được các mục tiêu phát triển bền vững của Liên hợp quốc (SDGs) vào năm 2030 (government, Ministry of Transport, 2016). Mới đây nhất, tại Hội nghị về BĐKH Glasgow, Việt Nam cùng với gần 150 quốc gia trên thế giới cam kết đưa phát thải khí carbon về mức bằng 0 vào năm 2050. Ủy ban quốc gia về BĐKH cũng đã được thành lập do Thủ tướng Chính phủ đứng đầu, Bộ trưởng các bộ có liên quan cũng tham gia vào Ủy ban này để giám sát và thực thi các chính sách về tăng trưởng xanh và BĐKH.

Trong môi trường cạnh tranh cao ngày nay, các vấn đề logistics xanh đang được quan tâm nhiều. Logistics được như một động lực chính của tăng trưởng kinh tế và thương mại vì nó hữu ích trong hỗ trợ các giao dịch kinh tế. Hội đồng quản trị logistics Hoa Kỳ (1988) quan niệm "logistics là quá trình lập kế hoạch, thực hiện và kiểm soát dòng di chuyển và lưu kho những nguyên vật liệu thô của hàng hóa trong quy trình, những hàng hóa thành phẩm và những thông tin có liên quan từ khâu mua sắm nguyên vật liệu cho đến khi được tiêu dùng, với mục đích thỏa mãn yêu cầu của người tiêu dùng". Những phát triển công nghệ đương đại đã cải thiện chi phí, hiệu quả và độ tin cậy của hệ thống vận chuyển hàng hóa và hành khách. Tuy nhiên, tác động tiêu cực đến môi trường của hoạt động giao thông vận tải đã được công nhận rộng rãi, từ đó, nhiều ý kiến cho rằng, logistics phải thân thiện với môi trường, do đó khái niệm "logistics xanh" xuất hiện. Nghiên cứu của Ilenia Confente, Ilenia Confente (2009) chỉ ra rằng, logistics xanh được cấu thành bởi 3 yếu tố



logistics ngược, logistics đô thị và phân phối thông minh.

Với việc sử dụng dữ liệu thứ cấp từ các nguồn khác nhau như sách, báo, công trình nghiên cứu khoa học, Báo cáo logistics Việt Nam 2022, Báo cáo tại diễn đàn logistics Việt Nam 2022, báo cáo về logistics của Bộ Công Thương... nghiên cứu này tìm kiếm và đánh giá các tài liệu, tóm tắt các nghiên cứu hiện tại, xác định nội dung mô hình, chủ đề và các vấn đề cần nghiên cứu tiếp theo. Phương pháp đánh giá tài liệu tập trung là một cách tiếp cận phù hợp, cần thiết cho cấu trúc của nghiên cứu này.

Logistics ngược

Logistics ngược là “quá trình lập kế hoạch, thực hiện và kiểm soát các luồng nguyên vật liệu, hàng tồn kho trong quá trình và thành phẩm, từ điểm sản xuất, phân phối hoặc sử dụng đến điểm thu hồi hoặc điểm xử lý thích hợp”. Các thuật ngữ như “tính bền vững”, “thân thiện với môi trường”, “trung hòa carbon” và “thân thiện môi trường” đã được các doanh nghiệp người dân ngày càng quan tâm (Drake M.J, 2008). Logistics ngược làm phát sinh các chi phí liên quan đến vận chuyển, dự trữ, phục hồi, sửa chữa... theo ước tính chi phí này chiếm khoảng 3-15% tổng chi phí của doanh nghiệp. Tuy nhiên, nếu tổ chức triển khai tốt dòng logistics này thì doanh nghiệp sẽ tiết kiệm đáng kể các khoản chi phí khác như chi phí nguyên vật liệu tái sinh, chi phí bao bì do sử dụng nhiều lần, thu hồi giá trị của sản phẩm khi bị loại bỏ... Những lợi ích kinh tế như vậy đòi hỏi doanh nghiệp phải quản lý tốt.

Diễn đàn Kinh tế thế giới (Forum, 2009) đã từng chỉ ra rằng ngành logistics chiếm khoảng 5,5% lượng khí thải nhà kính trên phạm vi toàn cầu. Xu hướng này không ngừng tăng lên trong suốt những năm qua do hoạt động giao thương và trao đổi kinh tế ngày càng mở rộng trong nội bộ từng quốc gia cũng như giữa các quốc gia và khu vực trên thế giới, cùng với những tác động tiêu cực từ quá trình công nghiệp hoá.

Tại Việt Nam hiện nay, hệ thống xử lý chất thải hoạt động theo 2 hình thức tổ chức chính thức và phi chính thức. Hệ thống chính thức do nhà nước quản lý hoặc các công ty tư nhân dựa trên cơ sở hợp đồng thu gom và xử lý chất thải. Ngược lại, hệ thống phi chính thức nhỏ lẻ, tự phát, phân tán và không có hợp đồng giữa các thành viên tham gia hệ thống. Trong khi hệ thống chính thức chưa đáp ứng được yêu cầu thu gom và xử lý sản phẩm loại bỏ và chất thải thì hệ thống phi chính thức được xem là giải pháp hữu hiệu hiện nay. Việc tích hợp 2 hệ thống

này có thể xem như là cơ hội để phát triển logistics ngược ở Việt Nam. Tuy nhiên, hệ thống logistics ngược đảm nhận quá trình xử lý chất thải đang được quản lý một cách chông chéo bởi nhiều bộ, ngành và chưa có sự phân chia trách nhiệm rõ ràng. Do đó, hoạt động logistics ngược, đặc biệt trong quá trình xử lý chất thải gặp không ít khó khăn.

Logistics đô thị

Việc hợp lý hóa vận tải hàng hóa đô thị là điều cần thiết cho tăng trưởng kinh tế bền vững (Taniguchi, Van der Heijden, 2000). Tuy nhiên, một số vấn đề phát sinh như tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm môi trường và tiêu hao năng lượng. Ngoài ra, mức độ dịch vụ cao hơn được yêu cầu để làm hài lòng khách hàng và đối mặt với sự cạnh tranh toàn cầu. Phương tiện vận tải hoạt động trong môi trường đô thị thường thải ra một tỷ lệ ô nhiễm lớn hơn trên mỗi km di chuyển so với các phương tiện cơ giới khác như ô tô và xe máy (Do vận chuyển trong đô thị có cự ly ngắn, các phương tiện phải khởi động rồi phanh, dừng liên tục, cộng thêm một lượng lớn phương tiện giao hàng có tuổi đời cao không còn đảm bảo an toàn môi trường). Mức tiêu thụ nhiên liệu cao hơn trên một đơn vị quãng đường di chuyển và thực tế là nhiều người sử dụng phương tiện đầu diesel. Ngoài ra, hệ thống vận tải hàng hóa và vận tải hành khách tạo ra nhiều tác động kinh tế, môi trường và xã hội. Vì những lý do này, logistics đô thị trở thành một công cụ quan trọng cho một ngành logistics bền vững hơn. Logistics đô thị có thể hiểu là quá trình tối ưu hóa hoàn toàn hoạt động logistics và vận chuyển của các công ty ở khu vực đô thị trên cơ sở xem xét các yếu tố đặc trưng riêng về tình hình giao thông, xã hội, ô nhiễm môi trường và nhu cầu của khách hàng. Logistics đô thị trở thành một phần của logistics để đáp ứng nhu cầu về giao thông đô thị đảm bảo mức độ phục vụ phù hợp, hạn chế ùn tắc, ô nhiễm, tai nạn và chi phí vận tải.

Việt Nam hiện có 862 đô thị các loại, phân bố tương đối đồng đều. Tăng trưởng kinh tế ở đô thị đạt trung bình 12 - 15. Các đô thị có vai trò lớn trong giải quyết việc làm, tăng phúc lợi xã hội, tạo đột phá trong thu hút đầu tư, phát triển khoa học công nghệ. Kinh tế khu vực đô thị tăng trưởng ở mức cao, đóng góp khoảng 70% GDP cả nước. Tuy vậy, có nhiều tồn tại, khó khăn, thách thức để đô thị Việt Nam phát triển nhanh và bền vững. Đó là vấn đề quá tải hạ tầng giao thông, điện nước, viễn thông; thiếu nhà ở xã hội, tác động rủi ro khí hậu như ngập lụt, hỏa hoạn. Ô nhiễm môi trường đô thị còn nhức nhối; thay đổi quy hoạch, quy hoạch treo... gây bức xúc

trong xã hội. Giao thông đô thị là hoạt động nằm ở trung tâm của mô hình logistics đô thị, do đó vận chuyển hàng hóa và sự di chuyển của người dân trong thành phố được coi là cốt lõi của logistics đô thị. Việt Nam đang gặp phải rất nhiều áp lực liên quan đến vấn đề logistics đô thị. Cụ thể: Tình trạng tắc nghẽn giao thông, tình trạng ô nhiễm tiếng ồn, tình trạng ô nhiễm khí, chi phí logistics tăng cao. Nguyên nhân của tình trạng này do số lượng và mật độ dân số cao, lượng hàng hóa luân chuyển lớn do đô thị thường là điểm trung chuyển cho các nhà xuất nhập khẩu giữa cửa nhà nhập khẩu, sản xuất với các tỉnh, và do sự phát triển bùng nổ của thương mại điện tử khiến nhu cầu giao nhận hàng tăng lên mạnh mẽ. Những vấn đề về logistics đô thị nếu không được giải quyết sẽ gây thiệt hại lớn về mặt kinh tế cho những chủ thể kinh doanh trên địa bàn thành phố và các tỉnh lân cận, cũng như giảm chất lượng cuộc sống người dân, và ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững chung.

Phân phối thông minh

Một số nghiên cứu cho thấy, hợp tác trong hệ thống vận chuyển hàng hóa (Taniguchi và cộng sự, 2000) cho phép giảm số lượng xe tải được sử dụng để thu gom hoặc vận chuyển cùng một lượng các mặt hàng. Điều này dẫn đến giảm đáng kể thời gian di chuyển cho xe tải, số giờ làm việc của con người và tổng chi phí. Đa phương thức không phải là một phương thức vận tải, mà là một hệ thống phối hợp các phương thức vận tải khác nhau vận chuyển cho một lô hàng. Nó đòi hỏi sự hợp tác và phối hợp giữa một nhóm đa dạng các công ty ở cấp độ được nhìn thấy trong các ngành công nghiệp khác.

Một khía cạnh khác về đa phương thức nhà cung cấp dịch vụ là hệ thống thông tin tinh vi, vì họ cần xử lý nhiều thông tin dưới áp lực về thời gian và phối hợp với các hãng vận tải khác (Long, 2003). Nghiên cứu quốc tế đã nêu bật lợi thế mà một hệ thống đa phương thức đạt được nhờ giảm chi phí phương tiện vận chuyển. Ngoài ra, hệ thống giao thông thông minh sẽ tạo thành một công cụ cơ bản cho tính di động và quản lý an toàn, đó là sự kết hợp giữa công nghệ thông tin (CNTT) và hệ thống giao thông, thu thập, xây dựng, quản lý và chuyển các phương tiện liên quan đến dữ liệu và tích hợp nhiều người dùng theo cách "thông minh". Đồng thời, nó làm giảm tác động từ môi trường vận tải và cải thiện chất lượng cuộc sống. Mục đích chính là: cải thiện việc trao đổi thông tin giữa những người tham gia và phối hợp; phân phối theo cách tối ưu lưu lượng truy cập và thông tin rộng rãi trong thời gian thực

về mức độ ùn tắc trong đô thị, định hướng chuyển đi của các hãng vận tải hàng hóa; sử dụng tốt hơn vận tải công cộng và khu vực đỗ hàng và tối ưu hóa việc kiểm tra tốc độ đầy tải.

Vận tải đa phương thức trong đô thị là loại hình vận tải được thực hiện trong phạm vi Việt Nam. Các công ty vận tải đa phương thức ở Việt Nam cơ bản cũng đã đáp ứng được một phần, có thể kể đến như: Công Ty TNHH Vận tải đa phương thức Thi Phát, Công Ty TNHH Vận tải đa phương thức Hưng Phát, Công Ty TNHH Vận tải đa phương thức Ngân Phú.... Các công ty này hoạt động tương đối thành công do hoạt động hiệu quả và tiết kiệm chi phí hơn so với vận tải đường bộ đơn thuần; tôn trọng các tiêu chuẩn (tiêu chuẩn đoàn tàu, mạng lưới logistics, mạng lưới vận tải đa phương thức...).

Một trường hợp tích hợp thành công giữa CNTT và logistics là Đề án "Ứng dụng CNTT trong quản lý, điều hành giao thông vận tải, tập trung đối với lĩnh vực đường bộ" đã được Thủ tướng Chính phủ quyết định phê duyệt (Quyết định số 923/QĐ-TTg ngày 30/6/2020). Đề án hướng tới mục tiêu đầu tư hiện đại hóa ứng dụng CNTT trong các hoạt động quản lý, điều hành ngành giao thông vận tải phù hợp với xu thế chuyển đổi số của Chính phủ và xây dựng nền kinh tế số trong giai đoạn 2020-2025, định hướng đến năm 2030; Tập trung vào lĩnh vực đường bộ nhằm bảo đảm thông suốt, an toàn, hiệu quả và bảo vệ môi trường cho tất cả các phương thức vận tải. Ngoài ra, trong Chương trình chuyển đổi số quốc gia (Quyết định số 749/QĐ-TTg ngày 6/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ), Giao thông vận tải và logistics cũng được xác định là 1 trong 8 lĩnh vực cần được ưu tiên chuyển đổi số trước. Như vậy, việc triển khai chuyển đổi số lĩnh vực Giao thông vận tải và logistics sẽ tập trung phát triển hệ thống giao thông thông minh, tập trung vào các hệ thống giao thông đô thị, đường cao tốc, quốc lộ; Chuyển đổi các hạ tầng logistics; Chuyển đổi việc quản lý kết cấu hạ tầng giao thông, phương tiện kinh doanh vận tải.

Đề xuất một số giải pháp

Để vượt qua các thách thức tận dụng các cơ hội từ logistics xanh (logistics ngược, logistics đô thị và phân phối thông minh) cho tăng trưởng bền vững của Việt Nam trong thời gian tới, tác giả đề xuất một số nội dung cần tập trung thực hiện gồm:

- *Đối với logistics đô thị:*

Hệ thống logistics đô thị không những có vai trò thúc đẩy hiệu quả, giảm thiểu chi phí vận hành, tạo ra sức cạnh tranh cho logistics, mà hệ thống logistics cung cấp cơ hội cho các giải pháp sáng tạo phát triển



nhằm nâng cao chất lượng cuộc sống ở các đô thị. Tuy nhiên, hệ thống logistics đô thị không thể thiếu vai trò Chính phủ bởi vì hệ thống logistics đô thị có liên quan đến đầu tư lớn, các vấn đề pháp luật và chính sách phát triển của đô thị cũng như quốc gia. Để giải quyết vấn đề này trước hết nó cần có sự thay đổi từ chính quyền và những định hướng thay đổi của công ty.

Logistics đô thị cần tiếp cận khách hàng bằng cách sử dụng không gian phân phối ít nhất, địa điểm xây dựng siêu thị, đại siêu thị và trung tâm thương mại nên được đặt ở khu vực ngoại ô và tiết kiệm không gian bằng cách sử dụng các giải pháp công nghệ hay cần quy định phân loại hàng hóa theo trọng lượng và kích thước hoặc quy định về thời gian vận chuyển. Điều này hàm ý rằng sự kết hợp giữa các sáng kiến của công ty và các chính sách của Chính phủ sẽ là cần thiết trong phát triển hệ thống vận tải hàng hóa đô thị bền vững. Có ít nhất 3 phương tiện vận chuyển hàng hóa khác nhau các loại hình đô thị: từ ngoài vào trong đô thị, từ trong vào trong và từ ngoài vào bên ngoài thành phố. Những công cụ này dẫn đến giảm tắc nghẽn giao thông, ô nhiễm và sử dụng tài nguyên tốt hơn.

- Về việc giảm chi phí:

Quá trình vận chuyển hàng hóa trong đô thị sử dụng nhiều phương thức vận tải (vận tải đa phương thức). Ứng dụng Logistics xanh sử dụng phương tiện vận tải tiết kiệm nhiên liệu, ưu tiên sử dụng nhiên liệu sạch. Doanh nghiệp logistics cần lập kế hoạch mạng lưới vận chuyển hàng hóa, bố trí trung tâm phân phối và lựa chọn tuyến đường giao thông hợp lý sao cho xe đầy hàng ở hai chiều vận chuyển, vận chuyển đối lưu sẽ giúp giảm chi phí.

- 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. Trong Logistics, bao bì được sử dụng nhiều nhất là màng plastic bọc hàng hóa được sử dụng trong các kho khô/kho lạnh. Cần khuyến khích doanh nghiệp 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 môi trường, phát triển kinh tế.

- Tránh sự lãng phí:

Ứng dụng logistics đô thị, phân phối thông minh vào thiết kế kho bãi cho doanh nghiệp như: Tối ưu hóa chiến lược bố trí kho và hàng tồn kho để giảm chi phí logistic (dự trữ nhiều hoặc ít điều tạo ra sự lãng phí dẫn đến chi phí lưu trữ tăng); Sử dụng năng lượng hiệu quả, khai thác năng lượng sạch

(ngoài nguồn năng lượng hóa thạch, dầu mỏ); Thiết kế một kho bền vững, sử dụng được trong lâu dài... để tránh sự lãng phí nguyên vật liệu, đập đi xây lại hoặc kho xuống cấp nhanh chóng. Ngoài ra, cần sử dụng các kỹ thuật tiên tiến như hệ thống thông tin địa lý, hệ thống định vị toàn cầu, kiến thức logistics, hệ thống giao thông thông minh và các mô hình giúp tối ưu hóa giao thông, vận tải và phân phối hàng hóa trong các đô thị, giảm chi phí vận chuyển và những tác động tiêu cực từ môi trường.

Như vậy, áp dụng mô hình logistics đô thị, logistics ngược và phân phối thông minh là vấn đề tương đối mới đối với các doanh nghiệp Việt Nam nhưng là một xu hướng phổ biến trên thế giới để phát triển bền vững. Vì vậy, nếu biết áp dụng một cách có hiệu quả các mô hình này sẽ tạo đà cho tăng trưởng và là trụ đỡ quan trọng cho phát triển kinh tế bền vững của Việt Nam trong thời gian không xa.

Tài liệu tham khảo

1. Bộ Công Thương, Báo cáo logistics Việt Nam 2021, 2022;
2. Trang thông tin điện tử Logistics Việt Nam - Xu hướng logistics đô thị: Tương lai của logistics đô thị được quyết định bởi các giải pháp kết nối, chia sẻ, tự động và điện tử. - <https://logistics.gov.vn/ha-tang/xu-huong-logistics-do-thi-tuong-lai-cua-logistics-do-thi-duoc-quyet-dinh-boi-cac-giai-phap-ket-noi-chia-se-tu-dong-va-dien-tu>;
3. Tư Tâm (2022), Việt Nam cần thiết phải phát triển logistics đô thị- <https://vtr.vn/viet-nam-can-thiet-phai-phat-trien-logistics-do-thi-9438.html>;
4. Drake M.J., (2008), Closed-Loop Supply Chain Management for Global Sustainability, in JAFSA C Wankel (Ed.), Global Sustainability Initiatives. New Models and New Approaches, Information Age Publishing: Charlotte, N.C;
5. Forum, W. E. (2009), Supply chain decarbonization: role of transport and logistics in reducing supply chain carbon emissions. Geneva: www3.weforum.org/docs/WEF_LT_SupplyChainDecarbonization_Report_2009.pdf;
6. government, V. (Ministry of Transport, 2016), Decision 4206/QĐ-BGTVT, Decision to promulgate the Plan to reduce CO2 emissions in Vietnam's civil aviation activities for the period 2016-2020. Hanoi;
7. Harland C.M., R.C. Lamming, H. Walker, W.E. Philips, N.D. Caldwell and T.E. Johnson et al., Supply management: is it a discipline?, International Journal of Operations & Production Management 26 (7) (2006), pp. 730-753;
8. Ilenia Confente, Ilenia Confente (2009), Green Logistics in Italy: new challenge for sustainable development, Conference Proceeding's 12th International QMOD and Toulon-Verona Conference International Conference on Quality and Service Sciences (ICQSS) 2009 Aug. 27-29 Verona, Italy, p1-13.

Thông tin tác giả:

TS. Phạm Văn Kiệm

Trường Đại học Thương mại

Email: kiem.pv@tmu.edu.vn