

Trang chủ/Diễn đàn khoa học/Nghiên cứu - Trao đổi

Hoạt động logistics xanh tại Việt Nam: Thực trạng, cơ hội và giải pháp thúc đẩy

18:21 | 19/06/2024

EFR Thông qua nghiên cứu thực trạng, bài viết đưa ra giải pháp giúp nâng cao hiệu quả hoạt động logistics xanh ở Việt Nam.

Đoàn Thị Thu Trang

Viện Kinh tế và Quản lý, Đại học Bách Khoa Hà Nội

Nguyễn Khánh Linh

Khoa Kinh tế và Kinh doanh quốc tế, Trường Đại học Kinh tế - Đại học Quốc gia Hà Nội

Email: linhhnguyenn1210@gmail.com

Tóm tắt

Bài viết nghiên cứu thực trạng hoạt động logistics xanh tại Việt Nam hiện nay, chỉ ra những cơ hội và thách thức đối với doanh nghiệp hoạt động trong dịch vụ logistics xanh. Từ kết quả nghiên cứu, nhóm tác giả đề ra một số giải pháp, kiến nghị nhằm thúc đẩy hoạt động logistics xanh cho các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam, giúp giảm lượng khí thải carbon.

Từ khóa: hoạt động logistics xanh, doanh nghiệp logistics, logistics xanh, lượng khí thải carbon

Summary

This article examines the current state of green logistics practices in Vietnam. It provides general information on costs, human resources, infrastructure in green development investment, and evaluates the effectiveness of businesses. The article also discusses the opportunities and challenges of operating in green logistics services, as well as government policies that support such activities. Based on this research, the author proposes several solutions and recommendations to promote green logistics practices in Vietnam's logistics businesses, intending to reduce carbon emissions.

Keywords: green logistics practices, logistics businesses, carbon emissions

GIỚI THIỆU

Dịch vụ logistics của Việt Nam có tốc độ tăng trưởng tương đối cao, đạt khoảng 14%-16%/năm; tỷ lệ doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ Logistics đạt khoảng 60%-70%, đóng góp 4%-5% GDP. Theo bảng xếp hạng Agility 2022, thị trường logistics Việt Nam xếp thứ 11 trong nhóm 50 thị trường logistics mới nổi toàn cầu. Việt Nam là quốc gia đứng đầu trong các nước ASEAN về số lượng doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics được Cơ quan Quản lý hoạt động hàng hải của Mỹ (FMC) cấp phép. Hiện có hơn 40.000 doanh nghiệp Việt Nam hoạt động trong lĩnh vực logistics (Song Hà, 2022).

Không thể phủ nhận được những đóng góp của logistics vào bức tranh kinh tế của Việt Nam (Chính và Hoàng, 2009). Mặc dù vậy, hoạt động logistics đã gây ra nhiều tác động lớn 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... Trước thực trạng này, việc nghiên cứu và đẩy mạnh hoạt động logistics xanh tại Việt Nam hiện nay là rất cần thiết.

KHÁI NIỆM LOGISTICS XANH

Logistics xanh chủ yếu đề cập đến các vấn đề môi trường liên quan đến vận chuyển, xử lý và lưu trữ nguyên vật liệu, kiểm soát hàng tồn kho, kho bãi, đóng gói và các quyết định phân bổ vị trí cơ sở (Min và Kim, 2012).

Quan điểm khác cho rằng, logistics xanh là một hệ thống logistics tương thích với môi trường, một hệ thống logistics thân thiện với môi trường và hiệu quả (Brewer, Button, and Hensher 2001).

Báo cáo Logistics Việt Nam 2022 đưa ra quan điểm: Logistics xanh là hoạt động logistics hướng tới các mục tiêu bền vững,

thân thiện và bảo vệ môi trường, giảm tối đa tác động tiêu cực đến môi trường.

Nhìn chung, tất cả các phương tiện, phương pháp và quy trình sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên, thân thiện với môi trường sinh thái đều được đưa vào khái niệm "logistics xanh".

THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG LOGISTICS XANH Ở VIỆT NAM

Việt Nam có nhiều tiềm năng và lợi thế trong phát triển dịch vụ logistics như: nằm ở vị trí chiến lược trong khu vực phát triển năng động của thế giới, có nền kinh tế đang trên đà phát triển, hội nhập quốc tế sâu rộng, là thị trường mới nổi thứ tám có sức tiêu thụ lớn, thương mại điện tử có xu hướng phát triển mạnh, là trung tâm sản xuất mới của khu vực châu Á - Thái Bình Dương, có lợi thế về vị trí địa lý thuận lợi cho vận tải quốc tế với bờ biển dài 3.260 km, có nhiều cảng nước sâu, sân bay quốc tế, hệ thống đường sắt xuyên quốc gia và mạng lưới giao thông thuận lợi...

Tại Việt Nam, khái niệm logistics xanh còn tương đối mới, nhưng nó đã trở thành một xu hướng nổi bật. Logistics xanh ngày càng được Chính phủ và các doanh nghiệp tập trung quan tâm, đầu tư một cách chuyên nghiệp, thể hiện qua việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng. Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ngày càng được đầu tư xây dựng và mở rộng, đặc biệt là một loạt hệ thống đường cao tốc trọng điểm, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp vận tải tại Việt Nam tiết kiệm thời gian và chi phí vận chuyển. Hệ thống cảng biển cũng ngày càng được cải thiện, được chú trọng đầu tư, cải tiến liên tục, tiếp cận những dịch vụ vận tải tiên tiến, hiện đại và thân thiện môi trường hơn. Trong đó, cảng Tân Cảng - Cát Lái tại TP. Hồ Chí Minh là cảng đầu tiên tại Việt Nam đạt danh hiệu Cảng xanh của Hội đồng mạng lưới dịch vụ cảng APEC. Cảng được đầu tư hệ thống trang thiết bị hoạt động hoàn toàn bằng điện như cầu bờ, cầu bãi, giúp giảm lượng khí thải CO₂ thay vì thiết bị hoạt động bằng dầu diesel. Thêm vào đó, cảng không ngừng đổi mới trang thiết bị sử dụng năng lượng sạch, năng lượng tự nhiên nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và bảo vệ môi trường; thay thế, sử dụng bóng đèn LED trên toàn bộ hệ thống cầu bờ, cầu bãi; phát triển hệ thống lọc sóng để bảo đảm hệ thống điện lưới ổn định, tận dụng nguồn điện dư thừa từ cầu bờ để làm năng lượng sử dụng cho văn phòng, bãi container và hệ thống điện bãi. Cùng với đó, việc không ngừng nâng cao năng suất giải phóng tàu không những giúp cho khách hàng tiết kiệm chi phí, thời gian tàu nằm chờ tại cảng, mà còn giảm tác động xấu đến với môi trường. Cảng còn áp dụng các biện pháp giảm tiếng ồn, giảm bụi trong không khí, các yếu tố bức xạ và trồng cây dọc các tuyến đường nội bộ nhằm tạo cảnh quan cho cảng, đồng thời cải thiện môi trường không khí chung quanh; đầu tư các hệ thống thu gom và xử lý nước thải, thu gom, tái chế và xử lý rác thải rắn, rác thải độc hại (Lê Thu, 2021).

Tuy nhiên, các doanh nghiệp logistics Việt Nam hiện nay vẫn hoạt động một cách manh mún và thiếu tính liên kết giữa các vùng. Tình trạng này diễn ra phổ biến ở các vùng miền tại Việt Nam, đặc biệt đối với các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ. Do không có hạn chế về yêu cầu mức vốn tối thiểu khi thành lập doanh nghiệp, nên trung bình mỗi công ty chỉ sở hữu trung bình 5,3 xe tải/1 công ty (Hình 1).

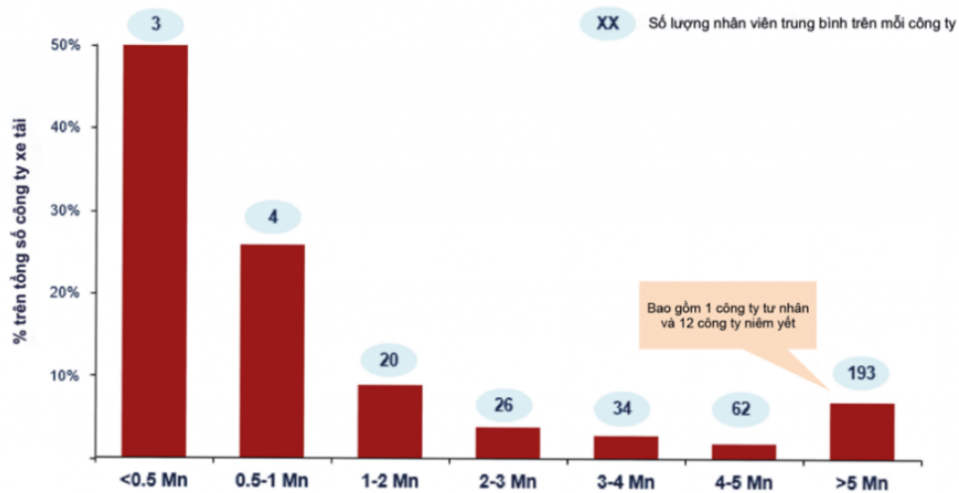
Hình 1: Tình trạng phát triển manh mún của hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ cấp khu vực

Khu vực	Số lượng xe tải/công ty
Tây Bắc	1,9
Đông Bắc	2,6
Đồng bằng sông Hồng^a	3,4
Duyên hải Bắc Trung Bộ	5,8
Duyên hải Nam Trung Bộ	4,4
Tây Nguyên	12,8
Đông Nam Bộ^a	9,8
Đồng bằng sông Cửu Long ^a	16,3
Mức trung bình cả nước	5,3

Nguồn: World Bank Group, 2019

Bên cạnh đó, tại Việt Nam, phần lớn doanh nghiệp trong ngành vận tải đều có doanh thu thấp. Tỷ lệ doanh nghiệp có doanh thu dưới 500.000 USD chiếm đến khoảng 50% tổng lượng doanh nghiệp vận tải (Hình 2).

Hình 2: Sự phân bố doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải bằng xe ô tô theo doanh thu



Nguồn: World Bank Group, 2019

Tình trạng hoạt động mạnh mẽ 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.

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, doanh nghiệp đại chúng và doanh nghiệp có định hướng xuất khẩu. Doanh nghiệp Việt vẫn coi phát triển bền vững là gánh nặng mà chưa hiểu đi trên con đường màu xanh, hướng tới tương lai bền vững là dòng chảy, là con đường độc đạo của doanh nghiệp (Song Hà, 2023).

CƠ HỘI VÀ THÁCH THỨC ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG LOGISTICS XANH TẠI VIỆT NAM

Cơ hội

Quy định và chính sách hỗ trợ từ Chính phủ

Là một trong các quốc gia chịu ảnh hưởng nặng nề nhất từ biến đổi khí hậu, Việt Nam nhận thức rõ ràng về tính nghiêm trọng cũng như tính cấp thiết của hoạt động bảo vệ môi trường và đặc biệt là giảm phát thải khí nhà kính. Thực hiện cam kết sau Hội nghị lần thứ 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (COP26), chính phủ Việt Nam đẩy mạnh thực hiện xây dựng và triển khai các biện pháp giảm phát thải CO₂. Nhìn chung, Đảng và Chính phủ Việt Nam cũng như các cơ quan chức năng thực sự dành sự quan tâm và ưu tiên hàng đầu cho hoạt động phát triển bền vững, trong đó có phát triển logistics xanh thông qua việc ban hành nhiều văn bản pháp luật, chính sách có liên quan nhằm tạo hành lang pháp lý thuận lợi. Có thể thấy sự quyết tâm của Chính phủ trong việc thực hiện phát triển xanh là động lực quan trọng thúc đẩy phát triển logistics xanh. Chính phủ đã áp dụng cách tiếp cận từ trên xuống (top down) nhằm thực hiện phát triển xanh thông qua một loạt các quy định bắt buộc và chính sách khuyến khích.

Nhận thức của doanh nghiệp

Theo khảo sát của Bộ Công Thương (2022), các doanh nghiệp Việt Nam, bao gồm cả các doanh nghiệp cung cấp và sử dụng dịch vụ logistics, dành mối quan tâm rất lớn tới hoạt động logistics xanh và bền vững. Hơn 73,2% số doanh nghiệp được khảo sát cho biết đã đưa logistics xanh vào trong chiến lược kinh doanh của công ty. Đây là minh chứng cụ thể và rõ ràng về tầm nhận thức của các doanh nghiệp về vai trò của logistics xanh trong phát triển bền vững.

Nhận thức của người tiêu dùng

Những năm gần đây, nhận thức của người tiêu dùng tại Việt Nam có nhiều thay đổi tích cực. Người tiêu dùng gia tăng nhận

thức và ưu ái hơn việc tiêu dùng hàng hóa, sản phẩm được cung cấp nhờ sử dụng dịch vụ logistics xanh. Do khách hàng là mục tiêu cuối cùng của mọi chuỗi cung ứng sản phẩm, nên sự chuyển biến thái độ của người tiêu dùng về logistics xanh là động lực mạnh mẽ thúc đẩy các doanh nghiệp thực hiện hoạt động logistics xanh. Cũng theo khảo sát của Bộ Công Thương (2022), có trên 30% khách hàng đồng tình với việc sử dụng các loại phương tiện, nhiên liệu, vật liệu thân thiện với môi trường, trên 10% khách hàng sẵn sàng trả thêm tiền để được sử dụng dịch vụ logistics xanh.

Thách thức

Các doanh nghiệp hoạt động logistics xanh có tiềm năng lớn để phát triển, tuy nhiên, doanh nghiệp vẫn đang đối mặt với nhiều khó khăn. Hầu hết, các doanh nghiệp logistics trong nước còn đang hạn chế với chuyển đổi xanh, khi việc “xanh hóa” tốn nhiều chi phí. Nhóm tác giả phân loại thách thức của doanh nghiệp thành các rào cản chính: rào cản về thông tin, rào cản về nguồn lực và rào cản về cơ sở hạ tầng.

Về thông tin

Chuyển đổi xanh có quy mô rất lớn trên diện rộng cả nước và quốc tế, nên doanh nghiệp cần có những hướng dẫn đầy đủ về mặt thông tin, tiêu chuẩn hành lang pháp lý trong việc thực hiện chiến lược xanh. Tuy nhiên, hiện nay, 70% doanh nghiệp chưa được trang bị đủ kiến thức, chưa hiểu rõ được thế nào là phát triển xanh, chưa thấy được lợi ích của việc áp dụng mô hình kinh tế tuần hoàn (Song Hà, 2023).

Về nguồn lực

Logistics xanh vẫn còn gặp rất nhiều khó khăn để phát triển tại Việt Nam. Xét về quy mô nhân lực, các doanh nghiệp Việt Nam đại đa số có quy mô siêu nhỏ và nhỏ với 40,22% số doanh nghiệp có quy mô dưới 5 lao động; 31,67% số doanh nghiệp có quy mô 5-9 lao động; 24,42% có quy mô từ 10-49 lao động và chỉ 3,17% doanh nghiệp có quy mô 50-300 lao động (Khánh Chi, 2022).

Không chỉ thiếu mà nguồn nhân lực còn chưa đủ chất lượng yêu cầu đặt ra. Theo kết quả khảo sát của Công ty Nghiên cứu và tư vấn công nghiệp Việt Nam, 60%-80% doanh nghiệp được phỏng vấn cho rằng, năng lực của đội ngũ logistics, bao gồm cả nhân lực trực tiếp và cán bộ quản lý đang ở trình độ thấp. Theo dự báo, ngành logistics nước ta đến năm 2030 cần bổ sung 2,2 triệu nhân lực, cũng như cần thêm 200 nghìn nhân lực được đào tạo chất lượng cao với đầy đủ bằng cấp chứng chỉ và trình độ ngoại ngữ (Nhật Dương, 2022). Sự hạn chế về mặt nhân lực đã gây ra những thách thức không nhỏ để phát triển ngành logistics xanh trong tương lai.

Bên cạnh nhân lực, doanh nghiệp cũng đối mặt với vấn đề tài chính để có thể chuyển đổi sang logistics xanh. Thực tế cho thấy, để phát triển logistics xanh ở bước đầu, cần đầu tư thêm chi phí tối ưu hóa các hoạt động vận tải, kho bãi và điều đó sẽ khiến lợi nhuận doanh nghiệp sẽ bị giảm trong ngắn hạn.

Về cơ sở hạ tầng

Một trong những khó khăn tiếp theo chính là vấn đề về cơ sở hạ tầng. Tại Việt Nam, vận tải hàng hóa còn đang phụ thuộc lớn vào vận tải đường bộ khi lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ rất lớn, chiếm trên 70% tổng lượng vận tải hàng hóa (Lan Vũ, 2022). Điều này gây ra tình trạng ùn tắc khi xuất khẩu, nhập khẩu qua các cửa khẩu đường bộ, chất lượng.

Hơn nữa, hạ tầng vận tải tại Việt Nam còn yếu kém chưa theo kịp với yêu cầu phát triển logistics xanh. Hiện nay, đường tại Việt Nam còn dài, ít làn xe và chất lượng mặt đường thường xuyên hư hỏng với nhiều ổ gà, vết nứt và sự phân bố không hợp lý giữa các làn đường, làn đường tránh làm ảnh hưởng đến các phương tiện cũng như chất lượng vận chuyển và ảnh hưởng đến hoạt động xanh hóa động vận tải đường bộ. Vẫn có những tuyến đường chưa phù hợp về mặt pháp lý và chưa được đầu tư một cách thích đáng.

Đối với đường sông, hệ thống vận tải đường sông không theo kịp tốc độ phát triển hàng hóa, dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông tại các cảng, diện tích kho bãi không đủ đáp ứng sự gia tăng của hàng hóa dẫn tới tốc độ lưu thông hàng hóa tại cảng chậm. Tất cả những yếu tố này đã làm tăng lượng carbon thải ra môi trường, đẩy chi phí logistics tăng lên, từ đó làm tăng giá thành và giảm tính cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Đó là chưa kể, chất lượng hệ thống kho bãi tại nước ta đang đối mặt với tình trạng xuống cấp do việc xây dựng những kho bãi này đã diễn ra từ lâu nhưng không được bảo dưỡng và sửa chữa. Hơn nữa, quỹ đất của một số địa phương hạn hẹp, vốn đầu tư của doanh nghiệp không đủ lớn, nên chỉ một số ít các doanh nghiệp xây dựng được kho bãi sẵn sàng đáp ứng được nhu cầu lưu kho, bến bãi và vận chuyển hàng hóa.

Số lượng kho bãi hạn chế gần các tuyến đường giao thông, sân bay và cảng biển chính, gây ra nhiều khó khăn trong việc thu thập hàng hóa trước khi vận chuyển đến người tiêu dùng cuối cùng. Điều này không chỉ gây tốn kém chi phí mà còn kéo dài thời gian vận chuyển, tăng lượng khí thải ra môi trường và ảnh hưởng trực tiếp đến chiến lược xanh hóa trong lĩnh vực logistics.

ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP

Để nâng cao hiệu quả hoạt động logistics xanh ở Việt Nam, nhóm tác giả đưa ra một số đề xuất sau:

Về phía Nhà nước

Điều kiện quan trọng để chính phủ thành công trong việc đẩy mạnh hoạt động logistics xanh là nhanh chóng hoàn thiện khung pháp lý đồng bộ, có quy định rõ ràng về trách nhiệm và giới hạn quản lý giữa các cơ quan nhà nước trong việc quản lý hoạt động logistics, tạo cơ sở thuận lợi cho hoạt động trong ngành.

Cụ thể, chính phủ cần sửa đổi một số quy định, bổ sung về dịch vụ logistics, tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho hoạt động logistics; sửa đổi, ban hành mới các chính sách, pháp luật điều chỉnh dịch vụ logistics, vận tải đa phương thức, vận tải xuyên biên giới, bao quát toàn diện các dịch vụ logistics, nội luật hóa các cam kết quốc tế về logistics. Bên cạnh đó, nghiên cứu ban hành quy định về bằng cấp, chứng chỉ đào tạo bắt buộc cho người điều khiển phương tiện về tiết kiệm năng lượng, xanh hóa môi trường, chính sách quy định về bao bì xanh, rác thải xanh đối với các doanh nghiệp trong lĩnh vực sản xuất và kho bãi...

Mặt khác, Chính phủ cần xây dựng chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics tại địa phương hiệu quả, phù hợp với đặc điểm kinh tế - xã hội của từng địa phương, tạo điều kiện cho doanh nghiệp quy mô nhỏ và vừa thuận lợi trong việc tiếp cận các nguồn vốn trong và ngoài nước, phát triển thị trường, đào tạo, tiếp cận thông tin. Ngoài ra để duy trì khả năng cạnh tranh, cần bố trí ngân sách hỗ trợ nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ và tiến bộ kỹ thuật cho phát triển dịch vụ logistics xanh, hoàn thiện cơ cấu hạ tầng logistics xanh, tiến hành đầu tư, nâng cấp, quy hoạch hệ thống kho bãi phù hợp.

Về phía doanh nghiệp

Doanh nghiệp cần nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của hoạt động logistics xanh trong việc giảm thiểu tác động đến môi trường. Đối với các doanh nghiệp đã quan tâm đầu tư phát triển logistics xanh, thậm chí đã xác định mục tiêu phát triển logistics xanh trong chiến lược của doanh nghiệp, cần thường xuyên cập nhật nội dung chiến lược và tình hình thực hiện phát triển logistics xanh để có điều chỉnh đúng với thực tiễn. Doanh nghiệp cần phải cải thiện chất lượng vận tải bằng việc thay thế các phương tiện vận tải cũ, sử dụng các phương tiện vận tải mới, thân thiện với môi trường; cần tối ưu hóa kho bãi bằng sử dụng công nghệ GPS quản lý thông tin và định vị trong vận tải; tăng cường phát triển công nghệ lạnh trong quản lý kho bãi nhằm giải quyết các vấn đề kỹ thuật và thiết bị liên quan đến bảo quản nhiệt, lạnh và tiết kiệm năng lượng cho hệ thống kho bãi.../.

Tài liệu tham khảo

Bộ Công Thương (2022), *Báo cáo Logistics Việt Nam 2022*.

Brewer, Ann M., Kenneth J. Button, and David A. Hensher (2001). *Handbook of Logistics and supply-chain management*, edited by Ann M. Brewer, Kenneth J. Button and David A. Hensher, Pergamon Oxford.

Chính, P. M., & Hoàng, V. Q. (2009), *Kinh tế Việt Nam: Thăng trầm và đột phá*, Nxb Chính trị Quốc gia.

Khánh Chi (2022), *Động lực phát triển nào cho ngành Logistics Việt Nam?*, truy cập từ <http://tbtagi.angiang.gov.vn/dong-luc-phat-trien-nao-cho-nganh-Logisticsviet-nam-77875.html>.

Lan Vũ (2022), *Vận tải đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng lớn trong tương lai*, truy cập từ <https://diendandoanhngiep.vn/van-tai-duong-bo-van-chiem-ty-trong-lon-trong-tuong-lai-214945.html>.

Lê Thu (2021), *Hai giải thưởng Cảng xanh đều thuộc công ty Tân Cảng Sài Gòn*, truy cập từ <https://haiquanonline.com.vn/hai-giai-thuong-cang-xanh-cua-viet-nam-deu-thuoc-tong-cong-ty-tan-cang-sai-gon-139804.html>.

Min, Hokey, IIsuk Kim (2012), Green supply chain research: Past, present, and future, *Logistics Research*, 4, 39-47.

Nhật Dương (2022), *Nhân lực Logistics Việt Nam vừa thiếu vừa yếu*, truy cập từ <https://vneconomy.vn/nhan-luc-Logistics-cua-viet-nam-vua-thieu-vua-yeu.htm>.

Song Hà (2022), *Thúc đẩy phát triển dịch vụ Logistics: Cần tăng cường các mối liên kết trong ngành*, truy cập từ <https://vneconomy.vn/thuc-day-phat-trien-dich-vu-Logistics-can-tang-cuong-cac-moi-lien-ket-trong-nganh.htm>.

Song Hà (2023), *Nhiều doanh nghiệp ngại đi trên "con đường màu xanh"*, truy cập từ <https://vneconomy.vn/nhieu-doanh-nghiep-ngai-di-tren-con-duong-mau-xanh.htm>.

Wang, Yang, Dinghan Liu, Xiuping Sui, and Fengchun Li (2022), Does Logistics efficiency matter? Evidence from green economic efficiency side, *Research in International Business and Finance*, 61.

World Bank Group (2019), *Tăng cường ngành Vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam, hướng tới giảm chi phí Logistics và Phát thải nhà kính*.

Xie, Tingting, Jinhua Liu (2019), How does green credit affect China's green economy growth, *China Popul. Resour. Environ*, 29, 83-90.

Ngày nhận bài: 18/3/2024; Ngày phản biện: 18/5/2024; Ngày duyệt đăng: 19/6/2024

URL: <https://kinhtevdubao.vn/hoat-dong-logistics-xanh-tai-viet-nam-thuc-trang-co-hoi-va-giai-phap-thuc-day-28998.html>

© Kinh tế và Dự báo - Bộ Kế hoạch và Đầu tư