

Các giải pháp xanh hóa hoạt động hậu cần cho mảng xuất khẩu nông sản Việt Nam đến Úc

Huỳnh Chí Giới*

Trường Đại học Công nghệ Thành phố Hồ Chí Minh, Việt Nam

TỪ KHÓA

Logistics xanh,
Biến đổi khí hậu,
Chuỗi cung ứng nông sản.

TÓM TẮT

Mục tiêu nghiên cứu của bài báo là phân tích thực trạng các doanh nghiệp chủ hàng và doanh nghiệp logistics, trong ngành nông sản Việt Nam, hiện nay đang triển khai các hoạt động xanh hóa như sản xuất xanh, bao bì xanh, vận tải xanh, ... hay nói chung là hậu cần xanh với mức độ cam kết và đầu tư đến đâu, thông qua phương pháp khảo sát, thống kê và thu thập dữ liệu. Kết quả nghiên cứu hướng đến mục tiêu các giải pháp: Hoàn thiện cơ sở hạ tầng logistics; Phát triển môi trường giao thông giảm khí thải; đầu tư hệ thống kho xanh và kho thông minh và xây dựng sản giao dịch tín chỉ carbon để không chỉ hướng đến tăng cường xanh hóa cho hoạt động xuất khẩu nông sản Việt Nam đến thị trường Úc mà còn thực hiện song song hoạt động bảo vệ môi trường và tiết kiệm chi phí kinh tế cho xã hội.

1. Tổng quan

Mối quan hệ thương mại giữa Úc và Việt Nam đã kéo dài hơn 50 năm qua với các hiệp định thương mại tự do song phương và đa phương (FTA) được ký kết, mở đường cho hàng hóa Việt Nam được đi xa hơn đến thị trường của các nước phát triển góp phần làm tăng kim ngạch xuất khẩu Việt Nam. Trong đó, Úc là một quốc gia có mối quan hệ thương mại lớn, xếp thứ 10 của Việt Nam, còn Việt Nam được xem là quốc gia có hoạt động thương mại lớn thứ 7 với nước Úc (Nguyễn Trần Xuân Sơn, 2023). Tính đến nay, xuất khẩu đến thị trường này chủ yếu là trái cây nông sản, thế mạnh của một quốc gia có nền tảng lâu đời về nông nghiệp như hạt điều, trái xoài, thanh long, nhãn, một số mặt hàng hoa quả, ngũ cốc. Cùng với đó, thị trường Việt Nam cũng nhập khẩu rất nhiều mặt hàng của Úc vào Việt Nam như thịt

Kangaroo, mật ong, trái đào, xuân đào...

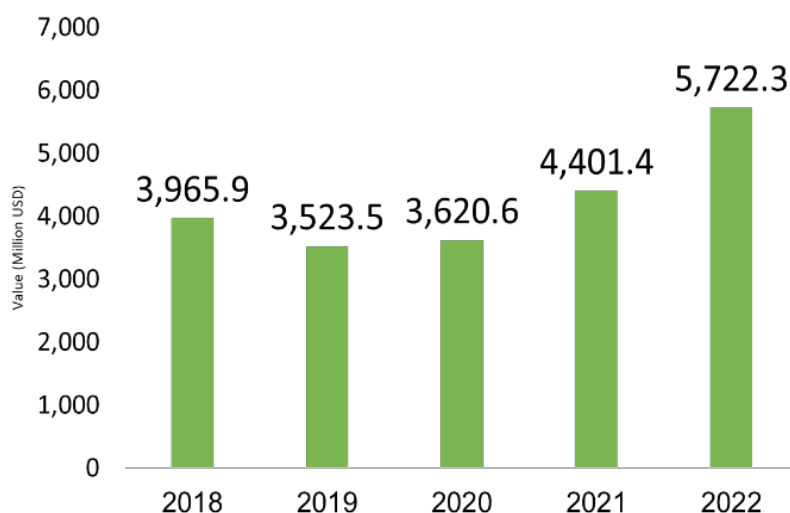
Trong tương lai, sự mong đợi giữa thương mại Úc và Việt Nam không chỉ dừng ở việc gia tăng giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu, mà còn hướng tới xây dựng chuỗi cung ứng phát triển bền vững trong xu thế toàn cầu hóa sâu rộng và sự phức tạp của mạng lưới các nhà cung cấp và các bên liên quan trong chuỗi đang ngày càng quan tâm đến việc quản trị bền vững. Dựa trên các mục tiêu của xanh hóa hướng là đến xanh hóa trong hoạt động sản xuất và cung cấp dịch vụ hậu cần và bài báo sẽ tập trung khía cạnh thương mại quốc tế, giao dịch các mặt hàng nông sản Việt Nam đến thị trường Úc, để trình bày những thực trạng và những giải pháp cho sự phát triển của hậu cần xanh vì nền tảng xanh hóa bền vững sẽ thúc đẩy cho những mục tiêu tiếp theo về kinh tế tuần hoàn và sự phát triển tổng thể của các quốc gia.

* Tác giả liên hệ. Email: hc.gioi@hutech.edu.vn

<https://doi.org/10.61602/jdi.2025.80.11>

Ngày nộp bài: 24/7/2024; Ngày chỉnh sửa: 12/9/2024; Ngày duyệt đăng: 02/10/2024; Ngày online: 18/02/2025

ISSN (print): 1859-428X, ISSN (online): 2815-6234



Hình 1. Giá trị hàng xuất khẩu Việt Nam sang thị trường Úc
(Bộ Công thương, Viện Nghiên cứu và Phát triển Logistics Việt Nam – VLI, 2023)

Trước hết là tổng quan về tình hình thương mại giữa Úc và Việt Nam trong năm năm qua, được thể hiện qua giá trị xuất khẩu sang thị trường Úc (Hình 1).

Giá trị hàng xuất khẩu của Việt Nam sang thị trường Úc trong năm năm qua có sự biến động do đại dịch Covid-19 nhưng nhìn chung đều có sự tăng trưởng từ 3,96 tỷ USD năm 2018 lên 5,72 tỷ USD năm 2022, do gián đoạn của đại dịch đã làm cho giá trị xuất khẩu hàng Việt Nam sang thị trường này có sự giảm sút nhẹ từ 3,9 tỷ USD xuống còn 3,6 tỷ đô vào năm 2020. Tuy nhiên, sau khi đại dịch được kiểm soát toàn cầu, hoạt động xuất khẩu trở nên nhộn nhịp trở lại, giá trị xuất khẩu đã có sự tăng mạnh từ năm 2021 là 4,4 tỷ USD đến năm 2022 đạt được 5,7 tỷ USD, tốc độ tăng 30% cao nhất trong năm năm qua. Nhìn chung, mức tăng trưởng bình quân của năm năm qua (2018 - 2022) đạt được 11%, cho thấy sự nỗ lực của chính phủ Việt Nam trong việc gắn kết, thắt chặt mối quan hệ thương mại song phương giữa hai nước.

Tính đến năm 2022, giá trị xuất khẩu hàng nông sản của Việt Nam chủ yếu là trái cây, rau củ quả, cà phê, gạo, hạt điều, hạt tiêu, bánh kẹo và các sản phẩm ngũ cốc. Hiện nay, dẫn đầu về giá trị xuất khẩu trong các mặt hàng nông sản là mặt hàng hạt điều là 94 triệu USD, tiếp đó là mặt hàng trái cây và rau củ quả có giá trị xuất khẩu hơn 80 triệu USD. Từ năm 2019, thị trường Úc đã trở thành một thị trường ưa chuộng các mặt hàng trái cây rau củ quả của Việt Nam khi sản lượng xuất khẩu đạt giá trị rất lớn, chỉ đứng thứ hai so với mặt hàng hạt điều. Người Úc đang rất chú trọng, quan tâm vào mặt hàng nông sản Việt Nam, cụ thể là xoài, nhãn, vải thiều, thanh long. Điều này đặt ra vấn đề rằng trong tương lai,

chất lượng mặt hàng nông sản Việt Nam cần phải hoàn thiện hơn nữa cả về chất lượng sản phẩm và chất lượng hoạt động logistics vì thị trường Úc có những quy định chặt chẽ về nhãn mác, vệ sinh an toàn thực phẩm. Hơn thế, Úc còn có một số tiêu chuẩn yêu cầu cao hơn Mỹ và Châu Âu để đảm bảo những sản phẩm này được bảo quản tốt nhất khi đến tay khách hàng, vì mặt hàng rau củ quả, trái cây rất dễ bị hư hỏng nếu như hoạt động logistics không chuyên nghiệp, cụ thể là logistics cho chuỗi cung ứng lạnh.

2. Cơ sở lý thuyết

2.1. Các khái niệm về thuật ngữ “Hậu cần xanh” (Green logistics)

Ban đầu, thuật ngữ logistics được hiểu là hậu cần tập trung vào mục tiêu tối ưu hóa dòng chảy hàng hóa ở khâu lưu thông và lưu trữ từ nhà cung cấp đầu tiên đến người tiêu dùng cuối cùng, với mục tiêu giảm thiểu chi phí cho chuỗi cung ứng và tối đa hóa lợi nhuận cho doanh nghiệp. Tuy nhiên, hoạt động sản xuất kinh doanh của con người trong quá trình lưu thông và tiêu dùng đã không ngừng tạo ra những mặt tiêu cực đến với môi trường xung quanh đặc biệt là môi trường tự nhiên và môi trường sống của con người đều bị ảnh hưởng rất nhiều từ ô nhiễm môi trường bởi các chất thải, khí thải, rác thải nhựa ngày càng tăng cao từ bao bì, đóng gói, ... do đó trong nhiều năm gần đây thuật ngữ “logistics” - “hậu cần” còn được kết hợp thêm với từ “xanh”, tức là “hậu cần xanh” còn gọi là “green logistics”. Sau đây là một số khái niệm về “hậu cần xanh” từ các bài báo

nghiên cứu nước ngoài như sau:

Nghiên cứu của Tan và cộng sự (2020) coi hậu cần là việc tích hợp các khía cạnh kinh tế và môi trường vào logistics. Mặc dù tính bền vững đã từng được coi là chi phí đối với ngành logistics trong quá khứ, nhưng hiện nay nó được coi là động lực chính của hiệu quả và lợi nhuận. Bên cạnh đó, hậu cần xanh nhấn mạnh vào việc ngăn chặn tác hại của logistics đối với môi trường trong quá trình thực hiện các hoạt động logistics, thực hiện thanh lọc môi trường logistics, để tận dụng tối đa các nguồn lực logistics, từ đó có thể đạt được phát triển bền vững (Zhang & cộng sự, 2020). Ngoài ra, hậu cần xanh có thể hiểu là hướng đến chuỗi cung ứng xanh gồm các hoạt động hậu cần hoàn chỉnh thân thiện với môi trường như mua sắm xanh, vận tải xanh, phân phối xanh và giao hàng xanh (Li & cộng sự, 2021). Hoạt động hậu cần xanh được xem là dịch vụ xanh, đang liên tục phát triển trên toàn thế giới và là một thành phần quan trọng của các công ty thương mại trong quá trình tăng trưởng và khả năng cạnh tranh của họ, đồng thời cũng đóng góp vào quá trình tăng trưởng liên tục của các nền kinh tế (Akbari & Ha, 2020; Mohsin & cộng sự, 2022, Karaman & cộng sự, 2020).

2.2. Lợi ích của xanh hóa dịch vụ hậu cần

Theo nghiên cứu tổng quan của Vienažindienė và cộng sự (2021), các hoạt động của logistics xanh trong hoạt động hậu cần sẽ cải thiện hiệu quả kinh tế của công ty, tăng sự hài lòng và niềm tin của khách hàng, tăng hiệu quả hoạt động và cải thiện tính bền vững của môi trường, mặc dù lúc đầu, việc áp dụng xu hướng xanh hóa trong hậu cần sẽ làm tăng cao chi phí đầu tư do đổi mới cơ sở hạ tầng, máy móc thân thiện với môi trường, do thay đổi vận hành theo hướng xanh hóa, do phải tiến hành đào tạo lại các nghiệp vụ để làm quen cơ sở vật chất mới và chi phí thu mua vật liệu thân thiện với môi trường nhưng về dài hạn, hoạt động này sẽ làm giảm chi phí lưu kho, tồn trữ, lưu thông và tiêu hao năng lượng.

Mặt khác, nó cải thiện hình ảnh thể chế của doanh nghiệp và vị thế cạnh tranh của họ trên thị trường, dẫn đến sự hài lòng của người tiêu dùng và góp phần giảm chất thải và chi phí môi trường. Như Rad và Gülmez (2017) nêu rõ, “Logistics xanh giúp cải thiện hoạt động kinh doanh, thương mại cùng với hình ảnh môi trường của nó và cung cấp cách sử dụng tài nguyên hiệu quả hơn, đồng thời cho phép tái chế và cải thiện thị phần”. Trong phân tổng quan, tác giả cũng theo quan điểm của Patra và Evangelista, có bốn lợi ích chính của các công

ty thực hiện logistics xanh, tức là giảm lượng khí thải carbon; giảm chi phí trong dài hạn; kiểm soát không khí, tiếng ồn và ô nhiễm môi trường; đa dạng hóa kinh doanh và quản lý các hướng bổ sung (Logistics ngược).

Tóm lại những hiểu biết về mặt lý thuyết, việc áp dụng các đẩy mạnh logistics xanh là cần thiết để hạn chế những ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường từ hoạt động của ngành logistics nói riêng và chuỗi cung ứng nói chung, có xét đến nhu cầu và lợi ích của các bên liên quan trong chuỗi, sử dụng công nghệ và thiết bị thân thiện với môi trường.

2.3. Các bộ phận của hậu cần xanh

Theo Thiell và cộng sự (2011), các bộ phận của logistics xanh sẽ bao gồm: Vận tải xanh; Kho xanh; Bao bì xanh; Thu thập và quản lý dữ liệu hậu cần xanh; Quản lý chất thải.

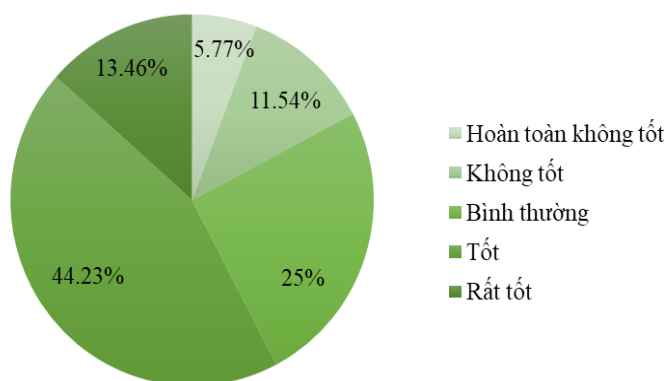
Nghiên cứu của Al-Minhas và cộng sự (2020) đã nêu các thành phần của hậu cần xanh có sự khác biệt với Thiell và cộng sự về mặt số lượng và đối tượng, gồm: Hoạt động vận tải (Transportation and shipping); hoạt động kho hàng (Warehousing); Hoạt động đóng gói (Packaging); Hoạt động thu hồi (Reverse logistics).

Tuy nhiên, nghiên cứu của De Souza và cộng sự (2022) đã phân tích hậu cần xanh với sự mở rộng số lượng nhiều hơn các yếu tố tham gia, gồm: Nhà cung cấp xanh (Green Supplier); người tiêu dùng xanh (Green Consumer); Thiết kế sinh thái (Eco-design); hậu cần ngược (Reverse Logistics); Đóng gói xanh (Green Packaging); Thu mua xanh (Green Procurement); Phân phối và vận chuyển xanh (Green Distribution and Transportation); Quản lý môi trường (Environmental Management); Đổi mới sinh thái (Eco-Innovation); Tiếp thị xanh (Green Marketing);...

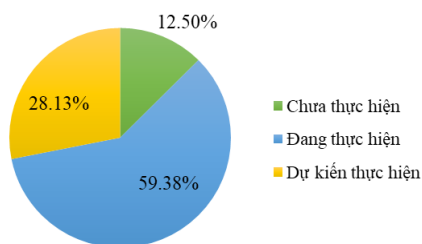
Ngoài ra, nghiên cứu của Agyabeng-Mensah và cộng sự (2020) đã phân tích hậu cần xanh dưới góc độ quản trị sẽ gồm các vấn đề sau đây: Các hoạt động hậu cần ngược; Các chương trình khen thưởng và bồi thường xanh; Đào tạo xanh cho nhân viên và các bên liên quan; Sử dụng phương tiện vận chuyển, bao bì sản phẩm và phân phối bền vững; Sử dụng năng lượng bền vững; Áp dụng xử lý thông tin xanh và phân phối.

3. Phương pháp nghiên cứu

Bài báo đã sử dụng nhiều phương pháp nghiên cứu khoa học để lập luận và viết bài, cụ thể là phương pháp thu thập số liệu thứ cấp từ Bộ Công Thương, Cục



Hình 2. Khảo sát sự mức độ cam kết của các chủ hàng về hoạt động xanh hóa hậu cần cho thương mại quốc tế các sản phẩm nông nghiệp Việt Nam đến thị trường Úc (VLI, 2023)



Hình 3. Khảo sát thực trạng vận hành các quy trình và sản xuất ít ô nhiễm để giảm thiểu tác động môi trường (VLI, 2023)

Thống kê... để phân tích tình hình tổng quan.

Phương pháp điều tra thông qua khảo sát của Viện nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam (VLI) với 162 chủ hàng nông sản xuất khẩu đến Úc và 183 nhà cung cấp dịch vụ logistics ở Việt Nam, trên cơ sở dữ liệu được tổng hợp, phân tích để đánh giá thực trạng hoạt động logistics xanh của hoạt động xuất khẩu nông sản đến Úc.

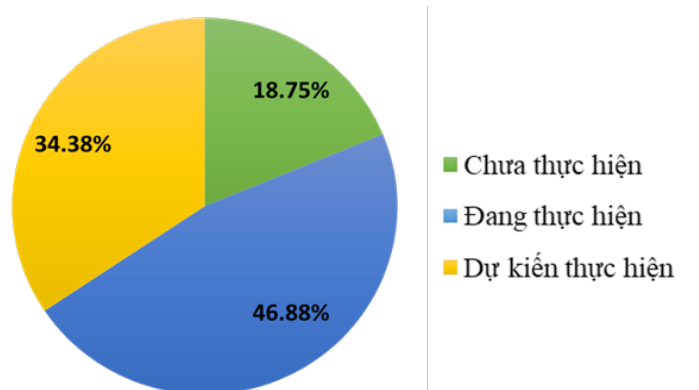
4. Thực trạng triển khai các hoạt động xanh hóa cho chuỗi hậu cần trong thương mại quốc tế giữa Việt Nam và Úc đối với mặt hàng nông sản và những khó khăn

4.1. Thực trạng triển khai các hoạt động xanh hóa cho chuỗi hậu cần trong thương mại quốc tế giữa Việt Nam và Úc đối với các mặt hàng nông sản

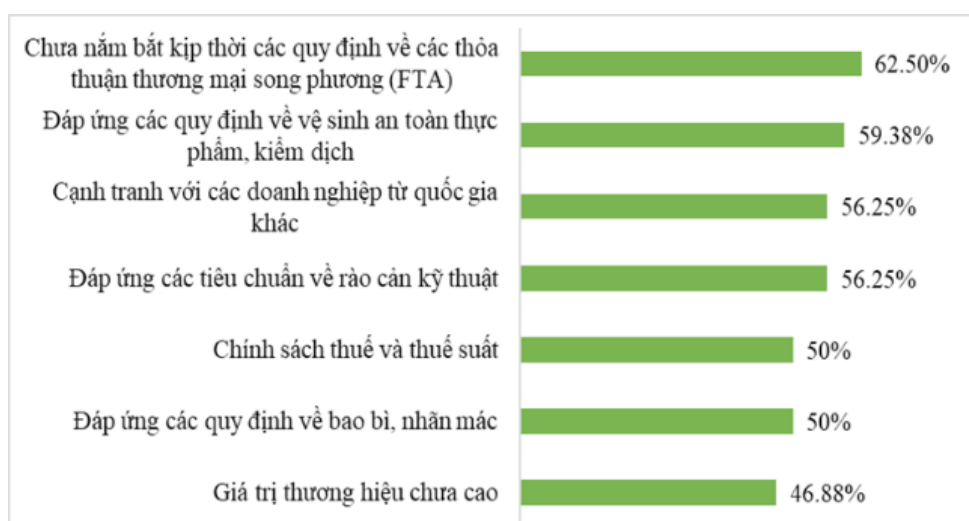
Các doanh nghiệp sản xuất xuất khẩu mặt hàng nông sản Việt Nam sang Úc thông qua khảo sát của VLI (Hình 2) có sự cam kết cho các hoạt động sản xuất xanh, quy trình xanh khá tốt chiếm hơn 44% và thêm khoảng 13%, các chủ hàng này đều nhận định đã làm

rất tốt các hoạt động xanh hóa trong hậu cần, về mặt tổng thể gần 60%, các doanh nghiệp chủ hàng đều cho kết quả khá khả quan vì nhận thấy được hoạt động xanh hóa hậu cần sẽ mang lại nhiều giá trị kinh tế xã hội và cho chính doanh nghiệp của mình. Tuy nhiên, vẫn còn khoảng 17% các doanh nghiệp chủ hàng chưa triển khai tốt hoặc hoàn toàn không quan tâm về các hoạt động hậu cần xanh do chưa có cái nhìn cụ thể, đầy đủ về logistics xanh sẽ mang lại những lợi ích lớn trong chuỗi cung ứng nông sản của mình. Mặt khác, có 25% các doanh nghiệp nghĩ rằng, đối với họ hậu cần xanh là một vấn đề bình thường, không có sự ảnh hưởng nhiều đến sự cạnh tranh của họ trên trường quốc tế.

Khi khảo sát về mức độ vận hành cho các thay đổi theo xu hướng xanh hóa trong sản xuất, quy trình ở các doanh nghiệp chủ hàng (Hình 3), có khoảng 60% những doanh nghiệp này đang triển khai, cho thấy sự nỗ lực rất lớn của họ trong hoạt động thu mua, trồng trọt, thu hoạch và xuất khẩu hướng tới giảm thiểu những tác động xấu đến môi trường và khoảng 28% những doanh nghiệp rất mong muốn sẽ triển khai những hoạt động này trong tương lai. Tuy nhiên, cũng có khoảng 12,5% những doanh nghiệp còn lại, hiện tại vẫn chưa



Hình 4. Khảo sát sự cam kết của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ Logistics giảm thiểu các hoạt động tác động đến môi trường (VLI, 2023)



Hình 5. Những khó khăn của các nhà cung cấp hàng nông sản đến thị trường Úc (VLI, 2023)

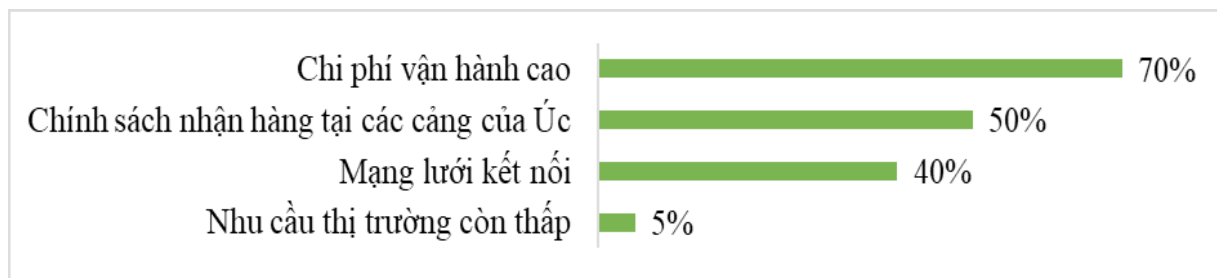
triển khai được, không đáp ứng được cho các hoạt động xanh hóa dịch vụ hậu cần vì để thực hiện họ cần có vốn đầu tư và sự mạnh dạn thay đổi hình thức nuôi trồng, sản xuất cũ trước đó.

Theo Tạp chí VLR (2023), một số doanh nghiệp nuôi trồng thủy hải sản đã thiết lập được nhiều khu vực nuôi cá tra với diện tích mặt nước gần 1000 ha. Phát triển mô hình nuôi trồng kiểu mẫu sử dụng hệ thống năng lượng tiết kiệm từ pin mặt trời, quy trình xử lý nước tuần hoàn (kiểm soát tối đa việc xả thải ra môi trường), sử dụng dây chuyền tự động cho ăn...

Khi các doanh nghiệp chủ hàng hướng tới nhiều với các hoạt động xanh hóa hậu cần cho sản xuất, kinh doanh thì các nhà cung cấp dịch vụ logistics cũng có nỗ lực thay đổi không ngừng khi đưa ra các giải pháp xanh hóa những dịch vụ hậu cần tương ứng cho nhiều khách

hàng của mình với hơn 46% số lượng doanh nghiệp Logistic đã và đang đầu tư nhiều vào các loại vật liệu bao bì đóng gói thân thiện với môi trường, sự thay đổi trong việc lựa chọn phương thức giao hàng hay thiết kế kho hàng sử dụng năng lượng mặt trời,... và khoảng 34% các doanh nghiệp đang chuẩn bị và có kế hoạch thay đổi các giải pháp Logistics mà thân thiện với môi trường.

Cũng theo Tạp chí VLR (2023), điển hình một số kho lạnh ở Hà Nội đã thay đổi dịch vụ đóng gói bằng việc khai thác các vật liệu dễ phân hủy như màng bọc được làm từ chất liệu bao bì đơn giản nhất, có thể tự phân hủy trong môi trường tự nhiên. Điển hình, cảng Tân Cảng-Cát Lái là cảng đầu tiên được danh hiệu Cảng xanh của Hội đồng Mạng lưới dịch vụ cảng biển APEC. Với kinh nghiệm xanh hóa quá trình vận hành



Hình 6. Những khó khăn của công ty logistics khi xuất khẩu hàng nông sản đến thị trường Úc (VLI, 2023)

cảng biển của doanh nghiệp là khai thác công nghệ 4.0, chuyển đổi những thiết bị xếp dỡ sử dụng dầu diesel bằng các thiết bị chạy điện (tiết kiệm khoảng 1,5-2 triệu USD phí nhiên liệu/năm). Ngoài ra, đẩy mạnh phương thức vận tải thủy với khả năng thông qua lên tới 3.000 container 20 ft thay thế được khoảng 2.000 xe ô tô đầu kéo chở container; triển khai sử dụng chứng từ điện tử làm giảm thời gian phương tiện đậu chờ tại cổng cảng từ 13 phút xuống còn 6 phút...

4.2. Những thách thức khi triển khai các dự án xanh hóa hậu cần trong thương mại quốc tế hàng nông sản của Việt Nam đến thị trường Úc

Để nắm được những thách thức mà các doanh nghiệp chủ hàng và các nhà cung cấp dịch vụ logistics đang đối mặt khi triển khai hoạt động xanh hóa các dịch vụ hậu cần cho hàng nông sản đến thị trường Úc, Viện nghiên cứu VLI đã tiến hành Khảo sát và cho ra kết quả cụ thể như Hình 5 và Hình 6.

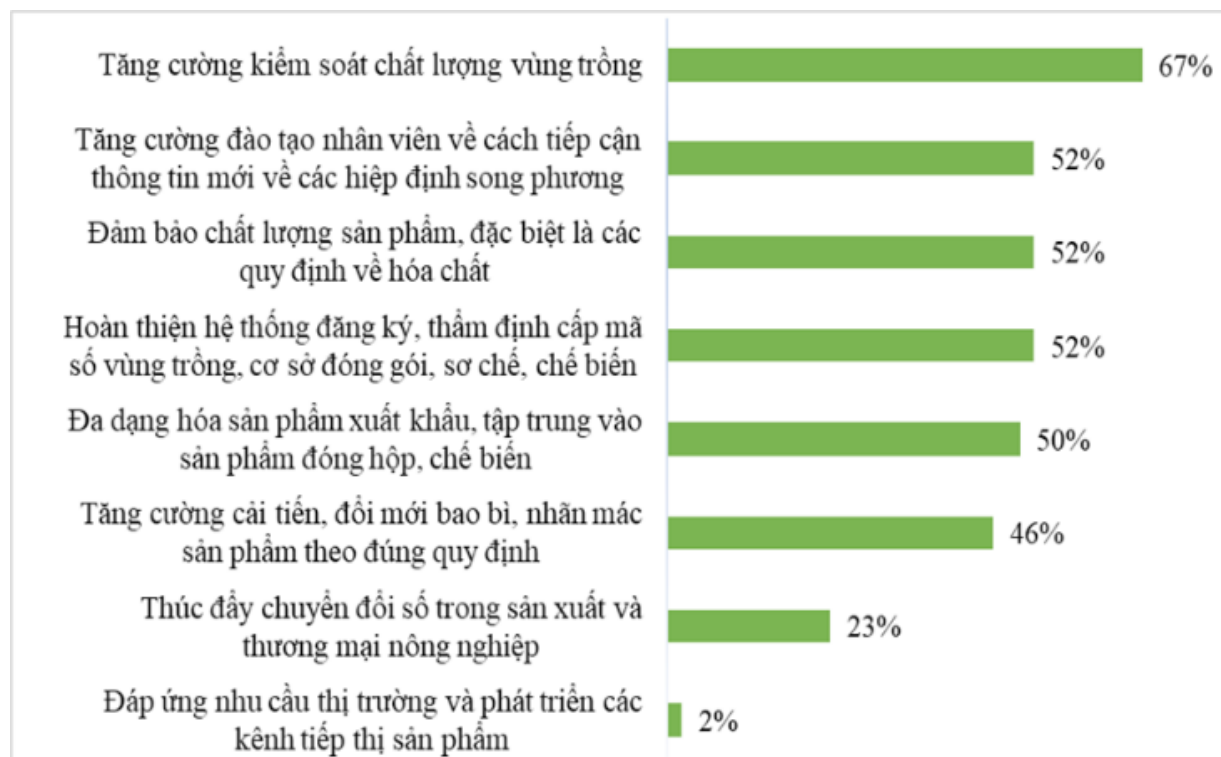
Những thách thức mà các doanh nghiệp chủ hàng nông sản đang đối mặt gồm: Chưa nắm bắt kịp thời các quy định về hiệp định thương mại song phương (FTA); Đáp ứng các quy định về vệ sinh an toàn thực phẩm và kiểm dịch; Cạnh tranh với các doanh nghiệp từ các nước khác; Đạt tiêu chuẩn rào cản kỹ thuật; Chính sách thuế và thuế suất; Đáp ứng quy định về đóng gói, dán nhãn; Giá trị thương hiệu không cao. Trong đó, có hơn 62% doanh nghiệp xuất khẩu nông sản đến thị trường Úc điều cho rằng chưa hiểu rõ các quy định trong các hiệp định thương mại song phương FTA giữa Việt Nam và Úc, có ít nhất ba Hiệp định thương mại tự do (FTA), bao gồm FTA ASEAN - Australia - New Zealand (AANZFTA), Hiệp định CPTPP và mới đây nhất là Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP), các FTA vừa là lợi thế cho Việt Nam nhưng cũng là khó khăn trong việc nắm được và hiểu được toàn diện các hiệp định thương mại tự do này để từ đó khai thác được

lợi ích tối đa mà các nước thành viên ưu đãi cho doanh nghiệp Việt Nam.

Rào cản tiếp theo chính là việc đáp ứng những quy định về an toàn thực phẩm, kiểm định chất lượng. Có hơn 59% doanh nghiệp cho rằng những quy định khắt khe mà Úc đưa ra để kiểm soát về vệ sinh và an toàn thực phẩm, như hàm lượng thuốc trừ sâu, lượng tạp chất và đặc điểm sản phẩm, ... một số tiêu chuẩn còn cao hơn cả Hoa Kỳ và EU, bên cạnh đó các vấn đề liên quan đến truy xuất nguồn gốc, kiểm soát chất lượng, an toàn thực phẩm chưa được triển khai toàn diện.

Ngoài ra, khó khăn thứ ba là có 56% các doanh nghiệp đồng ý là phải cạnh tranh gay gắt với các đối tác thương mại khác của Australia như Mỹ, Trung Quốc, New Zealand, Thái Lan... Cũng tương tự với khó khăn thứ 4, khoảng 56% các doanh nghiệp cho rằng khó khăn về hàng rào kỹ thuật như chính sách thuế và thuế suất; quy định về bao bì, nhãn mác; quy định về vệ sinh an toàn thực phẩm, kiểm dịch; quyền sở hữu trí tuệ; thương hiệu; tập quán kinh doanh.

Những thách thức mà các nhà cung cấp dịch vụ logistics đang đối mặt gồm: Chi phí vận hành cao; Chính sách nhận hàng tại cảng Úc; Kết nối mạng lưới; Nhu cầu thị trường vẫn còn thấp (Hình 6), Trong đó, hơn 70% các doanh nghiệp logistics thì cho rằng chi phí vận hành cao để đáp ứng các yêu cầu về dịch vụ logistics hướng đến xanh hóa dịch vụ hậu cần là một trong những khó khăn lớn thông thường những khó khăn này tập trung nhiều ở các doanh nghiệp 3PL trở lên khi họ đã có đầy đủ cơ sở vật chất đã đầu tư trước đó mà phải thay đổi để đáp ứng những xu hướng mới của Xanh hóa dịch vụ hậu cần, ví dụ như việc nâng cấp các phương tiện vận tải sử dụng nhiên liệu sạch là rất tốn kém cho họ, khi các phương tiện hiện tại vẫn chưa thu hồi hết vốn đầu tư hoặc chưa hết tuổi thọ khai thác, khó khăn thứ hai là việc am hiểu và thực hiện các chính sách giao nhận hàng hóa tại hệ thống cảng biển của Úc với hơn 50% các nhà cung cấp dịch vụ logistics lựa



Hình 7. Khảo sát những giải pháp mong đợi của chủ hàng để nâng cao chất lượng hoạt động thương mại quốc tế các mặt hàng nông sản đến thị trường Úc (VLI, 2023)

chọn và thứ ba chính là hệ thống mạng lưới kết nối giữa các đại lý trong chuỗi logistics giữa Việt Nam và Úc với khoảng 40% các doanh nghiệp lựa chọn.

5. Kiến nghị một số giải pháp để thúc đẩy xanh hóa hậu cần trong thương mại quốc tế hàng nông sản của Việt Nam đến thị trường Úc

Để có cơ sở xây dựng những giải pháp thực tiễn, VLI đã thực hiện khảo sát các chủ hàng nông sản về những giải pháp mong đợi để nâng cao hiệu quả xuất khẩu nông sản đến thị trường Úc.

Kết quả khảo sát (Hình 7) cho thấy các chủ hàng nông sản với 67% đều đồng ý việc “Tăng cường kiểm soát chất lượng vùng trồng” là vấn đề đáng quan tâm nhất để đảm bảo mục tiêu xanh hóa dịch vụ hậu cần về hạt giống, trang thiết bị thân thiện môi trường và cách thức bảo quản an toàn với môi trường và người tiêu dùng. Một vấn đề cũng đáng quan tâm không kém đối với các chủ hàng nông sản chính là yếu tố “Tăng cường đào tạo nhân viên về cách tiếp cận thông tin mới về song phương thỏa thuận”, nói đơn giản là vấn đề về trình độ nguồn nhân lực có kiến thức và kinh nghiệm để triển khai các hoạt động xanh hóa dịch vụ hậu cần và

làm việc trong môi trường xanh;

Ngoài ra, các yếu tố khác như “Đảm bảo chất lượng sản phẩm, đặc biệt là các quy định về hóa chất”; “Hoàn thiện hệ thống đăng ký, thẩm định cấp mã số vùng trồng, cơ sở đóng gói, sơ chế, chế biến”; “Đa dạng hóa sản phẩm xuất khẩu, tập trung vào sản phẩm đóng hộp, chế biến” đều có tỷ lệ lựa chọn của các doanh nghiệp chủ hàng hơn 50% cần phải nâng cao, cải thiện.

Từ kết quả khảo sát trên, bài báo đề xuất một số giải pháp nâng cao hoạt động xanh hóa dịch vụ hậu cần cho các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics như sau:

Giải pháp 1: Tăng cường và hoàn thiện cơ sở hạ tầng logistics (kho bãi và vận tải) theo hướng chuyên môn hóa các khâu nhằm tối ưu hóa hoạt động vận tải.

Giải pháp 2: Phát triển môi trường giao thông giảm khí thải.

Giải pháp 3: Đầu tư hệ thống kho xanh đáp ứng nhu cầu Kho xanh và bao bì xanh.

Giải pháp 4: Xây dựng sàn giao dịch tín chỉ carbon chính thức như các nước quốc tế.

Ở giải pháp 1, để đạt được tính tối ưu hóa thì sự nâng cấp công nghệ là một yếu tố quan trọng để hướng các doanh nghiệp logistics đến công nghệ tự động hóa thông qua việc sử dụng robot thay vì các máy móc chạy

bằng nhiên liệu, các thiết bị cần cầu và cầu trục, xe chở hàng chạy bằng điện. Trong vận tải, đặc biệt là thời gian tàu nằm ở cảng, với các container lạnh, đề xuất tàu container phải nối nguồn điện trên bờ khi cập bến để hạn chế sử dụng máy phát điện chạy trên tàu, tiết kiệm nhiên liệu và giảm khí thải CO₂, sử dụng nhiên liệu chạy tàu sạch để hạn chế khí thải lưu huỳnh. Đặc biệt, xu hướng phát triển phương tiện chạy bằng pin nhiên liệu hydro, sử dụng khí O₂ và H₂ trong không khí để tạo ra điện năng vận hành phương tiện, đây là một bước tiến mới trong công nghệ xanh, mà các hãng sản xuất xe lớn của Nhật Bản như Toyota, Honda, Isuzu đang tập nghiên cứu và phát triển ở các xe tải chở hàng, phục vụ vận tải bộ (VietNamNet, 2024). Nếu phát triển tốt công nghệ pin nhiên liệu hydro thì hiệu quả vận tải được cải thiện với việc sử dụng ít tài nguyên hơn đồng nghĩa chi phí logistics sẽ thấp hơn.

Ở giải pháp 2, tuân thủ quy định và tham gia các chứng nhận, cụ thể: Tuân thủ các quy định quốc gia và quốc tế về tiêu chuẩn môi trường; Tìm kiếm các chứng nhận cho hoạt động của chuỗi cung ứng xanh, như ISO 14001 là tiêu chuẩn quốc tế về hệ thống quản lý môi trường (EMS) dành cho các doanh nghiệp muốn thực hiện nghiêm túc các trách nhiệm về môi trường của mình và là EMS được sử dụng rộng rãi nhất trên toàn cầu. Đảm bảo vận chuyển tiết kiệm năng lượng, có thể sử dụng xe điện hoặc xe hybrid (gồm một động cơ chạy bằng xăng và một mô tơ chạy bằng điện); Hợp tác với các bên trong chuỗi logistics để tối ưu hóa các tuyến đường nhằm tiết kiệm nhiên liệu.

Ở giải pháp 3, để xây dựng hệ thống kho xanh thì không thể thiếu việc giám sát và báo cáo: Thường xuyên giám sát tác động môi trường của các hoạt động chuỗi cung ứng, đẩy mạnh công tác dự báo, nghiên cứu thị trường để hiểu nhu cầu và giảm tình trạng dự trữ quá mức. Ngoài ra, chức năng của kho xanh không thể tách rời logistics thu hồi, một trong những hoạt động không thể thiếu của xanh hóa dịch vụ hậu cần, cụ thể là kết hợp chức năng kho với chương trình thu hồi hoặc tái chế các sản phẩm chưa sử dụng hoặc hết hạn. Với mục tiêu bao bì xanh, thì doanh nghiệp có thể hướng tới giảm thiểu chất thải bằng cách tối ưu hóa việc đóng gói và sử dụng vật liệu có thể tái chế hoặc có khả năng tự phân hủy trong môi trường tự nhiên. Nâng cấp và xây dựng mới các kho chuyên dụng (Smart Warehouse) sử dụng công nghệ kho lạnh hiện đại, tiết kiệm năng lượng và hạn chế tác động đến môi trường của các cơ sở vận hành.

Ở giải pháp 4, thực trạng vận hành giao dịch tín chỉ carbon ở Việt Nam vẫn còn ở giai đoạn sơ khai chưa

đi vào hoạt động chính thức trên sàn giao dịch tín chỉ carbon như các nước quốc tế, tuy nhiên, về tiềm năng phát triển của nó là rất lớn, tính cấp thiết sàn giao dịch tín chỉ carbon cần được triển khai càng sớm càng tốt để đáp ứng xu thế toàn cầu về mục tiêu phát triển kinh tế bền vững nói chung và phát triển hậu cần xanh, chuỗi cung ứng xanh cho ngành sản xuất công nghiệp nói riêng.

Cuối cùng, giải pháp bổ sung là phát triển nguồn nhân lực xanh trong mục tiêu xanh hóa hoạt động hậu cần cần có sự tham gia của các trường đại học và các trường cao đẳng nghề trong việc bổ sung các môn học trong chương trình đào tạo ngành quản lý logistics và chuỗi cung ứng, đề xuất một số môn học như: Quản lý thu hồi trong chuỗi cung ứng, Tổ chức và giám sát xanh hóa trong các hoạt động logistics,... cùng với sự góp mặt của các môn học cơ sở như Kinh tế xanh, Kinh tế môi trường... để tạo kiến thức nền.

6. Kết luận

Bài báo tập trung phân tích thực trạng phát triển của xu hướng xanh hóa hậu cần trong hoạt động xuất khẩu các mặt hàng nông sản xuất khẩu của Việt Nam đến thị trường Úc. Kết quả từ nghiên cứu không chỉ làm nổi bật vai trò của xanh hóa trong hậu cần mà còn đề xuất những giải pháp cụ thể để phát triển càng nhiều “mảng xanh” trong phạm vi phục vụ rộng lớn của dịch vụ hậu cần quốc tế hướng tới chuỗi cung ứng bền vững cho xuất khẩu nông sản Việt Nam. Đề xuất 4 giải pháp để tăng cường hoạt động Xanh hóa dịch vụ hậu cần, trong đó cốt lõi vẫn là áp dụng nhiều công nghệ tiên tiến để thay thế nhiên liệu hiện tại, khai thác nguyên vật liệu thân thiện với môi trường cho đóng gói, bao bì, và tăng cường logistics ngược để thúc đẩy lợi ích của logistics vừa mang lại hiệu quả về chi phí thấp, vừa bảo vệ môi trường, hạn chế dần những tác động tiêu cực từ hoạt động của chuỗi cung ứng toàn cầu.

Tuy nhiên bài báo vẫn còn nhiều khoảng trống chưa được nghiên cứu đến, cụ thể về cách thức nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho hậu cần xanh trong mảng giáo dục và đào tạo tại các trường Đại học, Cao đẳng, chưa đề xuất được những phương thức tiếp cận các FTA cho các chủ hàng, để họ có thể nắm rõ những lợi ích mang lại cho hoạt động xuất khẩu của mình; chưa đề xuất mô hình xanh hóa dịch vụ hậu cần cụ thể tại Việt Nam.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Aggyabeng-Mensah, Y., Afum, E., & Ahenkorah, E. (2020). Exploring financial performance and green logistics management practices:

- Examining the mediating influences of market, environmental and social performances. *Journal of Cleaner Production*, 258, 120613. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.120613>
- Akbari, M., & Ha, N. (2020). Impact of additive manufacturing on the Vietnamese transportation industry: An exploratory study. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 36(2), 78–88. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2019.11.001>
- Al-Minhas, U., Ndubisi, N. O., & Barrane, F. Z. (2020). Corporate environmental management: A review and integration of green human resource management and green logistics. *Management of Environmental Quality: An International Journal*, 31(2), 431–450. DOI: <https://doi.org/10.1108/MEQ-07-2019-0161>
- De Souza, E. D., Kerber, J. C., Bouzon, M., & Rodriguez, C. M. T. (2022). Performance evaluation of green logistics: Paving the way towards circular economy. *Cleaner Logistics and Supply Chain*, 3, 100019. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.clscn.2021.100019>
- Karaman, A. S., Kilic, M., & Uyar, A. (2020). Green logistics performance and sustainability reporting practices of the logistics sector: The moderating effect of corporate governance. *Journal of Cleaner Production*, 258, 120718. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.120718>
- Li, X., Sohail, S., Majeed, M. T., & Ahmad, W. (2021). Green logistics, economic growth, and environmental quality: Evidence from one belt and road initiative economies. *Environmental Science and Pollution Research*, 28(24), 30664–30674. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11356-021-12839-4>
- Mohsin, A. K. M., Tushar, H., Abid Hossain, S. F., Shams Chisty, K. K., Masum Iqbal, M., Kamruzzaman, Md., & Rahman, S. (2022). Green logistics and environment, economic growth in the context of the Belt and Road Initiative. *Heliyon*, 8(6), e09641. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2022.e09641>
- Nguyễn Trần Xuân Sơn. (2023). *Năm mươi năm quan hệ Việt Nam—Australia: Nhìn lại và hướng tới*. Tạp Chí Công Sản. Truy cập tại <https://www.tapchicongsan.org.vn/web/guest/quoc-phong-an-ninh-oi-ngoai1/-/2018/828854/nam-muoi-nam-quan-he-viet-nam---australia--nhin-lai-va-huong-toi.aspx>
- Rad, S., & Gülmez, Y. (2017). Green logistics for sustainability. *International Journal of Management Economics and Business*, 13. DOI: <https://doi.org/10.17130/ijmeb.2017331327>
- Tan, B. Q., Wang, F., Liu, J., Kang, K., & Costa, F. (2020). A Blockchain-Based Framework for Green Logistics in Supply Chains. *Sustainability*, 12(11), 4656. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12114656>
- Tạp chí VLR (2023). *Kinh tế tuần hoàn và logistics xanh, những doanh nghiệp tiên phong*. Truy cập tại <https://vlr.vn/kinh-te-tuan-hoan-va-logistics-xanh-nhung-doanh-nghiep-tien-phong-16222.html>
- Thiell, M., Zuluaga, J., Montañez, J., & Hoof, B. (2011). *Green Logistics: Global Practices and their Implementation in Emerging Markets*, 334–357. DOI: <https://doi.org/10.4018/978-1-60960-531-5.ch018>
- Vienazindienė, M., Tamulienė, V., & Zaleckienė, J. (2021). Green Logistics Practices Seeking Development of Sustainability: Evidence from Lithuanian Transportation and Logistics Companies. *Energies*, 14(22), Article 22. DOI: <https://doi.org/10.3390/en14227500>
- VietNamNet (2024). *Nhật Bản phát triển đội xe tải chạy bằng hydro bảo vệ môi trường*. VietNamNet News. Truy cập tại <https://vietnamnet.vn/nhat-ban-phat-trien-doi-xe-tai-chay-bang-hydro-bao-ve-moi-truong-2235371.html>
- Zhang, W., Zhang, M., Zhang, W., Zhou, Q., & Zhang, X. (2020). What influences the effectiveness of green logistics policies? A grounded theory analysis. *Science of The Total Environment*, 714, 136731. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.136731>

Green logistics solutions for exporting Vietnamese agricultural products to Australia

Huỳnh Chí Giới
HUTECH University, Vietnam

Abstract

The research objective of the article is to analyze the current situation of shippers and logistics enterprises in the Vietnamese agricultural sector, currently implementing greening activities such as green production, green packaging, green transportation, ... or in general green logistics with the level of commitment and investment, through survey methods, statistics and data collection. The research results aim at the following solutions: Completing logistics infrastructure; Developing a traffic environment to reduce emissions; Investing in green warehouse systems and smart warehouses and building a carbon credit trading scheme to not only enhance the greening of Vietnamese agricultural exports to the Australian market but also carry out environmental protection activities in parallel and save economic costs for society.

Keywords: Green logistics, Climate change, Agricultural supply chain.