

NGHIÊN CỨU YẾU TỐ CẤU THÀNH LOGISTICS XANH

● ĐOÀN THỊ HỒNG ANH

TÓM TẮT:

Bài viết bàn về nghiên cứu yếu tố cấu thành logistics xanh. Phát triển logistics xanh là xu hướng tất yếu cùng với sự phát triển của nền kinh tế thế giới. Việt Nam cũng không nằm ngoài xu thế đó. Tuy nhiên, hiện tại chưa có một cách hiểu thống nhất về logistics xanh. Chính vì vậy, dựa trên các tài liệu nghiên cứu nước ngoài và trong nước, tác giả đưa ra những yếu tố cấu thành logistics xanh.

Từ khóa: Logistics xanh, phát triển logistics xanh, ô nhiễm môi trường, biến đổi khí hậu, hiệu quả kinh tế - xã hội - môi trường.

1. Lý do nghiên cứu

Trải qua nhiều thập kỷ, chúng ta đã chứng kiến sự gia tăng mạnh mẽ về mối quan tâm của công chúng và Chính phủ cho môi trường. Các tác động của Logistics nói chung và Logistics xanh nói riêng về biến đổi khí hậu đã kêu gọi sự quan tâm trong những năm gần đây. Ngày nay, hiện tượng ô nhiễm môi trường và biến đổi khí hậu, trái đất ấm lên toàn cầu đang diễn biến ngày càng nghiêm trọng và cần được giải quyết ngay tức thời.

Logistics là một trong những lĩnh vực gây ô nhiễm môi trường nhất là việc vận chuyển hàng hóa chiếm khoảng 8% lượng khí thải Carbon Dioxide năng lượng trên toàn thế giới. Kho bãi và quản lý vận tải có khả năng bổ sung thêm 3% tổng số này. Do vậy, Logistics xanh trong dài hạn sẽ liên quan nhiều hơn đến việc cắt giảm phát thải Carbon xả ra ngoài môi trường.

2. Cơ sở lý luận

Theo Bojan Beskovnik (2010). Đại học Công nghệ Czestochowa (Ba Lan), Logistics xanh buộc tất cả người sử dụng logistics phải xem xét ảnh hưởng của họ tới môi trường. Mục tiêu chính của logistics xanh là điều phối tất cả các hoạt động một cách hiệu quả nhất, giảm thiểu chi phí tác động đến môi trường. Trước đây, “chi phí” chỉ là tiền mặt nhưng giờ đây “chi phí” cũng được hiểu là chi phí phát sinh của hoạt động logistics như biến đổi khí hậu, ô nhiễm không khí và rác thải.

Theo Liwen Zheng (2010). Đại học Công nghệ và Khoa học Changchun (Trung Quốc), Logistics xanh là thực hiện các hoạt động quản lý nhằm mục đích thỏa mãn nhu cầu khách hàng và mục tiêu phát triển xã hội, kết nối cung và cầu xanh, vượt qua các trở ngại về không gian, thời gian để đạt được hiệu quả trong cung cấp hàng hóa và dịch vụ.

Logistics xanh hạn chế thiệt hại môi trường và sử dụng các nguồn lực logistics tốt nhất. Logistics xanh là một khái niệm bao gồm cả hoạt động kinh doanh logistics xanh và các hoạt động để quản lý, tiêu chuẩn hóa và kiểm soát logistics xanh.

Theo Bojan Beskovinik (2010), Cộng hòa Slovenia, Logistics xanh ở châu Âu là vấn đề rất quan trọng và được quan tâm từ cấp vĩ mô, nhiều quyết định và mục tiêu khác nhau được thực hiện trong 15 năm qua. Do đó, các mục tiêu, nhiệm vụ và vấn đề về môi trường được kết hợp trong các tổ chức ở châu Âu, cho phép châu Âu đưa ra các đề xuất và thực hiện đo lường các đề xuất đã thông qua của tất cả các thành viên. Hơn nữa, chính sách logistics xanh ở châu Âu với mục tiêu phát triển là bền vững và hiện đại bao gồm 3 lĩnh vực chính là xã hội, kinh tế và môi trường, với các hoạt động khác nhau như sau:

- Xã hội: An toàn, sức khỏe, bình đẳng.
- Kinh tế: Việc làm, năng lực cạnh tranh, hiệu quả, tăng trưởng, lựa chọn.
- Môi trường: Chất lượng không khí, tiếng ồn, sử dụng đất đai, đa dạng sinh học, chất thải và biến đổi khí hậu.

Theo Marcus Thiell, Đại học Los Andes (Colombia), các hoạt động kinh doanh tác động tiêu cực đến hệ sinh thái, từ đó đã chỉ ra các biện pháp khác nhau để đạt được phát triển bền vững. Ủy ban Brundtland định nghĩa phát triển bền vững là việc phát triển đáp ứng nhu cầu hiện tại mà không làm giảm tính sẵn có và chất lượng tài nguyên thỏa mãn nhu cầu con người trong tương lai. Các công ty trên khắp thế giới chịu áp lực khi thực hiện các hoạt động xanh trong hệ thống tạo ra chuỗi giá trị của họ. Áp lực này xuất phát từ việc nhận thức về môi trường của người tiêu dùng ở các quốc gia ngày càng tăng. Logistics ảnh hưởng lớn đến môi trường, cụ thể như khí thải CO₂ từ phương tiện máy bay, tàu thuyền, ô tô,... là nguyên nhân chính gây ra hiệu ứng nóng lên toàn cầu đang đe dọa thế giới hiện nay. Do đó, logistics xanh trở thành lĩnh vực chính trong việc đạt được phát triển bền vững.

Theo Jedlinski (2014), phát triển bền vững nghĩa là sự phát triển kinh tế, văn minh của thế hệ

hiện tại không nên trả bằng giá đắt của việc cạn kiệt nguồn tài nguyên và phá hủy môi trường của các thế hệ tương lai. Khái niệm phát triển bền vững đã được thông qua lần thứ 2 ở Hội nghị thượng đỉnh trái đất tổ chức năm 1992 tại Brazil. Trong hội nghị này, 2 tài liệu chính đã được thông qua là Tuyên bố Rio (Tuyên bố về môi trường và phát triển) và Chương trình nghị sự 21 (Chương trình hành động toàn cầu) với 3 mục tiêu chính được đưa ra:

- Sinh thái: Nghĩa là ngăn chặn sự xuống cấp của môi trường và loại bỏ rủi ro của chúng.
- Kinh tế: Thể hiện bản thân trong việc đáp ứng nhu cầu vật chất cơ bản của nhân loại bằng cách sử dụng kỹ thuật và công nghệ mà không phá hủy môi trường.
- Xã hội và nhân đạo: Nghĩa là bảo đảm mức sống tối thiểu (chấm dứt nạn đói, khốn khổ và nghèo nàn)

Mục đích của logistics bền vững là phấn đấu tối ưu hóa mối quan hệ giữa xã hội, kinh tế và môi trường tự nhiên. Do đó, điều quan trọng là đảm bảo phát triển kinh tế bền vững với việc sử dụng các nguồn năng lượng tái tạo theo cách thân thiện với môi trường, quản lý nguồn tài nguyên thiên nhiên đặc biệt là nước và năng lượng.

Ở Việt Nam, Công ty Vinalines Logistics đã đưa ra trách nhiệm xã hội - Logistics xanh, qua đó ta hình dung được khái niệm về logistics xanh dưới góc độ của một doanh nghiệp: Giúp tối đa hóa địa điểm và thời gian, hiệu quả kinh tế gắn liền với môi trường và xã hội. Lợi ích kinh tế được hiểu là tiết kiệm từ việc giảm chi phí năng lượng, hạn chế lãng phí, tăng giá trị thương hiệu. Lợi ích xã hội là giảm lãng phí nguyên vật liệu thô, giảm khí thải, tạo môi trường sống bền vững. Trong đó, chú trọng đến phương thức vận tải xanh hơn nhờ sử dụng nhiều phương thức vận tải, sử dụng nhiều phương tiện vận tải xanh. Vận tải bằng đường thủy tạo ra lượng khí thải thấp hơn 4 - 5 lần, đường sắt thấp hơn 7 - 8 lần so với đường bộ. Thiết kế hệ thống kho bãi sử dụng năng lượng hiệu quả, khai thác năng lượng xanh, thiết kế công trình bền vững, đạt tiêu chuẩn DTM. Ứng dụng logistics ngược nhằm tạo chi phí thấp, tận dụng tối đa

nguyên liệu, đảm bảo xử lý tốt hàng hóa khi khách hàng trả lại và giảm thiểu rác thải.

Hội nghị tổng kết dự án Vận tải hàng hóa và Logistics bền vững khu vực Mekong. Dự án do liên minh châu Âu tài trợ thông qua Chương trình SwitchAsia được tổ chức GIZ của Cộng hòa Liên bang Đức thực hiện. Hội nghị diễn ra ngày 10 tháng 1 năm 2019 đã đề cập đến vấn đề phát triển kinh tế gắn liền với các hoạt động cân bằng sinh thái môi trường đang trở thành xu hướng tất yếu và là tiêu chí quan trọng để đánh giá sự phát triển bền vững. Tại hội thảo, ông Tom Corrie, Phó ban Hợp tác Phát triển cho rằng: “Thị trường logistics khu vực GMS được tổ chức cục bộ, manh mún, chủ yếu là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, sử dụng phổ biến hệ thống giao thông cũ kỹ dẫn đến nhu cầu sử dụng nhiên liệu cao, tăng phát thải khí CO₂ ra môi trường. Trên thực tế, nếu không thực hiện được các tiêu chí về môi trường, các doanh nghiệp sẽ dần bị đào thải ra khỏi các hoạt động kinh doanh và hoạt động thương mại. Vì vậy, các dự án logistics xanh có ý nghĩa vô cùng quan trọng không chỉ với Việt Nam nói chung mà toàn khu vực nói riêng. Hội thảo đề cập đến việc 100 doanh nghiệp được đào tạo về lái xe sinh thái và lái xe phòng vệ, tiết kiệm được 11,4 - 11,7% nhiên liệu tương đương giảm phát thải khí CO₂ ra môi trường.

Luận án Tiến sĩ về Nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến sự tham gia của các doanh nghiệp vào quản lý chuỗi cung ứng xanh của Tiến sĩ Dương Văn Bấy đề cập đến lợi thế cạnh tranh khi tham gia quản lý chuỗi cung ứng xanh là cắt giảm chi phí, tăng hiệu quả và thực hành quản lý chuỗi cung ứng xanh chia thành 5 phạm vi chính, gồm: Quản lý môi trường nội bộ, Mua sắm xanh, Phục hồi đầu tư, Thiết kế sinh thái và Giao vận ngược.

3. Kết luận

Quan niệm về logistics xanh ở mỗi quốc gia đều

có sự khác biệt nhất định. Do đó, những đặc điểm của logistics xanh cũng được nhận thức ở những góc độ khác nhau. Tuy nhiên, có thể nhận thấy một số những đặc điểm cơ bản của logistics xanh được thừa nhận rộng rãi như sau:

- Quá trình vận chuyển hàng hóa phải sử dụng nhiều phương thức vận tải (vận tải đa phương thức), sử dụng phương tiện vận tải xanh, ưu tiên sử dụng nhiên liệu sạch, vận tải bằng đường thủy tạo ra lượng khí thải thấp hơn 4 - 5 lần, đường sắt thấp hơn 7-8 lần so với đường bộ. Nếu lập kế hoạch mạng lưới vận chuyển hàng hóa và bố trí trung tâm phân phối và lựa chọn tuyến đường giao thông hợp lý, tránh đi lại nhàn rỗi, vận chuyển đối lưu sẽ giúp giảm chi phí.

- Tối ưu hóa chiến lược bố trí kho và hàng tồn kho để giảm chi phí logistics và ô nhiễm môi trường. Thiết kế hệ thống kho bãi sử dụng năng lượng hiệu quả, khai thác năng lượng xanh, thiết kế công trình bền vững. Bố trí kho hợp lý, dự trữ nhiều hoặc ít đều tạo ra sự lãng phí dẫn đến chi phí lưu trữ tăng lên. Do đó, cần nghiên cứu về khối lượng cung, cầu, tính toán tỉ lệ chi phí hàng tồn kho để áp dụng chiến lược hàng tồn kho thích hợp.

- Ứng dụng logistics ngược nhằm tạo chi phí thấp, tận dụng tối đa nguyên liệu, đảm bảo xử lý tốt hàng hóa khi khách hàng trả lại và giảm thiểu rác thải.

- Hiện nay, bao bì là một công cụ tiếp thị khá quan trọng nhưng có thể chiếm đến 12% chi phí của nhiều mặt hàng và việc thực hiện bao bì xanh khuyến khích sử dụng vật liệu tái chế hoặc phân hủy sinh học. Việc sử dụng bao bì hiện lãng phí 23% về khối lượng và 37% về thể tích. Bên cạnh đó, mức độ hiện đại và thông suốt của hệ thống công nghệ thông tin góp phần quyết định không nhỏ tới sự nhanh hay chậm của hoạt động logistics, ảnh hưởng đến mức độ xanh hóa logistics ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Lê Anh Tuấn (2013). *Một số vấn đề về logistics xanh, Hội thảo quốc tế “Phát triển hệ thống logistics của Việt Nam theo hướng bền vững*, NXB Lao động Xã hội.

2. Vụ Tiết kiệm năng lượng và Phát triển bền vững – Bộ Công Thương (2019), Mạng lưới khu vực châu Á hành động thúc đẩy sản xuất và tiêu dùng bền vững. <<https://www.moit.gov.vn/tin-chi-tiet/-/chi-tiet/mang-luoi-khu-vuc-chau-a-hanh-%C4%91ong-thuc-%C4%91ay-san-xuat-va-tieu-dung-ben-vung-17084-22.html>>
3. Bojan Beskovinik, P. a. (2010). Challenges of green logistics in southeast Europe. *Promet - Traffic & Transportation*, 22 (2), 147-155.
4. Jedlinski, M. (2014). The position of green logistics in sustainable development of a smart green city. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 151, 102 - 111.
5. Liwen Zheng, J. Z. (2010). Research on Green Logistics System Based on Circular Economy. *Asian Social Science*, 6(11), 116 - 119.
6. Marcus Thiell, J. P. (2011). *Green logistics: Global practices and their implementation in emerging markets*. IGI Global. DOI: 10.4018/978-1-60960-531-5.ch018

Ngày nhận bài: 8/9/2020

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 18/9/2020

Ngày chấp nhận đăng bài: 28/9/2020

Thông tin tác giả:

ĐOÀN THỊ HỒNG ANH

Trường Đại học Nội vụ Hà Nội

A STUDY ON THE BASIC ELEMENTS OF GREEN LOGISTICS

● DOAN THI HONG ANH

Hanoi University of Home Affairs

ABSTRACTS:

This paper is to examine the basic elements of green logistics. Developing green logistics is an inevitable trend along with the development of global economy. However, there is currently no unified understanding of green logistics. Based on foreign and domestic researches and documents, this paper presents the basic elements of green logistics.

Keywords: Green logistics, green logistics development, environmental pollution, climate change, social environmental economic efficiency.