

Đánh giá Logistics xanh thông qua các nghịch lý

Evaluating green Logistics through paradox

Trần Mai Hương¹, Đoàn Thị Vân², Phạm Trinh Hồng Phi²

¹Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Bình Dương

²Trường Đại học Văn Hiến

Tác giả liên hệ: Trần Mai Hương. E-mail: maihuong.tm29@gmail.com

Tóm tắt: Trong hệ thống vận tải hiện đại thì chức năng quan trọng đó là Logistics. Các hệ thống vận tải hành khách và hàng hóa ngày nay nhờ những phát triển của không gian và công nghệ đã cải thiện được nhiều về độ tin cậy, hiệu suất và chi phí. Đồng thời, những ảnh hưởng môi trường tiêu cực của vận tải đã được nhận biết rộng rãi và là trung tâm của các vấn đề về bền vững, đặc biệt là ở các khu vực đô thị. Những ứng dụng của logistics ngày nay khi ứng dụng mang xu hướng tích cực hơn và thân thiện với môi trường hơn, hiệu suất cũng được cải thiện rõ rệt trong hệ thống. Chính điều này đã cho ra đời khái niệm về “logistics xanh”. Nó được bảo rằng mặc dù logistics có thể liên quan đến các hệ thống vận tải ít gây hại môi trường hơn, nhưng chúng đã tạo ra một loạt các nghịch lý có thể chứng minh là ngược lại so với những gì được tin tưởng. Bài viết hướng đến việc xem xét các tài liệu nói về “logistics xanh”, từ đó chọn lọc các nguồn thông tin để đánh giá thêm về khái niệm này thông qua những nghịch lý mà khái niệm đưa ra trong quá trình vận hành.

Từ khóa: Bền vững; Logistics xanh; Phân phối ngược

Abstract: In the modern transportation system, the important function is Logistics. Today's passenger and freight transport systems, thanks to developments in space and technology, have greatly improved in reliability, performance and cost. At the same time, the negative environmental effects of transportation are widely recognized and are central to sustainability issues, especially in urban areas. When today's logistics applications tend to be more positive and environmentally friendly, performance is also significantly improved in the system. This is what gave birth to the concept of "green logistics". It is said that although logistics may involve less environmentally harmful transport systems, they have created a series of paradoxes that may prove to be the opposite of what is believed. The article aims to review documents about "green logistics", thereby selecting information sources to further evaluate this concept through the paradoxes that the concept presents during its operation.

Keywords: Green Logistics; Reverse Distribution; Sustainability

1. Tổng quan

Hai từ tạo thành tiêu đề của bài này đều chứa đựng ý nghĩa riêng, nhưng khi kết hợp, chúng tạo thành một cụm từ đặc biệt gợi lên nhiều hình ảnh. Các hệ thống vận tải hiện đại trung tâm của nó chính là “Logistics”. Như đã được biểu hiện trước đó, thuật ngữ này ngụ ý một mức độ tổ chức và kiểm soát vận chuyển hàng hóa mà chỉ công nghệ hiện đại mới có thể đem lại. Nó đã trở nên rất quan trọng về mặt phát triển của ngành vận tải. “Xanh” đã trở thành một từ mã hóa cho một loạt các quan tâm về môi trường, và thường được

coi là tích cực. Nó được sử dụng để gọi ra sự tương thích với môi trường, và do đó, giống như “logistics”, đều là điều có lợi ích. Như vậy khi ghép đôi hai từ này đã gợi lên một hệ thống phân phối và vận chuyển hiệu quả và thân thiện với môi trường. Tuy nhiên, khi chúng ta khám phá khái niệm và ứng dụng của nó một cách chi tiết hơn, một số nghịch lý và không nhất quán nảy sinh, ngụ ý rằng việc áp dụng của nó có thể khó khăn hơn so với những gì có thể được mong đợi khi gặp lần đầu.

Ở bài này, thông qua việc đánh giá và xem xét các tài liệu và tìm ra những thuật ngữ đã được áp dụng và phát triển trong ngành vận tải. Mặc dù đã có nhiều tranh luận về logistics xanh trong khoảng thời gian mười năm qua, khi cố gắng giải thích rộng lớn hơn, sẽ được chỉ ra rằng có sự không nhất quán cơ bản giữa mục tiêu và đối tượng của “logistics” và “xanh”. Ở phần này chúng tôi kết thúc thông qua việc đưa ra những nhận định về nghịch lý logistics xanh cũng như các thực hiện và giải quyết của nó.

2. Phương pháp nghiên cứu

Có nhiều nghiên cứu liên quan đến lĩnh vực logistics xanh, tuy nhiên việc lựa chọn tài liệu của nhóm tác giả sẽ xoay quanh trong mô hình logistics xanh. Tài liệu được lấy từ một số công cụ tìm kiếm là Scopus, Science Direct, Google Scholar và Books on Green Logistics. Tài liệu từ giai đoạn từ năm 2000 đến năm 2017 được biên soạn theo các mục tiêu nghiên cứu và từ khóa được xác định trong giai đoạn đầu chuẩn bị cho bài báo này.

Sau đó, dữ liệu đầu vào được thu thập được phân tích thông qua việc áp dụng phương pháp phân tích diễn dịch. Các lý thuyết về logistics xanh đã được thu thập theo cách có hệ thống, cho phép xác định các lớp của giai đoạn phát triển trong logistics xanh. Phương pháp phân tích diễn dịch được sử dụng để nhóm lý luận từ các thực thể chung đến cụ thể [1].

3. Những nghịch lý về logistics xanh

3.1. Thời gian

Có bằng chứng rõ ràng về sự gia tăng lưu lượng xe tải và sự gia tăng về chiều dài vận chuyển trung bình [2], và mặc dù McKinnon cho rằng JIT không làm tăng đáng kể khối lượng vận chuyển hàng hóa đường bộ (in nghiêng đã thêm vào), nhưng nó không thể được coi là một giải pháp xanh [3]. Trong logistics, thời gian thường là yếu tố quan trọng. Tốc độ của hệ thống được tăng lên thông qua việc giảm thời gian của các luồng, chính vì thế

mà nâng cao được hiệu suất của nó. Đạt được điều này chủ yếu là nhờ việc sử dụng các phương tiện vận tải không có hiệu quả về năng lượng và gây ô nhiễm nhất. Vận chuyển bằng xe tải và vận chuyển hàng không tăng đáng kể là một phần kết quả do các hạn chế thời gian được áp đặt bởi các hoạt động logistics.

Những hạn chế thời gian là kết quả của sự linh hoạt tăng lên của ngành bán lẻ và của các hệ thống sản xuất công nghiệp [4]. Các dịch vụ “cửa-tới-cửa” (viết tắt là DTD) được cung cấp bởi logistics, chủ yếu kết hợp với các chiến lược chỉ cung cấp đúng lúc (viết tắt là JIT). Các yêu cầu từ tình huống này tạo ra không được đáp ứng một cách hiệu quả bởi các phương tiện khác. Như vậy một vòng luẩn quẩn được hình thành. Càng ít phân phối và càng ít sản xuất và hoạt động bán lẻ bị hạn chế thì càng hiệu quả hóa phân phối vật lý thông qua logistics [4].

3.2. Kho bãi

Các luồng thương mại quốc tế và quá trình toàn cầu hóa được thúc đẩy thì yếu tố quan trọng là logistics. Việc giảm giá trị hàng tồn kho được các hệ thống logistics hiện đại sử dụng, vì độ tin cậy và tốc độ của việc giao hàng loại bỏ nhu cầu tích trữ và lưu trữ hàng hóa. Do đó một trong những ưu điểm của logistics là việc giảm yêu cầu về kho bãi. Sự phát triển của công nghệ xanh trong việc xử lý vật liệu như phần mềm tính vì hơn cho Hệ thống quản lý kho để kiểm soát và giám sát hàng tồn kho, một thiết bị kho thân thiện với người dùng và môi trường hơn nhiều, ví dụ như xe nâng, hệ thống giá đỡ và bao bì là rất quan trọng cả [5], [6] đều có cùng quan điểm về vấn đề này. Hơn nữa, sự không khớp hoặc không nhất quán trong quá trình xử lý hàng hóa sẽ giảm xuống [7].

Hoạt động của nhà kho và nhà ga đòi hỏi sự hỗ trợ rất lớn về năng lượng về điện, chiếu sáng, điều hòa không khí cho văn phòng quản lý, phòng máy chủ và phòng lạnh để bảo quản các sản phẩm

đông lạnh hoặc dễ hỏng. Sự phát triển của tấm pin mặt trời và nhiều phát minh tự động hóa khác cho phép hệ sinh thái của các hoạt động hậu cần trở nên đáng kể [8]. Các chi phí bên ngoài đang chịu của các nhà vận tải không phải là xã hội và môi trường Môi trường và xã hội.

3.3. Độ tin cậy

Độ tin cậy của dịch vụ là sự quan trọng vượt trội và ở trung tâm của logistics. Dựa trên khả năng Giao hàng đúng hạn mà ít đối mặt với những hư hại hay hỏng hóc tạo nên sự thành công của logistics. Các mục tiêu này được các nhà cung cấp logistics thực hiện bằng cách sử dụng các phương tiện được cho là đáng tin cậy nhất [4]. Các phương tiện gây ô nhiễm ít nhất thường được coi là ít đáng tin cậy nhất về việc giao hàng đúng hạn, ít gặp sự hỏng hóc và an toàn. Tàu và đường sắt thường được coi là không hài lòng về mặt khách hàng, và ngành logistics được xây dựng xung quanh các lô hàng hàng không và xe tải... hai phương tiện ít thân thiện với môi trường nhất [9].

3.4. Chi phí

Giảm chi phí là mục đích của logistics đặc biệt là chi phí vận chuyển. Ngoài ra, cải thiện độ tin cậy dịch vụ và tiết kiệm thời gian bao gồm tính linh hoạt, là những mục tiêu khác mà nó hướng đến.

Theo Rodrigue và cộng sự [9] cho rằng trong môi trường cạnh tranh hiện tại các chiến lược cắt giảm chi phí trong vận chuyển được ủng hộ rất lớn bởi các tập đoàn tham gia vào phân phối hàng hóa vật lý. Tuy nhiên, xem xét về vấn đề môi trường thì các nhà vận tải thực hiện các chiến lược tiết kiệm chi phí là thường không phù hợp. Để cân bằng giữa các yêu cầu hoạt động trong việc duy trì hiệu suất dịch vụ, giảm thiểu sự gia tăng chi phí cũng như nhu cầu của khách hàng chỉ ra những khoảng cách dường như là thách thức mà các công ty ngành phải đối mặt khi áp dụng logistics xanh [10]. Nhiều các nhân cụ thể và xã hội nói chung, đang trở nên ít sẵn lòng chấp nhận các chi phí này,

và áp lực ngày càng được đặt lên các tập đoàn và chính phủ để có được nhiều xem xét môi trường hơn trong hoạt động của họ.

4. Sự phát triển của Logistics xanh

4.1. Phát triển và Ứng dụng của Logistics Xanh

Tương tự như nhiều lĩnh vực khác của hoạt động con người, 'xanh' trở thành một từ bắt kịp trong ngành vận tải vào cuối những năm 1980 và đầu những năm 1990. Nó phát triển từ nhận thức ngày càng cao về các vấn đề môi trường, và đặc biệt là với những vấn đề được công bố rộng rãi như mưa. Báo cáo của Ủy ban Môi trường và Phát triển Thế giới (1987), với việc xác định bền vững môi trường là một mục tiêu cho hành động quốc tế, đã đẩy mạnh mẽ các vấn đề môi trường trong các lĩnh vực chính trị và kinh tế. Sự suy thoái của của môi trường đến từ việc cung cấp các dịch vụ của ngành vận tải thông qua lưu lượng giao thông, cơ sở hạ tầng và các phương tiện của nó [11]. Sự phát triển của lĩnh vực logistics được xem là cơ hội cho nhiều người và ngoại hình thân thiện với môi trường cũng được chú trọng hơn đối với ngành vận tải.

Hai vấn đề hàng đầu được chọn là việc xử lý chất thải nguy hiểm và chất thải rắn. Hai phần ba người tham gia đã xác định rằng chúng là "rất" hoặc "cực đại" quan trọng. Theo các nhà môi trường thì hai yếu tố trung tâm là việc sử dụng đất và tắc nghẽn được xem là hai yếu tố quan trọng nhưng thực tế thì nó lại là vấn đề ít quan trọng nhất. Đóng gói và xử lý chất thải một lần nữa được chọn là các yếu tố hàng đầu được xác định khi được hỏi tác động đến môi trường trong tương lai. Dịch vụ khách hàng, kiểm soát hàng tồn kho, lập kế hoạch sản xuất - các yếu tố logistic - được coi là không có ảnh hưởng môi trường đáng kể.

Cách mà ngành logistics đã phản ứng với yếu tố bắt buộc, môi trường không phải là điều không ngờ, bởi các yếu tố thương mại và kinh tế của nó, nhưng việc

bỏ qua hoàn toàn các vấn đề quan trọng, như ô nhiễm, tắc nghẽn, làm cạn kiệt tài nguyên, ngụ ý rằng ngành logistics vẫn chưa thực sự “xanh”. Murphy và cộng sự [12] hỏi các thành viên của Hội đồng Quản lý Logistics về những vấn đề môi trường quan trọng nhất liên quan đến hoạt động logistics.

4.2. Logistics xanh trong thương mại điện tử

Sự bùng nổ của con đường thông tin đã dẫn đến các chiều sâu mới trong lĩnh vực bán lẻ. Thị trường thương mại điện tử là một trong những thị trường động lực nhất. Theo báo cáo của Bộ Công Thương, thị trường thương mại điện tử của Việt Nam dự kiến sẽ đạt 39 tỷ USD vào năm 2025. Báo cáo doanh thu cho từ khoá Bitis hunter của hãng giày nổi tiếng tại Việt Nam “Bitis” trên sàn TMĐT đạt 7,7 tỷ từ tháng 04/2023 đến tháng 03/2024. Điều này được thực hiện thông qua việc đáp ứng các nhu cầu của hành vi mua hàng của khách hàng hiện nay, hơn nữa là sự trao đổi dữ liệu giữa xưởng sản xuất các nhà cung cấp và các đơn vị trung gian vận chuyển, sàn thương mại điện tử. Ngay cả khi đối với khách hàng trực tuyến, có vẻ như có một giao dịch không di chuyển, nhưng các hoạt động phân phối giao dịch trực tuyến có thể tiêu tốn nhiều năng lượng hơn so với các hoạt động bán lẻ khác. Lấy một số ví dụ từ các công ty chuyển phát hàng mang thương hiệu toàn cầu như Federal Express và UPS cho thấy các doanh nghiệp này hưởng lợi rất nhiều từ thương mại điện tử thông qua các hoạt động phân phối và chỉ dựa vào vận chuyển bằng hàng không và bằng xe tải. Logistics bị tác động một cách rõ ràng và tích cực nhất khi được áp dụng các công nghệ thông tin liên quan đến thương mại điện tử. Ví dụ, Sàn giao dịch Vận tải của Bộ Giao thông vận tải Việt Nam (VINATRUCKING) là nơi người dùng có thể đấu giá và là nơi tài nguyên phân phối hàng hóa có thể được huy động thông qua một trang web để sử dụng các năng lực nhưng vẫn còn nhiều những nhược điểm

như phát sinh các chi phí ẩn, hạn chế về khả năng tùy biến và phản hồi chậm. Vì thế có thể xem đây là những nghịch lý.

Nó như một xu hướng cotheter được xác định nhưng Logistics xanh hiện tại vẫn chưa hiểu rõ các hậu quả của thương mại điện tử mang lại. Các hệ thống phân phối vật lý đang được thay đổi bởi việc được sử dụng nhiều hơn và sự phổ biến của thương mại điện tử. Chuỗi cung ứng bán lẻ tiêu chuẩn kết hợp với quá trình kinh tế quy mô (trung tâm mua sắm, các cửa hàng lớn hơn) đã và đang đưa ra thách thức bởi một cấu trúc mới. Dựa trên các nhà kho lớn nằm ngoài khu vực đô thị được áp dụng vào các hệ thống mới này, từ nơi mà một lượng lớn các bưu kiện nhỏ được gửi bởi xe tải và xe van đưa đến các khách hàng trực tuyến riêng biệt [4].

Chính các điều này làm đảo ngược xu hướng hợp nhất và phân tách phân phối bán lẻ đã đặc trưng cho hệ thống bán lẻ trước đây. Với thương mại điện tử thì các chi phí di chuyển hàng hóa từ cửa hàng về nhà được các chuỗi cung ứng tích hợp vào quá trình phân phối hàng hóa so với hệ thống truyền thống, người mua hàng phải chịu những chi phí này [9]. Kết quả có thể liên quan đến tính xanh của logistics thực sự như thế nào là một vấn đề phức tạp và tinh tế. Trong khi hiệu quả và hiệu quả chi phí của các giải pháp logistics không thể phủ nhận, tính phù hợp với môi trường của chúng lại đáng ngờ do những hậu quả không mong muốn của việc áp dụng chúng.

Một mặt, logistics nhằm tối ưu hóa chuỗi cung ứng, giảm chi phí vận chuyển và cải thiện hiệu suất tổng thể. Tuy nhiên, việc theo đuổi những mục tiêu này thường liên quan đến việc ưu tiên các phương tiện vận chuyển không thân thiện với môi trường, như vận chuyển hàng không và vận chuyển bằng xe tải. Ngoài ra, sự phụ thuộc vào các chiến lược chỉ cung cấp đúng lúc và các dịch vụ cửa-tới-cửa có thể góp phần gia tăng tiêu thụ năng lượng và ô nhiễm, đặc biệt là ở các khu vực đô thị

nơi tắc đường đã là một vấn đề đáng lo ngại.

Sự chuyển đổi sang thương mại điện tử và bán lẻ trực tuyến, mặc dù mang lại sự tiện lợi và tiếp cận, đã dẫn đến sự lan rộng của việc gửi hàng, mà phụ thuộc nặng vào vận chuyển bằng xe tải và hàng không. Điều này làm gia tăng thêm những lo ngại về môi trường, khi tiêu thụ năng lượng và khí thải liên quan đến các phương tiện vận chuyển này là đáng kể.

Hơn nữa, việc giảm yêu cầu về kho bãi và sự phân tán của các mạng lưới phân phối liên quan đến logistics có thể dẫn đến sự tăng của tắc đường, ô nhiễm và rác thải đóng gói, đặc biệt là ở các khu vực đô thị nơi lượng giao hàng lớn.

Nói chung, trong khi các giải pháp logistics có thể hiệu quả và có hiệu quả chi phí trong thời gian ngắn, tác động môi trường lâu dài của chúng đặt ra câu hỏi về tính "xanh" thực sự của chúng. Điều quan trọng là các bên liên quan cần cân nhắc và giải quyết cẩn thận những hậu quả môi trường này để đảm bảo rằng các thực hành logistics phù hợp với các mục tiêu bền vững và giảm thiểu thiệt hại cho môi trường.

5. Kết luận và Thảo luận

5.1. Thảo luận

Tổng quan của chúng tôi cho thấy rằng logistics xanh vẫn còn một quãng đường dài để đạt được. Trong ngành công nghiệp thì mối quan tâm chính hay ưu tiên không phải là môi trường. Ngoại trừ trường hợp mà phân phối ngược đã mở ra những cơ hội thị trường mới dựa trên những lo ngại ngày càng tăng của xã hội về việc xử lý chất thải và tái chế. Các lợi ích của môi trường ở đây được tạo ra một cách gián tiếp thay vì trực tiếp. Ngành công nghiệp vận tải chính không thể trình diễn một hình ảnh xanh hơn, thực tế, theo nghĩa đen, logistics ngược còn làm tăng thêm về lưu lượng giao thông. Những nhà sản xuất và người tạo ra chất thải trong nước là những người đạt được những tín dụng môi trường.

Vấn đề ở đây không phải là ngành logistics liệu có phải hình ảnh xanh mới hơn phải phải cần trình diễn hay không. Ngành logistics đang di chuyển tất cả các nhà hoạt động và áp lực đang gia tăng từ nhiều hướng trong nền kinh tế ngành này gia tăng sự chú trọng của nó tới môi trường. Đối với ngành công nghiệp logistics những điều trên còn ẩn những đối với một số ngành và lĩnh vực khác những điều trên đã trở nên rất rõ ràng. Vấn đề ở đây là khi và dưới hình thức nào nó sẽ được thực hiện. Ba kịch bản được đề xuất và thảo luận: (1) Một phương pháp từ trên xuống, trong đó "xanh" được áp đặt trên ngành công nghiệp logistics bởi chính sách của chính phủ; (2) Một phương pháp từ dưới lên, trong đó cải thiện môi trường đến từ ngành công nghiệp chính nó; (3) Một sự hòa giải giữa chính phủ và ngành công nghiệp, đặc biệt là thông qua chứng nhận. Mặc dù không phải là không thể kết hợp, mỗi phương pháp đề xuất mang lại các phương tiện tiếp cận và hậu quả khác nhau.

Sự can thiệp sâu hơn của chính phủ nhằm thúc đẩy quy định môi trường chặt chẽ hơn dường như là điều không thể tránh khỏi. Pháp luật môi trường toàn cầu, lục địa, quốc gia và địa phương đã được áp dụng. Phần lớn luật này được phổ biến rộng rãi, và mặc dù có sự phản kháng đáng kể của ngành đối với việc tăng cường quy định, nhưng bằng chứng khoa học và phổ biến về các vấn đề môi trường đang ngày càng gia tăng [12]. Những lo ngại về tắc nghẽn, chiếm đất, suy thoái môi trường đang buộc các nhà lập pháp phải làm điều gì đó, ngay cả khi những tác động đầy đủ vẫn chưa rõ ràng. Vì xung đột giữa tầm quan trọng kinh tế của logistics và tác động lên môi trường trước hết là một chủ đề chính trị, nên logistics xanh sẽ được triển khai hiệu quả nhất ở những nơi có các yếu tố thể chế mạnh mẽ chịu trách nhiệm thực thi và giám sát tính bền vững của môi trường. Do đó, sự can thiệp sâu hơn của chính phủ nhằm thúc đẩy quy định môi trường chặt chẽ hơn

đường như là điều không thể tránh khỏi [12].

Việc giá cả chỉ là một khía cạnh của sự can thiệp của chính phủ. Pháp luật kiểm soát việc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, giảm thiểu chất thải bao bì, quy định nội dung tái chế của sản phẩm, việc thu thập và tái chế bắt buộc các sản phẩm đã trở nên rõ ràng ở hầu hết các khu vực pháp lý. Thực sự, là pháp luật như thế đã tạo ra ngành công nghiệp logistics ngược. An toàn xe tải, giáo dục tài xế, giới hạn thời gian lái xe của tài xế, là một trong nhiều loại hình hành động của chính phủ có khả năng ảnh hưởng đến ngành công nghiệp logistics. Đối với các chính phủ, họ có thể xây dựng và ban hành các quy định về môi trường hữu hiệu và hiệu quả nhằm tạo môi trường tốt cho phát triển logistics xanh, đặc biệt là chính sách logistics xanh về tiêu chuẩn và hệ thống cấp phép, thúc đẩy thực hiện xanh hoạt động logistics trong các lĩnh vực khác nhau [13,14] và có thể giảm đáng kể lượng khí thải carbon [15].

Các chính sách được khuyến khích bởi môi trường có thể ảnh hưởng khác nhau đối với lưu lượng hàng hóa và hành khách, giống như các phương tiện khác nhau có thể trải qua các kết quả rất khác biệt của một quy định chung.

Các vấn đề liên quan đến việc xanh của logistics vượt xa ngoài quy định vận tải. Việc đặt các trạm và nhà kho là yếu tố quan trọng đối với việc di chuyển ngành công nghiệp này đến mục tiêu bền vững, nhưng những điều này thường nằm dưới sự kiểm soát về sử dụng đất và quy hoạch của các cấp quản lý dưới cùng của Chính Phủ mà các lợi ích môi trường có thể không tương thích với các tổ chức quốc gia và quốc tế.

Các nhà xuất khẩu, họ cần chủ động tuân thủ các chính sách môi trường thông qua đổi mới công nghệ hoặc tối ưu hóa hoạt động và thực hiện các thực hành xanh trong hoạt động logistics, như vận chuyển xanh, bao bì

xanh và thiết kế chuỗi cung ứng xanh, để duy trì hoặc phát huy khả năng cạnh tranh của mình. trên thị trường toàn cầu. Hơn nữa, các nhà xuất khẩu có thể xây dựng hệ thống logistics ngược để phục vụ nhu cầu của người tiêu dùng và định hướng phát triển bền vững[8]. Với các hoạt động này, các nhà xuất khẩu có thể cải thiện tốt hơn hiệu quả hoạt động logistics xanh của mình và đáp ứng các yêu cầu của các quy định về logistics xanh trong nước và quốc tế, từ đó có thể nâng cao khả năng cạnh tranh và tăng khối lượng xuất khẩu.

5.2. Kết luận

Những thay đổi về thái độ bên ngoài và bên trong không thể dự đoán được nhiều, nó dường như tác động rất lớn đến tiềm năng của logistics xanh trong ngành công nghiệp logistics. Những thay đổi này tương tự như những gì đã xảy ra trong việc tái chế. Sự ủng hộ bắt đầu xuất hiện và dường như rất nổi bật từ phía người dân đối với việc tái chế trong nước. Mặc dù về mặt pháp lý điều này ở một mức độ nào đó đã được yêu cầu, một số các từ khóa hay các khẩu hiệu đã được sử dụng thường xuyên và dường như rất phổ biến chưa từng có trong hiện nay như: tái chế; tái chế sử dụng và giảm tiêu thụ. Và chính điều này như việc áp dụng và tuân thủ các chiến lược xanh đã được các công ty tiếp thị và mở rộng thành công. Để có được ưu thế trong việc cạnh tranh với các đối thủ các công ty đã phát hiện ra rằng bằng cách họ tuân thủ các tiêu chuẩn môi trường và quảng cáo tính thân thiện với môi trường của họ. Một nghiên cứu của Enarsson [16] về ngành công nghiệp logistics. Enarsson đưa ra một nhận định rằng trong quá trình chuyển đổi từ logistics sang áp dụng logistics xanh thì một điểm quyết định và quan trọng là các phòng mua hàng. Theo truyền thống, cơ sở lựa chọn là chất lượng và giá, Ưu thế cạnh có thể là tính xanh trong việc bảo vệ môi trường là một mong muốn nói chung. Cuối cùng, áp lực từ trong ngành có thể dẫn đến sự tôn trọng

và nhận thức môi trường lớn hơn. Theo điều này thì khách hàng hay người mua sẽ yêu cầu các doanh nghiệp tuân thủ vấn đề về môi trường và các công ty đứng riêng sẽ mất cơ hội.

Các quyết định tiên hành yêu cầu chúng nhận phải đến từ các cấp quản lý cao nhất của các tập đoàn và đòi hỏi một sự đánh giá từ trên xuống về hoạt động. Điều này đại diện cho một cam kết cơ bản của tập đoàn để tham gia vào kiểm toán và đánh giá môi trường mà đại diện cho một sự thay đổi đáng kể so với các thực tiễn truyền thống, trong đó đánh giá chi phí, chất lượng và hiệu suất chiếm ưu thế. Enarsson [17] đã dẫn chứng một nghiên cứu của Volvo cho thấy hiện nay những quy định của ISO 1400 của các công ty logistics vẫn chưa được tuân thủ, trong đó có cả các tập đoàn lớn đang hoạt động kinh doanh trong ngành logistics.

Nghịch lý có thể được nhìn nhận từ chuỗi cung ứng xanh quan điểm trưởng thành về thực hành quản lý. Áp lực của các bên liên quan ngay từ đầu, đặc biệt là từ các bên liên quan về mặt pháp lý, đã dẫn đến việc triển khai các hoạt động quản lý chuỗi cung ứng xanh trong nhiều ngành. Năng lực thực hành quản lý chuỗi cung ứng xanh nói chung được phát triển và đưa vào các quy trình quản lý chuỗi cung ứng khác nhau [17]. Do áp lực cao hơn và sự giám sát của công chúng đối với vị trí của chuỗi cung ứng hạ nguồn, các công ty hạ nguồn được coi là ở vị trí chấp nhận sớm [18] [19].

Từ những nghịch lý được thảo luận trong bài báo này thì những người hoài nghi có thể lập luận rằng hiện nay không thể làm xanh hơn trong ngành công nghiệp logistics. Sự không nhất quán nội bộ giữa mục tiêu bền vững về môi trường và một ngành công nghiệp mà ưu tiên không đúng mức với vận tải đường bộ và hàng không có thể được coi là không thể hoà hợp [20]. Tuy nhiên, dường như không thể chối bỏ các yếu tố bên ngoài và áp lực nội bộ thúc đẩy sự xanh hơn của

một ngành công nghiệp logistics xuất hiện. Mặc dù một số kết quả thú vị đã được xác nhận trong nghiên cứu này, nhưng vẫn còn một số vấn đề cần nghiên cứu trong tương lai. Các nghiên cứu trong tương lai có thể khám phá tác động của dịch vụ hậu cần xanh đối với các lĩnh vực xuất khẩu khác nhau để xem xét mức độ ảnh hưởng đối với các sản phẩm khác nhau.

Tài liệu tham khảo

- [1] Singmann, Henrik, and Karl Christoph Klauer. "Deductive and inductive conditional inferences: Two modes of reasoning." *Thinking & reasoning* 17.3 (2011): 247-281.
- [2] Cooper, James, Ian Black, and Melvyn Peters. "Creating the sustainable supply chain: Modelling the key relationships." *Transport policy and the environment*. Routledge, 2002. 176-203.
- [3] McKinnon, Alan. "Logistical restructuring, freight traffic growth and the environment." *Transport policy and the environment*. Routledge, 2002. 97-109.
- [4] Rodrigue, Jean-Paul, Brian Slack, and Claude Comtois. "The paradoxes of green logistics." *World Conference on Transport Research (WCTR)*. Seoul. 2001.
- [5] Jayaram, Jayanth, and Keah-Choon Tan. "Supply chain integration with third-party logistics providers." *International Journal of production economics* 125.2 (2010): 262-271.
- [6] Gunasekaran, Angappa, Nachiappan Subramanian, and Thanos Papadopoulos. "Information technology for competitive advantage within logistics and supply chains: A review." *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 99 (2017): 14-33.
- [7] Guirong, Zhang, and Mu Yuxin. "Green logistics management of logistics enterprises." *2010 3rd International Conference on Information Management, Innovation Management*

- and *Industrial Engineering*. Vol. 2. IEEE, 2010.
- [8] Rossi, Silvia, et al. "The logistics service providers in eco-efficiency innovation: an empirical study." *Supply chain management: an international journal* 18.6 (2013): 583-603.
- [9] Rodrigue, Jean-Paul, Brian Slack, and Claude Comtois. "Green logistics." *Handbook of logistics and supply-chain management*. Vol. 2. Emerald Group Publishing Limited, 2017. 339-350.
- [10] Evangelista, Pietro. "Environmental sustainability practices in the transport and logistics service industry: An exploratory case study investigation." *Research in Transportation Business & Management* 12 (2014): 63-72.
- [11] Banister, David, and Kenneth Button. *Transport, the environment and sustainable development*. Routledge, 2015.
- [12] Murphy, Paul R., Richard F. Poist, and Charles D. Braunschweig. "Management of environmental issues in logistics: current status and future potential." *Transportation journal* (1994): 48-56.
- [13] Tseng, Ming-Lang, and Anthony SF Chiu. "Evaluating firm's green supply chain management in linguistic preferences." *Journal of cleaner production* 40 (2013): 22-31.
- [14] Mathiyazhagan, K., Kannan Govindan, and A. Noorul Haq. "Pressure analysis for green supply chain management implementation in Indian industries using analytic hierarchy process." *International Journal of Production Research* 52.1 (2014): 188-202.
- [15] Zhang, Huan, and Kangning Xu. "Impact of environmental regulation and technical progress on industrial carbon productivity: an approach based on proxy measure." *Sustainability* 8.8 (2016): 819.
- [16] Dong, Yu, and Tingting Yang. "Evolutionary game analysis of promoting the development of green logistics under government regulation." *JUSTC* 52.9 (2022): 4-1.
- [17] Enarsson, Leif. "Evaluation of suppliers: how to consider the environment." *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management* 28.1 (1998): 5-17.
- [18] Reuter, Carsten, et al. "Sustainable global supplier management: the role of dynamic capabilities in achieving competitive advantage." *Journal of supply chain management* 46.2 (2010): 45-63.
- [19] Donald S, Siegel. "Green management matters only if it yields more green: An economic/strategic perspective." *Academy of management perspectives* 23.3 (2009): 5-16.
- [20] Delmas, Magali, and Ivan Montiel. "Greening the supply chain: when is customer pressure effective?." *Journal of Economics & Management Strategy* 18.1 (2009): 171-201.

Ngày nhận bài: 07/06/2024

Ngày hoàn thành sửa bài: 01/08/2024

Ngày chấp nhận đăng: 05/08/2024