

ISSN 0868-3808 TRUNG TÂM KINH TẾ CHÂU Á - THÁI BÌNH DƯƠNG

Kinh tế

Châu Á - Thái Bình Dương

ASIA - PACIFIC ECONOMIC REVIEW

Phát triển du lịch bền vững ở Việt Nam hiện nay

Dịch vụ thanh toán mua trước trả sau ở Việt Nam

Công nghệ tài chính và điều hành chính sách tiền tệ

Chuyển đổi số của doanh nghiệp Việt Nam

Tăng cường quản trị tri thức tại các trường đại học

Số Cuối tháng - Tháng 6 năm 2023



Phát triển kinh tế tuần hoàn ở một số quốc gia và hàm ý cho Việt Nam

www.ktcalbd.com.vn



8 938500 883019

TRỤ SỞ CHÍNH
176 Thái Hà, Đống Đa, Hà Nội

VĂN PHÒNG GIAO DỊCH
Số 18 ngõ 49 Linh Lang, Ba Đình, Hà Nội
Hotline: 0888381299
Email: ktcatbd@gmail.com

TỔNG BIÊN TẬP
Lê Văn Sang

PHÓ TỔNG BIÊN TẬP
Lê Kim Sa (Việt Hà)
Nguyễn Hồng Phói

HỘI ĐỒNG KHOA HỌC
Trần Văn Thọ
Võ Đại Lực
Đặng Nguyên Anh
Trần Đình Thiên
Lê Bộ Lĩnh
Nguyễn Đức Thành
Trần Đức Hiệp
Bùi Quang Tuấn
Phí Mạnh Tường
Hồ Đức Hiệp
Trần Thị Nam Thắng
Chu Văn Thắng
Tô Hiến Thà

BAN TRỊ SỰ
Hồng Huế: 0962002215
Email: lehonghue0511@gmail.com

BAN THƯ KÝ - BIÊN TẬP
Hoàng Dung: 0938016618
Email: hoangdung.brand@gmail.com
Vân Anh: 0903833489
Email: ktcatbd.nc@gmail.com

GIẤY PHÉP XUẤT BẢN: 1545/BC-GPXB;
175/GP-BVHTT; 274/GP-BTTTT

In tại Công ty ty in My link
Giá: 40.000 VND

04. Kinh nghiệm phát triển kinh tế tuần hoàn tại một số quốc gia và gợi ý cho Việt Nam *Đặng Thị Huyền Anh*
07. Phát triển du lịch bền vững ở Việt Nam trong giai đoạn hiện nay *Nguyễn Thị Kim Thanh*
10. Dịch vụ thanh toán mua trước trả sau tại Việt Nam: thực trạng, cơ hội và thách thức *Nguyễn Quỳnh Anh, Đinh Thị Minh Tâm*
13. Công nghệ tài chính: thực trạng và thách thức trong điều hành chính sách tiền tệ *Ngô Minh Thu Trang*
16. Các nhân tố ảnh hưởng đến hành vi tiêu dùng thực phẩm chay trên địa bàn thành phố Hà Nội *Đào Minh Anh, Nguyễn Phúc Linh*
19. Tác động của các chính sách bán hàng trên Shopee đến quyết định mua sắm trực tuyến của sinh viên Đại học Quốc gia Hà Nội *Đặng Trung Tuyền, Nguyễn Thị Hồng, Trần Cường*
22. Khoa học công nghệ và đổi mới sáng tạo đối với sự phát triển của doanh nghiệp ở Việt Nam *Đặng Lê Hoàng Uyên*
25. Mô hình hóa quy trình và kiểm tra sự phù hợp trong chăm sóc sức khỏe *Bùi Thị Hồng Nhung*
28. Hoàn thiện marketing trực tuyến của các doanh nghiệp nhỏ và vừa ở Việt Nam *Nguyễn Thị Hà*
31. Chuyển đổi số của doanh nghiệp Việt Nam trong bối cảnh đại dịch Covid-19: một số vấn đề cần tháo gỡ *Lê Thị Đông, Trần Hải Yến*
34. Giải pháp tăng cường hoạt động quản trị tri thức trong các trường đại học ở Việt Nam thời kỳ công nghiệp 4.0 *Mai Thị Lụa*
37. Thực trạng thị trường trái phiếu Việt Nam trong thời gian gần đây *Ngô Hoài Nam*
40. Tìm hiểu mối quan hệ giữa năng lực động và hiệu quả tổ chức trong giáo dục đại học: trường hợp nghiên cứu tại Trường Đại học Nguyễn Tất Thành *Chu Bảo Hiệp*
43. Các nhân tố ảnh hưởng đến sự hiểu biết tài chính của phụ nữ *Nguyễn Thị Cẩm Tú*
46. Các yếu tố tạo nên sự hấp dẫn của trung tâm thương mại ở Việt Nam *Nguyễn Thị Hạnh*
49. Áp dụng phương pháp giảng dạy tình huống đối với giảng dạy ngôn ngữ tiếng Anh ở bậc đại học *Nguyễn Thùy Thương*
52. Một số giải pháp phát triển huyện Vĩnh Tường trở thành đô thị loại IV của tỉnh Vĩnh Phúc *Nguyễn Xuân Quang*
55. Giám căng thẳng trong thăm dò và khai thác dầu khí ngoài khơi biển Việt Nam *Nguyễn Thanh Thủy, Lê Minh Thống*
58. Nhận diện các yếu tố kỳ vọng ảnh hưởng đến sự hài lòng của các bên liên quan trong các dự án cơ sở hạ tầng theo hình thức hợp tác công tư (PPP) tại Việt Nam *Phạm Bá Hưng*
60. Vai trò của thể chế đối với biến đổi khí hậu: một số đề xuất với Việt Nam *Phạm Thu Hằng*
63. Giải pháp tăng cường năng lực tài chính cho doanh nghiệp thời hậu Covid-19 *Trần Linh Hậu*
66. Giải pháp phát triển du lịch nông nghiệp sinh thái: một số mô hình thành công tại Hà Nội *Phạm Quang Khánh*
69. Nền kinh tế ban đêm của Nhật Bản: bài học và giải pháp cho Việt Nam *Lê Thu Hà*
72. Nghiên cứu rủi ro lan tỏa của một số cổ phiếu có vốn hóa trung bình trên thị trường chứng khoán Việt Nam bằng phương pháp TVP – VAR *Nguyễn Thị Nga*
75. Cải thiện Chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh của tỉnh Bạc Liêu *Đặng Trung Thắng*
78. Ngoại giao công chúng văn hóa của Hàn Quốc ở Việt Nam *Tổng Thùy Linh*

81. **Thực trạng áp dụng Lean Six Sigma tại doanh nghiệp sản xuất ở Việt Nam**
Nguyễn Trần Thanh Phương
84. **Thực trạng và giải pháp phát triển các ngành công nghiệp mũi nhọn ở Việt Nam đến năm 2045**
Mai Quỳnh Phương, Nguyễn Thị Kim Duyên
87. **Nhận diện các yếu tố nội bộ ảnh hưởng đến việc vận dụng kế toán quản trị tại các bệnh viện công lập khu vực Đông Nam bộ**
Phạm Quang Huy, Tiêu Hoàng Vũ
90. **Thuế tối thiểu toàn cầu: thách thức trong thu hút FDI của Việt Nam**
Ngô Kim Thanh
92. **Giải pháp nâng cao chất lượng sinh viên thực tập ngành kế toán: góc nhìn từ đơn vị thực tập**
Nguyễn Thị Thanh Thủy, Nguyễn Minh Nhã
95. **Bàn luận về nguyên tắc thận trọng trong kế toán**
Nguyễn Thị Thanh Thủy
98. **Đóng góp của kinh tế tuần hoàn trong lĩnh vực du lịch**
Đỗ Thị Hà Anh
101. **Vận dụng học thuyết giá trị thặng dư trong xây dựng và phát triển nền kinh tế ở Việt Nam hiện nay**
Nguyễn Thị Phương
103. **Các yếu tố ảnh hưởng đến chiến lược đa dạng hóa thu nhập tại các ngân hàng thương mại: Bằng chứng thực nghiệm từ Việt Nam**
Lưu Ngọc Hiệp, Nguyễn Thị Thuý Hiền, Nguyễn Hoàng Hải, Nguyễn Trung Hoà
106. **Xanh hóa hoạt động logistics tại Việt Nam: kinh nghiệm quốc tế và giải pháp**
Nguyễn Thị Hương
109. **Các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động định hướng nghề nghiệp của sinh viên đại học: cơ sở lý thuyết và đề xuất mô hình nghiên cứu**
Đoàn Hồng Phát
111. **Đánh giá tác động của EVFTA đến lĩnh vực bán lẻ tại Việt Nam**
Trần Xuân Huy
114. **Sự gắn kết giữa kinh tế số và kinh tế xanh trong các doanh nghiệp Việt Nam hiện nay**
Nguyễn Thị Hương Sen
116. **Các giải pháp xây dựng quan hệ lao động tại các doanh nghiệp FDI trên địa bàn tỉnh Bình Dương**
Trịnh Quỳnh Lê
119. **Những bất cập trong việc áp dụng mô hình SERVQUAL trong lĩnh vực hành chính công**
Nguyễn Hồng Anh
121. **Đẩy mạnh tự chủ tài chính đối với các đơn vị sự nghiệp có thu thuộc tỉnh Thanh Hóa**
Trần Ngọc Vân
124. **Đề xuất mô hình những nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp thủy sản tỉnh Nam Định**
Trần Đăng Quân
127. **Nghiên cứu các quy định quốc tế về lẫn tránh biện pháp phòng vệ thương mại và thực tế áp dụng đối với hàng xuất khẩu Việt Nam**
Trần Ngọc Tú
130. **Thực trạng và đề xuất giải pháp huy động vốn của các doanh nghiệp xây dựng**
Phan Lê Như Thủy
132. **Tổng quan nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến chính sách cổ tức của doanh nghiệp**
Trịnh Minh Đức, Nguyễn Anh Hiền
135. **Giải pháp tăng cường thu hút vốn đầu tư tại tỉnh Quảng Ninh**
Chu Thị Thảo
138. **Nâng cao chất lượng dịch vụ tổ chức các sự kiện, tiệc và hội nghị tại Trung tâm Hội nghị Quốc gia**
Đoàn Thị Yến, Trịnh Thị Khánh Linh, Bùi Khánh Cường
141. **Các nhân tố ảnh hưởng đến ý định đặt tour du lịch qua các ứng dụng trực tuyến: Tiếp cận từ khung lý thuyết UTAUT**
Nguyễn Hoài Nam
144. **Các yếu tố ảnh hưởng đến động lực làm việc của viên chức và người lao động tại Đại học Quốc gia TP. Hồ Chí Minh**
Huyền Hữu Phước Thọ, Trần Thị Kim Quy, Lê Thanh Tùng, Nguyễn Đại Dương

Xanh hóa hoạt động logistics tại Việt Nam: kinh nghiệm quốc tế và giải pháp

Nguyễn Thị Hường
Trường Đại học Mở - Địa chất

Để đảm bảo phát triển bền vững, Việt Nam đã xây dựng chiến lược logistics xanh nhằm giảm khí thải carbon và thúc đẩy bền vững. Tuy nhiên, việc chuyển đổi này gặp thách thức về nhận thức, hạ tầng và chính sách hỗ trợ. Bài viết cũng đề cập đến kinh nghiệm thực hiện logistics xanh từ các quốc gia phát triển như Singapore và Đức và thực trạng hoạt động logistics tại Việt Nam để từ đó đưa ra các giải pháp để xanh hóa hoạt động này tại Việt Nam. Các giải pháp cần tập trung là: Xây dựng chiến lược phát triển logistics Việt Nam; tăng cường hợp tác quốc tế và xây dựng chính sách và hỗ trợ khuyến khích logistics xanh trong doanh nghiệp; Cải tiến chất lượng phương tiện vận tải; chuyển đổi phương tiện vận chuyển từ sử dụng xăng, dầu sang các nguồn năng lượng sạch...

1. Mở đầu

Với mục tiêu phát triển bền vững trong thế kỷ 21, Việt Nam đã đề ra và thực hiện chiến lược phát triển bền vững, trong đó logistics xanh trở thành một yếu tố cốt lõi. Chính phủ và ngành vận tải đã bắt đầu xem xét việc giảm thiểu khí thải carbon và điều chỉnh hoạt động logistics để thúc đẩy sự bền vững và giảm tác động lâu dài. Do đó, logistics xanh đang nhận được sự quan tâm ngày càng lớn và trở thành tiêu chí quan trọng trong việc đánh giá sự phát triển của ngành logistics.

Việc chuyển đổi số và xanh hóa hoạt động logistics là một hướng đi quan trọng để bảo vệ môi trường. Tuy nhiên, tại Việt Nam quá trình chuyển đổi này không dễ dàng và đối mặt với nhiều thách thức từ: nhận thức của người quản lý doanh nghiệp; hạ tầng để triển khai logistics xanh và sự quyết tâm, kiên định từ chính phủ trong xây dựng và triển khai các chính sách hỗ trợ cho doanh nghiệp.

Hướng tới sự phát triển thịnh vượng của ngành logistics và sự phát triển kinh tế bền vững, Việt Nam cần nghiên cứu và xem xét thêm về các phương pháp triển khai và kinh nghiệm của các quốc gia đã thành công trong lĩnh vực này. Dựa trên đó, có thể đề xuất các giải pháp từ phía nhà nước và doanh nghiệp nhằm xanh hóa hoạt động logistics, đóng góp phát triển kinh tế và bảo vệ môi trường tại Việt Nam.

2. Logistics và logistics xanh

Logistics bao gồm các hoạt động quản lý dòng luân chuyển hàng hóa, từ việc lưu kho, sản xuất và giao hàng cho khách hàng cuối cùng. Đôi khi, logistics chỉ được hiểu như một hoạt động vận chuyển hàng hóa. Theo WTO, logistics là chuỗi cung ứng dịch vụ, bao gồm lập kế hoạch, thực hiện và kiểm

soát việc di chuyển, lưu trữ hàng hóa, dịch vụ và thông tin từ nguồn sản xuất đến người tiêu dùng để đáp ứng nhu cầu của khách hàng. Dịch vụ logistics truyền thống bao gồm các dịch vụ vận chuyển, lưu kho, giao nhận và các dịch vụ gia tăng từ bên thứ ba.

Theo các nghiên cứu của (Rodrigue và đồng nghiệp, 2012; Mesjasz-Lech, 2011; Lee và Klassen, 2008) logistics xanh bao gồm các chiến lược và các hoạt động quản lý chuỗi cung ứng nhằm giảm tác động đến môi trường và sử dụng năng lượng hiệu quả trong hoạt động phân phối hàng hóa. Logistics xanh tập trung vào xử lý vật liệu, quản lý chất thải, đóng gói và vận chuyển. Nó hướng tới quản lý hiệu quả các hoạt động gây ô nhiễm môi trường trong chuỗi cung ứng, cung ứng và cung ứng vượt trội dịch vụ so nhu cầu của khách hàng. Dựa trên quan điểm phát triển bền vững của (Sibihni & Eglese, 2009), logistics xanh là các hoạt động “sản xuất và phân phối hàng hóa một cách bền vững, có tính đến các yếu tố môi trường và xã hội”.

Như vậy dựa trên các quan điểm nghiên cứu, Logistics xanh có thể được định nghĩa là: “các chiến lược và các hoạt động có trọng tâm xử lý vật liệu, quản lý chất thải, đóng gói và vận chuyển, đồng thời tích hợp các yếu tố môi trường và xã hội để đảm bảo sự phát triển bền vững và đáp ứng nhu cầu của khách hàng”.

3. Kinh nghiệm quốc tế trong việc phát triển logistics xanh

3.1 Kinh nghiệm của Singapore

Singapore tập trung vào phát triển bền vững và chống biến đổi khí hậu, trong đó có sự phát triển của logistics xanh. Singapore đã đưa ra Kế hoạch Singapore xanh năm 2030 với năm trụ cột chính: Thành phố trong thiên nhiên, Tái quy hoạch năng

lượng, Sống bền vững, Kinh tế xanh và Tương lai bền vững.

Trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng, Singapore là một trong những quốc gia hàng đầu về phát triển cảng biển thông minh. Họ cũng đang nghiên cứu việc sử dụng phương tiện tự động không người lái và các cảm biến thông minh để cải thiện vận chuyển.

Singapore áp dụng Kế hoạch Singapore xanh thông qua việc tạo ra các chính sách và quy định. Điều này bao gồm việc tập trung vào không gian xanh và gắn gũi với thiên nhiên, sử dụng nguồn năng lượng sạch, giảm khí thải các-bon và tiết kiệm tài nguyên, tìm kiếm đầu tư mới cho kinh tế xanh và xây dựng khả năng chống chịu với biến đổi khí hậu.

Doanh nghiệp cung cấp và sử dụng dịch vụ logistics ở Singapore cũng đang chuyển đổi sang các giải pháp xanh và bền vững, bao gồm sử dụng xe điện và áp dụng giải pháp thông minh cho giao hàng.

Đối với người dân Singapore, chính phủ Singapore thực hiện tuyên truyền và giáo dục rất mạnh nhằm tăng cường nhận thức cao về biến đổi khí hậu và tác động đến hệ sinh thái. Có hơn 90% người dân họ nhận thức được vấn đề này. Họ sẵn lòng đóng góp để hướng tới một Singapore có lượng khí thải các-bon thấp, ngay cả khi phải chịu thêm chi phí và bất tiện.

3.2 Kinh nghiệm từ Đức

Đức là một quốc gia tiên phong trong chiến lược kinh tế xanh và sử dụng 100% năng lượng tái tạo. Đức đã xây dựng cơ sở hạ tầng phát triển và đầu tư mạnh vào các trung tâm logistics nhằm tối ưu hóa tuyến đường vận tải đa phương thức và giảm lượng tiêu thụ nhiên liệu và khí thải. Các chính sách và quy định nhằm đảm bảo mục tiêu phát thải khí nhà kính và giảm ảnh hưởng biến đổi khí hậu đã tạo ra cơ hội cho doanh nghiệp đầu tư vào năng lượng tái tạo và tăng cường sử dụng hiệu quả năng lượng.

Đức có hơn 50.000 công ty logistics đang nghiên cứu và triển khai các giải pháp tiên tiến cho logistics xanh. Các công ty này thường xây dựng "Báo cáo phát triển bền vững" để tóm tắt các biện pháp công ty thực hiện đối với các mục tiêu kinh tế, sinh thái và xã hội.

Người dân Đức rất quan tâm đến bảo vệ môi trường và hành động chống biến đổi khí hậu. Chính phủ Đức đã tiến hành các cuộc khảo sát và phát hiện rằng vấn đề này được xem là quan trọng. Tỷ lệ người dân quan tâm tăng từ 50% vào năm 2016 lên 68% vào năm 2019.

Nhờ những nỗ lực này, Đức đã đạt được sự tiến bộ trong phát triển logistics xanh và trở thành một mô hình cho các quốc gia khác trong việc xây dựng hệ thống logistics bền vững và giảm khí thải.

4. Thực trạng hoạt động logistic xanh tại Việt Nam

4.1. Thực trạng về chính sách cho hoạt động logistics xanh

Việt Nam đã có các quy định và chính sách nhằm thúc đẩy phát triển logistics xanh. Các văn bản pháp luật và chương trình hành động đã được ban hành để đảm bảo việc áp dụng giải pháp và tiêu chuẩn môi trường trong lĩnh vực này. Năm 2010, Việt Nam đã ban hành Thông tư số 16/2010/TT-BGTVT và các Nghị định số 38/2015/NĐ-CP và 18/2015/NĐ-CP liên quan đến quản lý cảng hàng không, sân bay, chất thải và bảo vệ môi trường.

Trong lĩnh vực logistics, Đề án phát triển cảng xanh đã được chính phủ phê duyệt. Đề án này tập trung vào nghiên cứu cơ chế, chính sách hỗ trợ doanh nghiệp thực hiện phát triển cảng xanh và ứng dụng công nghệ sạch, thân thiện với môi trường. Các quy định liên quan đến quản lý quy hoạch, đầu tư và xây dựng cảng biển cũng sẽ được điều chỉnh để đáp ứng tiêu chí cảng xanh.

Ngoài ra, chính phủ đã ban hành các văn bản pháp luật để kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong ngành vận tải. Luật Bảo vệ môi trường 2020 và Quyết định số 876/QĐ-TTg đều hướng đến việc chuyển đổi năng lượng xanh và giảm phát thải khí carbon và khí metan trong ngành giao thông vận tải. Mục tiêu tổng quát là phát triển hệ thống giao thông vận tải xanh và đạt mục tiêu phát thải ròng khí nhà kính về 0 vào năm 2050.

4.2. Thực trạng vận tải xanh

Trạng thái vận tải xanh tại Việt Nam hiện đang gặp nhiều hạn chế và chưa phát triển rộng rãi. Trong lĩnh vực vận tải đường bộ, số lượng phương tiện vận tải nhiều, đa phần các phương tiện vận tải nhỏ, tải trọng hạn chế. Các phương tiện này thường gây ra ùn tắc giao thông, chi phí cao và lượng phát thải khí nhà kính tăng lên. Hiện nay đã có một số doanh nghiệp đã chuyển sang sử dụng các phương tiện vận chuyển sử dụng năng lượng LPG và điện, nhưng số lượng còn rất ít.

Vận tải đường sắt tại Việt Nam chưa đáp ứng được tiềm năng khai thác do thiếu đầu tư phát triển. Hạ tầng đường sắt hạn chế, tốc độ chậm và gây ô nhiễm môi trường.

Vận tải đường biển và đường thủy nội địa tại Việt Nam chỉ có một số cảng đạt chuẩn xanh như Tân Cảng - Cát Lái ở TP. Hồ Chí Minh tuân thủ tiêu chuẩn cảng xanh của APEC.

Nhìn chung trong hoạt động vận tải logistics xanh ở các DN Việt Nam mới bắt đầu thu hút sự quan tâm từ phía doanh nghiệp, tuy nhiên các hoạt động trên còn chưa nhiều.

5. Giải pháp xanh hóa cho hoạt động logistics

Từ phân tích thực trạng và bài học kinh nghiệm phát triển logistics xanh nói chung và vận tải xanh nói riêng của các nước trên thế giới và của một số doanh nghiệp. Tác giả nhận thấy cần đề xuất một số giải pháp để tăng cường xanh hóa hoạt động vận tải tại Việt Nam.

5.1 Giải pháp từ phía doanh nghiệp

(1) Xây dựng chiến lược logistics xanh và áp dụng hệ thống quản lý môi trường ISO 14000 để đạt được sự cân bằng giữa hiệu quả kinh tế và bảo vệ môi trường.

Đầu tiên, xây dựng chiến lược logistics xanh là cốt lõi để định hướng hoạt động của doanh nghiệp theo hướng bảo vệ môi trường. Điều này đòi hỏi doanh nghiệp phải xác định và đặt ra các mục tiêu cụ thể về môi trường, đồng thời chỉ đạo nhân viên thực hiện các hoạt động vận tải theo cách bảo vệ môi trường, tiết kiệm năng lượng và tài nguyên. Các biện pháp như sử dụng phương tiện vận chuyển hiệu quả, quản lý đúng quy mô và tải trọng của phương tiện, ứng dụng công nghệ xanh trong quá trình vận tải có thể giúp giảm thiểu khí thải và ô nhiễm.

Thứ hai, áp dụng hệ thống quản lý môi trường ISO 14000 trong doanh nghiệp. ISO 14000 cung cấp một khung pháp lý và quy trình cho doanh nghiệp nhằm kiểm soát các hoạt động tác động tiêu cực đến môi trường như: xác định và đánh giá các yếu tố môi trường trong hoạt động vận tải, thiết lập các chỉ tiêu và tiêu chuẩn môi trường, quản lý và giám sát quy trình thực hiện để đảm bảo tuân thủ các quy định và yêu cầu về môi trường.

(2) Cải tiến chất lượng phương tiện vận tải và sử dụng các phương tiện thân thiện với môi trường, có thể áp dụng các giải pháp sau:

Hiện đại hóa đội xe vận tải đường bộ: Đầu tiên, doanh nghiệp cần nâng cấp đội xe của mình để đáp ứng tiêu chuẩn khí thải Euro 4 trở lên. Tiêu chuẩn Euro 4 (hoặc cao hơn) đặt ra giới hạn khí thải gây ô nhiễm mà các phương tiện vận chuyển không được vượt quá. Điều này đảm bảo rằng các phương tiện hoạt động với mức tiêu thụ nhiên liệu hiệu quả hơn và giảm thiểu khí thải gây ô nhiễm đối với môi trường.

Cải tiến và nâng cấp phương tiện vận tải đường sắt, đường không: Đối với các hình thức vận chuyển công cộng như đường sắt và đường không, nâng cấp phương tiện và cơ sở hạ tầng là rất quan trọng. Công nghệ hiện đại và tiên tiến có thể được áp dụng để cải tiến hiệu suất năng lượng và giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

Thay thế phương tiện chạy bằng xăng, dầu bằng phương tiện chạy bằng điện, nhiên liệu sinh học.

5.2 Giải pháp đến từ chính phủ

Để thúc đẩy dịch vụ logistics và logistics xanh

Chính phủ nên đi theo các hướng sau:

Nghiên cứu và xây dựng chiến lược phát triển logistics Việt Nam đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2045. Tập trung vào phát triển logistics xanh, cải thiện thể chế, chính sách và pháp luật liên quan đến dịch vụ logistics.

Chính phủ cần tăng cường hợp tác quốc tế, đặc biệt trong đào tạo và chia sẻ kinh nghiệm về logistics xanh, logistics số, logistics thương mại điện tử, chuyển đổi số và hỗ trợ của doanh nghiệp trong nhằm nâng cao năng lực trong lĩnh vực này.

Xây dựng chính sách khuyến khích doanh nghiệp phát triển logistics xanh, đặc biệt đối với doanh nghiệp vừa và nhỏ. Hỗ trợ nâng cao nhận thức về an toàn và tầm quan trọng của hoạt động kinh doanh thân thiện với môi trường. Sử dụng cơ chế thuế và luật để thúc đẩy việc sử dụng nguồn năng lượng thay thế, xây dựng quy định kiểm soát ô nhiễm không khí, giảm khí CO2 từ phương tiện vận tải.

6. Kết luận

Trong tình hình toàn cầu tăng cường nhận thức về bảo vệ môi trường, phát triển logistics xanh đã trở thành một xu hướng không thể phủ nhận. Các dự án xanh hóa vận tải mang ý nghĩa quan trọng không chỉ trên phạm vi toàn cầu mà còn đem lại lợi ích cho các doanh nghiệp Việt Nam. Cập nhật và định hướng phát triển vận tải xanh là điều kiện tiên quyết để doanh nghiệp không chỉ tồn tại mà còn phát triển mạnh mẽ trong ngành. Để đạt được điều này đòi hỏi các doanh nghiệp cần có sự nỗ lực đặc biệt cần thúc đẩy vận tải xanh mẽ hơn, lãnh đạo phải trọng thị hoạt động hậu cần xanh, bền vững bên cạnh đó rất chính phủ cần tạo ra môi trường pháp lý, áp dụng những tiêu chuẩn quản trị môi trường nhằm thúc đẩy hoạt động logistics xanh./.

Tài liệu tham khảo

- Bộ Công thương, Báo cáo logistics Việt Nam 2022
- Bojan Beskovinik, P. a. (2010). Challenges of green logistics in southeast Europe. *Promet - Traffic&Transportation*, 22 (2), 147-155.
- Kumar, A. (2015). Green Logistics for sustainable development: an analytical review. *IOSRD International Journal of Business*, 1(1), 7-13.
- Jedlinski, M. (2014). The position of green logistics in sustainable development of a smart green city. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 151, 102 - 111.
- Nguyễn Thông Thái, An Thị Thanh Nhân, Quản trị logistics kinh doanh, NXB Thống Kê, 2011.
- 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

Các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động định hướng nghề nghiệp của sinh viên đại học: cơ sở lý thuyết và đề xuất mô hình nghiên cứu

Đoàn Hồng Phát

Cơ sở II Trường ĐH Ngoại thương, TP. Hồ Chí Minh

Định hướng nghề nghiệp đóng vai trò quan trọng trong việc lựa chọn công việc phù hợp với bản thân của mỗi sinh viên. Tuy nhiên, hoạt động này ở các trường đại học Việt Nam còn khá sơ sài và nhiều sinh viên vẫn chưa có được sự định hướng đúng đắn cho nghề nghiệp của mình. Kết quả nghiên cứu cho thấy, định hướng nghề nghiệp được quyết định bởi 4 yếu tố chính, bao gồm: kỹ năng nghề nghiệp, thái độ nghề nghiệp, nhận thức nghề nghiệp và kiến thức chuyên môn. Từ đó, tác giả đề xuất mô hình nghiên cứu đối với hoạt động định hướng nghề nghiệp cho sinh viên các trường đại học ở Việt Nam.

1. Đặt vấn đề

Những năm gần đây tình trạng sinh viên các trường đại học, cao đẳng sau khi tốt nghiệp không tìm được việc làm hoặc làm việc không phù hợp với chuyên môn đào tạo có xu hướng tăng lên. Đánh giá của các nhà tuyển dụng cho rằng sau khi tiếp nhận sinh viên về làm việc thì phần lớn sinh viên ra trường chưa thể thực hiện ngay được công việc chuyên môn hoặc sinh viên không thể tự lên kế hoạch học tập để hoàn thiện mình trong công việc. Sinh viên thiếu những kỹ năng cần thiết để phục vụ cho công việc được giao. Họ thiếu hiểu biết về các chuẩn mực nghề nghiệp, các yêu cầu làm việc chuyên nghiệp và quan trọng hơn, họ thiếu tinh thần học hỏi và dễ nản trong công việc khi gặp khó khăn. Có nhiều nguyên nhân dẫn tới tình trạng trên nhưng một trong những nguyên nhân cơ bản là hoạt động hướng nghiệp tại các trường phổ thông, Đại học, Cao đẳng chưa được chú trọng dẫn đến sinh viên đăng ký ngành học và môn học không phù hợp, từ đó họ học một cách hời hợt, đối phó. Chính vì vậy, việc sớm định hướng nghề nghiệp cho sinh viên, cũng như định hướng các kỹ năng, kiến thức cần trang bị cho mỗi ngành nghề là vô cùng cần thiết trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế như hiện nay.

2. Khung lý thuyết

Liên quan đến định hướng nghề nghiệp, các tác giả khác nhau định nghĩa theo nhiều cách khác nhau. Tuy nhiên, nghiên cứu này hướng đến đối tượng là các sinh viên đang còn ngồi trên ghế nhà trường, chưa tốt nghiệp và đang cần được tư vấn định hướng nghề nghiệp, do đó, trong nghiên cứu này, tác giả xem định hướng nghề nghiệp là một quá trình mà các cá nhân xác định, lựa chọn cho mình một nghề nghiệp phù hợp nhất trên cơ sở tác động của kỹ năng nghề nghiệp, nhận thức nghề nghiệp và thái độ nghề nghiệp.

2.1. Kỹ năng nghề nghiệp và định hướng nghề nghiệp

Kỹ năng nghề nghiệp của sinh viên đóng vai trò quan trọng trong việc định hướng nghề nghiệp của họ (Trần Thị Phụng Hà, 2014). Theo Trần Thị Phụng Hà (2014), nếu sinh viên có nhận thức về kỹ năng nghề nghiệp sớm thì họ sẽ sớm thích nghi được với công việc dễ dàng hơn. Sun và Yeun (2012) cho rằng ngay từ khi sinh viên bước vào ngưỡng cửa đại học, thì các em cần phải được giáo dục về chuyên ngành. Vai trò của kỹ năng nghề nghiệp đối với hoạt động hướng nghiệp còn được nâng cao hơn khi hoạt động hướng nghiệp dựa trên sự lựa chọn các môn học (Hao, Sun và Yen, 2015). Điều đó có nghĩa là việc lựa chọn các môn học của sinh viên tại trường đại học sẽ ảnh hưởng đến việc lựa chọn nghề nghiệp của họ trong tương lai. Với ý nghĩa đó, chúng tôi đưa ra giả thuyết H1 như sau:

Giả thuyết H1: Nhận thức của sinh viên về kỹ năng nghề nghiệp càng rõ ràng thì định hướng nghề nghiệp của họ càng đúng đắn.

2.2. Nhận thức nghề nghiệp và định hướng nghề nghiệp

Theo Trần Thị Phụng Hà (2014), nhận thức nghề nghiệp là một trong những yếu tố cốt lõi ảnh hưởng đến định hướng nghề nghiệp. Nghiên cứu của Sun và Yuen (2012) cho rằng để hoạt động hướng nghiệp cho sinh viên thực sự hữu ích, các trường đại học ở Trung Quốc cần phải giáo dục về lựa chọn nghề nghiệp khi sinh viên ra trường. Bên cạnh đó, tại Singapore, vấn đề định hướng nhận thức nghề nghiệp cho sinh viên càng được chú trọng hơn thông qua mô hình ba giai đoạn. Trong đó, giai đoạn đầu tiên được các trường học chỉ tập trung vào việc cung cấp thông tin về nghề nghiệp với mục đích giúp học sinh làm quen với thế giới việc làm (Tan, 2002). Với ý nghĩa đó, chúng tôi đưa ra giả thuyết H2 như sau:

Giả thuyết H2: Nhận thức của sinh viên về nghề