■Ngày nhận bài: 03/02/2025 ■Ngày sửa bài: 25/02/2025 ■Ngày chấp nhận đăng: 12/3/2025

Mục tiêu phát triển hậu cần đô thị xanh từ quan điểm của khu vực công và tư nhân

Development goals for green urban logistics: Public and private sector perspectives

>THS NGUYỄN HOÀNG MAI, THS NGUYỄN THỊ NHƯ, THS TRỊNH THANH THỦY*
Khoa Vận tải kinh tế, Trường Đại học Giao thông vận tải
Email: *thuytt@utc.edu.vn

TÓM TẮT

Các vấn đề liên quan đến vận tải hàng hóa (VTHH) đô thị đã được biết đến rộng rãi và ghi chép trong các tài liệu học thuật, đặc biệt là những vấn đề liên quan đến chất lượng không khí. Vì vậy, chính quyền các đô thị, các quốc gia đã và đang có nhiều sáng kiến thúc đẩy hoạt động vận tải đô thị xanh hơn. Tuy nhiên, sự khác biệt trong mục tiêu của các nhà xây dựng chính sách đến từ khu vực công với các nhà kinh doanh, khai thác vận tải có thể là một trở ngại lớn để biến các sáng kiến xanh thành hiện thực. Nghiên cứu này kiểm tra sự đánh giá của các bên về mục tiêu của việc phát triển hậu cần đô thị trong bối cảnh xanh. Các kết quả đã tiết lộ sự khác biệt trong quan điểm của các bên và cung cấp những hiểu biết sâu sắc về đánh giá của khu vực tư, những người đang trực tiếp làm việc trong lĩnh vực này và sẽ chịu ảnh hưởng bởi các chính sách mới nếu có.

Từ khóa: Vận tải hàng hóa, hậu cần đô thị, vận tải xanh, mục tiêu xanh.

ABSTRACT

Urban freight transport challenges, particularly those related to air quality, have been extensively studied and documented in academic literature. Numerous initiatives have been implemented by urban and national governments to promote environmentally sustainable transport solutions. However, conflicting objectives between public policymakers and transport operators often hinder the effective translation of these initiatives into practical outcomes. This study explores the evaluation of urban logistics development objectives within a green framework, incorporating the perspective of various stakeholders. The findings highlight notable differences in stakeholder viewpoints and provide valuable insights into the private sector's assessment-specifically those of industry practicetioners who are directly impacted by new policy measures.

Keywords: Freight transport, urban logistics, green transport, green objectives.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong hậu cần, vận chuyển hàng hóa ở các đô thị thường là vận tải chặng đầu hoặc chặng cuối, nó cũng là giai đoạn có chi phí và cường độ phát thải cao nhất trong toàn bộ chuỗi cung ứng. Nhu cầu VTHH cao trong một khu vực địa lý nhỏ như đô thị không mang lại hiệu quả cao do một số rào cản. Nâng cao hiệu quả của việc vận chuyển hàng hóa có vai trò quan trọng đối với tăng trưởng kinh tế, tính bền vững của môi trường và chất lượng cuộc sống của các đô thị. Nhiều nghiên cứu đã chỉ ra rằng, VTHH tạo ra nhiều tác động tiêu cực như tắc nghẽn giao thông, phát thải khí nhà kính, ô nhiễm không khí, ô nhiễm tiếng ồn, tai nạn, gián đoạn sử dụng đất [1, 2]. The Guardian cũng báo cáo, việc đốt cháy nhiên liệu hóa thạch trong vận tải không chỉ gây ô nhiễm nặng nề cho môi trường mà còn phải chịu trách nhiệm cho 8,7 triệu ca tử vong trên toàn cầu vào năm 2018 [3]. Trong khu vực đô thị, Dablanc và cộng sự đã báo cáo vận chuyển hàng hóa chiếm từ 20 - 30% số kilomet xe chạy nhưng phải chịu trách nhiệm cho 16 - 50% lượng khí thải ô nhiễm không khí (tùy từng đô thị và chất ô nhiễm được xem xét) do hoạt động GTVT của mỗi thành phố [4]. Tuy nhiên, không thể kìm hãm sự phát triển của các hoạt động hậu cần trong đô thị bởi nó được coi là mạch máu của nền kinh tế, do vậy cần thiết phải nghiên cứu các giải pháp xanh, sạch hơn cho hậu cần đô thị. Trên thế giới đã có hàng chục sáng kiến khác nhau được các bên công, tư, nhà nghiên cứu, người dân đề xuất nhằm mong muốn các bên áp dụng để mang lại hiệu quả. Tuy nhiên, vì những quan điểm, góc nhìn khác nhau nên mỗi bên thường có xu hướng chấp nhận các sáng kiến của mình và phản đối các sáng kiến của phía còn lại. Điều này dấy lên các câu hỏi vậy mục đích của VTHH xanh là gì? Làm thế nào để đo lường được hiệu quả của các giải pháp xanh, từ đó làm cơ sở so sánh và lựa chọn giữa các giải pháp?

Nghiên cứu này sẽ tổng kết các tài liệu nghiên cứu để đưa ra đáp án cho hai câu hỏi trên, đồng thời cũng sẽ phỏng vấn các chuyên gia đến từ khu vực công để đo lường các mục đích mà VTHH đô thị xanh hướng đến từ góc nhìn của họ. Bởi, suy cho cùng, VTHH đô thị rất phức tạp, nếu không có sự hợp tác chặt chẽ giữa Chính phủ và khu vực tư nhân thì khó mà đạt được các kết quả khả quan trong việc tối ưu hóa và bền vững [5].

2. TỔNG QUAN TÀI LIỆU NGHIÊN CỨU

Ủy ban Brundtland năm 1987 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. Trong bối cảnh của ngành GTVT, phát triển xanh là một thành phần của phát triển bền vững, được hiểu đơn giản là sự phát triển theo hướng carbon thấp. Điều này có thể đạt được thông qua việc sử dụng hiệu quả và tiết kiệm năng lượng [6, 7]. Bên cạnh các mục tiêu chính là giảm phát thải khí nhà kính, giảm phát thải CO_2, nhiều quan điểm còn cho rằng việc giảm ô nhiễm tiếng ồn là một phần của vận tải xanh (VTX) [8]. Ủy ban châu Âu tiếp tục vạch ra 5 mục tiêu chính cho một hệ thống giao thông đô thị bền vững, bao gồm đảm bảo khả năng tiếp cận, giảm thiểu tác động tiêu cực đến sức khỏe, an toàn và an ninh, giảm tác động môi trường, nâng cao hiệu quả và hiệu quả về chi phí và cải thiện sức hấp dẫn và chất lượng của môi trường đô thị (Ủy ban châu Âu, 2004). Trong bối cảnh quản lý giao thông tại các đô thị phụ thuộc vào xe máy, tác giả Hùng (2007) đã đưa ra 4 mục tiêu lớn của việc quản lý giao thông đô thị, đó là an toàn, thông suốt, giảm chi phí và thân thiện môi trường [9].

Trong nghiên cứu này, chúng tôi cũng cho rằng một hệ thống giao thông đô thị bền vững được đặc trưng bởi các mục tiêu (MT) cụ thể, bao gồm bảo vệ môi trường (MT1), tính di động (MT2), an toàn (MT3) và hiệu quả kinh tế (MT4). Đây chính là thước đo để đánh giá, so sánh các giải pháp hướng tới ngành vận tải hậu cần đô thị xanh và bền vững hơn.

3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU VÀ DỮ LIỆU

3.1. Phương pháp nghiên cứu

Việc nghiên cứu và đánh giá các tài liệu khoa học nghiên cứu về quản lý GTVT, đánh giá các mục tiêu, các khó khăn, thách thức của một vấn đề nào đó (bao gồm cả GTVT) đã chỉ ra, quy trình phân tích thứ bậc (Analytic Hierarchy Process - AHP) đã được sử dụng rất rộng rãi và chứng minh được tính hiệu quả. Do vậy, trong nghiên cứu này, chúng tôi cũng sử dụng quy trình phân tích thứ bậc để đánh giá, so sánh các mục tiêu của VTHH đô thị xanh từ quan điểm của các chuyên gia đến từ khu vực công và tư.

Quy trình phân tích thứ bậc được đề xuất bởi Giáo sư OR người Mỹ TL Satty vào đầu những năm 1970 [10]. AHP là một phương pháp ra quyết định đa tiêu chí, kết hợp cả phân tích định lượng và phân tích định tính. Phương pháp này có thể giúp xác định và đánh giá lượng hóa các tiêu chí, phân tích các dữ liệu thu thập được theo các tiêu chí đó, chia chúng thành các cấp độ có liên quan và có trật tự, từ đó thúc đẩy việc ra quyết định nhanh hơn, chính xác hơn.

Phương pháp giải bài toán AHP chuẩn hóa vector gồm 4 bước cơ bản sau:

1) Thiết lập thứ bậc.

2) Thiết lập ma trận so sánh cặp: Là so sánh cặp dùng để xác định tầm quan trọng tương đối của mỗi nhân tố. Trong phương pháp này, việc so sánh dựa trên các câu hỏi: A gấp mấy B, C quan trọng gấp mấy B. Câu trả lời của những so sánh này là thu thập từ kinh nghiệm của các chuyên gia. Kết quả cuối cùng được phát triển thành một ma trận so sánh. Ma trận này được sử dụng thể hiện mối quan hệ của các nhân tố với nhau.

3) Tính trọng số của từng tiêu chí.

4) Kiểm tra tính nhất quán của các so sánh cặp: Bước sau cùng là kiểm tra tính nhất quán của các so sánh để xem giữa các cặp so sánh trong ma trận có hợp lý không, việc này được thực hiện thông qua tính tỉ số nhất quán (*CR=CI/RI)*. Nếu tỷ số này nhỏ hơn hay bằng 0,1, nghĩa là sự đánh giá của người ra quyết định tương đối nhất quán. Ngược lại, ta phải tiến hành đánh giá lại ở cấp tương ứng.

3.2. Dữ liệu

- Thiết kế nội dung khảo sát:

Chúng tôi xây dựng một ma trận gồm 4 tiêu chí tương ứng với 4 mục tiêu của VTHH đô thị bền vững. Sau đó, chúng tôi yêu cầu các chuyên gia đánh giá, so sánh các cặp tiêu chí, thang đó được sử dụng với các thang điểm như sau:

Bảng 1. Thang đo AHP

Thang đo	Định nghĩa
1	Hai yếu tố quan trọng như nhau
1,5	Một yếu tố hơi quan trọng hơn yếu tố kia
2	Một yếu tố quan trọng hơn rõ rệt
2,5	Một yếu tố rất quan trọng
3	Một yếu tố cực kỳ quan trọng

- Thực hiện khảo sát:

Chúng tôi lựa chọn 3 chuyên gia đến từ cơ quan quản lý nhà nước và 3 chuyên gia đến từ doanh nghiệp hậu cần đô thị tại Hà Nội để khảo sát. Tất cả các chuyên gia đều có trên 8 năm kinh nghiệm làm việc trong lĩnh vực VTHH, vận tải đô thị.

Thời gian khảo sát trong tháng 8/2024.

- Kết quả khảo sát:

Bảng 2. Kết quả các chuyên gia đánh giá mức độ quan trọng các mục tiêu VTHH đô thị xanh

Kết quả đánh giá của 3 chuyên gia đến từ khu vực công

Mục tiêu	1	2	3	4
MT1	**1**	**2**	**1,5**	**1,5**
MT2		**1**	**1,5**	**1,5**
MT3			**1**	**1**
MT4				**1**

Mục tiêu	1	2	3	4
MT1	**1**	**2,5**	**2,5**	**1**
MT2		**1**	**1**	**0,5**
MT3			**1**	**0,5**
MT4				**1**

Kết quả đánh giá của 3 chuyên gia đến từ khu vực tư

Mục tiêu	1	2	3	4
MT1	**1**	**0,500**	**0,667**	**0,400**
MT2		**1**	**1,500**	**0,667**
MT3			**1**	**0,5**
MT4				**1**

Mục tiêu	1	2	3	4
MT1	**1**	**0,5**	**0,5**	**0,67**
MT2		**1**	**1**	**0,5**
MT3			**1**	**0,67**
MT4				**1**

Mục tiêu	1	2	3	4
MT1	**1**	**2**	**1,5**	**2,5**
MT2		**1**	**2**	**0,67**
MT3			**1**	**0,67**
MT4				**1**

Từ kết quả đánh giá của các chuyên gia, các bước tính toán theo bài toán AHP đã được tính toán và thu được kết quả như hai bảng dưới đây.

Bảng 3. Kết quả trọng số của các mục tiêu theo đánh giá của các chuyên gia khu vực công

Mục tiêu	CGC1	CGC2	CGC3	Trung bình	Thứ hạng
MT1	0,354	0,389	0,382	0,375	1
MT2	0,252	0,217	0,161	0,210	3
MT3	0,197	0,166	0,161	0,175	4
MT4	0,197	0,228	0,295	0,240	2
Kiểm tra tính nhất quán CR	0,023	0,063	0,008		

Bảng 4. Kết quả trọng số của các mục tiêu theo đánh giá của các chuyên gia khu vực tư

Mục tiêu	CGT1	CGT2	CGT3	Trung bình	Thứ hạng
MT1	0,115	0,156	0,141	0,138	4
MT2	0,398	0,239	0,277	0,305	2
MT3	0,282	0,254	0,196	0,244	3
MT4	0,204	0,351	0,386	0,313	1
Kiểm tra tính nhất quán CR	0,046	0,036	0,0022		

4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

Có sự khác biệt trong việc ra quyết định về VTHH đô thị giữa tư nhân và và những nhà quản lý thuộc khu vực công. Nhưng nếu để một mình một bên nào đó thực hiện thì sẽ không thể giải quyết được những tác động liên quan đến VTHH. Do đó, cần có một cách tiếp cận tích hợp có sự tham gia của tất cả các bên [11]. Phân tích phản ứng của các bên liên quan trong bối cảnh VTHH đô thị tại Hà Nội, Việt Nam đã tiết lộ, trong bối cảnh thúc đẩy phát triển xanh, các nhà hoạch định chính sách có xu hướng có lập trường xã hội và quan tâm đến mục tiêu môi trường hơn, trong khi các nhà khai thác vận tải quan tâm đến mục tiêu về kinh tế đầu tiên (MT4), mục tiêu môi trường (MT1) xếp cuối cùng, sau cả mục tiêu giao thông thông suốt (MT2) và an toàn (MT3). Điều này cũng hết sức phù hợp với bối cảnh kinh tế của một quốc gia đang phát triển, đội phương tiện các doanh nghiệp đang sử dụng tại Hà Nội phần lớn là từ EURO 4 trở xuống [12].

Sự khác biệt trong kết quả phân tích của chúng tôi càng khẳng định hơn nữa vào sự cần thiết phải xem xét lấy ý kiến của các bên trước khi đưa ra bất kỳ quyết định, chính sách gì, đặc biệt là trong bối cảnh phức tạp của hoạt động hậu cần đô thị [5, 13]. Bất kỳ chính sách xanh nào mà các nhà xây dựng chính sách đưa ra cần tính đến nhu cầu và mục tiêu của doanh nghiệp, cũng như những hạn chế mà họ phải chịu khi hoạt động.

Mục tiêu	1	2	3	4
MT1	**1**	**0,4**	**0,4**	**0,4**
MT2		**1**	**2**	**2**
MT3			**1**	**2**
MT4				**1**

Theo quan điểm của các nhà khai thác vận tải, đảm bảo cho một hệ thống giao thông thông suốt, không ùn tắc cũng là một trong những hiệu quả để giảm phát thải ô nhiễm môi trường. Do đó, chính quyền đô thị cần cân nhắc các giải pháp về cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông, tổ chức quản lý giao thông để đạt được mục tiêu này.

Vận tải là để đáp ứng nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa của người dân, một hệ thống vận tải tốt và hiệu quả còn phải tính đến yếu tố an toàn. Ngay cả khi các chính sách hướng đến vấn đề môi trường thì các nhà khai thác vận tải vẫn cho rằng an toàn nên được đặt lên trước.

5. KẾT LUẬN

Việc phân tích quan điểm của các bên về chủ đề này cung cấp sự hiểu biết sâu sắc các thang đo mục tiêu VTHH đô thị xanh. Nghiên cứu có thể được sử dụng làm tài liệu tham khảo hữu ích cho các bên trong quá trình xây dựng chính sách và giải pháp xanh cho VTHH đô thị tại Hà Nội. Xếp hạng các tiêu chí theo trọng số AHP là một công cụ, một thang đo để đánh giá, xếp hạng các sáng kiến trong việc đạt được mục tiêu xanh của Hà Nội, từ đó lựa chọn ra các sáng kiến phù hợp với điều kiện kinh doanh của doanh nghiệp cũng như bối cảnh của Hà Nội.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1]. R. B. Ellison (Mar., 2014), Understanding dynamic responses to mitigation policies for intra-urban road freight emissions.

[2]. A. McKinnon (Nov., 2016), Freight Transport in a Low-Carbon World: Assessing Opportunities for Cutting Emissions.

[3]. O. Milman (09, Feb., 2021), 'Invisible killer': fossil fuels caused 8.7m deaths globally in 2018, research finds, The Guardian.

[4]. L. Dablanc (Mar., 2007), Goods transport in large European cities: Difficult to organize, difficult to modernize, Transp. Res. Part Policy Pract., vol.41, no.3, pp.280-285.

[5]. D. Baker et al. (Jan., 2023), Urban freight logistics and land use planning education: Trends and gaps through the lens of literature, Transp. Res. Interdiscip. Perspect., vol.17, p.100731.

[6]. Nguyễn Thị Hồng Mai, Nguyễn Thị Như, Trần Thị Lan Hương (2023), Thực trạng giảm phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực VTHH đường bộ tại Việt Nam, Tạp chí GTVT, số 3.

[7]. Nước Cộng hòa XHCN Việt Nam (2022), Đóng góp quốc gia tự quyết định.

[8]. N. Fries, G. C. de Jong, Z. Patterson and U. Weidmann (Jan., 2010), Shipper Willingness to Pay to Increase Environmental Performance in Freight Transportation, Transp. Res. Rec., vol.2168, no.1, pp.33-42.

[9]. Khuất Việt Hùng (2006), Traffic Management in Motorcycle Dependent Cities, Technische Universität Darmstadt.

[10]. T. L. Saaty (2012), Decision Making for Leaders: The Analytic Hierarchy Process for Decisions in a Complex World, RWS Publications.

[11]. S. Behrends, M. Lindholm and J. Woxenius (Dec., 2008), The Impact of Urban Freight Transport: A Definition of Sustainability from an Actor's Perspective, Transp. Plan. Technol., vol.31, no.6, pp.693-713.

[12]. Đoàn Hồng Anh (2021), Phát triển logistics xanh trên địa bàn TP. Hà Nội, Luận án Tiến sĩ, Viện Nghiên cứu chiến lược, chính sách công thương, Hà Nội.

[13]. A. Stathopoulos, E. Valeri and E. Marcucci (May, 2012), Stakeholder reactions to urban freight policy innovation, J. Transp. Geogr., vol.22, pp.34-45.