

PHÁT TRIỂN LOGISTICS XANH CỦA TRUNG QUỐC VÀ KINH NGHIỆM CHO VIỆT NAM

CÁN THỊ THU HƯƠNG *

Trên cơ sở phân tích lý thuyết và thực trạng, bài viết tập trung nghiên cứu kinh nghiệm tiên phong của Trung Quốc - quốc gia đã thành công trong việc kiến tạo hệ sinh thái logistics xanh thông qua hệ thống thể chế đồng bộ, chính sách “Carbon kép” và lộ trình điện hóa phương tiện quyết liệt. Những thành tựu của Trung Quốc trong việc lấy chuyển đổi số làm động lực then chốt, phát triển hạ tầng sạc siêu nhanh và vận hành các hành lang logistics xanh. Từ đó, bài viết đề xuất một số kinh nghiệm của Trung Quốc có thể áp dụng cho Việt Nam, như: cụ thể hóa mục tiêu định lượng trong các kế hoạch dài hạn, ưu tiên phát triển hạ tầng đồng bộ, thiết lập các công cụ tài chính xanh và lấy doanh nghiệp làm trung tâm của quá trình chuyển đổi bền vững.

Từ khóa: Logistics xanh; Net Zero; Trung Quốc; Việt Nam; chuyển đổi số; hạ tầng bền vững.

Based on theoretical analysis and practical evidence, the article examines China's pioneering experience in developing green logistics. China has successfully established a green logistics ecosystem through a comprehensive institutional framework, the “Dual Carbon” policy, and a decisive roadmap for vehicle electrification. The article highlights China's achievements in leveraging digital transformation as a key driving force, developing ultra-fast charging infrastructure, and operating green logistics corridors. Drawing on these experiences, it proposes several lessons that Vietnam may adopt, including translating quantitative targets into long-term development plans, prioritizing integrated infrastructure development, establishing green financial instruments, and placing enterprises at the center of the sustainable transition process.

Keywords: Green logistics; Net Zero; China; Vietnam; digital transformation; sustainable infrastructure.

NGÀY NHẬN: 24/3/2026 NGÀY PHẢN BIỆN, ĐÁNH GIÁ: 02/7/2026 NGÀY DUYỆT ĐĂNG: 17/7/2026

Email: Huongctt@hvn.edu.vn

DOI: <https://doi.org/10.59394/qlnn.366.2026.1567>

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng, logistics không còn đơn thuần là một ngành dịch vụ hỗ trợ mà đã trở thành

mắt xích chiến lược, đóng góp từ 4,5 - 5% GDP của Việt Nam. Tuy nhiên, đây cũng là ngành thâm dụng nhiên liệu và phát thải

* TS, Học viện Ngân hàng

lớn, chiếm khoảng 8 - 10% tổng lượng phát thải CO₂ toàn quốc (Bộ Công Thương, 2022). Thực trạng phát triển logistics xanh tại Việt Nam hiện nay là một bức tranh đan xen giữa những nỗ lực kiến tạo thể chế mạnh mẽ và những rào cản nội tại về hạ tầng, công nghệ cũng như nguồn lực tài chính.

Việt Nam đã thể hiện cam kết chính trị mạnh mẽ thông qua việc hướng tới mục tiêu Net Zero vào năm 2050 tại COP26. Hệ thống thể chế cho logistics xanh đang dần được hoàn thiện với các văn bản then chốt như Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh giai đoạn 2021 - 2030 và Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025 - 2035. Các chính sách ưu đãi tài chính bắt đầu xuất hiện, điển hình như việc miễn lệ phí trước bạ trong 3 năm đầu cho xe tải điện.

Tuy nhiên, thực tiễn cho thấy, các quy định hiện nay vẫn còn phân tán, thiếu các bộ tiêu chuẩn kỹ thuật cụ thể và lộ trình giảm phát thải định lượng riêng cho ngành logistics. Vì vậy, việc tham khảo những thành công của Trung Quốc trong việc lấy chuyển đổi số làm động lực then chốt, phát triển hạ tầng sạc siêu nhanh và vận hành các hành lang logistics xanh là rất cần thiết để Việt Nam có được chiến lược liên ngành dài hạn, lấy doanh nghiệp làm trung tâm và chuyển đổi số làm đòn bẩy then chốt cho phát triển kinh tế.

2. Cơ sở lý luận

Khái niệm logistics xanh không đơn thuần là một trào lưu nhất thời mà là một phạm trù học thuật và thực tiễn đa diện. Về cốt lõi, đây là sự tích hợp chiến lược giữa hiệu quả vận hành kinh tế và trách nhiệm bảo vệ môi trường, nhằm giảm thiểu tối đa các “ngoại ứng tiêu cực” phát sinh từ chuỗi cung ứng. Định nghĩa của Srivastava (2007, tr. 53-80) thường được giới nghiên cứu trích dẫn như một kim chỉ nam: logistics xanh là việc tổ chức và quản lý chuỗi cung ứng theo

hướng hạn chế tối đa các tác động bất lợi đến môi trường thông qua một hệ thống các biện pháp đồng bộ. Các biện pháp này bao gồm nâng cao hiệu quả sử dụng tài nguyên, cắt giảm triệt để phát thải carbon, tối ưu hóa các phương thức vận tải và thiết lập một quy trình quản lý chất thải khoa học. Việc triển khai logistics xanh không chỉ giúp doanh nghiệp bảo vệ môi trường mà còn tạo ra giá trị kép, hình thành lợi thế cạnh tranh bền vững trong dài hạn và nâng cao trực tiếp hiệu quả kinh doanh thông qua việc tiết giảm chi phí tài nguyên.

Xét về bản chất, logistics xanh được vận hành dựa trên sự cân bằng động giữa ba mục tiêu vĩ mô không thể tách rời, thường được gọi là mô hình 3P:

(1) Môi trường (Planet): là mục tiêu ưu tiên hàng đầu, tập trung vào việc giảm thiểu cường độ ô nhiễm và khí thải;

(2) Xã hội (People): logistics xanh hướng tới việc cải thiện chất lượng sống và bảo vệ sức khỏe cộng đồng;

(3) Kinh tế (Profit): thông qua việc ứng dụng công nghệ thông tin để tối ưu hóa lộ trình vận chuyển, tiết kiệm năng lượng và nâng cao năng suất lao động, doanh nghiệp có thể cắt giảm đáng kể chi phí sản xuất và vận hành trong dài hạn (Sbihi và Eglese, 2010).

Bên cạnh đó, khẳng định đây là nền tảng cốt lõi cho sự phát triển bền vững, biến logistics từ một ngành thâm dụng tài nguyên thành một ngành kinh tế tri thức và thân thiện với môi trường.

Logistics xanh không phải là một tập hợp các biện pháp rời rạc mà là một mô hình hệ thống phức hợp, được cụ thể hóa qua năm cấu phần vận hành then chốt:

(1) Vận tải xanh: được coi là mắt xích quan trọng nhất và khó khăn nhất trong lộ trình xanh hóa. Giải pháp tập trung vào việc

tối ưu hóa mạng lưới phân phối, chuyển đổi sang các phương tiện sử dụng năng lượng sạch như xe điện (EV), khí hydro hoặc áp dụng các kỹ thuật lái xe sinh thái (eco-driving) để giảm thiểu tiêu thụ nhiên liệu trên mỗi đơn vị hàng hóa.

(2) Kho bãi xanh: cấu phần này chú trọng vào việc thiết kế và xây dựng hạ tầng kho vận theo hướng tiết kiệm năng lượng. Việc tích hợp điện mặt trời áp mái, tận dụng ánh sáng tự nhiên và quy hoạch mặt bằng khoa học giúp giảm thiểu các chuyển động thừa của máy móc, từ đó, tiết giảm phát thải carbon tại chỗ.

(3) Đóng gói xanh: trọng tâm là việc thay thế các vật liệu đóng gói truyền thống bằng vật liệu tái chế, vật liệu phân hủy sinh học. Đồng thời, việc tối ưu hóa kích thước bao bì phù hợp với kích thước sản phẩm giúp giảm thiểu rác thải rắn và tối ưu hóa không gian xếp hàng trên phương tiện, gián tiếp giảm số chuyến vận chuyển cần thiết.

(4) Quản lý dữ liệu xanh: sự bùng nổ của chuyển đổi số với trí tuệ nhân tạo (AI) và dữ liệu lớn (Big Data) đóng vai trò là bộ não của logistics xanh. Việc số hóa quy trình giúp cung cấp thông tin thực tế theo thời gian thực, điều khiển chính xác các hoạt động để loại bỏ các khâu in ấn giấy tờ và các hành trình di chuyển không cần thiết.

(5) Logistics ngược: là thành phần mang tính đột phá của kinh tế tuần hoàn. Quy trình này thiết lập các kênh thu hồi, phân loại và tái sử dụng sản phẩm hoặc bao bì từ người tiêu dùng cuối cùng. Việc kéo dài vòng đời tài nguyên thông qua logistics ngược giúp giảm thiểu nhu cầu khai thác tài nguyên mới và giảm lượng rác thải ra môi trường.

3. Kinh nghiệm của Trung Quốc trong phát triển logistics xanh

Trung Quốc là quốc gia tiên phong trong việc kiến tạo hệ sinh thái logistics xanh

thông qua một hệ thống thể chế đồng bộ và các kế hoạch chiến lược dài hạn, đóng vai trò là “kim chỉ nam” cho tiến trình chuyển đổi bền vững. Kinh nghiệm của quốc gia này được đúc kết qua sự phối hợp chặt chẽ giữa chính sách, công nghệ, hạ tầng và tài chính.

(1) *Khung thể chế và chiến lược dẫn dắt của Nhà nước Trung Quốc.*

Ngay từ năm 2015, định hướng chiến lược đã được cụ thể hóa thông qua kế hoạch xây dựng nền văn minh sinh thái, ưu tiên tối ưu hóa cơ cấu vận tải và thúc đẩy logistics ngược. Đặc biệt, sự chuyển tiếp giữa Kế hoạch 5 năm lần thứ 13 và 14 (2021 - 2025) đánh dấu bước ngoặt khi lồng ghép mạnh mẽ chuyển đổi số vào xanh hóa, lấy công nghệ làm nền tảng tối ưu hóa hiệu suất vận hành.

Trọng tâm xuyên suốt là hiện thực hóa mục tiêu “carbon kép” đạt đỉnh phát thải CO₂ trước năm 2030 và trung hòa carbon vào năm 2060 thông qua ba trụ cột: chuyển dịch sang phương tiện phát thải thấp, tái cấu trúc hệ thống giao thông hiệu suất cao và ưu tiên hạ tầng bền vững (Xu, C., & Li, L., 2024).

(2) *Chiến lược xanh hóa phương tiện và kiểm soát phát thải.*

Trung Quốc thành công với mô hình “Thí điểm tại các trung tâm - Nhân rộng toàn quốc”, cho phép các đô thị hạt nhân, như: Bắc Kinh, Thượng Hải thực thi các biện pháp hạn chế xe nhiên liệu hóa thạch trước khi chuẩn hóa toàn quốc. Tính đến năm 2025, khoảng 200 thành phố đã áp dụng các lệnh cấm hoặc hạn chế xe máy xăng (Rastegardebidi and Su, 2025). Điểm cốt lõi là chính sách thiết lập rào cản tài chính đối với xe xăng qua đấu giá biển số; đồng thời, cấp đặc quyền cho xe năng lượng mới (NEV) như miễn phí biển số và không giới hạn khu vực di chuyển. Đặc biệt, Hệ thống tín dụng kép (Dual-Credit Policy) buộc các hãng xe

phải đạt tỷ lệ NEV nhất định hoặc mua tín chỉ từ đơn vị tiên phong, tạo động lực tài chính cho hoạt động R&D.

Ngoài ra, toàn bộ phương tiện chuẩn China VI bắt buộc kết nối 4G/5G để cơ quan quản lý theo dõi nồng độ phát thải theo thời gian thực dựa trên nền tảng dữ liệu lớn (Cheng, Fuchs et al. 2024).

(3) Đòn bẩy chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ xanh.

Trung Quốc xác lập công nghệ là đòn bẩy chiến lược nhằm giảm thiểu lãng phí. Việc ứng dụng AI giúp dự báo nhu cầu và tối ưu hóa lộ trình, rút ngắn thời gian giao hàng (như Meituan chỉ mất trung bình 28 phút). Thành tựu quan trọng là nền tảng thông tin công cộng về logistics và vận tải quốc gia, kết nối gần 300.000 doanh nghiệp để chia sẻ dữ liệu thống nhất, giúp cắt giảm khoảng 550 triệu NDT chi phí vận hành mỗi năm nhờ giảm thiểu các khâu trung gian.

Quốc gia này cũng tiên phong sử dụng drone và robot giao hàng để giải quyết chặng cuối; đồng thời, ứng dụng Blockchain giúp kết nối doanh nghiệp nhỏ lẻ, giảm tỷ lệ xe chạy rỗng vốn chiếm tới 40% hành trình. Sự dẫn đầu còn được củng cố bởi quyền kiểm soát hơn 75% sản lượng pin EV toàn cầu, giúp hạ giá thành và đẩy nhanh lộ trình điện hóa đội xe vận tải (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2025).

(4) Kiến tạo hạ tầng logistics đồng bộ theo định hướng xanh.

Hiện đại hóa hạ tầng vật chất là nền tảng tất yếu để xanh hóa toàn diện. Đến cuối năm 2023, Trung Quốc sở hữu hơn 2 triệu trạm sạc công cộng (chiếm 60% toàn cầu), triển khai các công nghệ sạc siêu nhanh 6MW tại Vân Nam cho phép xe tải nặng nạp điện đủ đi 200km trong 15 phút. Mô hình trạm đổi pin cũng giúp tối ưu hóa hiệu suất cho các

đội xe dịch vụ (Mohsin, Tushar et al. 2022). Trung Quốc còn quy hoạch các “hành lang logistics xanh” kết nối nội địa với các cảng biển huyết mạch, ưu tiên sử dụng nhiên liệu sạch và dữ liệu thời gian thực.

Trong phân khúc lưu kho, mô hình kho bãi xanh tích hợp điện mặt trời áp mái và chiếu sáng thông minh đã trở thành tiêu chuẩn. Điển hình là Công viên logistics “Asia No. 1” của JD.com vận hành hoàn toàn bằng năng lượng tái tạo, khẳng định tính khả thi của việc trung hòa carbon trong vận hành quy mô lớn.

(5) Chuẩn hóa bao bì và hệ thống logistics ngược.

Xanh hóa bao bì và tối ưu hóa logistics ngược là mắt xích then chốt của kinh tế tuần hoàn. Trung Quốc đặt mục tiêu đến năm 2025 có 10% bao bì chuyển phát nội đô là loại tái chế; đến năm 2030, các nền tảng lớn, như: Alibaba, JD.com bắt buộc chuyển sang vật liệu phân hủy sinh học hoàn toàn.

Về hạ tầng “phần cứng”, Trung Quốc triển khai thí điểm tái chế tại 90 thành phố trọng điểm với hơn 51.550 điểm thu gom, hình thành mối quan hệ tương hỗ giữa “công ty tái chế - người tiêu dùng - nhà sản xuất”. Mô hình “Internet Plus Tái chế” tích hợp IoT và nền tảng O2O giúp minh bạch hóa hành trình phế liệu qua Blockchain, nâng cao tỷ lệ tái chế và giảm chi phí xã hội (Xiao, S., Dong, H., Geng, Y., & Brander, M., 2018).

(6) Hệ thống tài chính xanh và cơ chế thị trường.

Để tháo gỡ rào cản về vốn cho các dự án xanh, Ngân hàng Nhân dân Trung Quốc (PBoC) đã triển khai Carbon Emission Reduction Facility (CERF) từ năm 2021 với lãi suất tái cấp vốn 1,75%, hỗ trợ các khoản vay cho dự án năng lượng sạch và giảm phát thải (People’s Bank of China, 2021, 2022).

Song song đó, Trung Quốc xây dựng Hệ thống giao dịch phát thải quốc gia (ETS) và cơ chế China Certified Emission Reduction (CCER) nhằm định giá carbon, buộc doanh nghiệp nội hóa chi phí môi trường và tạo động lực kinh tế cho hoạt động giảm phát thải (ICAP, 2024; World Bank, 2024).

Trong lĩnh vực phương tiện năng lượng mới, giai đoạn đầu Trung Quốc áp dụng trợ cấp trực tiếp có thể lên tới khoảng 60.000 NDT/xe đối với một số dòng xe đủ điều kiện; đồng thời, miễn thuế mua phương tiện (vehicle purchase tax). Sau khi thị trường phát triển, các khoản trợ cấp trực tiếp được cắt giảm dần và chuyển sang các công cụ dài hạn như ưu đãi thuế, cơ chế tín chỉ NEV và đầu tư hạ tầng sạc (IEA, 2023; ICCT, 2021).

4. Một số gợi mở về kiến tạo hệ sinh thái logistics xanh cho Việt Nam

Thứ nhất, cụ thể hóa chiến lược dài hạn với các mục tiêu định lượng rõ ràng.

Việc nội luật hóa các mục tiêu xanh vào các kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội định kỳ của Trung Quốc đã được lồng ghép logistics xanh vào Kế hoạch 5 năm (lần thứ 13 và 14), trong đó lấy mục tiêu “carbon kép” (đạt đỉnh phát thải trước 2030 và trung hòa carbon vào 2060) làm “kim chỉ nam” cho mọi hoạt động.

Do vậy, đối với Việt Nam, thay vì các quy định nằm rải rác trong nhiều văn bản pháp lý thiếu tính hệ thống như hiện nay, cần xây dựng một chiến lược phát triển logistics xanh riêng biệt với các chỉ số đo lường cụ thể. Nhà nước nên thiết lập các mốc thời gian bắt buộc cho các chỉ tiêu định lượng. Việc minh bạch hóa lộ trình bằng các chỉ số kỹ thuật sẽ tạo ra tín hiệu thị trường để doanh nghiệp chủ động đầu tư vào công nghệ và nhân lực, đồng thời giúp Việt Nam thoát khỏi tư duy phát triển theo chiều rộng để chuyển sang mô hình tăng trưởng bền vững dựa trên hiệu suất sinh thái.

Thứ hai, kiến tạo hạ tầng đồng bộ và phát triển “hành lang logistics xanh”.

Hạ tầng hiện là rào cản lớn nhất của Việt Nam khi mạng lưới trạm sạc cho xe vận tải đường dài gần như chưa có và sự thiếu kết nối đa phương thức làm gia tăng thời gian lưu chuyển lẫn phát thải. Việt Nam có thể học hỏi mô hình “hành lang logistics xanh” của Trung Quốc để kết nối các trung tâm thương mại với cảng biển huyết mạch. Tại các hành lang này, phương tiện sử dụng năng lượng sạch và các trung tâm phân phối được tối ưu hóa dựa trên dữ liệu thời gian thực, như: Việt Nam cần ưu tiên quy hoạch các tuyến vận tải trọng điểm nối thành phố Hải Phòng - Cái Mép (TP. Hồ Chí Minh) với các khu công nghiệp, thúc đẩy vận tải đường thủy và đường sắt để giảm tải cho đường bộ.

Đồng thời, Nhà nước cần tiên phong đầu tư hoặc khuyến khích đầu tư vào hạ tầng sạc siêu nhanh dọc các quốc lộ và trạm đổi pin tại các đô thị lớn, như: Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh để tháo gỡ khó khăn về quãng đường di chuyển cho xe tải điện nặng. Để huy động nguồn vốn, việc áp dụng cơ chế hợp tác công - tư (PPP) với các ưu đãi về đất đai cho các dự án hạ tầng xanh là một giải pháp khả thi.

Thứ ba, lấy chuyển đổi số làm đòn bẩy tối ưu hóa nguồn lực và giảm phát thải.

Việt Nam cần ưu tiên xây dựng Hệ thống thông tin logistics công cộng quốc gia đóng vai trò là hạ tầng dữ liệu dùng chung, giúp kết nối doanh nghiệp và chia sẻ năng lực vận tải nhàn rỗi. Việc khuyến khích ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và các thuật toán học máy vào dự báo nhu cầu, tối ưu hóa lộ trình không chỉ giúp doanh nghiệp tiết giảm chi phí mà còn cắt giảm trực tiếp tiêu hao nhiên liệu. Hơn thế nữa, số hóa toàn diện sẽ cung cấp nền tảng để triển khai hệ thống đo lường, báo cáo và thẩm tra phát thải.

Đây là chìa khóa để các doanh nghiệp xuất khẩu Việt Nam minh bạch hóa phát

thải carbon và vượt qua các rào cản kỹ thuật, như: CBAM của EU.

Thứ tư, thiết lập các công cụ tài chính xanh và cơ chế thị trường linh hoạt.

Do hơn 70% doanh nghiệp logistics Việt Nam có quy mô siêu nhỏ và nhỏ, việc tiếp cận nguồn vốn đầu tư cho phương tiện và kho bãi xanh là một thách thức cực lớn. Việt Nam có thể học hỏi Cơ chế giảm phát thải carbon (CERF) từ Ngân hàng Trung ương Trung Quốc (PBoC), cung cấp vốn tái cấp vốn với lãi suất ưu đãi (khoảng 1,75%) cho các dự án xanh. Việc hình thành các định chế tài chính chuyên biệt như “Ngân hàng Phát triển Xanh” sẽ giúp dẫn dắt dòng vốn dài hạn và giảm bớt gánh nặng tài chính cho doanh nghiệp trong giai đoạn đầu chuyển đổi (People’s Bank of China, 2022, 2024).

Bên cạnh đó, thay vì chỉ sử dụng các mệnh lệnh hành chính, Việt Nam nên nghiên cứu áp dụng mô hình Hệ thống tín dụng kép. Cơ chế này tạo áp lực kinh tế buộc các đơn vị vận tải lớn đạt tỷ lệ phương tiện xanh nhất định; đồng thời, cho phép trao đổi “tín chỉ” giữa các doanh nghiệp, tạo ra một thị trường giá trị xanh tự vận hành. Việc sớm hoàn thiện thị trường tín chỉ carbon trong nước cũng sẽ giúp doanh nghiệp “nội hóa” các chi phí môi trường và biến nỗ lực giảm phát thải thành lợi ích tài chính trực tiếp.

Thứ năm, phát triển hệ thống logistics ngược và kinh tế tuần hoàn.

Việt Nam cần chuyển trọng tâm từ tư duy xử lý rác thải cuối vòng đời sang quản lý trọn vòng đời sản phẩm. Logistics ngược hiện tại ở Việt Nam vẫn mang tính tự phát và thiếu kiểm soát. Kinh nghiệm từ Trung Quốc cho thấy, tầm quan trọng của mô hình “Internet Plus Tái chế” - ứng dụng IoT, Blockchain và nền tảng di động để minh bạch hóa hành trình của phế liệu và bao bì tái chế.

Để hệ thống này vận hành hiệu quả, cần kết hợp chặt chẽ với cơ chế trách nhiệm mở rộng của nhà sản xuất (EPR), buộc các nhà sản xuất và doanh nghiệp logistics phải chủ động xây dựng mạng lưới thu gom chuyên nghiệp. Nhà nước đóng vai trò kiến tạo môi trường pháp lý để biến logistics ngược từ một trung tâm chi phí thành một lĩnh vực kinh doanh có giá trị gia tăng, thúc đẩy các doanh nghiệp tư nhân cùng tham gia vào chuỗi giá trị tuần hoàn.

5. Kết luận

Sự thành công của Trung Quốc chứng minh cho sự phát triển logistics xanh và sự đồng bộ giữa tầm nhìn vĩ mô và năng lực thực thi vi mô. Đối với Việt Nam, lộ trình chuyển đổi xanh cần đặt doanh nghiệp làm trung tâm, lấy chuyển đổi số làm đòn bẩy và có sự dẫn dắt quyết liệt từ phía Chính phủ thông qua khung pháp lý và tài chính xanh. Trên cơ sở một số kinh nghiệm của Trung Quốc, việc chủ động kiến tạo năng lực logistics xanh không chỉ giúp Việt Nam vượt qua các thách thức môi trường mà còn là cơ hội chiến lược để tái cấu trúc ngành theo hướng hiện đại, hiệu quả và khẳng định vị thế trong chuỗi giá trị toàn cầu □

Tài liệu tham khảo:

- Bộ Công Thương. (2022). *Báo cáo Logistics Việt Nam 2022: “Logistics xanh”*. Nxb Công Thương.
- Bộ Công Thương. (2023). *Báo cáo Logistics Việt Nam 2023: “Chuyển đổi số trong logistics”*. Nxb Công Thương.
- Bộ Công Thương. (2024). *Báo cáo Logistics Việt Nam 2024: “Khu thương mại tự do”*. Nxb Công Thương.
- Cheng, A. L., et al. (2024). *Electric vehicle battery chemistry affects supply chain disruption vulnerabilities*. Nat Commun 15(1): 2143.
- China Briefing (23/4/2026). *China’s green finance market: policies, incentives investment opportunities*. <https://www.china-briefing.com/doing->

- business-guide/china/sector-insights/china-s-green-finance-market-policies-incentives-investment-opportunities
- Grand View Research (23/4/2026). *Green logistics market*. <https://www.grandviewresearch.com/horizon/outlook/green-logistics-market/china>
- Fan, M., et al. (2022). *Impact of Green Logistics Performance on China's Export Trade to Regional Comprehensive Economic Partnership Countries*. *Frontiers in Environmental Science* Volume 10 - 2022.
- Huiwen Gong, Teis Hansen (2023). *The rise of China's new energy vehicle lithium-ion battery industry: The coevolution of battery technological innovation systems and policies*. *Environmental Innovation and Societal Transitions* 46: 100689.
- International Carbon Action Partnership. (2024). *Emissions Trading Worldwide: Status Report 2024*. ICAP Secretariat. <https://icapcarbonaction.com/en/publications/emissions-trading-worldwide-2024-status-report>
- International Energy Agency. (2021). *Global EV outlook 2021: Accelerating ambitions despite the pandemic*. International Energy Agency. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2021>
- Kim, D., Na, J., & Ha, H.-K. (2024). *Exploring the impact of green logistics practices and relevant government policy on the financial efficiency of logistics companies*. *Heliyon*, 10(10), e30916. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e30916>.
- Mohsin, A. K. M., et al. (2022). *Green logistics and environment, economic growth in the context of the Belt and Road Initiative*. *Heliyon* 8(6): e09641.
- People's Bank of China. (2021). *Carbon Emission Reduction Facility (CERF)*.
- People's Bank of China. (2022, 2024). *Monetary Policy Report*.
- Rastegardebidi, P. and Z. Su (2025). *Key Drivers of Green Logistics: A 16. Systematic Literature Review and Conceptual Framework*. *Sustainability* 17(21): 9604.
- Sbihi, A. and R. Eglese (2010). *Combinatorial optimization and Green Logistics*. *Annals of Operations Research* 175: 254-5330.
- Srivastava, S. (2007). Green Supply Chain Management: A State-of-The-Art Literature Review. *International Journal of Management Reviews* 9: 53-80.
- Tạ Thị Hồng. (2025). Một số giải pháp nâng cao năng lực cho doanh nghiệp sản xuất trong chuyển đổi logistics xanh tại Việt Nam. *Tạp chí công nghiệp và thương mại* số tháng 7/2025
- The State Council People's republic of China, *Working Guidance for Carbon Dioxide Peaking and Carbon Neutrality in Full and Faithful Implementation of the New Development Philosophy* ("Working Guidance") at https://english.www.gov.cn/policies/latestreleases/202110/25/content_WS61760047c6d0df57f98e3c21.html
- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. (2025). *National transport and logistics (LOGINK)*. <https://www.unescap.org/sites/default/files/01%20-%20LOGINK.pdf>
- Wang, B., Rogate, C. (2024). *Viet Nam: Recommendations to the National Roadmap and Action Plan for the Electric-Mobility Transition*. Washington, DC., USA: World Bank.
- World Bank. (2024). *State and trends of carbon pricing 2024*. World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-2127-1>.
- Xiao, S., Dong, H., Geng, Y., & Brander, M. (2018). *An overview of China's recyc.*
- lable waste recycling and recommendations for integrated solutions. *Resources, Conservation and Recycling*, 134, 112-120.
- Xu, C., & Li, L. (2024). *The dynamic relationship among green logistics, technological innovation and green economy: Evidence from China*. *Heliyon*, 10, e26534. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e26534>