

VAI TRÒ CỦA THỂ CHẾ TRONG VIỆC THÚC ĐẨY THỰC HIỆN ESG TẠI CẢNG TÂN CẢNG SÀI GÒN

THE ROLE OF INSTITUTIONS IN PROMOTING ESG IMPLEMENTATION AT
TANCANG SAIGON PORT

NGUYỄN THỊ THÚY HỒNG*, TRẦN HẢI VIỆT

Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Email liên hệ: hongnt.ktc@vimaru.edu.vn

DOI: <https://doi.org/10.65154/jmst.986>

Tóm tắt

Bài báo phân tích tác động của thể chế đối với việc thúc đẩy thực hiện ESG tại Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn dựa trên lý thuyết thể chế. Mô hình cấu trúc tuyến tính được sử dụng để phân tích bộ dữ liệu khảo sát lãnh đạo các cấp của Tổng công ty. Kết quả cho thấy áp lực cưỡng chế và áp lực chuẩn mực thúc đẩy việc thực hiện ESG, trong khi áp lực bắt chước có tác động ngược chiều. Nghiên cứu làm rõ rằng việc sao chép mô hình ESG thiếu điều chỉnh bối cảnh có thể làm giảm hiệu quả thực thi. Kết quả góp phần bổ sung bằng chứng thực nghiệm về ESG trong lĩnh vực cảng biển tại Việt Nam.

Từ khóa: Thể chế, ESG, SEM.

Abstract

This article examines the impact of institutional factors on promoting ESG implementation at Saigon Newport Corporation, grounded in institutional theory. Structural equation modeling (SEM) is employed to analyze survey data collected from managers at different leadership levels within the Corporation. The results indicate that coercive pressures and normative pressures significantly promote ESG implementation, whereas mimetic pressures exert a negative effect. The study clarifies that uncritical imitation of ESG models without adequate contextual adaptation may undermine implementation effectiveness. These findings contribute additional empirical evidence to the ESG literature in the port sector of Vietnam.

Keywords: Institutions, ESG, SEM.

1. Giới thiệu

Trong hơn một thập kỷ qua, phát triển bền vững trong lĩnh vực cảng biển đã dịch chuyển dần từ các chương trình “cảng xanh” mang tính kỹ thuật sang

cách tiếp cận ESG (Environmental - Social - Governance, Môi trường - Xã hội - Quản trị) thể hiện trách nhiệm với các bên liên quan. Những năm gần đây, các nghiên cứu về cảng biển chủ yếu tập trung vào việc đo lường và phân tích tác động của các hoạt động khai thác đối với môi trường cũng như phát triển bộ chỉ tiêu bền vững, nhấn mạnh nhu cầu chuẩn hóa thước đo để xếp hạng cảng biển; công bố thông tin bền vững nhà quản lý cảng và coi báo cáo bền vững như công cụ để khẳng định tính chính danh; xây dựng phương pháp chấm điểm ESG phục vụ đầu tư có trách nhiệm trong lĩnh vực cảng. Tuy vậy, lý do cũng như cách thức các cảng lựa chọn và tăng cường thực thi ESG trong bối cảnh áp lực thể chế vẫn còn chưa được giải thích đầy đủ. Một số nghiên cứu đã bắt đầu vận dụng lý thuyết thể chế để lý giải phản ứng của tổ chức cảng đối với phát triển bền vững và tác động đến hiệu quả. Tuy nhiên, bằng chứng tại các nền kinh tế đang phát triển như Việt Nam vẫn còn hạn chế.

Tại Việt Nam, khung chính sách đang tạo lực đẩy rõ rệt cho việc thực hiện ESG ở nhiều lĩnh vực trong đó có hoạt động kinh doanh cảng biển, từ định hướng “xanh hóa” hệ thống cảng đến lộ trình bắt buộc từ 2030 (Quyết định số 2027/QĐ-BGTVT phê duyệt Đề án phát triển cảng xanh tại Việt Nam và Quyết định số 1909/QĐ-CHVN về Tiêu chuẩn cơ sở về tiêu chí đánh giá cảng xanh). Đây là chuẩn tham chiếu thực hành và cơ sở pháp lý quan trọng để triển khai quy hoạch cảng. Trong bối cảnh đó, Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn (SNP), đơn vị được biết đến như một trong những doanh nghiệp tiên phong trong lĩnh vực logistics của Việt Nam, đang dần hoàn thiện chiến lược ESG của mình và quyết liệt hành động vì mục tiêu phát triển bền vững. Công bố ESG của SNP được xem là thực tiễn và khả thi, thể hiện quyết tâm của lãnh đạo doanh nghiệp trong việc định hình một nhà cung cấp dịch vụ cảng biển hàng đầu Việt Nam có trách nhiệm và đáng tin cậy. Trong số nhiều nhân tố có thể tác động đến việc triển khai ESG, thể chế được coi như một trong các nhân tố có tầm quan trọng bậc nhất. Nhận định trên có thực sự đúng với SNP hay

không là câu hỏi mà tác giả mong muốn được làm rõ trong nghiên cứu này. Việc nghiên cứu điển hình tại SNP có thể giúp giới học thuật nhận diện chính xác ảnh hưởng của yếu tố thể chế đối với quá trình chuyển đổi xanh bền vững của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ cảng biển của Việt Nam.

2. Tổng quan nghiên cứu

Với vai trò quan trọng trong vận tải và chuỗi logistics, cảng biển đang trở thành một chủ đề thu hút sự được quan tâm nhiều của giới học thuật. Trong đó, có nhiều công bố về phát triển bền vững và thực thi ESG, chủ yếu ở cấp độ doanh nghiệp. Các nghiên cứu hiện này có thể nhóm thành ba nhóm với các hướng tiếp cận khác nhau. Thứ nhất, tập trung vào xây dựng và chuẩn hóa khung đo lường bền vững hoặc ESG cho cảng biển, nhấn mạnh trụ cột môi trường bằng cách xem xét hệ thống các chỉ số, sáng kiến “cảng xanh” và tiêu chuẩn quốc tế nhằm đề xuất bộ chỉ tiêu để đánh giá hiệu quả môi trường của cảng [1]. Thông qua đó tạo nền tảng cho việc xếp hạng mức độ phát triển bền vững giữa các cảng, nhóm cảng. Tuy nhiên, các tác giả chưa làm rõ các yếu tố tổ chức hay thể chế thúc đẩy việc thực hiện ESG trong thực tiễn. Thứ hai là các nghiên cứu về báo cáo bền vững và công bố thông tin ESG. Trong đó phải kể đến công bố của Valenza và Damiano. Thông qua báo cáo phát triển bền vững của các cảng biển dưới góc độ tạo ra giá trị công, các tác giả đã chứng minh rằng việc thực hiện báo cáo ESG chịu ảnh hưởng mạnh từ kỳ vọng thể chế và nhu cầu duy trì tính chính danh của các tổ chức công [2], làm rõ động cơ của việc công bố ESG. Thứ ba, một số nghiên cứu tiếp cận ESG từ góc độ đánh giá hiệu quả và hỗ trợ ra quyết định đầu tư thông qua việc xây dựng các mô hình chấm điểm hoặc chỉ số ESG tổng hợp cho hoạt động khai thác cảng biển [3]. Hướng tiếp cận này cung cấp công cụ định lượng có giá trị cho nhà đầu tư và các bên liên quan, nhưng lại không giải thích nguyên nhân dẫn đến sự khác biệt về ESG giữa các cảng hay tác động của thể chế đến việc thực thi ESG.

Song song với các hướng tiếp cận trên, lý thuyết thể chế đã được vận dụng khá phổ biến để giải thích hành vi vì mục tiêu bền vững của có cảng biển. Một số tác giả đã khẳng định vai trò trung tâm của áp lực thể chế, đặc biệt trong các ngành sản xuất và cung cấp hạ tầng chịu sự điều tiết cao của chính phủ như cảng biển [5], [6]. Gần đây, một số nghiên cứu mở rộng bằng cách xem xét cơ chế phản ứng tổ chức trước áp lực thể chế. Có thể kể đến Lu et al. (2016) với kết luận rằng hiệu quả bền vững chịu tác động của các yếu tố quản trị nội bộ và nhận thức của nhà quản lý cảng [7].

Sau đó, trong một nghiên cứu khác, nhóm tác giả đã cho rằng năng lực tổ chức dưới áp lực thể chế không thể tự động chuyển hóa thành kết quả hành vi phát triển bền vững [8]. Kết luận này trùng khớp với công bố của Bjerkan và Seter (2021), nhấn mạnh vai trò của năng lực điều phối và quản trị trong quá trình chuyển dịch theo hướng bền vững của cảng biển [9]. Tuy nhiên, phần lớn các nghiên cứu này lấy bối cảnh là các cảng biển tại các quốc gia phát triển, với hệ thống thể chế và mô hình quản trị đã tương đối hoàn thiện.

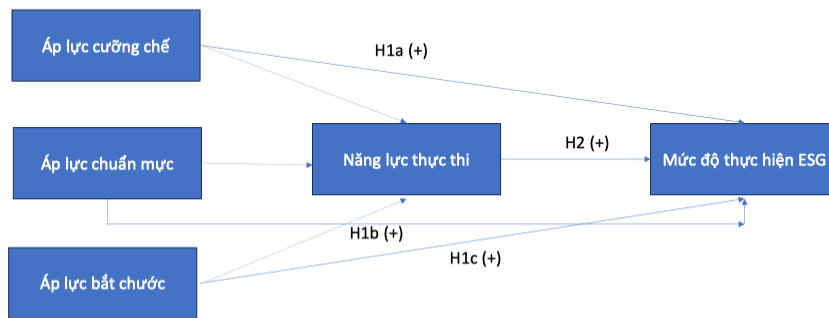
Tại Việt Nam, các nghiên cứu về ESG chủ yếu tập trung ở cấp độ doanh nghiệp, như tác động hai chiều giữa ESG và hiệu quả tài chính, mức độ sẵn sàng báo cáo ESG, hoặc vai trò của tín dụng xanh [10], [11]. Riêng trong lĩnh vực cảng biển, các nghiên cứu hiện có còn hạn chế và chủ yếu mang tính mô tả hoặc nghiên cứu trường hợp về “cảng xanh” [12], thiếu các kiểm định định lượng dựa trên khung lý thuyết rõ ràng.

Qua tổng quan có thể thấy còn thiếu các nghiên cứu định lượng kiểm định vai trò phân hóa của từng dạng áp lực thể chế đối với việc thực hiện ESG trong lĩnh vực cảng biển và bằng chứng thực nghiệm trong bối cảnh doanh nghiệp cảng biển của Việt Nam. Hơn nữa, nhiều nghiên cứu chưa phân biệt rõ giữa triển khai ESG trong hoạt động thực tiễn và báo cáo hay chấm điểm ESG. Vì thế, nghiên cứu này tiếp cận lý thuyết thể chế nhằm đánh giá tác động của các thành tố thuộc thể chế đến mức độ triển khai ESG tại Tân Cảng Sài Gòn, qua đó đóng góp cả về mặt khoa học và thực tiễn cho nghiên cứu về phát triển bền vững trong lĩnh vực cảng biển tại Việt Nam.

3. Cơ sở lý thuyết và giả thuyết nghiên cứu

ESG trong lĩnh vực cảng biển là một khái niệm đa chiều, bao gồm nhiều biến tiềm ẩn và các mối quan hệ nhân quả đan xen, kết hợp các yếu tố môi trường, xã hội và quản trị trong hoạt động quản lý và khai thác cảng. Mục tiêu là nhằm giảm tác động môi trường, nâng cao trách nhiệm cộng đồng, tăng cường minh bạch và hiệu quả quản trị dài hạn.

Nghiên cứu này tiếp cận lý thuyết thể chế mà theo đó tổ chức chịu tác động bởi các quy tắc chính thức và phi chính thức bao gồm quy định, chuẩn mực và niềm tin xã hội. Do đó hành vi tổ chức thường hướng tới tính chính danh và sự phù hợp. Với vai trò là các tác giả tiên phong, DiMaggio và Powell đã khẳng định rằng các tổ chức điều chỉnh hành vi nhằm đạt được tính chính danh dưới tác động của ba dạng áp lực thể chế: Cưỡng chế, chuẩn mực và bất chước [4]. Việc triển khai ESG tại cảng thường bị tác động bởi ba dạng



Hình 1. Khung phân tích tác động của thể chế đến việc thực hiện ESG tại SNP

áp lực thể chế chính: áp lực cưỡng chế, áp lực chuẩn mực và áp lực bất chước [4], [13], [14].

Bên cạnh đó, các nghiên cứu cũng đồng thời chỉ ra rằng áp lực thể chế thường không tự động chuyển hóa thành kết quả bền vững, mà cần được hiện thực hóa thông qua các cơ chế thực thi trong tổ chức, bao gồm cam kết của lãnh đạo, năng lực tổ chức và hệ thống quản trị nội bộ [15], [16], [17]. Từ lý thuyết thể chế, tác giả đề xuất khung phân tích như sau:

Tương ứng, có các giả thuyết nghiên cứu cụ thể như sau:

H1a: *Áp lực cưỡng chế có tác động tích cực đến mức độ thực hiện ESG tại Cảng Tân Cảng Sài Gòn.*

H1b: *Áp lực chuẩn mực có tác động tích cực đến mức độ thực hiện ESG tại Cảng Tân Cảng Sài Gòn.*

H1c: *Áp lực bất chước có tác động tích cực đến mức độ thực hiện ESG tại Cảng Tân Cảng Sài Gòn.*

H2: *Năng lực thực thi ESG của tổ chức đóng vai trò trung gian trong mối quan hệ giữa áp lực thể chế và mức độ thực hiện ESG.*

4. Phương pháp và kết quả nghiên cứu

Các công bố về ESG thường tiếp cận đa dạng phương pháp nghiên cứu, gồm cả định tính và định lượng hoặc kết hợp nhiều phương pháp trong cùng một bài báo. Trong số các phương pháp đó, mô hình cấu trúc tuyến tính SEM (Structure Equation Model) thường được sử dụng để đo lường mối quan hệ phức tạp giữa áp lực thể chế, cơ chế thực thi nội bộ và ESG. Nhiều nghiên cứu cho thấy áp lực thể chế hiếm khi tác động trực tiếp đến kết quả ESG, mà được truyền dẫn thông qua các cơ chế trung gian, đồng thời có thể chịu ảnh hưởng điều tiết của bối cảnh tổ chức. SEM cho phép kiểm định đồng thời mô hình đo lường và mô hình cấu trúc một cách toàn diện. Vì vậy, nghiên cứu này lựa chọn SEM làm phương pháp phân tích chính nhằm xem xét tác động của các dạng áp lực thể chế đến việc thực hiện ESG tại SNP, qua đó bảo đảm tính

phù hợp về mặt lý thuyết và phương pháp so với các nghiên cứu tiên phong trong lĩnh vực.

Trên cơ sở các giả thuyết nghiên cứu, tác giả đề xuất các biến số và thước đo cụ thể như sau:

Để đảm bảo độ tin cậy, giá trị của thang đo và hạn chế sai lệch khi khảo sát chính thức, tác giả đã tiến hành xây dựng bảng hỏi theo 3 bước bao gồm: (1) các biến quan sát được tổng hợp từ các nghiên cứu trước dựa trên lý thuyết thể chế và các nghiên cứu về ESG trong lĩnh vực cảng biển nhằm đảm bảo giá trị nội dung, (2) bảng hỏi sơ bộ được hiệu chỉnh thông qua tham vấn ý kiến của một số nhà nghiên cứu và lãnh đạo doanh nghiệp cảng biển để đảm bảo phù hợp với bối cảnh Việt Nam, (3) thực hiện khảo sát thử với một số chuyên viên của bộ phận marketing của SNP để kiểm tra mức độ rõ ràng và dễ hiểu của các câu hỏi để điều chỉnh ngôn ngữ trước khi khảo sát chính thức. Các biến số và thước đo tại Bảng 1 được dùng làm cơ sở để thiết kế phiếu khảo sát và được gửi cho các cán bộ quản lý cấp cao và cấp trung tại các công ty thành viên của SNP và chuyên viên có kinh nghiệm từ 10 năm làm việc tại công ty trở lên. Xuất phát từ đặc thù của nghiên cứu, với đối tượng khảo sát đều có hiểu biết về ESG nhưng khó tiếp cận theo phương pháp chọn mẫu ngẫu nhiên, phương pháp chọn mẫu phi xác suất được sử dụng cho nghiên cứu này. Các phiếu khảo sát được gửi tới các đơn vị thành viên của SNP, đảm bảo sự đa dạng về loại hình hoạt động. Mẫu nghiên cứu vì vậy có tính đại diện tương đối trong hệ sinh thái của SNP, phù hợp với mục tiêu phân tích mối quan hệ giữa các biến trong mô hình nghiên cứu.

Kết thúc khảo sát 201 phiếu được thu về. Sau khi kiểm tra, loại bỏ các phiếu không hợp lệ còn lại 196 phiếu, đảm bảo số quan sát theo đề xuất của Hair và đủ điều kiện đưa vào nghiên cứu.

Như vậy, các biến nghiên cứu đều có giá trị dao động từ 4,36 đến 4,59, ở mức trung bình cao. Kết quả

Bảng 1. Mô tả các biến số và thước đo

Nhân tố	Biến số	Ký hiệu	Cơ sở đề xuất
Áp lực cường chế	Các quy định pháp luật về môi trường buộc cảng phải triển khai ESG	CP1	DiMaggio & Powell; Acciaro; Tsai & Lu
	Yêu cầu tuân thủ từ chính phủ là động lực chính thúc đẩy ESG	CP2	
	Việc không tuân thủ quy định ESG sẽ gây rủi ro pháp lý cho cảng	CP3	
	Các chính sách quốc gia về phát triển bền vững ảnh hưởng trực tiếp đến chiến lược ESG của cảng	CP4	
	ESG tại cảng chủ yếu được triển khai nhằm đáp ứng yêu cầu bắt buộc từ Nhà nước	CP5	
Áp lực chuẩn mục	Các tiêu chuẩn quốc tế (ISO, ESG reporting...) thúc đẩy cảng thực hiện ESG	NP1	DiMaggio & Powell; Santos et al.; Lu et al.
	Cam kết phát triển bền vững của ngành cảng - logistics ảnh hưởng đến ESG của cảng	NP2	
	Nhận thức nghề nghiệp của cán bộ quản lý khuyến khích thực hiện ESG	NP3	
	ESG được xem là thông lệ quản trị hiện đại trong ngành cảng biển	NP4	
	Danh tiếng và uy tín nghề nghiệp thúc đẩy cảng đầu tư vào ESG	NP5	
Áp lực bất chước	Cảng học hỏi các mô hình ESG từ các cảng lớn trong khu vực	MP1	DiMaggio & Powell; Vejvar et al.; Yang
	Thành công của các cảng khác khiến cảng đẩy mạnh ESG	MP2	
	ESG được triển khai vì mục tiêu cạnh tranh với các cảng khác	MP3	
	Việc áp dụng ESG chịu ảnh hưởng từ các đối thủ trong ngành	MP4	
	Cảng áp dụng ESG theo xu hướng chung của ngành cảng biển	MP5	
Thực hiện ESG	ESG được triển khai chủ yếu để tuân thủ quy định	M1	Baron & Kenny; Lu et al.; Tsai & Lu
	ESG là công cụ để cải thiện hình ảnh và uy tín	M2	
	ESG nâng cao hiệu quả hoạt động của cảng	M3	
	ESG tạo ra lợi thế cạnh tranh dài hạn	M4	
	ESG có ý nghĩa trong chiến lược phát triển bền vững của cảng	M5	

Nguồn: Nhóm tác giả tự tổng hợp.

Bảng 2. Tổng hợp kết quả thu thập phiếu khảo sát

STT	Thuộc tính kiểm soát	Phân nhóm	Số quan sát	Tỷ lệ (%)
1	Đơn vị công tác	Kinh doanh cảng biển	136	68,66
		Kinh doanh kho bãi	17	8,46
		Kinh doanh vận tải	35	17,41
		Kinh doanh dịch vụ logistics	13	5,47
2	Chức vụ	Giám đốc, Phó giám đốc	16	7,96
		Trưởng phòng, phó phòng	71	35,32
		Chuyên viên	114	56,72
3	Số năm kinh nghiệm	10 - 15 năm	88	43,78
		15-20 năm	109	54,23
		Trên 20 năm	4	1,99

Nguồn: Tác giả tổng hợp

này cho thấy đội ngũ lãnh đạo của các đơn vị thuộc ESG có mức độ nhận thức và thực hiện ESG khá cao và đồng đều. Trong đó, thực hiện ESG đạt giá trị trung bình cao nhất, cho thấy các thực hành môi trường, xã hội và quản trị đã được triển khai khá phổ biến. Các độ lệch chuẩn ở mức vừa phải (0,56-0,67), hàm ý mức độ phân tán dữ liệu không lớn và các đánh giá của

người trả lời tương đối đồng thuận.

Trước khi đưa vào ước lượng, tác giả tiến hành kiểm định độ tin cậy và giá trị của các thang đo. Kết quả cho thấy tất cả các thang đo đều có độ tin cậy cao, với hệ số Cronbach's Alpha và Composite Reliability (CR) > 0,7, Average Variance Extracted (AVE) của các khái niệm đều lớn hơn 0,5 chứng tỏ giá trị hội tụ

được bảo đảm. Các hệ số tải nhân tố đều có ý nghĩa thống kê và đạt giá trị chấp nhận được, cho thấy các biến quan sát phản ánh được các khái niệm ẩn trong mô hình.

Bảng 3. Thống kê mô tả mẫu nghiên cứu

Nhân tố	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn	Min	Max
CP	4.36	0.67	2	5
NP	4.40	0.66	2	5
MP	4.41	0.57	2	5
M	4.59	0.59	2	5

Nguồn: Tính toán của Nhóm tác giả.

Bảng 4. Các kết quả kiểm định độ tin cậy và giá trị của các thang đo

Thang đo	Cronbach's Alpha	CR	AVE
CP	0.821	0.837	0.520
NP	0.940	0.943	0.770
MP	0.837	0.860	0.588
ESG	0.934	0.977	0.706

Nguồn: Tính toán của Nhóm tác giả.

Bảng 5. Kiểm định phù hợp dữ liệu

Chỉ số	Giá trị
χ^2/df	3.41
CFI	0.918
TLI	0.906
RMSEA	0.074
SRMR	0.061

Nguồn: Tính toán của Nhóm tác giả

Ước lượng SEM cho thấy mô hình đạt độ phù hợp với dữ liệu quan sát, các chỉ số chính đều nằm trong ngưỡng chấp nhận được ($CFI = 0,918 > 0,90$; $TLI = 0,906 > 0,90$; $RMSEA = 0,074 < 0,08$; $SRMR = 0,061 < 0,08$). Điều này cho thấy cấu trúc mô hình đề xuất phù hợp để kiểm định các giả thuyết nghiên cứu.

Kết quả hồi qui cho thấy các dạng áp lực thể chế có mức độ và chiều tác động khác nhau đến việc thực hiện ESG tại SNP. Các hệ số beta của các biến CP và

NP đều dương ($\beta_1 = 0,46$ và $\beta_2 = 0,31$), trong khi giá trị p-value đều nhỏ hơn 0,001 chứng tỏ áp lực cưỡng chế và áp lực chuẩn mực tác động tích cực và có ý nghĩa thống kê đến mức độ thực hiện ESG. Tuy nhiên, áp lực bất chước có tác động ngược chiều và có ý nghĩa thống kê đối với mức độ thực hiện ESG ($\beta_3 = -0,18$; $p < 0,05$), chứng tỏ việc sao chép hoặc bắt chước các mô hình ESG từ các cảng khác không nhất thiết mang lại hiệu quả tích cực trong bối cảnh của SNP. Ngoài ra mô hình giải thích khoảng 59% phương sai của biến ESG ($R^2 = 0,59$), cho thấy các áp lực thể chế là các nhân tố có tầm quan trọng nhất định trong việc thực hiện ESG tại doanh nghiệp cảng.

Bên cạnh đó, tác giả thực hiện phân tích bổ sung năng lực thực thi ESG của tổ chức (IC) như một biến trung gian. Kết quả cho thấy IC có tác động trực tiếp và tích cực đến mức độ thực hiện ESG, đồng thời chịu ảnh hưởng đáng kể từ áp lực cưỡng chế và áp lực chuẩn mực. Tuy nhiên, khi IC được đưa vào mô hình, xuất hiện hiện tượng chồng lấn các khái niệm áp lực thể chế và năng lực thực thi, dẫn đến việc không phân biệt được các biến tiềm ẩn và làm giảm độ phù hợp của mô hình. Kết quả này đồng thời cho thấy trong bối cảnh nghiên cứu, năng lực thực thi ESG không tách biệt hoàn toàn khỏi áp lực thể chế, mà có thể được xem là một cơ chế nội tại được hình thành dưới tác động của các yêu cầu thể chế bên ngoài. Như vậy, mặc dù IC đóng vai trò quan trọng về mặt lý thuyết trong việc chuyển hóa áp lực thể chế thành hành động ESG, việc mô hình hóa IC như một biến trung gian trong phân tích định lượng trong trường hợp này là không phù hợp. Vì vậy, nghiên cứu này lựa chọn mô hình không có IC làm mô hình chính thức, đồng thời sử dụng IC như một khung diễn giải định tính nhằm làm rõ cơ chế thực thi ESG trong tổ chức cảng.

5. Thảo luận kết quả và kết luận

SNP được biết đến như một hệ sinh thái logistics hoàn chỉnh, với một hệ thống các bến cảng container hiện đại bậc nhất tại Việt Nam, đứng thứ 17 trong số các cảng biển có sản lượng hàng hóa thông qua lớn nhất thế giới. Trong tiến trình phát triển và khẳng định vị thế hàng đầu về kinh doanh dịch vụ cảng biển, SNP

Bảng 6. Kết quả hồi qui

Giả thuyết	Đường dẫn	Beta	z	p	Kết luận
H1a	CP → ESG	0.46	4.88	<0.001	Chấp nhận
H1b	NP → ESG	0.31	3.21	0.001	Chấp nhận
H1c	MP → ESG	- 0.18	2.07	0.038	Bác bỏ

Nguồn: Tính toán của Nhóm tác giả.

cũng là một trong những doanh nghiệp tiên phong trong việc triển khai ESG tại Việt Nam. Với mục tiêu tìm kiếm động cơ triển khai ESG tại SNP, nghiên cứu đã khẳng định vai trò quan trọng của các áp lực thể chế đối với việc thực hiện ESG trong lĩnh vực cảng biển, đồng thời cho thấy những kết quả đáng chú ý.

Áp lực cưỡng chế có tác động tích cực và mạnh nhất đến mức độ thực hiện ESG, phù hợp với các nghiên cứu về cảng biển và vận tải biển. Trong các ngành hạ tầng chịu điều tiết cao, khung pháp lý, chính sách môi trường và yêu cầu bắt buộc từ cơ quan quản lý nhà nước là động lực chủ yếu buộc các tổ chức điều chỉnh hành vi nhằm duy trì tính chính danh. Kết quả cho thấy ESG tại SNP được thúc đẩy chủ yếu bởi yêu cầu tuân thủ và định hướng chính sách từ bên ngoài.

Áp lực chuẩn mực cũng có tác động tích cực đến việc thực hiện ESG, phản ánh vai trò của các tiêu chuẩn nghề nghiệp, thông lệ quốc tế và kỳ vọng của các bên liên quan trong việc định hướng hành vi của các đơn vị cảng. Áp lực chuẩn mực đóng vai trò hỗ trợ cho áp lực cưỡng chế, góp phần hình thành định hướng ESG mang tính dài hạn và hệ thống.

Ngược lại, áp lực bắt buộc có tác động tiêu cực đến mức độ thực hiện ESG. Kết quả này cho thấy việc sao chép các mô hình ESG từ các cảng khác có thể mang tính hình thức hoặc không phù hợp với điều kiện tổ chức và bối cảnh hoạt động, qua đó làm suy giảm hiệu quả thực thi ESG. Đồng thời cũng tương đồng với một số kết quả nghiên cứu gần đây rằng việc bắt buộc có thể dẫn đến thực thi mang tính hình thức khi các tổ chức triển khai ESG mà không có sự điều chỉnh phù hợp [14], [15]. Phát hiện này nhấn mạnh rằng bắt buộc thể chế không phải lúc nào cũng dẫn đến cải thiện bền vững, đặc biệt trong các nền kinh tế đang chuyển đổi. Trong bối cảnh cảng biển Việt Nam, sự khác biệt về quy mô, nguồn lực và năng lực quản trị giữa các đơn vị có thể khiến việc sao chép mô hình ESG trở nên không phù hợp. Việc bắt buộc mà không tính đến đặc trưng riêng có thể làm gia tăng chi phí, gây áp lực vận hành và không tạo ra giá trị thực chất dẫn đến tác động ngược chiều như kết quả nghiên cứu đã chỉ ra. Do đó kết quả này không mâu thuẫn với lý thuyết thể chế mà phản ánh rõ hơn sự phụ thuộc vào bối cảnh trong quá trình thực hiện ESG.

Phân tích bổ sung cho thấy năng lực thực thi ESG của tổ chức có ảnh hưởng tích cực đến việc thực hiện ESG. Tuy nhiên, mức độ chênh lệch cao giữa năng lực thực thi và các dạng áp lực thể chế có thể là do năng lực này là kết quả nội sinh của quá trình thể chế hóa, không phù hợp với vai trò là một biến trung gian độc lập trong mô hình định lượng.

Nhìn chung, nghiên cứu cũng có vai trò chi phối của áp lực cưỡng chế và chuẩn mực đối với thực hiện ESG trong lĩnh vực cảng biển, đồng thời bổ sung bằng chứng về giới hạn của áp lực bắt buộc và tầm quan trọng của sự phù hợp thể chế trong bối cảnh Việt Nam. Nghiên cứu cũng gợi ý rằng ESG tại cảng biển không chỉ phụ thuộc vào việc áp dụng các mô hình bên ngoài mà còn vào khả năng nội hóa các yêu cầu thể chế vào hệ thống quản trị nội bộ.

Kết quả nghiên cứu có sự tương đồng và khác biệt với các nghiên cứu trước trong lĩnh vực cảng biển và phát triển bền vững. Phát hiện về tác động tích cực của áp lực cưỡng chế và áp lực chuẩn mực đến việc thực hiện ESG là phù hợp với các nghiên cứu trước đây [6], [7]. Tuy nhiên, kết quả về tác động ngược chiều của áp lực bắt buộc lại có sự khác biệt nhất định. Điều này có thể được lý giải thông qua bối cảnh nghiên cứu có tính đặc thù tại Việt Nam. Theo đó, không phải mọi dạng áp lực thể chế đều mang lại kết quả tích cực.

Từ kết quả nghiên cứu, một số hàm ý chính sách có thể được rút ra cụ thể như sau: (1) các doanh nghiệp cảng cần nhận thức rằng việc thực hiện ESG không nên dựa trên sao chép máy móc các mô hình từ bên ngoài mà cần điều chỉnh phù hợp với điều kiện cụ thể của doanh nghiệp; (2) các doanh nghiệp cần tăng cường năng lực nội tại, đặc biệt là hệ thống quản trị và khả năng tích hợp ESG vào chiến lược dài hạn, nhằm chuyển hóa các áp lực thể chế thành kết quả thực chất; (3) đối với cơ quan quản lý nhà nước, cần tiếp tục hoàn thiện khung pháp lý và cơ chế giám sát ESG, đồng thời ban hành hướng dẫn cụ thể phù hợp với đặc thù ngành cảng biển; (4) việc phát triển các chuẩn mực ESG mang tính ngành, phù hợp với bối cảnh Việt Nam sẽ góp phần nâng cao hiệu quả thực thi ESG một cách bền vững.

Mặc dù đã đạt được một số kết quả nhất định, nghiên cứu này vẫn còn hạn chế liên quan đến phạm vi khảo sát và dữ liệu phân tích thực trạng triển khai ESG tại các đơn vị thành viên của SNG. Phương pháp chọn mẫu phi xác suất có thể dẫn đến một số sai lệch mẫu do đối tượng khảo sát là các cá nhân có hiểu biết về ESG và phát triển bền vững. Điều này có thể ảnh hưởng đến mức độ khái quát hóa của nghiên cứu này. Tuy nhiên, do mục tiêu là phân tích mối quan hệ giữa các biến số trong mô hình lý thuyết, mẫu nghiên cứu vẫn được xem là phù hợp và đáp ứng yêu cầu. Nghiên cứu này cũng đồng thời mở ra hướng nghiên cứu tiếp theo với phạm vi rộng hơn, sử dụng bộ dữ liệu thứ cấp hoặc kết hợp phương pháp nghiên cứu định tính nhằm làm rõ hơn cơ chế chuyển hóa áp lực thể chế thành kết quả ESG.

Lời cảm ơn

Nghiên cứu được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam trong đề tài mã số: **DT25-26.133**.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Rodrigues, M. Russo, S. Sorte, J. Reis, K. Oliveira, A.L. Dionísio, A. Monteiro, M. Lopes (2021), *Harmonizing sustainability assessment in seaports: A common framework for reporting environmental performance indicators*, Ocean and Coast management Vol.202.
- [2] Giuseppe Valenza, Rodolfo Damiano (2023), *Sustainability reporting and public value: Evidence from port authorities*, Utilities Policy, Vol.81.
- [3] Murillo Caldeira dos Santos, Fabio Henrique Pereira (2022), *ESG performance scoring method to support responsible investments in port operations*, Case study on transport policy, Vol.10
- [4] DiMaggio, P. J., & Powell, W. W. (1983), *The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields*, American Sociological Review, Vol.48(2).
- [5] Wong, C. W. Y., Lai, K.-H., & Teo, T. S. H. (2009), *Institutional pressures and mindful IT management: The case of a container terminal in China*, Information & Management, Vol.46(8).
- [6] Acciaro, M. (2015), *Corporate responsibility and value creation in the port sector*, International Journal of Logistics Research and Applications, Vol.18(3).
- [7] Lu, C.-S., Shang, K.-C., & Lin, C.-C. (2016), *Examining sustainability performance at ports: Port managers' perspectives on important determinants*, Maritime Policy & Management, Vol.43(8).
- [8] Hsu -Li Tsai và Chin – Shan Lu (2021), *Port institutional respond and sustainability performance: a moderated mediation model*, Maritime policy and Management, Taylor and Francis.
- [9] Bjerkan, K. Y., & Seter, H. (2021), *Towards sustainability in the port sector: The role of intermediation in ports*, Research in Transportation Business & Management, Vol.41, p. 100657.
- [10] Tang My Sang, Hung Nguyen Tien (2024), *Exploring the relationship between ESG Practices and Financial Performance of Vietnamese Companies*, International Journal of Analysis and Applications, Vol.22.
- [11] Anh Thi Mai Nguyen, Long Le Thanh Phan (2025), *Nghịch lý tài chính trong thực thi ESG tại doanh nghiệp Việt Nam: Hàm ý đối với tín dụng xanh*, Tạp chí ngân hàng.
- [12] Son Tung Le, Trung Hieu Nguyen (2023), *The Development of Green Ports in Emerging Nations: A Case Study of Vietnam*, Sustainability, Section Sustainable Transportation Vol.18.
- [13] Santos, S., Rodrigues, L. L., & Branco, M. C. (2016), *Online sustainability communication practices of European seaports*, Journal of Cleaner Production, Vol.112(Part 4).
- [14] Vejvar, M., Lai, K.-H., Lo, C. K. Y., & Voorhees, C. M. (2018), *Strategic responses to institutional forces pressuring sustainability practice adoption: Case-based evidence from inland port operations*, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol.110.
- [15] Tsai, H.-L., & Lu, C.-S. (2022), *Port institutional responses and sustainability performance: A moderated mediation model*, Maritime Policy & Management.
- [16] Yang, C.-S. (2018), *An analysis of institutional pressures, green supply chain management, and green performance in the container shipping context*, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Vol.61.
- [17] Dubey, R., Gunasekaran, A., Childe, S. J., Papadopoulos, T., Hazen, B., Giannakis, M., & Roubaud, D. (2017), *Examining the effect of external pressures and organizational culture on shaping performance measurement systems (PMS) for sustainability benchmarking*, International Journal of Production Economics, Vol.193.

Ngày nhận bài:	28/01/2026
Ngày nhận bản sửa:	16/03/2026
Ngày duyệt đăng:	05/04/2026