SĐH-TS-11

TRANG THÔNG TIN VỀ LUẬN ÁN

Tên đề tài LATS: Các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững của doanh nghiệp vận tải Thành Phố Hồ Chí Minh

Chuyên ngành: Kinh tế học Mã số: 9310101

Họ tên NCS: Vũ Thị Kim Hanh Mã số NCS: N20702028

Người hướng dẫn khoa học: HDĐL: PGS. TS. Nguyễn Hồng Nga

Cơ sở đào tạo: Trường Đại học Kinh tế - Luật, Đại học Quốc gia TP.HCM

1. TÓM TẮT LUẬN ÁN

Luận án phân tích và đo lường sự ảnh hưởng và mức độ ảnh hưởng của môi trường thể chế Thành Phố Hồ Chí Minh (TP. HCM), nguồn lực vốn và tài sản cố định, cùng năng lực đầu tư và ứng dụng công nghệ đến phát triển bền vững của doanh nghiệp vận tải TP. HCM, trong bối cảnh đô thị hóa nhanh, áp lực môi trường, và yêu cầu chuyển đổi số ngày càng gia tăng. Trên nền tảng lý thuyết thể chế, lý thuyết quan điểm dựa trên nguồn lực (RBV), lý thuyết năng lực động, và lý thuyết phát triển bền vững, luận án xây dựng khung lý thuyết tổng hợp và mô hình nghiên cứu phù hợp với đặc điểm thực tiễn của doanh nghiệp vận tải TP. HCM. Cụ thể, North (1990, 2005), Zucker (1977, 1987), và DiMaggio và Powell (1983), nhấn mạnh vai trò của thể chế chính thức trong việc tạo điều kiện thúc đẩy hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Zucker (1987) và Acemoglu và Robinson (2012), nhấn mạnh các yếu tố thể chế phi chính thức có thể làm suy giảm hiệu quả doanh nghiệp và kìm hãm quá trình phát triển. Đồng thời North (2005) và DiMaggio và Powell (1983), cũng nhấn mạnh khả năng thực thi pháp luật cùng với các chính sách điều tiết của nhà nước là những yếu tố trung gian có thể thúc đẩy hoặc cản trở tiến trình phát triển bền vững. Lý thuyết RBV được khởi xướng bởi Wernerfelt (1984) lý giải tại sao một số doanh nghiệp đạt được lợi thế cạnh tranh bền vững trong khi những doanh nghiệp khác lại không. Nguồn lực của một doanh nghiệp là tất cả tài sản, năng lực, quy trình tổ chức, thuộc tính doanh nghiệp, thông tin, kiến thức, do doanh nghiệp kiểm soát, cho phép doanh nghiệp cải thiện hiệu suất của mình (Barney, 1991). Lý thuyết RBV làm sáng tỏ cách các nguồn lực không đồng nhất, không thể bắt

chước, có thể được kết hợp thành các năng lực độc đáo để phát triển lợi thế cạnh tranh kinh tế dài hạn (Carter và Rogers, 2008; Barney và cộng sự, 2011), còn được gọi là "lợi thế cạnh tranh bền vững" (Barney, 1991, 2012; Olavarrieta và Ellinger, 1997; Molloy và cộng sự, 2011). Lý thuyết năng lực động của Teece và cộng sự (1997), nhấn mạnh khả năng học hỏi, thích ứng với thay đổi, và đổi mới công nghệ là những yếu tố then chốt giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh và đóng góp vào các mục tiêu phát triển kinh tế, xã hội, và môi trường. Lý thuyết phát triển bền vững, Schaltegger và Wagner (2011) nhấn mạnh mô hình kinh doanh bền vững là công cụ chủ chốt để tích hợp các yếu tố xã hội và môi trường vào chiến lược kinh doanh, qua đó đảm bảo sự phát triển lâu dài. Đồng thời, mô hình này đòi hỏi doanh nghiệp phải liên tục đổi mới, không chỉ nhằm tối đa hóa lợi nhuận mà còn tạo ra giá trị tích cực cho xã hội và môi trường. Figge và cộng sự (2002) giới thiệu thẻ điểm cân bằng bền vững như một công cụ chiến lược để đưa các khía cạnh bền vững vào quản lý, kết hợp các yếu tố xã hội, môi trường, và kinh tế thành một hệ thống quản lý toàn diện. Elkington (2020) đề xuất cách tiếp cận "tạo giá trị tích hợp" nhằm đồng thời tạo lợi ích cho kinh tế, xã hội, và môi trường.

Luận án sử dụng phương pháp nghiên cứu hỗn hợp, kết hợp giữa phương pháp định tính và định lượng. Trong đó, phương pháp định lượng giữ vai trò trung tâm trong việc đo lường và xác định sự ảnh hưởng cũng như mức độ ảnh hưởng của môi trường thể chế TP. HCM, nguồn lực vốn và tài sản cố định, cùng năng lực đầu tư và ứng dụng công nghệ của doanh nghiệp vận tải TP. HCM ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững của các doanh nghiệp này. Phương pháp định tính gồm phương pháp khảo sát thăm dò và phương pháp khảo sát xác nhận. Phương pháp định lượng, gồm phân tích thành phần chính (Principal Component Analysis - PCA) được sử dụng để xây dựng các nhóm chỉ số đại diện cho ba khía cạnh phát triển bền vững của doanh nghiệp vận tải TP. HCM, gồm phát triển kinh tế, phát triển xã hội, và phát triển môi trường. Trên cơ sở đó, chỉ số tổng hợp phản ánh phát triển bền vững của doanh nghiệp vận tải TP. HCM được xác lập từ ba chỉ số này cũng thông qua phương pháp PCA. Tiếp theo, dữ liệu bảng được kiểm định và ước lượng lần lượt bằng các phương pháp bình phương tối thiểu thông thường gộp (Pooled ordinary least squares - Pooled OLS/POLS), mô hình hiệu ứng cố định (Fixed effects model - FEM), mô hình hiệu ứng ngẫu nhiên (Random effects model - REM), bình phương tối thiểu tổng quát khả thi (Feasible generalized least squares - FGLS), và

phương pháp Moment tổng quát (Generalized Method of Moments - GMM), nhằm phân tích và đo lường chiều ảnh hưởng và mức độ ảnh hưởng của môi trường thể chế TP. HCM, nguồn lực vốn và tài sản cố định, cùng năng lực đầu tư và ứng dụng công nghệ của doanh nghiệp vận tải TP. HCM đến phát triển bền vững của các doanh nghiệp này.

Mô hình nghiên cứu đề xuất, yếu tố môi trường thể chế TP. HCM gồm tính minh bạch, thiết chế phát lý, và chính sách hỗ trợ doanh nghiệp; yếu tố nguồn lực vốn và tài sản cố định gồm tổng nguồn vốn và tài sản cố định, và yếu tố năng lực đầu tư và ứng dụng công nghệ gồm đầu tư xây dựng cơ bản, đầu tư đổi mới công nghệ, và tự động hoá, ảnh hưởng đến phát triển bền vững của doanh nghiệp vận tải TP. HCM.

Luận án sử dụng nguồn dữ liệu thứ cấp, gồm dữ liệu tổng hợp từ các công trình nghiên cứu đã công bố trên các tạp chí khoa học quốc tế uy tín, dữ liệu từ Cục Thống kê TP. HCM giai đoạn 2015 - 2023, dữ liệu chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh của TP. HCM do Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam và Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ công bố giai đoạn 2020 - 2023, và dữ liệu doanh nghiệp vận tải TP. HCM do Cục Thống kê TP. HCM điều tra giai đoạn 2020 - 2023.

Kết quả luận án cho thấy tính minh bạch có ảnh hưởng tiêu cực đến phát triển bền vững của doanh nghiệp vận tải TP. HCM với hệ số -0,6750 (p-value = 0,000), chính sách hỗ trợ doanh nghiệp có ảnh hưởng tiêu cực với hệ số -0,4286 (p-value = 0,000), tổng nguồn vốn có ảnh hưởng tích cực với hệ số 3,02E-13 (p-value = 0,010), tài sản cố định có ảnh hưởng tiêu cực với hệ số -2,78E-13 (p-value = 0,028), và đầu tư xây dựng cơ bản có ảnh hưởng tích cực với hệ số 9,71E-13 (p-value = 0,025).

Hàm ý chính sách cấp vĩ mô:

Để hỗ trợ doanh nghiệp vận tải TP. HCM phát triển bền vững, cần ưu tiên hoàn thiện cơ chế minh bạch trong môi trường thể chế. Thông tin quy hoạch và pháp lý phải được công bố đầy đủ, kịp thời, ổn định và dễ tiếp cận, đặc biệt thông qua nền tảng số. Chính quyền nên công bố lộ trình thay đổi chính sách rõ ràng, hạn chế điều chỉnh ngắn hạn và thiết lập cơ chế tham vấn chính thức trước khi ban hành, qua đó tăng cường năng lực dự báo và khả năng ra quyết định chiến lược của doanh nghiệp. Đồng thời, cần loại bỏ rào cản phi chính thức bằng minh bạch hóa quy trình cung cấp thông tin, tổ chức đối thoại chính sách định kỳ, ứng dụng công nghệ thông tin để tiếp nhận phản hồi doanh

nghiệp toàn diện, khách quan. Việc đầu tư nâng cấp hạ tầng số, xây dựng website thân thiện, dữ liệu cập nhật và tích hợp sẽ giúp doanh nghiệp tra cứu và phản hồi thuận lợi hơn. Song song đó, chính sách hỗ trợ doanh nghiệp cần được hoàn thiện theo hướng thúc đẩy phát triển bền vững. Cụ thể, nâng cao chất lượng và đa dạng hóa các chương trình đào tạo thông qua hội thảo, khóa học trực tuyến, và nền tảng tư vấn thực tiễn. Tiêu chí phân bổ mặt bằng cần minh bạch, thủ tục hành chính được đơn giản hóa, với ưu tiên cho doanh nghiệp đổi mới sáng tạo có tiềm năng tạo việc làm và đóng góp xã hội. Nên triển khai trung tâm tư vấn pháp lý chi phí thấp, cơ sở dữ liệu thị trường mở và các chương trình đào tạo nghề theo hướng thực hành, đáp ứng nhu cầu doanh nghiệp và mở rộng cơ hội cho nhóm dễ bị tổn thương, đồng thời bảo đảm bình đẳng giới. Ngoài ra, việc đầu tư vào nền tảng thông tin thương mại quốc tế, thiết lập kênh hỏi đáp nhanh và cung cấp công cụ trực tuyến sẽ hỗ trợ doanh nghiệp thực hiện cam kết quốc tế hiệu quả hơn.

Hàm ý chính sách cấp vi mô:

Phát huy vai trò nguồn lực vốn trong phát triển bền vững của doanh nghiệp vận tải TP. HCM: Tổng nguồn vốn, gồm vốn chủ sở hữu và vốn huy động từ ngân hàng, thị trường vốn hoặc phát hành cổ phiếu, vừa tạo điều kiện mở rộng hoạt động vừa tiềm ẩn rủi ro chi phí tài chính. Do đó, doanh nghiệp cần sử dụng vốn gắn với chiến lược đầu tư thông minh, ưu tiên tài sản có giá trị, khan hiếm và khó thay thế theo lý thuyết RBV. Nguồn vốn còn hỗ trợ đầu tư vào công nghệ xanh, hạ tầng, và tài sản vô hình, giúp nâng cao năng lực vận hành, đổi mới quy trình, và củng cố lợi thế cạnh tranh bền vững.

Điều chỉnh chiến lược đầu tư tài sản cố định trong phát triển bền vững của doanh nghiệp vận tải TP. HCM: Trong nhiều doanh nghiệp vận tải, tài sản cố định truyền thống chưa được quản lý như nguồn lực chiến lược mà trở thành gánh nặng, cản trở phát triển bền vững. Để khắc phục, cần tái cấu trúc, hướng tới công nghệ xanh, số hóa và tối ưu hóa sử dụng.

Phát huy vai trò đầu tư xây dựng cơ bản trong phát triển bền vững của doanh nghiệp vận tải TP. HCM: Đầu tư xây dựng cơ bản phản ánh năng lực cảm nhận khi doanh nghiệp chủ động nắm bắt xu hướng công nghệ, đặc biệt là giải pháp vận hành xanh và giảm phát thải carbon, từ đó định hướng chiến lược phát triển bền vững. Trong bối cảnh công nghiệp 4.0, doanh nghiệp vận tải TP. HCM cần vận dụng năng lực động để xây dựng hạ tầng số hóa và tích hợp công nghệ xanh, gia tăng hiệu quả kinh tế và đổi mới

quy trình. Hàm ý chính sách là ưu tiên cơ cấu đầu tư chiến lược, tập trung vào hạ tầng giá trị lâu dài, dễ tích hợp công nghệ mới, nhằm củng cố phát triển bền vững.

2. NHỮNG KẾT QUẢ MỚI CỦA LUẬN ÁN

Phát hiện quan trọng của luận án là tính minh bạch, chính sách hỗ trợ doanh nghiệp, và tài sản cố định có ảnh hưởng tiêu cực đến phát triển bền vững của doanh nghiệp vận tải TP. HCM, trong khi đầu tư đổi mới công nghệ và tự động hóa không có ý nghĩa thống kê. Kết quả này phản ánh đặc thù thể chế và nguồn lực tại địa phương. Cụ thể, tính minh bạch giúp doanh nghiệp tiếp cận thông tin và dự đoán thay đổi chính sách, nhưng đồng thời buộc họ phải tuân thủ nhiều quy định khắt khe. Điều này làm gia tăng chi phí tuân thủ, giảm tốc độ phản ứng linh hoạt và hạn chế khả năng đưa ra quyết định đầu tư dài hạn, đặc biệt đối với doanh nghiệp nhỏ và vừa. Dù tính minh bạch tạo ra môi trường công bằng hơn, chi phí thể chế lại có thể kìm hãm hiệu quả vận hành và khả năng phát triển bền vững. Chính sách hỗ trợ doanh nghiệp, trên lý thuyết hướng tới môi trường thuận lợi, nhưng trên thực tế lại đi kèm nhiều yêu cầu đồng thời, làm tăng chi phí và giảm khả năng thích ứng nhanh. Doanh nghiệp không thể tận dụng quan hệ cá nhân hay thông tin ngầm, mà phải tuân thủ chặt chẽ các tiêu chuẩn công khai, dẫn đến hiệu quả bị hạn chế. Đối với tài sản cố định, phần lớn mang tính đồng nhất, dễ sao chép, và nhanh chóng lạc hậu. Khi đầu tư chủ yếu vào tài sản truyền thống mà thiếu định hướng công nghệ xanh hoặc năng lực đổi mới, gánh nặng khấu hao, chi phí vận hành, và áp lực tài chính trở thành yếu tố cản trở phát triển bền vững. Trong bối cảnh doanh nghiệp nhỏ và vừa, đầu tư đổi mới công nghệ và tự động hóa chỉ mang lại tác động tích cực đến phát triển bền vững khi gắn liền với năng lực tổ chức. Theo lý thuyết năng lực động, ba năng lực then chốt gồm cảm nhận, nắm bắt, và chuyển đổi giữ vai trò quyết định. Doanh nghiệp cần cảm nhận xu hướng công nghệ và chính sách, nắm bắt cơ hội thông qua huy động nguồn lực và định vị chiến lược, đồng thời chuyển đổi bằng việc tái cấu trúc, đổi mới mô hình tổ chức và nâng cao kỹ năng. Trên thực tế, nếu tự động hóa chỉ được triển khai như giải pháp kỹ thuật, thiếu tích hợp chiến lược và năng lực tổ chức, kết quả đầu tư sẽ hạn chế. Các nghiên cứu gần đây cũng nhấn mạnh rằng ứng dụng công nghệ tiên tiến trong khối doanh nghiệp nhỏ và vừa chỉ hiệu quả khi song hành với năng lực tổ chức phù (Gayer và cộng sự, 2022; Mendonça Santos A, Oliveira Sant'Anna, 2024).

3. CÁC ỨNG DỤNG/ KHẢ NĂNG ỨNG DỤNG TRONG THỰC TIỄN HAY NHỮNG VẤN ĐỀ CÒN BỎ NGỎ CẦN TIẾP TỤC NGHIÊN CỨU

Một trong những hạn chế của luận án hiện tại là việc sử dụng các biến quan sát dạng nhị phân (có hoặc không), như biến quan sát tự động hoá, biến quan sát lao động nữ giữ vị trí quản lý tại doanh nghiệp vận tải TP.HCM, cũng như các biến liên quan đến nguồn năng lượng sử dụng trong hoạt động vận tải như điện, dầu thô, xăng, và dầu nhiên liệu trong khía cạnh phát triển môi trường. Biến nhị phân có khả năng hạn chế trong việc phản ánh quy mô sử dụng hoặc cường độ sử dụng giữa các doanh nghiệp. Hướng nghiên cứu tiếp theo, cần tập trung xây dựng bộ dữ liệu định lượng dạng liên tục để phản ánh rõ ràng hơn quy mô hoặc cường độ triển khai công nghệ và mức độ sử dụng các loại năng lượng tại doanh nghiệp vận tải TP. HCM. Cụ thể, có thể đo lường tỷ lệ phương tiện có tích hợp công nghệ tự động hoá, tổng chi phí đầu tư và vận hành công nghệ trong từng giai đoạn, mức tiêu thụ điện, dầu thô, xăng hoặc dầu nhiên liệu theo chu kỳ vận hành. Việc thu thập dữ liệu dạng liên tục sẽ góp phần nâng cao trong việc phản ánh quy mô sử dụng hoặc cường độ sử dụng giữa các doanh nghiệp, cung cấp cơ sở thực nghiệm cụ thể cho các khuyến nghị chính sách phù hợp từ cấp vi mô đến vĩ mô.

CÁN BỘ HƯỚNG DẪN	**NGHIÊN CỨU SINH**
Nguyễn Hồng Nga	Vũ Thị Kim Hanh

XÁC NHẬN CỦA CƠ SỞ ĐÀO TẠO
HIỆU TRƯỞNG