

Các nhân tố ảnh hưởng tới việc phát triển tín dụng xanh của các đơn vị vận tải ở Việt Nam

Factors affecting the development of green credit for transport enterprises in Vietnam

> THS LÊ THỊ THANH HẰNG

Trường Đại học Giao thông vận tải; Email: ltthang@utc.edu.vn

TÓM TẮT

Nghiên cứu tìm hiểu về các dự án mua sắm, vận hành các phương tiện vận tải xanh để nhận cấp vốn từ nguồn tín dụng xanh trong thực tế đối với các đơn vị vận tải ở Việt Nam trong giai đoạn 2019 - 2024. Nghiên cứu sử dụng khảo sát các cán bộ quản lý và phòng kinh doanh của các đơn vị vận tải đã, đang hoặc sẽ có ý định phát triển phương tiện xanh và tiếp cận các nguồn tín dụng xanh, từ đó xác định được 5 nhóm nhân tố chính (gồm 16 biến độc lập) có ảnh hưởng đáng kể tới tính khả thi của việc nhận được nguồn tài trợ từ các gói tín dụng xanh. Các dữ liệu từ khảo sát sẽ được thông qua phân tích nhân tố khám phá EFA và kiểm định hồi quy để đánh giá mức độ ảnh hưởng và làm căn cứ để đưa ra 5 giải pháp trọng tâm.

Từ khóa: Tín dụng xanh; phương tiện vận tải xanh.

ABSTRACT

The study investigates the establishment of green transport development and operation projects to receive funding from green credit sources in practice for transport businesses in Vietnam in the period of 2019 - 2024. The study uses a survey of managers and business departments of transport businesses that have intend to develop green vehicles and access green credit sources, thereby identifying 5 main groups of factors (including 16 independent variables) that significantly affect the feasibility of receiving funding from green credit programs. The survey data will be analyzed using Exploratory Factor Analysis (EFA) to evaluate the extent of influence of various factors. The findings will form the foundation for proposing five key solutions.

Keywords: Green credit; green transportation.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Tín dụng xanh, theo Nguyên tắc tín dụng xanh (GLP 2018) của Hiệp hội Thị trường Tín dụng và Thị trường tín dụng châu Á - Thái Bình Dương là các khoản vay nhằm cấp vốn hoặc tái cấp vốn cho các dự án bảo vệ môi trường (BVMT). Danh mục GLP 2018 bao gồm năng lượng tái tạo, giao thông xanh, quản lý nước, sản phẩm thân

thiện với môi trường và xây dựng xanh. Trong GTVT, tín dụng xanh hỗ trợ chuyển đổi từ phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang phương tiện phát thải thấp như xe điện và xe chạy bằng nhiên liệu sinh học. Các dự án này giúp tiết kiệm năng lượng, giảm phát thải khí nhà kính và ứng phó với biến đổi khí hậu.

Pháp lý liên quan bao gồm Luật BVMT (72/2020/QH14), các nghị định và quyết định quốc gia về tăng trưởng xanh, chuyển đổi năng lượng và biến đổi khí hậu. Phương tiện các-bon thấp được đánh giá dựa trên lượng phát thải CO₂, CO, NO_x, HC và tiêu chí sử dụng nhiên liệu sinh học. Tiêu chuẩn yêu cầu phát thải thấp hơn trung bình ngành hoặc đáp ứng lộ trình tiêu chuẩn khí thải hiện hành.

Nghiên cứu này nhằm tìm hiểu các nhân tố ảnh hưởng đến khả năng tiếp cận tín dụng xanh của công ty vận tải trong các dự án phương tiện các-bon thấp, đặc biệt là xe điện. Phương pháp khảo sát cán bộ quản lý và kinh doanh trong ngành vận tải được sử dụng để phân tích và xác định mức độ ảnh hưởng của các yếu tố.

Kết cấu của nghiên cứu: Phần 2 là tổng quan nghiên cứu, Phần 3 là phương pháp và dữ liệu nghiên cứu, Phần 4 là kết quả và Phần 5 là kiến nghị.

2. TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU

Nhiều nghiên cứu cho rằng, việc thiết lập một dự án sẽ có thể được tiếp cận từ nhiều nguồn khác nhau và đối với những chuyên viên tài chính kế toán và kinh doanh có trình độ, kinh nghiệm, năng lực, kỹ năng khác nhau thì sẽ thiết kế nên các phương án kinh doanh có mức độ hiệu quả, khả thi khác nhau. Càng là các dự án phức tạp thì càng cần đòi hỏi có sự tham gia của các chuyên gia tài chính, kỹ thuật... để bảo đảm sự an không gặp những rủi ro lớn gây ra do khác biệt quá lớn giữa thực tế và những gì được ghi nhận ở hồ sơ [1-3].

Các chính sách có thể thể hiện quan điểm của chính phủ và các tổ chức trong việc ủng hộ hay ngăn cản ở các mức độ khác nhau với các dự án, đặc biệt là các dự án đi vào các lĩnh vực mới hay đi vào phát triển bền vững sẽ thường được khuyến khích cao [4-6].

Mỗi dự án sẽ có những đặc thù khác nhau và các đặc thù đó sẽ quyết định biên lợi nhuận và các giá trị mà ngành đó mang lại khi thiết lập các dự án đầu tư. Khía cạnh lợi nhuận, khía cạnh môi trường, khía cạnh xã hội là các khía cạnh căn bản là sẽ cần quan tâm khi thiết lập các dự án [7, 1, 8-11]. Đồng thời, một dự án xanh sẽ có thể nhận được sự tín nhiệm và đồng thuận tham gia từ nhiều bên về nhiều khía cạnh, thậm chí là chỉ một khía cạnh tài chính cũng có thể nhận được sự ủng hộ và tham gia của nhiều bên. Việc đồng thuận tham gia sẽ chia sẻ rủi ro và mang lại sự tín nhiệm tốt hơn đối với đơn vị cung cấp vốn tín dụng xanh [12, 13].

Công nghệ bao phủ khắp các nền kinh tế trên thế giới và sự có mặt của công nghệ sẽ giúp cho các dự án trở nên khả thi hơn hoặc

được theo dõi và bảo chứng về hiệu quả hoạt động dự án nhờ các công nghệ hiện đại hơn [14, 15].

3. PHƯƠNG PHÁP VÀ DỮ LIỆU NGHIÊN CỨU

- *Phương pháp khảo sát*: Phương án trả lời tuân theo thang đo likert 5 bậc.

- *Đối tượng khảo sát*: 112 cán bộ quản lý và cán bộ phòng kinh doanh tại các đơn vị vận tải ở Hà Nội.

- *Nội dung khảo sát*:

Câu hỏi khảo sát 01: Các nhân tố nào ảnh hưởng tới việc nhận được các khoản tín dụng xanh đối với dự án về phương tiện vận tải xanh của đơn vị?

Bảng 1. Thực trạng các nhân tố ảnh hưởng tới việc nhận được các khoản tín dụng xanh đối với dự án về phương tiện vận tải xanh của đơn vị

STT	Nhân tố	Đánh giá thực trạng nhân tố theo thang đo liker (1 là thấp nhất tương đương là mức tốt/ưu tiên/hiệu quả/rõ ràng/... thấp nhất và 5 là cao nhất)			Nghiên cứu liên quan
		Nội dung đánh giá thực trạng nhân tố	Mean	Std	
I	Nhân lực	NL			
1	Hiểu biết của nhân lực về tín dụng xanh	Mức độ hiểu biết của nhân lực tài chính trong công ty về tín dụng xanh (NL1)	2,502	1,594	Souto and Rodriguez, 2015, Fahad et al., 2022, Orji et al. 2019
2	Yêu thích của nhân lực về tín dụng xanh	Sự yêu thích của nhân lực tài chính trong công ty về tín dụng xanh (NL2)	3,122	1,059	
3	Đào tạo nội bộ về tín dụng xanh	Sự thúc đẩy các chương trình đào tạo về tín dụng xanh trong công ty (NL3)	1,921	1,244	
II	Môi trường chính sách về tín dụng xanh	CS			
4	Chính sách hỗ trợ từ chính phủ về tín dụng xanh	Sự rõ ràng trong các tiêu chí hỗ trợ (CS1)	1,243	0,401	Jayaraman et al., 2023; Yu et al., 2017; Gupta and Barua, 2017
5	Chính sách hỗ trợ từ ngân hàng/tổ chức tín dụng về tín dụng xanh	Sự rõ ràng trong các tiêu chí hỗ trợ (CS2)	1,664	1,231	
6	Chính sách về quy trình, thủ tục được duyệt gói tín dụng xanh	Sự rõ ràng trong các quy trình/thủ tục (CS3)	1,968	1,017	
7	Chính sách về quy trình, thủ tục giải ngân về tín dụng xanh	Sự rõ ràng trong các quy trình/thủ tục (CS4)	1,805	1,161	
III	Đặc thù ngành tạo điều kiện nhận tín dụng xanh	ĐT			
8	Phương tiện hiện tại thuộc nhóm phát thải cao	Mức độ ưu tiên đối với ngành (ĐT1)	3,487	1,363	Boudlaie et al., 2023; Fahad et al., 2022; Ghazilla et al., 2015
9	Đa phần doanh nghiệp trong ngành đều sử dụng nợ để đầu tư tài sản	Mức độ chấp nhận rủi ro của ngân hàng trong quá khứ với ngành (ĐT2)	3,204	1,757	
10	Phương tiện vận tải có thể làm tài sản đảm bảo	Mức độ chấp nhận tài sản đảm bảo là phương tiện vận tải (ĐT3)	2,366	1,771	
IV	Nguồn lực hỗ trợ từ bên ngoài	BN			
11	Hỗ trợ tài chính từ các tổ chức phi lợi nhuận	Mức độ hỗ trợ tài chính từ các tổ chức phi lợi nhuận (BN1)	2,432	1,581	Marin et al., 2015; Urbaniec, 2015; Hrabynskiy et al., 2017
12	Hỗ trợ tài chính từ các tổ chức vì môi trường	Mức độ hỗ trợ tài chính từ các tổ chức vì môi trường (BN2)	3,756	1,374	
13	Hỗ trợ tài chính từ các tổ chức khác	Mức độ hỗ trợ tài chính từ các tổ chức khác (BN3)	3,442	1,212	
V	Môi trường công nghệ	CN			
14	Công nghệ mới về phương tiện sử dụng nhiên liệu xanh	Mức độ hiệu quả của công nghệ mới về phương tiện sử dụng nhiên liệu xanh (CN1)	3,211	1,342	Song et al., 2023; Pinget et al., 2015
15	Công nghệ mới về hệ thống xả thải	Mức độ hiệu quả của công nghệ mới về hệ thống xả thải (CN2)	3,621	1,665	
16	Công nghệ về hệ thống khai thác vận tải hiệu quả	Mức độ hiệu quả của công nghệ về hệ thống khai thác vận tải hiệu quả (CN3)	3,834	1,885	
	Biến độc lập				
	Tín dụng xanh	Mức độ khả thi của vay vốn tín dụng xanh (TDX)	3,243	0,023	

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ khảo sát

Câu hỏi khảo sát 02: Mức độ ảnh hưởng của các nhân tố tới nhận được các khoản tín dụng xanh đối với dự án về phương tiện vận tải xanh của đơn vị?

- *Phương pháp phân tích và phần mềm sử dụng*: Thống kê mô tả, sử dụng phân tích nhân tố khám phá EFA và phần mềm sử dụng: Exel, SPSS.

4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

Dựa trên tổng quan nghiên cứu kết hợp với khảo sát chuyên sâu đối với các đối tượng tham gia phỏng vấn, bảng sau mô tả các nhân tố ảnh hưởng tới việc nhận được các khoản tín dụng xanh.

Kết quả kiểm định phân tích nhân tố khám phá EFA trong bảng sau:
Bảng 2. Kết quả kiểm định EFA

A. Kiểm định sự phù hợp của mô hình					
Kiểm định KMO					0,773
Bartlett's test					sig.= 0,001
Lượng biến thiên dữ liệu được giải thích					%cumulative = 64,54%
B. Ma trận xoay		Nhóm			
Biến	1	2	3	4	5
CN2	0,886				
CN1	0,733				
CN3	0,716				
BN2		0,873			
BN1		0,812			
BN3		0,784			
CS1			0,768		
CS2			0,741		
CS3			0,709		
CS4			0,664		
ĐT1				0,726	
ĐT2				0,706	
ĐT3				0,702	
NL1					0,815
NL2					0,802
NL3					0,774

Nguồn: Phần mềm SPSS

Phân tích ma trận xoay:

Hệ số Cronbach's Alpha đều lớn hơn 0,6; kiểm định KMO lớn hơn 0,6, kiểm định Bartlett's Test có Sig < 0,05 cho thấy mô hình phân tích nhân tố là phù hợp, cho và lượng biến thiên dữ liệu giải thích được 64,54% sự biến thiên của biến độc lập. Kết quả ma trận xoay cho thấy hệ số tải đều lớn hơn 0,6 và các nhóm nhân tố đều được giữ lại, mô hình lý thuyết hợp lý đã được chứng minh bằng thực tế.

Công nghệ được đánh giá cao nhất trong khi tiếp cận với các dự án, các dự án công nghệ mới, đặc biệt là các công nghệ liên quan đến xả thải gắn với tiêu chí chăm sóc các dự án nhất. Bên cạnh đó, công nghệ là nhân tố quan trọng để kiểm soát, giảm rủi ro và tăng lợi nhuận một cách uy tín cho các gói vay, nếu là các tài sản được vay để mua có thể làm chính tài sản đảm bảo có công nghệ cao, giữ được giá trị và phù hợp với tiêu chí của dự án thì sẽ nhận được sự tín nhiệm của hệ thống ngân hàng nhiều hơn.

Nhóm thứ 2 là nguồn vốn bổ trợ bên ngoài, nếu được hỗ trợ tài chính từ các tổ chức vì môi trường thì sẽ phân nào chứng minh được khía cạnh môi trường của dự án đã được một bên khách quan thứ 3 bảo chứng và sẽ mang lại cơ hội nhận được gói tín dụng cao hơn.

Nhóm thứ 3 tác động tới việc nhận được gói tín dụng xanh là môi trường chính sách, các chính sách về điều kiện vay vốn, phương thức đánh giá, phương thức giải ngân hiện tại đều rất thiếu rõ ràng.

Đặc thù ngành vận tải có thể sử dụng phương tiện vận tải làm tài sản đảm bảo cũng như ngành có lịch sử vay nợ ngân hàng để đầu tư vốn đều là những lợi thế ưu tiên cho ngành, nhưng không phải là điều kiện đảm bảo, vì vậy đặc thù ngành mới chỉ xếp thứ 4.

Nhân lực mặc dù quan trọng nhưng đối với hoạt động cấp tín dụng, sự ảnh hưởng của nhân lực tài chính trong doanh nghiệp không mạnh bằng những nhân tố khác và thứ tự ưu tiên sẽ là về hiểu biết, sự yêu thích, từ sự yêu thích sẽ dẫn tới việc tăng cường hiểu biết. Từ phía tác động bên ngoài, nếu công ty tăng cường các hoạt động đào tạo thì cũng sẽ càng tăng sự hiểu biết của nhân viên, gián tiếp tăng tính khả thi của việc vay vốn hơn.

5. KẾT LUẬN

Nghiên cứu đã khảo sát về khả năng tiếp cận các gói tín dụng xanh và thông qua kiểm định EFA để xác định được 5 nhóm ảnh hưởng tới mức độ hiệu quả của việc nhận các gói tín dụng xanh của các dự án phương tiện vận tải cac-bon thấp và đưa ra một số giải pháp như sau:

Thứ nhất, để tiếp cận các dự án tín dụng xanh với các phương tiện vận tải cac-bon thấp, các đơn vị cần ưu tiên chuẩn bị các hồ sơ giấy tờ liên quan đến các công nghệ gắn liền với các phương tiện, đặc biệt là các giấy tờ kỹ thuật về khí thải để làm hồ sơ bảo chứng về mặt kỹ thuật, đảm bảo tiêu chí chăm sóc.

Thứ hai, thông qua các tổ chức thứ ba, đặc biệt là các tổ chức vì môi trường để bảo chứng cho khía cạnh xanh của hoạt động của dự án để tăng độ tin nhiệm đối với các tổ chức tín dụng mục tiêu, đặc biệt là nếu xin được sự hỗ trợ đồng thời về mặt tài chính của các tổ chức thứ ba thì sẽ mang lại lợi thế rất lớn cho các doanh nghiệp trong việc xin vay vốn.

Thứ ba, tận dụng lợi thế đặc thù ngành có mức phát thải cao, có lịch sử vay vốn để mua sắm tài sản cũng như tận dụng tính chất tài sản có thể làm phương tiện đảm bảo để thuyết phục các tổ chức tài chính đưa ra các phương án vay vốn phù hợp như thay đổi về quy mô vốn vay so với vốn chủ, thay đổi thời gian giải ngân cho phù hợp.

Thứ tư, nhân lực của ngành cần quan tâm và tiếp cận dẫn với nguồn vốn tín dụng xanh trong dài hạn thông qua các chương trình đào tạo từ các cơ sở đào tạo, các khóa học chuyên sâu. Đồng thời, nhân lực cũng mở rộng hiểu biết với việc tiếp cận dẫn nguồn hỗ trợ từ nước ngoài.

Ngoài ra, hệ thống cơ sở chính sách nên được làm rõ từ phía Chính phủ đối với cả các tổ chức tín dụng nói chung và các doanh nghiệp có ý định chuyển đổi nói riêng. Việc này rất khó khăn, phức tạp và sẽ cần có lộ trình học hỏi từ kinh nghiệm từ nước ngoài để đưa ra các hệ thống chính sách phù hợp với Việt Nam.

Lời cảm ơn: Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Giao thông vận tải trong Đề tài mã số T2025-KT-012.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Shah Fahad and al. (2022), Adoption of green innovation practices in SMEs sector: evidence from an emerging economy, Economic Research-Ekonomska Istraživanja, 35(1), pp.5486-5501.
- Ifeyinwa Juliet Orji and al. (2019), Evaluating challenges to implementing eco-innovation for freight logistics sustainability in Nigeria, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 129, pp.288-305.
- Jaime E. Souto và Angel Rodriguez (2015), The problems of environmentally involved firms: innovation obstacles and essential issues in the achievement of environmental innovation, Journal of Cleaner Production, 101, pp.49-58.
- Himanshu Gupta và Mukesh K. Barua (2017), Supplier selection among SMEs on the basis of their green innovation ability using BWM and fuzzy TOPSIS, Journal of Cleaner Production, 152, pp.242-258.
- Kalaivani Jayaraman, Sreenivasan Jayashree and Magiswary Dorasamy (2023), The Effects of Green Innovations in Organizations: Influence of Stakeholders, Sustainability.
- Wantao Yu, Ramakrishnan Ramanathan and Prithwiraj Nath (2017), Environmental pressures and performance: An analysis of the roles of environmental innovation strategy and marketing capability, Technological Forecasting and Social Change. 117(C), pp.160-169.
- Sinan Erdogan (2020), Analyzing the environmental Kuznets curve hypothesis: The role of disaggregated transport infrastructure investments, Sustainable Cities and Society, 61, pp.102338.
- Andreas Gassner and al. (2018), Extended ecological footprint for different modes of urban public transport: The case of Vienna, Austria, Land Use Policy, 72, pp.85-99.
- Raja Ariffin Raja Ghazilla and al. (2015), Drivers and Barriers Analysis for Green Manufacturing Practices in Malaysian SMEs: A Preliminary Findings, Procedia CRP, 26, pp.658-663.
- Himanshu Gupta và Mukesh Kumar Barua (2018), A framework to overcome barriers to green innovation in SMEs using BWM and Fuzzy TOPSIS, Science of The Total Environment, 633, pp.122-139.
- Irfan Khan and al. (2022), World energy trilemma and transformative energy developments as determinants of economic growth amid environmental sustainability, Energy Economics, 108, pp.105884.
- Marin Giovanni, Marzucchi Alberto and Zoboli Roberto (2015), SMEs and barriers to Eco-innovation in the EU: exploring different firm profiles, Journal of Evolutionary Economics. 25(3), pp.671-705.
- Ihor Hrabynskiy, Nataliya Horin and Lilia Ukrainets (2017), BARRIERS AND DRIVERS TO ECOINNOVATION: COMPARATIVE ANALYSIS OF GERMANY, POLAND AND UKRAINE, Ekonomicko-manadžerske spektrum / Economic and Managerial Spectrum, 11, pp.13-24.
- Pinget Amandine, Bocquet Rachel and Mothe Caroline (2015), Barriers to Environmental Innovation in SMEs: Empirical Evidence from French Firms, HAL.
- Zhitong Song, Jianhua Zhu and Jianfeng Shi (2023), Evolution Analysis of Green Innovation in Small and Medium-Sized Manufacturing Enterprises, Systems.