

ESG trong xây dựng hạ tầng giao thông đô thị tại Việt Nam

ESG for urban transport infrastructure development in Vietnam

> PGS.TS LÊ QUANG HANH

Trường Đại học Giao thông vận tải

Email: hanhlg@utc.edu.vn

TÓM TẮT

Việt Nam đang định hướng ESG (Môi trường - Xã hội - Quản trị) rất mạnh mẽ với cam kết Net Zero 2050, Chiến lược tăng trưởng xanh 2021 - 2030 cùng Luật Bảo vệ môi trường (BVMT) 2020, Nghị định 06/2022/NĐ-CP và lộ trình ETS nội địa - Hệ thống giao dịch phát thải (thí điểm từ 2025), đồng thời thúc đẩy tài chính xanh và Vietnam Green Taxonomy để chuẩn hóa dự án hạ tầng đủ điều kiện vay vốn. Trên bình diện quốc tế, ESG đã trở thành điều kiện tiên đề của dòng vốn: Quỹ, ngân hàng phát triển, trái phiếu xanh và PPP yêu cầu KPI ESG, trong khi EU Taxonomy, CSRD, EUDR buộc truy xuất nguồn gốc và báo cáo giảm phát thải theo chuỗi cung ứng. Trước thực trạng này, doanh nghiệp xây dựng hạ tầng của Việt Nam cần chuyển từ việc tuân thủ thụ động sang chiến lược ESG chủ động - tích hợp LCA/LCC, đặt KPI xanh, xây hệ MRV để tiếp cận các nguồn vốn ưu đãi, giảm rủi ro dự án và gia tăng lợi thế cạnh tranh bền vững. Bài báo phân tích bối cảnh áp dụng ESG trong xây dựng hạ tầng giao thông từ cấp quốc gia tới xu thế toàn cầu sau đó, dựa trên phân tích này, đề xuất nội dung cốt lõi để xây dựng và triển khai ESG trong doanh nghiệp và cơ chế tham vấn các bên liên quan, giúp doanh nghiệp bắt kịp xu hướng phát triển bền vững.

Từ khóa: ESG; ETS; Net Zero 2050; hạ tầng đô thị; hạ tầng xanh.

ABSTRACT

Vietnam is advancing ESG (Environmental-Social-Governance) decisively through the Net Zero 2050 pledge, the Green Growth Strategy 2021 - 2030, the Environmental Protection Law 2020 and Decree 06/2022 and a domestic Emissions Trading System (ETS) roadmap-pilot from 2025-while promoting green finance and a Vietnam Green Taxonomy to standardize infrastructure projects eligible for financing. Globally, ESG has become a precondition for capital: Development funds, green bonds, banks and PPPs require ESG KPIs, while EU Taxonomy, CSRD and EUDR mandate supply-chain traceability and emissions-reduction reporting. In this context, Vietnamese infrastructure contractors must shift from passive compliance to a proactive ESG strategy - integrating LCA/LCC, setting green KPIs and building MRV systems-to access lower-cost capital, reduce project risk and strengthen sustainable competitive advantage. This paper analyzes ESG adoption in transport infrastructure from the national to global levels and, based on that analysis, proposes core content for building and implementing ESG within enterprises and stakeholder engagement mechanisms to help firms keep pace with sustainable development trends.

Keywords: ESG; ETS; Net Zero 2050; Urban Infrastructure; Green Infrastructure.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Việt Nam đang dẫn "khóa chặt" ESG bằng chiến lược quốc gia, cơ chế giảm phát thải, thị trường carbon và lộ trình tài chính xanh. Trong bối cảnh nhà đầu tư toàn cầu coi ESG là điều kiện tiên quyết, các chủ thể hạ tầng giao thông đô thị cần chuyển từ "tuân thủ thụ động" sang chiến lược ESG chủ động để tiếp cận vốn, giảm rủi ro dự án và tạo lợi thế cạnh tranh bền vững.

1.1. Định hướng của Việt Nam (khung chính sách - lộ trình)

Cam kết Net Zero 2050 & Chiến lược Tăng trưởng Xanh 2021 - 2030: Việt Nam đã khẳng định mục tiêu phát thải ròng "0" vào 2050;

Chiến lược 1658/QĐ-TTg là kim chỉ nam lồng ghép tăng trưởng xanh/ESG vào kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, ngành hạ tầng, năng lượng và giao thông vận tải.

Thể chế hóa quản lý phát thải & thị trường carbon: Luật BVMT 2020 được cụ thể hóa bởi Nghị định 06/2022 (kiểm kê, giảm phát thải, lộ trình thị trường carbon nội địa). Năm 2025, Việt Nam khởi động giai đoạn thí điểm sàn giao dịch phát thải/ETS cho thép, xi măng, nhiệt điện... là bước then chốt để định giá carbon cho các chuỗi dự án hạ tầng.

Chương trình thực thi cam kết COP26 và chuyển dịch năng

lượng: Quyết định 888/QĐ-TTg đặt mục tiêu/giải pháp cho các ngành (giao thông, năng lượng, công trình) thúc đẩy điện hóa, nhiên liệu sạch, tiêu chuẩn phát thải. JETP (15,5 tỷ USD) và Kế hoạch huy động nguồn lực (RMP) định hướng tài chính cho điện sạch - cơ sở hạ tầng liên quan đến 2030/2050.

Tài chính xanh và hệ phân loại xanh (Taxonomy): Ngân hàng Nhà nước và khối ngân hàng triển khai kế hoạch thúc đẩy tín dụng xanh; Việt Nam cũng đang hoàn thiện Vietnam Green Taxonomy để chuẩn hóa dự án đủ điều kiện vốn xanh.

Sáng kiến ESG ở cấp doanh nghiệp: Chương trình Vietnam ESG Initiative (USAID & Bộ KH&ĐT) hỗ trợ doanh nghiệp áp dụng khung đánh giá ESG và thực hành bền vững, tạo nền tảng tiêu chuẩn cho nhà thầu/nhà vận hành hạ tầng [3].

1.2. Bối cảnh toàn cầu và áp lực từ nhà đầu tư

ESG đã và đang trở thành điều kiện tiên quyết cho vốn quốc tế: Quỹ, ngân hàng phát triển, trái phiếu xanh, PPP yêu cầu minh chứng ESG/KPI (khí nhà kính, công bằng môi trường, quản trị dữ liệu). Khảo sát 2025 của PwC Việt Nam cũng ghi nhận yêu cầu tăng tốc năng lực ESG để bám sát mục tiêu Net Zero/quy định công bố thông tin [1].

Chuẩn mực/lượt chơi mới đang được phổ biến lan tỏa: EU Taxonomy, CSRD, yêu cầu chuỗi cung ứng không phá rừng (EUDR) và tiêu chuẩn khí hậu đang kéo theo nghĩa vụ truy xuất - báo cáo cho các dự án hạ tầng, vật liệu xây dựng và vận tải.

1.3. Bối cảnh với các doanh nghiệp xây dựng hạ tầng giao thông đô thị

Các tập đoàn xây dựng hoặc phát triển hạ tầng giao thông quy mô lớn hiện nay cần phải chú ý khi các doanh nghiệp sản xuất và các tập đoàn sản xuất đồ tiêu dùng đã và đang quyết liệt triển khai các vấn đề liên quan đến "Môi trường, Xã hội và Quản trị" - (ESG). Hầu hết các công ty đại chúng trong các lĩnh vực này đều đang ở một giai đoạn nào đó trên hành trình xây dựng chương trình ESG và triển khai các cơ chế kế toán và các báo cáo liên quan.

Đặc biệt, các doanh nghiệp theo đuổi mô hình phát triển dự án đối tác công-tư (PPP) có thể gặp những kỳ vọng hoặc yêu cầu ESG đặc thù từ phía cơ quan nhà nước và các quỹ đầu tư quốc tế. Từ cam kết về tính bền vững và nguồn cung, các quy định về thực hành lao động cho đến kỳ vọng về công bằng môi trường, một công ty sở hữu chương trình ESG vững chắc sẽ có năng lực đáng tin cậy hơn để theo đuổi và thực hiện các dự án PPP.

Trong xây dựng công trình giao thông, dù số liệu khó tách bạch (do carbon ẩn trong hoạt động xây dựng thường được gộp chung với phát thải vận hành của công trình), nhưng hoạt động xây dựng trên toàn cầu chiếm một phần đáng kể lượng khí nhà kính (GHG). Chẳng hạn, riêng sản xuất và sử dụng bê tông được ước tính chiếm khoảng 4 - 8% phát thải GHG toàn cầu [2]. Ở khía cạnh tác động xã hội, các dự án hạ tầng lớn thường vướng tranh chấp về quyền sử dụng hoặc chuyển đổi mục đích sử dụng đất, làm dấy lên quan ngại về công bằng môi trường (ví dụ: đường ống hoặc đường truyền tải đi qua đất của người dân; các quyền sử dụng hoặc giải tỏa bắt buộc ở các khu phố đô thị khó khăn chật hẹp). Những dự án hạ tầng đô thị lớn có thể kéo theo chuyển đổi đất đai đáng kể và/hoặc di dời dân cư. Các công ty muốn chủ động quản lý những vấn đề này nên sớm bắt đầu hành trình ESG của mình.

Doanh nghiệp xây dựng hạ tầng giao thông không nên coi chương trình ESG như một bài tập "tích vào ô" để làm hài lòng cổ đông, hội đồng quản trị hay cộng đồng xã hội. Bất kỳ nỗ lực nào khởi đầu với mục tiêu như vậy đều là lãng phí nguồn lực và sẽ không mang lại giá trị bền vững cho tổ chức.

Tương tự như bất kỳ các "trào lưu thập kỷ" trước đây, ví dụ như các tiêu chuẩn ISO, Hệ thống quản lý môi trường..., việc chọn một thứ "lấy sẵn trên kệ" rồi làm cho xong là không hiệu quả.

Doanh nghiệp xây dựng hạ tầng giao thông cần xem xét chương trình ESG như một công cụ quản trị để nhận diện và quản lý các vấn đề gắn với một nhóm tác động hoặc rủi ro nhất định đối với tổ chức. Ví dụ, nếu được triển khai đúng cách, chương trình ESG có thể xác định các vùng dễ tổn thương đặc thù (như rủi ro môi trường hoặc xã hội gắn với việc triển khai thực hiện dự án của công ty). Đặc biệt các tập đoàn, doanh nghiệp hạ tầng đại chúng cần lưu ý bộ chỉ số mà các tổ chức xếp hạng sử dụng và bất kỳ yêu cầu công bố thông tin nào (chẳng hạn dự thảo quy định báo cáo của SEC tại Hoa Kỳ). Những cơ chế đó sẽ quyết định phạm vi chương trình và cách thức báo cáo, nhưng mọi tổ chức nên bước vào quá trình ESG với mục tiêu xử lý những rủi ro có thể đe dọa lớn nhất đối với chính tổ chức mình.

2. VÌ SAO ESG CẦN THIẾT CHO CÁC DOANH NGHIỆP XÂY DỰNG HẠ TẦNG

Việc áp dụng chỉ số ESG là nhu cầu thiết yếu đối với doanh nghiệp xây dựng hạ tầng đô thị vì chúng giúp giảm rủi ro dự án và pháp lý (vấn đề về đất đai, công tác tái định cư, bảo vệ và ổn định môi trường) ngay từ khâu chuẩn bị. Chỉ số ESG còn là điều kiện tiên quyết để có đủ điểm tín nhiệm cho doanh nghiệp tham gia đấu tư theo hình thức đối tác công tư - PPP và tiếp cận các dòng vốn ưu đãi từ quỹ, ngân hàng, trái phiếu xanh nhờ KPI ESG rõ ràng.

ESG còn giúp cho doanh nghiệp quản trị phát thải vòng đời với các vật liệu carbon cao (ví dụ như bê tông, xi măng...), tăng chấp nhận xã hội thông qua tham vấn minh bạch, qua đó hạn chế đình trệ. Đồng thời, ESG tạo lợi thế cạnh tranh dài hạn: Nâng an toàn - năng suất, minh bạch chuỗi cung ứng, chuẩn hóa lao động công bằng và giảm OPEX trong vận hành, giúp doanh nghiệp "bền vững hóa" mô hình kinh doanh và sẵn sàng trước các chuẩn mực toàn cầu. Những vấn đề này có thể được tóm tắt thành những yếu tố chính như sau:

a) Giảm rủi ro & pháp lý: ESG giúp nhận diện sớm rủi ro xã hội - môi trường:

E (Môi trường): Sàng lọc rủi ro sinh thái, tiếng ồn, bụi, ngập... ngay từ tiền khả thi (FS).

S (Xã hội): Đánh giá tác động xã hội (SIA), lập kế hoạch tái định cư công bằng, cơ chế khiếu nại, tham vấn cộng đồng sớm.

G (Quản trị): Minh bạch quy trình, nhật ký tham vấn, truy vết quyết định.

b) Điều kiện vào hợp đồng PPP: Cơ quan nhà nước sẽ yêu cầu yếu tố phát triển bền vững, chuẩn mực về lao động và đảm bảo an toàn môi trường; ESG bài bản tăng tín nhiệm trúng thầu, ví dụ như hồ sơ dự thầu có điều khoản về ESG (an toàn lao động, LCA/LCC, quản lý chất thải, tham vấn cộng đồng, giám sát độc lập). Tiếp theo là hợp đồng có điều khoản hiệu suất (bonus-malus) cho carbon, an toàn và chất lượng dịch vụ.

c) Tiếp cận được các dòng vốn ưu đãi: ESG giúp doanh nghiệp đưa mục tiêu và KPI ESG vào điều kiện tín dụng/giải ngân (sustainability-linked); chứng minh LCA (Life Cycle Assessment) giảm phát thải và LCC (Life Cycle Cost) giảm OPEX (Operation Expenditure). Tiếp theo là lập được báo cáo MRV (đánh giá-báo cáo-thẩm tra) minh bạch để thỏa tiêu chí ngân hàng/quỹ.

d) Quản trị phát thải và vật liệu carbon cao: Doanh nghiệp sẽ có LCA theo vòng đời: Chọn vật liệu thay thế (SCMs cho xi măng,

thép tái chế, RAP trong nhựa đường...), tối ưu thiết kế (mặt đường mỏng, vật liệu làm mát...). Sau đó là quản trị năng lượng thi công: Máy móc ít phát thải, lịch vận hành tối ưu, nhiên liệu sạch...

e) “Giấy phép xã hội để vận hành” (Social License to Operate - SLO) là mức độ chấp nhận và ủng hộ tự nguyện của cộng đồng, chính quyền địa phương và các bên liên quan đối với dự án. SLO - Giấy phép xã hội để vận hành không phải là văn bản pháp lý, nhưng nếu doanh nghiệp mà không có SLO thì thường bị kéo theo khiếu kiện, phong tỏa công trường, truyền thông tiêu cực, dẫn đến đình trệ và phát sinh chi phí. Trong ESG, SLO nằm ở S (Social) và được bảo đảm bởi G (Governance) thông qua quy trình minh bạch, trách nhiệm giải trình.

f) ESG sẽ giúp doanh nghiệp xây dựng hạ tầng đạt được lợi thế cạnh tranh và hiệu quả khi chương trình ESG sẽ nâng cao an toàn, năng suất, minh bạch chuỗi cung ứng, lao động công bằng và giảm OPEX dài hạn.

3. KHÓ KHĂN VÀ THÁCH THỨC KHI TRIỂN KHAI ESG

Các doanh nghiệp hạ tầng ở Việt Nam gặp nhiều trở ngại khi áp dụng ESG, ví dụ như khung pháp lý - chuẩn mực chưa ổn định; năng lực nội bộ hạn chế, chuỗi cung ứng chưa đồng bộ và chi phí đầu tư ban đầu cao... Bên cạnh đó, việc thiếu nền tảng số đồng bộ, rủi ro an ninh dữ liệu, mô hình hợp đồng chưa “giá hóa” được rủi ro ESG, cùng với các vấn đề xã hội (đền bù, tái định cư) dễ gây đình trệ và làm nghi ngại cho việc ứng dụng ESG. Dưới đây là bức tranh “vướng - khó - thách thức” điển hình khi doanh nghiệp xây dựng hạ tầng tại Việt Nam ứng dụng ESG.

3.1. Khung pháp lý và chuẩn mực

Khi các trụ cột pháp lý như lộ trình ETS (thị trường carbon), taxonomy xanh, quy định công bố thông tin ESG, tiêu chuẩn về vật liệu - phát thải vòng đời... vẫn trong quá trình hình thành, doanh nghiệp rơi vào thế không chắc mình sẽ phải tuân thủ chính xác điều gì trong 1 - 3 năm tới. Điều này gây ra ba khó khăn:

a) Chọn bộ chuẩn nào? GRI, SASB hay IFRS S2 phục vụ các mục đích khác nhau (bền vững tổng thể, đặc thù ngành, báo cáo tài chính liên quan khí hậu); thiếu hướng dẫn quốc gia thống nhất khiến báo cáo không “tương thích” giữa các dự án, khó so sánh, khó được ngân hàng/quỹ chấp nhận.

b) Xác định ranh giới và phạm vi báo cáo (project vs. portfolio, Scope 1-2-3) trở nên mơ hồ. Nếu khai quá rộng, chi phí đo lường tăng mạnh; nếu quá hẹp, báo cáo không đạt kỳ vọng nhà đầu tư/đối tác.

c) Rủi ro “đầu tư sai đích”: Doanh nghiệp có thể bỏ tiền xây hệ thống MRV, thu thập chỉ số theo một khung, nhưng vài quý sau quy định đối hướng yêu cầu chỉ số khác, lãng phí nguồn lực và làm chậm quyết định.

3.2. Chăm thủ theo giá thấp nhất triệt tiêu động lực ESG

Trong nhiều gói thầu, tiêu chí chăm điểm vẫn ưu tiên giá và năng lực thi công truyền thống; ESG chỉ là tiêu chí cộng điểm nhẹ hoặc thậm chí không bắt buộc. Hệ quả là:

a) Không “giá hóa” được nỗ lực ESG: Chi phí cho vật liệu thấp carbon, quan trắc online, an toàn nâng cao... không được phản ánh trong cơ chế điểm/khoản thanh toán, nhà thầu khó đầu tư dài hạn.

b) Thiếu hợp đồng dựa trên hiệu suất (Performance-Based): không có KPI carbon - năng lượng - an toàn ràng buộc nên nhà thầu không được thưởng khi làm tốt, cũng không bị phạt khi làm kém; ESG trở thành “chi phí thêm” hơn là “lợi thế cạnh tranh”.

3.3. Dữ liệu, đo lường & kiểm chứng (MRV)

Doanh nghiệp xây dựng nói chung thường bị thiếu dữ liệu vòng đời và dữ liệu rời rạc - EPD thiếu/không đồng nhất ví dụ như số liệu nhiên liệu, điện/nước tạm, vận chuyển, chất thải thường ghi chép thủ công, khiến dự án không lập được đường cơ sở để đặt mục tiêu giảm phát thải.

Hệ quả là không so sánh được giữa các phương án, không định lượng hiệu quả giải pháp thấp carbon, báo cáo thiếu độ tin cậy làm kéo dài thẩm định hoặc mất ưu đãi lãi suất; đồng thời chi phí kiểm định/kiểm toán cao và thiếu đơn vị thẩm tra am hiểu công trường khiến MRV thành gánh nặng và có nguy cơ không đạt điều kiện giải ngân.

Đặc thù của các dự án hạ tầng càng khó hơn do môi trường công trường biến động, chuỗi cung ứng dài với nhiều nhà thầu phụ chưa số hóa/thiếu EPD và chênh lệch giữa định mức thiết kế với thực tế thi công khiến số liệu dễ sai lệch nếu không cập nhật kịp thời.

3.4. Năng lực nội bộ và thay đổi tổ chức

Bản chất ESG là lĩnh vực liên ngành (kết cấu - vật liệu - kinh tế - xã hội - pháp lý - CNTT), do vậy thường vượt ra ngoài phạm vi quen thuộc của đội ngũ kỹ sư thi công.

Hơn nữa, doanh nghiệp xây dựng hạ tầng chưa thể xây dựng được “khung năng lực” (competency framework) và mô-đun đào tạo chuẩn cho LCA (đánh giá vòng đời), LCC (chi phí vòng đời), MRV (đo - báo cáo - thẩm tra), EPD vật liệu, quản trị dữ liệu (data governance), tham vấn cộng đồng (SIA/GRM), an toàn - môi trường theo chuẩn quốc tế.

Điều này thường dẫn tới sự kháng cự thay đổi, do công trường thường quen cách làm “tiền độ-chi phí” trước mắt, chưa ưu tiên chỉ số bền vững.

3.5. Công nghệ số và an ninh dữ liệu

Thách thức “Công nghệ số và an ninh dữ liệu” nằm ở việc các hệ BIM/GIS, IoT quan trắc, ERP và ESG tách rời, mã dữ liệu không thống nhất, khiến MRV phải nhập tay, tốn kém và chậm, KPI không cập nhật kịp để điều hành. Song song, ITS/5G và thiết bị IoT ngoài hiện trường tiềm ẩn rủi ro rò rỉ dữ liệu vị trí - hình ảnh và tấn công mạng, làm suy giảm độ tin cậy báo cáo ESG và phát sinh rủi ro pháp lý.

3.6. Mô hình hợp đồng và phân bổ rủi ro

a) ESG không được “giá hóa”: Hợp đồng EPC/O&M chủ yếu xoay quanh giá - tiến độ - chất lượng kỹ thuật, hiếm khi gắn KPI hiệu suất ESG (carbon, năng lượng, an toàn, chất thải, khiếu nại cộng đồng) vào điều kiện thanh toán, thưởng - phạt.

b) Thiếu cơ chế chia lợi ích: Nếu nhà thầu đầu tư giải pháp “xanh” (vật liệu thấp carbon, máy móc tiết kiệm năng lượng, quy trình an toàn tốt hơn) thì tiết kiệm/giảm rủi ro chủ yếu về phía chủ đầu tư, còn nhà thầu không được chia, dẫn tới động lực ESG yếu.

c) Rủi ro quy định tương lai (ETS nội địa, taxonomy, yêu cầu công bố) không có “điều khoản thay đổi pháp luật” rõ ràng; nhà thầu sợ gánh chi phí phát sinh nên né giải pháp ESG.

4. ĐỀ XUẤT CÁCH THỨC TRIỂN KHAI ỨNG DỤNG ESG

Mục tiêu của doanh nghiệp hạ tầng giao thông khi ứng dụng ESG là vừa giảm rủi ro dự án và rủi ro pháp lý, vừa tối ưu chi phí vòng đời (LCC) để nâng hiệu quả dài hạn; đồng thời mở rộng khả năng huy động vốn xanh và củng cố “giấy phép xã hội” thông qua minh bạch và đối thoại với cộng đồng.

Để đạt được điều này, doanh nghiệp cần bám theo 3 nguyên tắc: (1) Tập trung vào vấn đề trọng yếu (materiality), nhất là đối với

dự án và chuỗi cung ứng; (2) Thiết lập hệ đo lường - báo cáo - thẩm tra (MRV) với chỉ số đo được và kiểm chứng được và (3) “giả hóa” ESG bằng cách đưa KPI vào hợp đồng, mua sắm và điều kiện tài chính, tạo động lực kinh tế thực cho nhà thầu phụ nhà cung cấp và các bên liên quan.

Bài báo đề xuất giải pháp định hướng ban đầu theo từng bước để doanh nghiệp xây dựng hạ tầng tại Việt Nam tham khảo và xem xét ứng dụng chương trình ESG nhằm phát triển bền vững và đóng góp cho hạ tầng đô thị.

a) Về ngắn hạn: Doanh nghiệp khởi tạo chương trình bằng cách xác định những vấn đề ESG trọng yếu (materiality assessment), tức là các chủ đề môi trường, xã hội, quản trị có tác động lớn đến giá trị doanh nghiệp và/hoặc được các bên liên quan quan tâm nhất (cơ quan quản lý, nhà đầu tư, khách hàng, cộng đồng, nhân viên...). Sau đó thiết lập đường cơ sở (baseline) cho 5 - 7 KPI cốt lõi, ví dụ: gCO₂e/m³ bê tông, kWh/máy-giờ, % chất thải tái chế, LTI/triệu giờ, % khiếu nại xử lý ≤ SLA...).

Từ kết quả đó, sẽ thiết kế chương trình ESG với mục tiêu KPI - quy trình MRV, đồng thời xây dựng kế hoạch đào tạo 3 tầng (lãnh đạo/PM/hiện trường) và chuẩn hóa biểu mẫu - dữ liệu: EPD vật liệu, nhật ký năng lượng - chất thải, quy trình GRM và tham vấn cộng đồng.

b) Về trung hạn: Triển khai dự án thí điểm “ESG-ready” để kiểm chứng mô hình: Áp dụng vật liệu thay thế (SCMs, thép tái chế, RAP), đạt ≥90% phân loại chất thải, lắp quan trắc bụi/ồn trực tuyến và tổ chức tham vấn định kỳ. Song song việc này, kiểm soát chặt chẽ chuỗi cung ứng bằng Bộ Quy tắc ESG dành cho nhà cung cấp (Vendor ESG Code), đây là bộ quy tắc tập hợp các yêu cầu và chuẩn mực về Môi trường (E), Xã hội (S) và quản trị (G) mà doanh nghiệp đặt ra cho nhà cung cấp/nhà thầu phụ trong toàn bộ chuỗi cung ứng.

Mục tiêu: Đảm bảo vật liệu, dịch vụ và cách thức thi công tuân thủ bền vững, giảm rủi ro pháp lý - vận hành - danh tiếng và giúp doanh nghiệp đạt KPI ESG, ví dụ như ở cấp hợp đồng, “giả hóa” ESG bằng cách tích hợp KPI hiệu suất (carbon, năng lượng, an toàn, GRM) vào EPC/O&M với cơ chế thưởng phạt theo hiệu suất (bonus - malus) và chia sẻ lợi ích/chỉ phí (gainshare/painshare) với nhà cung cấp và thầu phụ, kèm Phụ lục MRV quy định phạm vi dữ liệu, nguồn hệ số/EPD, chứng từ, tần suất báo cáo và kiểm chứng độc lập; đồng thời, làm việc với một hoặc hai ngân hàng/quỹ để gắn KPI ESG vào điều kiện tín dụng hoặc trái phiếu liên kết bền vững.

c) Dài hạn: Tổng kết chi phí - lợi ích từ thí điểm để biên soạn ESG Playbook (quy trình, biểu mẫu, điều khoản mẫu) và nhân rộng sang nhiều dự án triển khai đồng thời. Xây dựng định hướng để có thể tích hợp tất cả dữ liệu kỹ thuật và quản trị của dự án (BIM/GIS, cảm biến IoT, chi phí - vật tư từ ERP và chỉ số ESG/MRV) vào một bảng điều khiển (dashboard) hợp nhất, rồi sau đó hiển thị - phân tích theo 3 chiều:

- Pha (Quy hoạch → Thiết kế → Thi công → Vận hành/O&M);
- Hàng mục (cầu, đường, cống, ga, trạm bơm... hoặc gói thầu A/B/C);
- Vị trí (tọa độ GIS, Km lý trình, ô lưới khu vực, tầng/khu trên mô hình BIM).

Duy trì cải tiến liên tục bằng việc rà soát mục tiêu mỗi 6 - 12 tháng, cập nhật chuẩn đo, nâng cấp đào tạo và điều chỉnh KPI để bảo đảm chương trình ESG gắn chặt với hiệu quả vận hành và mục tiêu phát triển bền vững.

5. KẾT LUẬN

ESG là yêu cầu tất yếu trong xây dựng hạ tầng đô thị vì giúp giảm rủi ro dự án (xung đột cộng đồng, chậm tiến độ), tiếp cận vốn rẻ hơn (trái phiếu xanh/PPP) và phù hợp mục tiêu Net Zero. Về môi trường, ESG cắt giảm phát thải vòng đời, ô nhiễm khí/tiếng ồn và tăng khả năng chống ngập, biến đổi khí hậu. Về xã hội, ESG nâng an toàn, khả năng tiếp cận và tính công bằng chi phí đi lại. Về quản trị, ESG tăng minh bạch đấu thầu, dữ liệu mở và trách nhiệm giải trình. Kết quả là tổng chi phí vòng đời thấp hơn, nhu cầu sử dụng cao hơn, tránh “tài sản mắc kẹt” và củng cố “giấy phép xã hội” cho dự án.

Với đặc thù rủi ro cao về môi trường, xã hội và quản trị, doanh nghiệp xây dựng hạ tầng giao thông không thể thiếu một chương trình ESG bài bản. Đây vừa là điều kiện cần để tham gia đấu tư theo hình thức đối tác công tư PPP, huy động vốn và đảm bảo tính tuân thủ, vừa là đòn bẩy nâng hiệu quả dài hạn, củng cố uy tín và giảm thiểu rủi ro dự án.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. PwC: Beyond Compliance (18th September, 2025), The ESG Reinvention for Business in Vietnam. Link: ESG Progress Tracker Survey Report 2025.
- [2]. ESG in Infrastructure Projects, Jon Bloomberg, 21st July, 2023. Link: <https://www.globalprojectsview.com/2023/07/21/esg-in-infrastructure-projects/>.
- [3]. Vietnam Briefing - Funding Vietnam's Green Growth (29th May, 2024), The ESG Initiative and Work of Credit Institutions, Vietnam's ESG Initiative and Green Funding Prospects.
- [4]. Cam Giang Nguyen Thi, Le Quyen Do, La Thi Thu Trang, Nhan Thanh Hoa (May-June, 2025), Enhancing ESG Performance in Vietnam's Construction Sector, Journal of Economic, Business and Management - ISRG, ISSN: 2584-0916 (Online), Volume - III Issue -III.
- [5]. VIETESG For National Resilience, Pham Quoc Hung (02/2024), Thực trạng triển khai ESG trong ngành xây dựng tại Việt Nam. <https://vietesg.com/thuc-trang-trien-khai-esg-trong-nganh-xay-dung-tai-viet-nam/>.
- [6]. GRANITE - Granite Construction - Sustainability Report 2024, 02.2024: https://www.graniteconstruction.com/sites/default/files/Granite_2024_Sustainability_Report.pdf.
- [7]. SKANSKA - Annual and Sustainability Report 2024. <https://group.skanska.com/49490b/siteassets/investors/reports-publications/annual-reports/2024/annual-and-sustainability-report-2024.pdf>.
- [8]. COLLINS - Collins Construction - ESG Report 2024. <https://www.collins-construction.com/media/4727/esg-report-2024.pdf>.
- [9]. Vladimira Novakova (April, 2025), ESG implementation in the construction industry according to 2022-2024 surveys, Civil Engineering Journal.
- [10]. VBF - Vietnam Business Forum, Lộ trình hướng tới phục hồi kinh tế bền vững (VBF/AmCham) - Vai trò ESG trong môi trường đầu tư tại Việt Nam, khuyến nghị chính sách. https://www.amchamvietnam.com/wp-content/uploads/2024/03/VBF_ESG-Report_VIE_FINAL.pdf.
- [11]. SWITCH-Asia Publications, Briefs (2024), Sustainable Public Procurement of Construction and Infrastructure in Vietnam. <https://www.switch-asia.eu/resource/sustainable-public-procurement-of-construction-and-infrastructure-in-vietnam/>.
- [12]. Vietnam Green Building Outlook, Tổng quan thị trường công trình xanh và hạ tầng giao thông tại Việt Nam, xu thế và cơ hội. <https://www.trade.gov/market-intelligence/vietnam-green-building-outlook>.