

Đánh giá mức độ sẵn sàng triển khai các tiêu chuẩn Môi trường, Xã hội và Quản trị (ESG) tại các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam

Assessing the Readiness for Implementing Environmental, Social and Governance (ESG) Standards in Vietnamese shipping enterprises

> THS NGUYỄN MINH PHƯƠNG*, THS NGUYỄN THỊ HƯỜNG

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

*Email: phuonngm.vimaru.edu.vn

TÓM TẮT

Bài báo nghiên cứu mức độ sẵn sàng triển khai các tiêu chuẩn Môi trường, Xã hội và Quản trị (ESG) tại các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam trong bối cảnh thắt chặt quy định về phát thải và chuyển đổi xanh. Nghiên cứu tiến hành xây dựng khung lý thuyết về mức độ sẵn sàng ESG và khảo sát thực nghiệm tại các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam. Qua đó, nghiên cứu đánh giá sự phân hóa năng lực ESG giữa nhóm doanh nghiệp nhà nước (DNNN), các doanh nghiệp tư nhân.

Từ khóa: Mức độ sẵn sàng ESG; doanh nghiệp nhà nước; doanh nghiệp tư nhân; vận tải biển.

ABSTRACT

This article examines the readiness to implement Environmental, Social, and Governance (ESG) standards among Vietnamese maritime shipping enterprises amidst tightening emission regulations and the green transition. This research establishes an ESG framework and surveys Vietnam's maritime transport sector to assess the differentiation in ESG performance across state-owned, private shipping companies.

Keywords: ESG readiness; state-owned shipping companies; private shipping companies.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Các tiêu chí Môi trường, Xã hội và Quản trị (ESG) là một hệ thống các chiến lược và thực hành nhằm giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường và xã hội, đồng thời củng cố cấu trúc quản trị nội bộ [1]. Theo chiến lược của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), ngành vận tải biển đang đứng trước áp lực phải cắt giảm phát thải khí nhà kính hướng tới mục tiêu Net Zero vào năm 2050. Các tiêu chuẩn này đang thúc đẩy các hãng tàu toàn cầu không ngừng cải tiến công nghệ, áp dụng nhiên liệu xanh và minh bạch hóa cơ cấu quản trị để đáp ứng kỳ vọng ngày càng cao của các bên liên quan [2].

Trong làn sóng chuyển dịch đó, vận tải biển Việt Nam không nằm ngoài quy luật khi phải đối mặt với áp lực kép, bao gồm vừa phải tuân thủ các quy chuẩn khắt khe về an toàn kỹ thuật, môi trường và lao động theo các công ước quốc tế, vừa phải hiện thực hóa lộ trình Net Zero vào năm 2050 như Chính phủ đã cam kết tại Hội nghị Thượng đỉnh về Biến đổi Khí hậu của Liên hợp quốc lần thứ 26, diễn ra tại Glasgow (Vương quốc Anh) vào tháng 11/2021 (COP26) về việc đạt phát thải ròng bằng "0".

Hiện tại, đội tàu biển Việt Nam đứng thứ 28 trên thế giới về trọng tải tàu (DWT) [3], tập trung chủ yếu vào tàu hàng rời, tàu chở dầu và tàu container. Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, đến tháng 12/2022, đội tàu thương mại Việt Nam có 1.477 chiếc với tổng trọng tải khoảng 11,6 triệu DWT và tổng dung tích khoảng 7 triệu GT. Các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam sở hữu đội tàu được đánh giá có tuổi tàu trung bình và cao, đang đối mặt với sự áp lực trẻ hóa đội tàu và công nghệ để đáp ứng các tiêu chuẩn khắt khe như chỉ số hiệu quả năng lượng (EEXI) và chỉ số cường độ carbon (CII) [4].

Do đó, việc tích hợp các nguyên tắc ESG vào hoạt động vận tải biển đang dần chuyển dịch từ một lựa chọn mang tính đạo đức sang yêu cầu chiến lược bắt buộc để các doanh nghiệp đáp ứng được các quy định nghiêm ngặt từ Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), đồng thời tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường vận tải biển quốc tế.

Xuất phát từ thực tế đó, bài báo tập trung đánh giá tình hình sẵn sàng thực hiện ESG tại các doanh nghiệp vận tải biển tại Việt Nam, đại diện cho nhóm DNNN và tư nhân. Bài báo sẽ phát triển

khung chỉ tiêu đánh giá khả năng sẵn sàng thực hiện ESG dựa trên các khung lý thuyết sẵn có, khảo sát, phân tích và đánh giá các chỉ tiêu, từ đó nghiên cứu sẽ làm sáng tỏ mức độ trưởng thành, các rào cản thực tế để các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam áp dụng lộ trình ESG một cách phù hợp và hiệu quả hơn trong tương lai.

2. CƠ SỞ LÝ THUYẾT

2.1. Trụ cột trong bộ tiêu chuẩn ESG

Về mặt lý thuyết, ESG được hiểu là sự hợp nhất của ba trụ cột chính: Môi trường (Environmental), Xã hội (Social) và Quản trị (Governance).

Môi trường (E) tập trung phân tích hiệu quả và việc thực hiện các thực hành nhằm bảo tồn môi trường và tiêu dùng tài nguyên có ý thức. Trụ cột này bao gồm các vấn đề về ô nhiễm (phát thải carbon, hóa chất độc hại), sử dụng tài nguyên thiên nhiên (nước, đất, rừng), bảo tồn đa dạng sinh học và nỗ lực giảm thiểu dấu chân môi trường như xây dựng công trình xanh, các giải pháp sử dụng hiệu quả năng lượng [6].

Xã hội (S): Tiêu chí này đánh giá mối quan hệ của công ty với các bên liên quan như nhân viên, khách hàng, cộng đồng và các đối tác. Các khía cạnh cụ thể bao gồm sức khỏe, an toàn lao động, tiêu chuẩn phúc lợi, an ninh dữ liệu người dùng và cam kết xóa bỏ bất bình đẳng, phân biệt đối xử [6].

Quản trị (G): Tiêu chí quản trị đề cập đến các khía cạnh quản trị nội bộ tốt, tuân thủ quy trình và pháp luật hiện hành. Trụ cột này xem xét trách nhiệm quản lý kinh doanh thông qua các yêu cầu về đạo đức, chính sách chống tham nhũng, minh bạch thuế, đa dạng và tính độc lập của hội đồng quản trị, cũng như quan hệ công bằng với các cổ đông thiểu số và các bên liên quan [6].

Khi một tổ chức có thể điều phối hài hòa cả ba trụ cột này, họ sẽ có khả năng đảm bảo tính liên tục của doanh nghiệp và mang lại lợi nhuận tài chính bền vững nhờ quản trị chiến lược hiệu quả.

2.2. Bộ tiêu chí ESG trong vận tải biển

Theo báo cáo của Phòng Vận tải biển Quốc tế (ICS), điểm cốt lõi trong lý thuyết ESG của ngành vận tải biển là sự giao thoa giữa việc tuân thủ quy định và việc báo cáo tự nguyện [7].

Trụ cột E tập trung vào việc giảm thiểu tác động tiêu cực đến hệ sinh thái biển và khí quyển. Trọng tâm là việc thực hiện chiến lược giảm phát thải khí nhà kính (GHG) của IMO, các chỉ số hiệu quả năng lượng (EEDI, EEXI, CII). Bên cạnh đó, các công ước phòng ngừa ô nhiễm từ tàu MARPOL, công ước quản lý nước dẫn BWM và công ước tái chế tàu Hong Kong đóng vai trò là các tiêu chuẩn đo lường mức độ thực hiện tiêu chí "E" [7].

Trụ cột S xoay quanh yếu tố con người, đặc biệt là thuyền viên và lực lượng lao động trong chuỗi cung ứng. Tiêu chí này nhấn mạnh vào quyền lợi lao động, sức khỏe và an toàn hàng hải. Các tiêu chuẩn cốt lõi để đánh giá trụ cột này bao gồm Công ước Lao động hàng hải MLC 2006, công ước về tiêu chuẩn đào tạo, chứng nhận và trực ca cho thuyền viên STCW 1978 sửa đổi 2010, và công ước về an toàn sinh mạng trên biển SOLAS 1974 [7].

Trụ cột G trong vận tải biển đề cập đến đạo đức kinh doanh, sự minh bạch trong báo cáo và tuân thủ các quy tắc quốc tế. Điều này bao gồm các chính sách chống tham nhũng, hối lộ, tuân thủ các lệnh trừng phạt quốc tế, và tính công bằng trong nghĩa vụ thuế. Một hệ thống quản trị mạnh mẽ là nền tảng để đảm bảo các cam kết về Môi trường và Xã hội được thực hiện một cách trung thực và nhất quán [7].

Lý thuyết này cũng chỉ ra rằng, thách thức lớn nhất của ngành vận tải biển hiện nay là sự thiếu hụt các chỉ số ESG chuẩn hóa dành riêng cho đặc thù hàng hải.

2.3. Các mô hình về mức độ sẵn sàng thực hiện ESG

** Lý thuyết về mô hình sẵn sàng:*

Mô hình trưởng thành là một công cụ cho phép đo lường trạng thái hiện tại của một tổ chức, đồng thời tạo điều kiện cho quá trình cải tiến liên tục để thích ứng với các tiêu chuẩn thực hành tốt nhất trong một phạm vi cụ thể.

Từ những năm 1950, tác giả Haire đã đề xuất rằng các tổ chức trưởng thành theo các giai đoạn dựa trên một mô hình đồng nhất. Sau đó, Ma trận Trưởng thành quản lý chất lượng (QMMG) của tác giả Crosby (1979) đã đặt nền móng cho các mô hình đánh giá hiện đại, tập trung vào các yếu tố như sự hiểu biết của lãnh đạo và thái độ làm việc cộng tác [8].

Đáng chú ý, mô hình trưởng thành do tác giả Philip B. Crosby đề xuất vào năm 1979 được xem là tiền thân của các mô hình trưởng thành hiện đại. Ma trận Trưởng thành Quản lý Chất lượng (QMMG) là một ma trận tổ chức được Crosby thiết lập và công bố lần đầu trong cuốn sách "Quality is Free". Đây là một trong những mô hình đầu tiên dùng để đánh giá mức độ trưởng thành về chất lượng, bao gồm 5 giai đoạn (Chưa chắc chắn; Thức tỉnh; Làm rõ; Khôn ngoan và Tin cậy) cùng 6 hạng mục đo lường (Nhận thức và thái độ của ban lãnh đạo; Trạng thái chất lượng của công ty; Giải quyết vấn đề; Chi phí chất lượng tính theo tỷ lệ phần trăm doanh thu) [8].

Trong bối cảnh quản trị hiện đại, các mô hình này đóng vai trò như một hình thức đối sánh, tự đánh giá và quản lý sự thay đổi.

3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Nghiên cứu này được thực hiện thông qua quy trình hai giai đoạn kết hợp giữa phân tích lý thuyết và khảo sát thực chứng nhằm xây dựng khung đánh giá mức độ sẵn sàng ESG đặc thù cho ngành vận tải biển.

Trong giai đoạn đầu, một bộ khung tiêu chí sơ bộ được thiết lập dựa trên sự tổng hợp từ hướng dẫn của phòng vận tải biển quốc tế ICS. Để kiểm chứng tính phù hợp của các tiêu chí này trong bối cảnh thực tiễn tại Việt Nam, nghiên cứu tiến hành khảo sát tham vấn ý kiến các chuyên gia và nhà quản lý doanh nghiệp hàng hải. Dữ liệu thu thập được xử lý bằng phương pháp thống kê mô tả. Đồng thời, dựa trên các phản hồi mở từ khảo sát, nghiên cứu thực hiện bổ sung các nhân tố đặc thù mới nhằm hoàn thiện mô hình đánh giá cuối cùng.

Trong giai đoạn tiếp theo, khung tiêu chí sau khi đã được hiệu chỉnh sẽ được sử dụng làm thang đo để đánh giá mức độ sẵn sàng ESG của các doanh nghiệp theo thang điểm từ 1 đến 5. Để mang lại cái nhìn trực quan và toàn diện về năng lực bền vững, nghiên cứu sử dụng biểu đồ radar để biểu diễn kết quả. Việc áp dụng bản đồ Radar không chỉ giúp nhận diện các thế mạnh vượt trội mà còn làm rõ những khoảng trống trong từng trụ cột E, S và G của mỗi doanh nghiệp.

Để đánh giá mức độ sẵn sàng ESG, nghiên cứu đã tiến hành khảo sát thực tế tại các doanh nghiệp sở hữu và khai thác đội tàu hàng khô, hàng lỏng và tàu container hoạt động trên cả tuyến nội địa và viễn dương. Đối tượng khảo sát tập trung vào các nhân sự chủ chốt trực tiếp thực hiện hoạt động kinh doanh khai thác của doanh nghiệp, bao gồm các Trưởng phòng Khai thác và đội ngũ chuyên viên khai thác - những người nắm rõ nhất về thực trạng tuân thủ kỹ thuật và vận hành tàu.

Mẫu nghiên cứu được phân tầng dựa trên hai đặc điểm chính. Về phạm vi hoạt động: Nhóm viễn dương bao gồm Công ty Vận tải biển VIMC, Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam VOSCO, Công ty TNHH Vận tải biển Tân Bình... Ngoài ra còn các doanh nghiệp hoạt động tuyến nội địa chủ yếu là khai thác vận tải container như Công ty TNHH Vận tải container Hải An, Công ty Cổ phần Vận tải biển Tân

Cảng... Về loại hình sở hữu: Sự phân chia giữa khối Nhà nước (9 doanh nghiệp) và tư nhân (6 doanh nghiệp) cho phép nghiên cứu so sánh mức độ sẵn sàng ESG giữa nhóm chịu sự điều tiết của các chỉ thị chuyển đổi xanh từ Chính phủ và nhóm chịu áp lực cạnh tranh trên thị trường trong nước và quốc tế. Tổng số phiếu hợp lệ thu về từ các cá nhân trực tiếp khai thác là 45 phiếu (trung bình 3 phiếu/doanh nghiệp).

Bảng 1. Thống kê mô tả đặc điểm mẫu khảo sát (n=15 doanh nghiệp, 45 phiếu cá nhân)

Phân nhóm mẫu	Cấp quản lý (Trưởng phòng)	Cấp thực thi (Nhân viên)	Tổng số phiếu
Nhà nước - Viễn dương	6	12	18
Nhà nước - Nội địa	3	6	9
Tư nhân - Viễn dương	3	6	9
Tư nhân - Nội địa	3	6	9
Tổng cộng	15	30	45

4. KHUNG LÝ THUYẾT VỀ MỨC ĐỘ SẴN SÀNG ESG

Theo tài liệu của ICS, việc thực thi ESG thực chất là quá trình ảnh xạ của việc thực thi các công ước quốc tế hiện có như Công ước quốc tế như MARPOL, SOLAS và MLC vào các trụ cột bền vững để đáp ứng kỳ vọng của các bên liên quan bao gồm các tổ chức. Ngoài ra, các nguyên tắc ESG trong lĩnh vực hàng hải cần được định lượng qua các chỉ số thực tế được IMO khuyến cáo sử dụng như mức độ phát thải, đầu tư xanh và tính minh bạch trong quản trị để tạo ra lợi thế cạnh tranh [9]. Từ đó, nghiên cứu tổng hợp khung lý thuyết sẵn sàng gồm các tiêu chí sau và được đo lường theo 5 cấp độ từ 1 đến 5.

5. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ

Bảng 3. Kết quả khảo sát về mức độ sẵn sàng thực thi ESG tại các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam

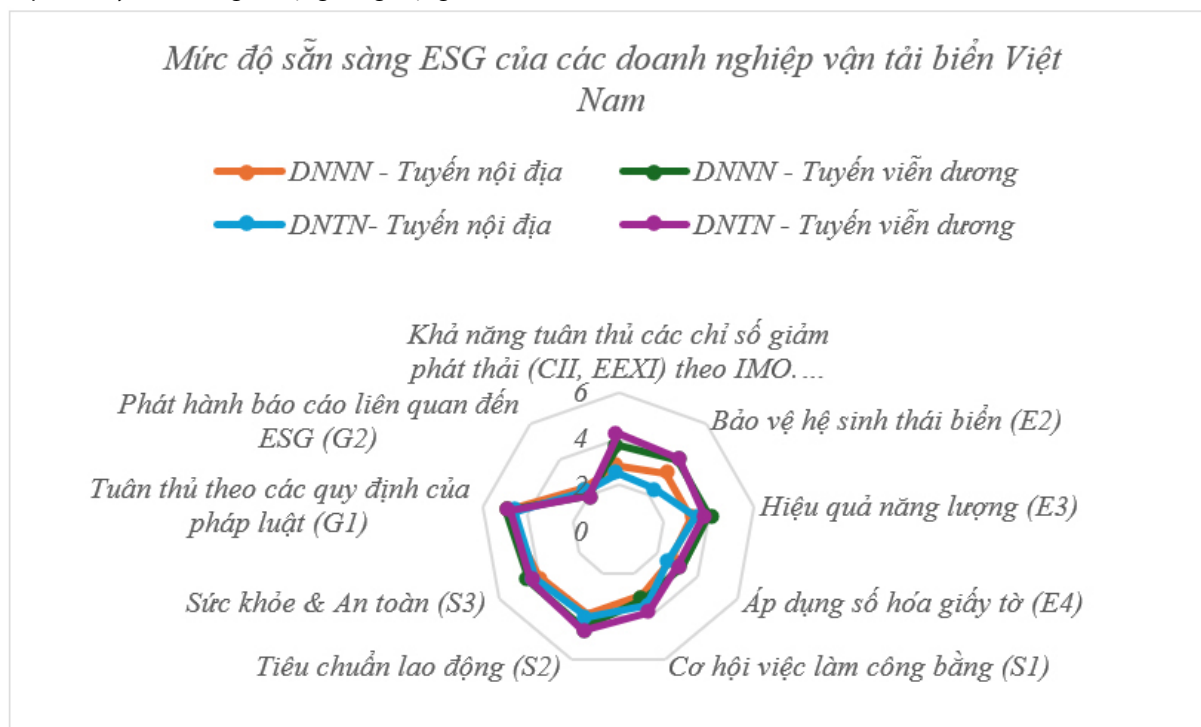
STT	Trụ cột và Tiêu chí đề xuất	Mức độ sẵn sàng	DNNN				Doanh nghiệp tư nhân			
			Đội tàu nội địa		Đội tàu hoạt động viễn dương		Đội tàu nội địa		Đội tàu hoạt động viễn dương	
			Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD	Mean	SD
I	TRỤ CỘT MÔI TRƯỜNG (E)		-	-	-	-	-	-	-	-
1	Khả năng tuân thủ các chỉ số giảm phát thải (CI, EEXI) theo IMO (E1)	1 2 3 4 5	2,8	0,7	3,7	0,9	2,5	0,8	3,7	1,1
2	Bảo vệ hệ sinh thái biển (E2)	1 2 3 4 5	3,2	0,9	4	0,7	2,4	1,3	4,1	0,6
3	Hiệu quả năng lượng (E3)	1 2 3 4 5	3,2	0,8	4	0,9	3,4	0,8	3,8	0,6
4	Áp dụng số hóa giấy tờ (E4)	1 2 3 4 5	2,6	0,9	3,2	0,7	2,5	1,4	3	0,8
II	TRỤ CỘT XÃ HỘI (S)		-	-	-	-	-	-	-	-
4	Cơ hội việc làm công bằng (S1)	1 2 3 4 5	3	0,9	3,2	0,8	3,5	0,3	3,8	0,4
5	Tiêu chuẩn lao động (S2)	1 2 3 4 5	3,9	0,3	4,5	0,3	4	0,5	4,6	0,3

Bảng 2. Các tiêu chí đo lường mức độ sẵn sàng ESG trong vận tải biển

I	E - Môi trường	
1	Giảm phát thải khí nhà kính (GHG) (E1)	Có biện pháp tăng cường hiệu quả vận hành tàu để giảm carbon, sử dụng nhiên liệu có hàm lượng S thấp
2	Bảo vệ hệ sinh thái biển (E2)	Tuân thủ Công ước MARPOL (Phụ lục I-VI) và Công ước Quản lý nước dằn (BWM)
3	Hiệu quả năng lượng (E3)	Tăng hiệu suất sử dụng năng lượng
4	Số hóa chứng từ và Nhật ký điện tử (E4)	Chuyển đổi số trong công tác quản lý tàu
II	S - Xã hội	
1	Cơ hội việc làm công bằng (S1)	Đảm bảo môi trường làm việc bình đẳng, không phân biệt đối xử
2	Tiêu chuẩn lao động (S2)	Tuân thủ các quy định về lao động theo Công ước STCW, MLC, SOLAS
3	Sức khỏe và An toàn (S3)	Cung cấp đào tạo đầy đủ, hỗ trợ sức khỏe và an toàn cho nhân sự theo các công ước STCW, MLC
III	G - Quản trị	
1	Tuân thủ theo các quy định của pháp luật (G1)	Tuân thủ theo các chính sách pháp luật, thuế, bảo hiểm của Nhà nước
2	Phát hành báo cáo liên quan đến ESG (G2)	Báo cáo tài chính chính xác và minh bạch cho các bên liên quan, có báo cáo liên quan đến ESG hoặc phát triển bền vững

6	Sức khỏe & An toàn (S3)	1 2 3 4 5	4	0,4	4,5	0,3	4,2	0,5	4,4	0,2
III	TRỤ CỘT QUẢN TRỊ (G)		-	-	-	-	-	-	-	-
7	Tuân thủ theo các quy định của pháp luật (G1)	1 2 3 4 5	5	0	5	0	4,6	0,3	4,8	0,2
8	Phát hành báo cáo liên quan đến ESG (G2)	1 2 3 4 5	2,4	1	2	0,8	2,2	1,4	2	1,5

Về khả năng tuân thủ các chỉ số giảm phát thải E1, điểm Mean cho thấy sự sẵn sàng tương đối cao của nhóm doanh nghiệp tư nhân chạy tuyến viễn dương (mean = 3.9), tuy nhiên độ lệch chuẩn cũng cao, do yêu cầu khi khai thác tàu trên 1 số tuyến như châu Âu thì khắt khe hơn so với 1 số tuyến châu Á, Đông Nam Á. Ngược lại, nhóm tàu nội địa có điểm trung bình thấp hơn đáng kể với tiêu chí này, cho thấy một khoảng trống về động lực khi các quy định về xanh hóa trong nước vẫn còn đang trong quá trình hoàn thiện và chưa đưa vào thực thi bắt buộc. Cụ thể, Quyết định số 876/QĐ-TTg là văn bản quan trọng nhất về “Chuyển đổi năng lượng xanh”. Theo đó, đến năm 2050, 100% tàu biển hoạt động nội địa mới phải chuyển đổi sang sử dụng năng lượng xanh.



Hình 1. Mức độ sẵn sàng ESG của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam

(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp)

Điểm trung bình của chỉ tiêu E3 khảo sát đạt mức cao đồng đều trên tất cả các nhóm đối tượng nghiên cứu. Điều này phản ánh một thực tế khách quan là nhiên liệu luôn chiếm tỷ trọng lớn trong chi phí vận hành. Do đó, việc tối ưu hóa tiêu thụ năng lượng không chỉ là một tiêu chí ESG mà còn là yếu tố sống còn đối với năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Nghiên cứu ghi nhận nhóm doanh nghiệp tư nhân có xu hướng quyết liệt hơn trong việc áp dụng các biện pháp tiết kiệm năng lượng. Với cơ cấu quản trị linh hoạt và áp lực trực tiếp về lợi nhuận, các đơn vị này chủ động đầu tư vào công nghệ sơn vỏ tàu giảm ma sát, lắp đặt các thiết bị tối ưu hóa dòng chảy và ứng dụng phần mềm quản lý hành trình để cắt giảm tiêu hao nhiên liệu. Sự sẵn sàng này không chỉ giúp tối ưu hóa giá thành dịch vụ mà còn tạo nền tảng vững chắc cho việc chuyển đổi xanh. Nhóm chỉ số về Bảo vệ hệ sinh thái biển (E2) ghi nhận mức độ sẵn sàng cao, đặc biệt là ở nhóm tàu viễn dương.

Các doanh nghiệp đạt điểm Mean ấn tượng trong việc tuân thủ các quy định về ngăn ngừa ô nhiễm do dầu, nước thải và rác thải. Việc quản lý nhật ký rác thải và các thiết bị phân ly dầu nước được thực hiện bắt buộc để đáp ứng các yêu cầu kiểm tra của cơ quan kiểm tra nhà nước tại cảng biển (PSC) của các cảng quốc tế. Hơn thế nữa, nhóm tàu hoạt động viễn dương phải tuân thủ Công ước về quản lý nước dằn tàu BWM 2004, bắt buộc lắp đặt hệ thống xử lý nước dằn để ngăn chặn các loài sinh vật ngoại lai xâm hại. Trong khi đó, nhóm tàu hoạt động nội địa hiện nay chủ yếu tuân thủ theo các quy định về vùng xả thải an toàn trong vùng nước cảng biển theo quy định của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam và Bộ Xây dựng, với áp lực về trang thiết bị kỹ thuật thường thấp hơn một bậc so với đội tàu viễn dương. Ngoài ra, mức độ sẵn sàng bảo vệ hệ sinh thái biển cao hơn tại nhóm DNNN và các tập đoàn tư nhân lớn có mô hình kinh doanh tích hợp cảng biển (điển hình như

Gemadep hay các thành viên thuộc VIMC). Chính vì vậy, sự đồng thuận ở nhóm doanh nghiệp tư nhân trong tiêu chí này không cao (SD = 1,3). Về tiêu chí E4, nhóm chủ tàu khai thác tuyến viễn dương có mức độ đồng thuận cao và mức sẵn sàng trung bình. Việc số hóa chủ yếu tập trung vào các chứng chỉ và hồ sơ làm thủ tục ra vào cảng đã trở thành tiêu chuẩn bắt buộc để tương thích với hệ thống cảng số quốc tế và quy định của công ước tạo điều kiện thuận lợi cho giao thông hàng hải FAL 1965 của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO). Ở nhóm tàu nội địa, quá trình số hóa diễn ra rời rạc và thiếu đồng bộ hơn. Điểm sáng tập trung ở nhóm doanh nghiệp tư nhân lớn (như Gemadep, Hải An) nhờ chủ động đầu tư hệ thống quản trị dữ liệu tập trung để nâng cao năng lực cạnh tranh. Ngược lại, các doanh nghiệp nhỏ vẫn duy trì phương thức quản lý hồ sơ giấy truyền thống, dẫn đến độ trễ trong việc cập nhật dữ liệu ESG.

Tiêu chí về tiêu chuẩn lao động S2 có mức điểm sẵn sàng tương đối cao tại các doanh nghiệp khai thác tuyến viễn dương. Việc tuân thủ Công ước Lao động Hàng hải (MLC 2006), Công ước về Tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca của thuyền viên STCW 78 là yêu cầu bắt buộc khi các doanh nghiệp muốn khai thác tàu trên tuyến quốc tế. Các doanh nghiệp phải đảm bảo các điều kiện về hợp đồng lao động, chế độ tiền lương và đặc biệt là sự công bằng trong cơ hội việc làm. Mức điểm sẵn sàng của các doanh nghiệp khai thác tuyến nội địa thấp hơn (3.0 - 4.0) phản ánh việc thực thi chủ yếu dựa trên các quy định của pháp luật Việt Nam

Đối với trụ cột về quản trị, tất cả các doanh nghiệp đều đồng thuận tuyệt đối về tính thống nhất trong tuân thủ pháp luật (G1). Việc tuân thủ nghiêm túc các quy định của pháp luật Việt Nam và quốc tế không chỉ là nghĩa vụ mà còn là điều kiện tiên quyết để duy trì hoạt động kinh doanh bền vững. Sự gia tăng điểm số ở các tiêu chí tuân thủ pháp luật đạt mức 4.6 - 5.0 không chỉ đến từ ý thức tự nguyện mà còn là kết quả trực tiếp của việc thắt chặt quản lý nhà nước thông qua hệ thống rà soát và chế tài nghiêm khắc hơn. Việc thực hành báo cáo ESG (G2) hiện nay mới chỉ được thực hiện bởi các DNNN và doanh nghiệp tư nhân lớn, trong đó chủ yếu là các doanh nghiệp kinh doanh cả dịch vụ vận tải biển và khai thác cảng biển. Đây là nhóm doanh nghiệp có đủ tiềm lực tài chính, được niêm yết trên thị trường và chịu áp lực minh bạch hóa thông tin từ thị trường vốn. Ngược lại, các doanh nghiệp nhỏ, các doanh nghiệp không cổ phần hóa vẫn đang đứng ngoài xu hướng này do hạn chế về nguồn lực và đặc biệt chưa thấy được lợi ích trực tiếp từ việc công bố báo cáo bền vững.

Quan sát biểu đồ Radar tổng hợp các tiêu chí E, S và G, chúng ta có thể thấy rõ những vùng phủ khác biệt giữa các nhóm đối tượng nghiên cứu, phản ánh mức độ sẵn sàng triển khai ESG trong thực tế. Biểu đồ radar của nhóm DNNN và tư nhân khai thác tuyến viễn dương có diện tích bao phủ rộng nhất. Điều này khẳng định rằng các DNNN và các tập đoàn tư nhân lớn (như Gemadep, Tân Cảng) đang đóng vai trò đầu tàu trong tiến trình xanh hóa ngành vận tải biển. Sự chú trọng đặc biệt này không chỉ đến từ tiềm lực tài chính mà còn từ áp lực thực thi các cam kết Net Zero của Chính phủ và yêu cầu thực thi từ các công ước quốc tế.

Tại các đỉnh của biểu đồ liên quan đến An toàn (S) và Tuân thủ pháp luật (G1), đường biểu diễn của tất cả các nhóm bao gồm cả doanh nghiệp nhỏ có xu hướng hội tụ sát nhau. Điều này cho thấy sự tuân thủ theo các tiêu chuẩn mang tính cưỡng bách từ quốc tế và những quy định của quản lý nhà nước.

Điểm khác biệt rõ rệt nhất nằm ở các đỉnh của tiêu chí Số hóa giấy tờ tàu (E4), Báo cáo ESG (G2) và Năng lượng sạch (E1). Trong khi nhóm viễn dương và doanh nghiệp lớn tạo ra các "góc nhọn" vươn

xa nhờ sự chủ động đầu tư thì nhóm nội địa nhỏ lẻ lại tạo thành những "vùng lõm" trên biểu đồ. Điều này phản ánh thực trạng các doanh nghiệp nhỏ vẫn đang chỉ ở mức độ tuân thủ tối thiểu.

6. KẾT LUẬN

Bài báo này đã nghiên cứu thực trạng triển khai ESG trong ngành vận tải biển Việt Nam thông qua phân tích so sánh giữa các nhóm DNNN và tư nhân khai thác tuyến viễn dương và tuyến nội địa. Dựa trên kết quả khảo sát từ các doanh nghiệp đầu ngành với bộ chỉ số gồm các tiêu chí cụ thể về Môi trường, Xã hội và Quản trị, nghiên cứu đã đánh giá mức độ sẵn sàng thực thi theo một khung cấu trúc. Việc thực thi ESG trong ngành vận tải biển Việt Nam chịu ảnh hưởng sâu sắc bởi loại hình quản trị, năng lực tổ chức và áp lực từ các bên liên quan.

Lời cảm ơn: Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong Đề tài mã số DT25-26.129.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Li, L., Saat, M. M., Khatib, S. F. A., Chu, P., Sulimany, H. G. H. Navigating the impact: A comprehensive analysis of ESG disclosure consequences through systematic review. *Business Strategy & Development*, 7(2), 2024, <https://doi.org/10.1002/bsd2.382>.
- [2] International Maritime Organization. Fourth IMO GHG Study 2023. International Maritime Organization Report. <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/2023-imo-strategy-on-reduction-of-ghg-emissions-from-ships.aspx> (Accessed: 02/2026).
- [3] United Nations Conference on Trade and Development. Review of maritime transport 2023. UNCTAD Report. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> (Accessed: 02/2026).
- [4] Nguyễn Thị Cẩm Huyền. Thực trạng năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam. Internet: <https://kinhtevedubao.vn/thuc-trang-nang-luc-can-hanh-cua-oi-tau-bien-viet-nam-30164.html> (truy cập tháng 3/2026).
- [5] Radzi, S. H. M., Hamid, N. A., Ismail, R. F. An overview of environmental, social and governance (ESG) and company performance. *European Proceedings of Social and Behavioural Sciences*, pp. 1111-1122, 2023. Internet: <https://doi.org/10.15405/epsbs.2023.11.90>.
- [6] Arpit Raj. Evaluating Shipping Companies: The Critical Role of ESG Metrics. Internet: https://imare.in/wp-content/uploads/2025/02/49-Evaluating-Shipping-Companies-The-Critical-Role-of-ESG-Metrics_Arpit-Raj.pdf (Accessed: 02/2026).
- [7] International Chamber of Shipping (ICS). ESG in Shipping: ICS Webpages Update. Internet: <https://hksoa.org/wp-content/uploads/2024/01/SPC2402-Annex-A-ESG-ICS-Webpages-Update.pdf>, (Accessed 03/2026).
- [8] Koroleva, E., Baggieri, M., & Nalwanga, S. Level of maturity of ESG governance practices: implications on organizational performance. Internet: https://www.researchgate.net/publication/389205066_Level_of_maturity_of_ESG_governance_practices_implications_on_organizational_performance, (Accessed 03/2026).
- [9] Derkach, V., & Pauzuolienė, J. ESG Performance in the Maritime Sector: Analysing the Case of European Ports. *Regional Formation and Development Studies*, no. 1(43), pp. 83-95, 2025, doi: 10.15181/rfds.v43i1.3285.