

ĐẠI HỌC QUỐC GIA THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ - LUẬT

VŨ THỊ KIM HANH

**CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN SỰ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG CỦA
DOANH NGHIỆP VẬN TẢI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

Tp. Hồ Chí Minh, năm 2025

ĐẠI HỌC QUỐC GIA THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ - LUẬT

VŨ THỊ KIM HANH

**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 chuyên ngành: 9310101

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

Tp. Hồ Chí Minh, năm 2025

Công trình được hoàn thành tại: **Trường Đại học Kinh tế - Luật – Đại Học Quốc Gia Thành Phố Hồ Chí Minh**

Người hướng dẫn khoa học: PGS. TS NUYỄN HỒNG NGÀ

Phản biện độc lập 1:

Phản biện độc lập 2:

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án họp tại

.....
.....

vào lúc ngày tháng năm

Có thể tìm hiểu luận án tại thư viện:

-Thư viện trung tâm ĐHQG-HCM

-Thư viện Khoa học Tổng hợp Tp.HCM

-Thư viện Trường Đại học Kinh tế -Luật – ĐHQG-HCM

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ

1. Tính cấp thiết của nghiên cứu

Vận tải đóng vai trò thiết yếu không chỉ đối với nền kinh tế Thành phố Hồ Chí Minh (TP. HCM) (Quốc hội Việt Nam, 2023; Thành ủy TP. HCM, 2023; Hội đồng Nhân dân TP. HCM, 2023), Việt Nam (Thủ tướng Chính phủ, 2022), mà còn trên phạm vi toàn cầu, đặc biệt trong bối cảnh toàn cầu hóa và các mục tiêu phát triển bền vững (SDGs) của Liên Hợp Quốc (United Nations, 2015). Các doanh nghiệp vận tải (DNVT) đóng vai trò trung tâm trong nền kinh tế, bảo đảm lưu thông hàng hóa và kết nối xã hội. Tuy nhiên, DNVT cũng đối mặt với sức ép lớn trong việc giảm thiểu các tác động tiêu cực như phát thải khí nhà kính, ô nhiễm không khí, và lãng phí tài nguyên thiên nhiên. Những vấn đề này đặt ra yêu cầu cấp thiết đối với việc áp dụng các chiến lược phát triển bền vững (PTBV), nhằm cân bằng lợi ích kinh tế với trách nhiệm bảo vệ môi trường và cộng đồng xã hội (Comporek và cộng sự, 2022, 2021; Pieloch-Babiarz và cộng sự, 2021; Aroshidze và cộng sự, 2022). Trong bối cảnh tăng trưởng kinh tế và đô thị hóa nhanh chóng, PTBV vận tải trở thành yếu tố sống còn để giải quyết các thách thức như ô nhiễm carbon, tiêu thụ năng lượng cao, và biến đổi khí hậu (Chien và cộng sự, 2024; Palit và cộng sự, 2022).

TP. HCM đóng vai trò chiến lược với tư cách là trung tâm kinh tế lớn nhất Việt Nam, chiếm tỷ trọng cao trong hoạt động vận tải hàng hóa và hành khách của cả nước. Theo Nghị quyết số 31-NQ/TW (2022), quy mô kinh tế của TP. HCM năm 2020 tăng gấp 2,7 lần so với năm 2010, tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) bình quân đầu người tăng gấp đôi. Năm 2023, TP. HCM đóng góp 16% GDP toàn quốc, thể hiện tầm ảnh hưởng lớn đối với nền kinh tế Việt Nam. Ngoài ra, GRDP của TP. HCM tăng gần bốn lần, từ 414.068 tỷ đồng năm 2010 lên 1.621.191 tỷ đồng năm 2023, cho thấy tốc độ tăng trưởng ổn định trong hơn một thập kỷ qua. Trong cùng giai đoạn, tỷ trọng đóng góp vào GDP quốc gia của TP. HCM duy trì ở mức 16%-24%, khẳng định vai trò đầu tàu kinh tế (CTKTP. HCM, 2010-2023; TCTKVN, 2010-2023). Tuy nhiên, TP. HCM cũng đang đối mặt với các thách thức đặc thù về ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường, và các quy định ngày càng khắt khe nhằm giảm phát thải khí nhà kính. Do đó, nghiên cứu DNVT tại TP. HCM (DNVT TP. HCM) không chỉ hỗ trợ giải quyết các vấn đề địa phương mà còn cung cấp bài học và mô hình tham khảo cho các đô thị đang phát triển khác tại Việt Nam và trên thế giới nhằm đáp ứng các yêu cầu sau:

Tiến trình hội nhập và yêu cầu từ các mục tiêu PTBV: Việc chuyển đổi sang mô hình PTBV không chỉ là yêu cầu bức thiết để giảm thiểu tác động xấu đối với môi trường mà còn là một phần của cam kết toàn cầu đối với SDGs. Ví dụ, SDG 13 (Hành động vì khí hậu) kêu gọi giảm phát thải và áp dụng năng lượng tái tạo trong vận tải (Harichandan và cộng sự, 2023), SDG 7 (Năng lượng sạch và giá cả phải chăng) nhấn mạnh sự cần thiết phải sử dụng năng lượng một cách hiệu quả (Harichandan và cộng sự, 2023; Falcone và cộng sự, 2021).

Áp lực quốc tế, khu vực, và nhu cầu thực tiễn trong nước đối với giao thông vận tải bền vững: Các cam kết quốc tế như Hiệp định Paris về biến đổi khí hậu (UNFCCC, 2015) và các mục tiêu SDGs của Liên Hợp Quốc (United Nations, 2015) đã tạo ra áp lực lớn đối với các ngành giao thông vận tải, trong đó có Việt Nam. Cụ thể, DNVT phải nỗ lực giảm phát thải khí nhà kính, chuyển đổi sang các phương tiện vận tải bền vững, đồng thời nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng (ASEAN Secretariat, 2021; World Bank, 2022; Asian Development Bank, 2019). Chính phủ Việt Nam cũng đã đề ra các chiến lược như chương trình hành động chuyển đổi năng lượng xanh và giảm phát thải khí carbon trong ngành giao thông vận tải, vạch ra lộ trình chuyển đổi cho đến năm 2050 (Thủ Tướng Chính Phủ, 2022). Điều này đặt ra thách thức cũng như kỳ vọng đối với DNVT TP. HCM trong việc thực hiện các giải pháp xanh hóa và PTBV.

Đáp ứng yêu cầu phục hồi hậu đại dịch: Đại dịch COVID-19 không chỉ gây gián đoạn nghiêm trọng cho hệ thống vận tải, mà còn tạo cơ hội để tái định hình tương lai vận tải theo hướng PTBV (Ahuja và cộng sự, 2021). DNVT cần tận dụng cơ hội này để tích hợp yếu tố bền vững vào quy hoạch và chiến lược phát triển, đảm bảo khả năng phục hồi và duy trì sự bền vững trong bối cảnh hậu đại dịch (Nundy và cộng sự, 2021).

Bên cạnh việc đáp ứng các yêu cầu trên, việc thực hiện các chiến lược PTBV của DNVT (PTBV DNVT) còn mang lại nhiều lợi ích thiết thực, không chỉ đối với bản thân doanh nghiệp mà còn đối với môi trường, nền kinh tế và xã hội nói chung.

Lợi ích từ việc thực hiện PTBV DNVT: Theo Ali và cộng sự (2024), thực tiễn PTBV trong giao thông vận tải, đặc biệt là ở DNVT, mang lại rất nhiều lợi ích vượt trội. Các lợi ích này có thể chia thành các nhóm như sau: Lợi ích môi trường (Giảm khí thải nhà kính và ô nhiễm không khí, đồng thời bảo tồn tài nguyên thiên nhiên nhờ vào việc áp dụng các phương tiện và hệ thống giao thông tiết kiệm năng lượng, như phương tiện giao thông công cộng và xe đạp); Lợi ích kinh tế (Giảm chi phí vận hành, giảm sự phụ thuộc vào năng lượng hóa thạch và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế thông qua đầu tư

vào công nghệ xanh); Lợi ích xã hội (Cải thiện sức khỏe cộng đồng nhờ giảm ô nhiễm, gia tăng khả năng tiếp cận giao thông đáng tin cậy, và nâng cao sự kết nối xã hội); Lợi ích đô thị (Giảm tắc nghẽn giao thông, tối ưu hóa hiệu quả của hệ thống giao thông vận tải và hỗ trợ phát triển các đô thị bền vững).

TP. HCM được chọn làm khu vực nghiên cứu nhờ vai trò chiến lược quan trọng trong kinh tế và những thách thức đặc thù trong lĩnh vực vận tải. Là trung tâm kinh tế, tài chính, và thương mại lớn nhất cả nước, TP. HCM đóng vai trò chủ lực trong tăng trưởng kinh tế và phát triển của Việt Nam. Không chỉ là cửa ngõ quan trọng kết nối Việt Nam với khu vực và thế giới, TP. HCM còn là mô hình tiêu biểu để nghiên cứu và phát triển các giải pháp vận tải bền vững tại Việt Nam.

Bên cạnh những thành tựu kinh tế đáng chú ý, TP. HCM đang phải đối mặt với những thách thức nghiêm trọng trong lĩnh vực vận tải, đặc biệt là đối với DNVT. Nổi bật là áp lực từ các yêu cầu cấp bách về chuyển đổi hướng tới PTBV. Với vị thế chiến lược và vai trò chủ chốt trong nền kinh tế quốc gia, TP. HCM là đối tượng nghiên cứu lý tưởng để phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến PTBV DNVT, qua đó góp phần định hướng chiến lược phát triển vận tải bền vững cho cả nước.

Trở ngại chính đó là loại hình doanh nghiệp siêu nhỏ, nhỏ, và vừa chiếm đại đa số trong tổng số các DNVT TP. HCM, bao gồm khoảng 74,76% doanh nghiệp theo quy mô vốn và 96,19% theo mô hình quy mô lao động (NGTKTP. HCM, 2010 – 2021). Ngoài ra, hầu hết các DNVT TP. HCM có quy mô nhỏ sử dụng dưới 5 người và có vốn khiêm tốn: dưới 1 tỷ đồng chiếm gần 19%, dưới 5 tỷ đồng chiếm gần 40%, và dưới 10 tỷ đồng chiếm gần 17% (CTKTP. HCM, 2018). Đồng thời, những hậu quả về môi trường của DNVT TP. HCM, đặc biệt là khí thải CO₂ và ô nhiễm không khí, cần được quan tâm khẩn cấp. Mỗi quan tâm đặc biệt là sự gia tăng liên tục lượng khí thải mêtan, báo hiệu rủi ro môi trường ngày càng gia tăng. Lượng khí thải mêtan đã tăng đều đặn từ 111.337,00 KT CO₂ năm 2010 lên 125.607,66 KT CO₂ vào năm 2020 (Thomson Reuters 2010-2020). Những con số này nhấn mạnh những thách thức và rủi ro đáng kể mà DNVT TP. HCM đang gặp phải, đồng thời nhấn mạnh nhu cầu quan trọng trong việc thực hiện các chính sách và chiến lược hỗ trợ nhằm tăng cường khả năng phục hồi và PTBV. Từ góc độ phát triển xã hội (PTXH), sự quy tụ chủ yếu là các doanh nghiệp siêu nhỏ, nhỏ, và vừa trong DNVT TP. HCM đặt ra những thách thức như cơ hội việc làm hạn chế và mức lương có thể thấp hơn cho người lao động. Từ góc độ phát triển kinh tế (PTKT), các doanh nghiệp nhỏ và vừa đặc biệt là siêu nhỏ thường gặp rào cản về tăng trưởng và khả năng cạnh tranh do quy mô và nguồn lực hạn chế. Khi xem xét phát triển môi trường (PTMT), ảnh hưởng

môi trường ngày càng tăng của các hoạt động vận tải, đặc biệt là khí thải CO₂, ô nhiễm không khí, và khí mê-tan, đặt ra những thách thức đáng kể đối với tính bền vững.

Như vậy, hiểu rõ mối tương tác giữa các khía cạnh xã hội, kinh tế, và môi trường là điều cần thiết để thúc đẩy sự PTBV của DNVT TP. HCM (PTBV DNVT TP. HCM). Việc thực hiện một nghiên cứu toàn diện về các yếu tố ảnh hưởng đến PTBV DNVT TP. HCM sẽ không chỉ làm sáng tỏ những thách thức mà DNVT TP. HCM đang phải đối mặt mà còn cung cấp cơ sở thực tiễn và lý thuyết để đề xuất giải pháp ứng dụng hiệu quả. Với tầm quan trọng chiến lược và những đặc điểm điển hình, TP. HCM đóng vai trò là một mô hình nghiên cứu khả thi, đại diện cho những thách thức và cơ hội trong PTBV DNVT trên toàn quốc.

2. Mục tiêu và câu hỏi nghiên cứu

2.1. Mục tiêu nghiên cứu

Mục tiêu tổng quát của nghiên cứu là phân tích và xác định yếu tố ảnh hưởng và mức độ ảnh hưởng của chúng đến PTBV DNVT TP. HCM, từ đó đề xuất hàm ý chính sách.

Mục tiêu cụ thể: (1) Phân tích và xác định yếu tố ảnh hưởng đến khía cạnh PTXH trên cơ sở công bằng xã hội, cơ hội việc làm, và phúc lợi cộng đồng; (2) Phân tích và xác định yếu tố ảnh hưởng đến khía cạnh PTKT trên cơ sở tăng trưởng kinh tế, tối đa giá trị doanh nghiệp, và lợi nhuận đầu tư; (3) Phân tích và xác định yếu tố ảnh hưởng đến khía cạnh PTMT trên cơ sở giảm thiểu ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường đặc biệt là lượng khí thải CO₂, ô nhiễm không khí, khí metan, và việc sử dụng tài nguyên.

2.2. Câu hỏi nghiên cứu: (1) Phân tích và xác định yếu tố chính ảnh hưởng và mức độ ảnh hưởng đến khía cạnh PTXH; (2) Phân tích và xác định yếu tố chính ảnh hưởng và mức độ ảnh hưởng đến khía cạnh PTKT; (3) Phân tích và xác định yếu tố chính ảnh hưởng và mức độ ảnh hưởng đến khía cạnh PTMT.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu: Đối tượng nghiên cứu: Các yếu tố ảnh hưởng đến sự PTBV của DNVT PTHCM. Phạm vi nghiên cứu: Phạm vi thời gian: Nghiên cứu tập trung vào việc phân tích dữ liệu sơ cấp thu thập từ cuộc khảo sát DNVT TP. HCM. Cuộc khảo sát này được thực hiện từ tháng 8 năm 2023 đến tháng 10 năm 2023, là cơ sở nền tảng xử lý mô hình nghiên cứu. Phạm vi không gian: Nghiên cứu tập trung vào DNVT đang hoạt động trên địa bàn TP. HCM.

4. Phương pháp và nguồn dữ liệu

4.1. Phương pháp nghiên cứu: Áp dụng phương pháp hỗn hợp bao gồm cả phương pháp định tính và phương pháp định lượng. Phương pháp

định lượng là nòng cốt để xác định yếu tố chính ảnh hưởng đến PTBV DNV TP. HCM.

4.2. Nguồn dữ liệu: Sử dụng nguồn dữ liệu sơ cấp và thứ cấp: Nguồn dữ liệu sơ cấp: Khảo sát DNV TP. HCM; Phương pháp thu thập dữ liệu sơ cấp này bao gồm việc thu thập trực tiếp thông tin từ DNV TP. HCM thông qua bảng câu hỏi. Nguồn dữ liệu thứ cấp: NGTKTP. HCM, CTKTP. HCM, và STDNTP. HCM; Thomson Reuters; Website chính thức của DNV TP. HCM; Các công bố hiện có.

5. Đóng góp mới của nghiên cứu

5.1. Đóng góp về mặt lý thuyết

Khai thác lý thuyết cơ sở và kết nối với thực tiễn DNV: Nghiên cứu này làm rõ các vấn đề lý thuyết quan trọng trong PTBV tại DNV, qua việc tích hợp nhiều lý thuyết kinh điển, bao gồm lý thuyết thể chế của North (2005), lý thuyết KTVM (Chari và Kehoe, 2006; Blanchard và cộng sự, 2017), lý thuyết VNL (Becker, 1993), lý thuyết TC (de Haan và cộng sự, 2020; Brealey và cộng sự, 2017), lý thuyết toàn cầu hóa (Giddens, 2003), lý thuyết kinh tế chi phí giao dịch (Williamson, 2000), và lý thuyết PTBV (Schaltegger và Wagner, 2011; Figge và cộng sự, 2002; Elkington, 2020; Sachs, 2013). Mục đích của việc tích hợp này là xây dựng một nền tảng lý thuyết toàn diện, qua đó phân tích mối quan hệ phức tạp giữa các yếu tố TCCT, KTVM, CNTCH, VNL, TC, và CLMD đối với PTBV DNV TP. HCM.

Đóng góp khác biệt: Lý thuyết thể chế (North, 2005) được áp dụng làm nền tảng lý thuyết cho bối cảnh DNV TP. HCM, thay vì tập trung vào các ngành khác hoặc ở quy mô lớn. Nghiên cứu này không chỉ phân tích và làm sáng tỏ những yếu tố ảnh hưởng đến PTBV tại DNV mà còn làm rõ cách các yếu tố như TCCT, KTVM, CNTCH, VNL, TC và CLMD tác động ba chiều đến PTBV. Đây là một chủ đề chưa được khai thác sâu đối với DNV, cung cấp thêm sự hiểu biết về các cơ chế này trong bối cảnh thực tế của TP. HCM.

5.2. Đóng góp về mặt thực tiễn

Hỗ trợ ra quyết định chiến lược cho DNV TP. HCM trong tiến trình PTBV: Nghiên cứu cung cấp bằng chứng thực tiễn hỗ trợ DNV TP. HCM nhận diện cơ hội và thách thức chính khi áp dụng các giải pháp PTBV. Đây là những thông tin quý giá cho các nhà quản lý trong việc xây dựng các chiến lược hiệu quả nhằm PTBV.

Đề xuất cải cách chính sách tại TP. HCM: Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng các yếu tố cản trở chính đối với PTBV DNV TP. HCM bao gồm các quy định pháp luật bất ổn và ngày càng tăng, thủ tục hành chính phức

tập, tham nhũng, quan liêu, và cơ chế thuế nặng nề. Do đó, nghiên cứu đề xuất cần có các chính sách cải cách minh bạch, giảm thiểu chi phí và tạo điều kiện thuận lợi cho DNVТ, đặc biệt là DNVТ siêu nhỏ và nhỏ, giúp họ dễ dàng tiếp cận các công cụ hỗ trợ, đặc biệt là hỗ trợ tài chính.

Ngoài ra, nghiên cứu khuyến nghị việc đẩy mạnh ổn định môi trường KТVM thông qua các biện pháp như tăng cường chính sách tập trung vào việc thực hiện các chiến lược để giảm tỷ lệ thất nghiệp thông qua tạo việc làm, bình ổn chỉ số giá tiêu dùng, thúc đẩy thương mại quốc tế và nâng cao năng lực cạnh tranh xuất nhập khẩu.

Thúc đẩy ứng dụng công nghệ tại DNVТ TP. HCM: DNVТ TP. HCM nên chú trọng đầu tư và đào tạo nguồn nhân lực để tiếp cận ứng dụng công nghệ, nhằm tối ưu hóa quy trình vận hành và thích ứng với yêu cầu của thị trường toàn cầu hóa. Đồng thời, nghiên cứu đề xuất mở rộng hợp tác với các đối tác công nghệ quốc tế, để cải thiện năng lực và khả năng cạnh tranh của DNVТ.

Hướng dẫn cụ thể nhằm cải thiện hiệu quả vận hành DNVТ TP. HCM: Nghiên cứu khuyến nghị DNVТ TP. HCM nên tập trung phát triển các giải pháp PTBV, đặc biệt chú trọng đến khía cạnh xã hội và môi trường. Việc tối ưu hóa lợi ích từ VNL sẽ góp phần nâng cao hiệu quả vận hành và giúp DNVТ đạt được các mục tiêu PTBV.

5.3. Những phát hiện khác biệt so với các nghiên cứu đi trước

Lý thuyết: Nghiên cứu này áp dụng lý thuyết thể chế của North (2005) để phân tích tác động trực tiếp của các yếu tố (TCCT, KТVM, CNTCH, VNL, TC, CLMD) đối với PTBV (PTXH, PTKT, PTMT) của DNVТ TP. HCM. Khác với các nghiên cứu trước, áp dụng lý thuyết này phân tích các bối cảnh khác nhau, như Đại dịch COVID-19, kinh tế xã hội, biến đổi khí hậu, và xung đột Nga-Ukraine; Phương pháp tiếp cận thể chế đối với nghiên cứu tinh thần kinh doanh tại những quốc gia thành viên của tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế; Khám phá quan điểm thể chế về mở rộng kinh doanh quốc tế; Rào cản thể chế đối với hoạt động của doanh nghiệp vừa và nhỏ ở các quốc gia chuyển đổi; và Thể chế và tinh thần kinh doanh xã hội.

Đóng góp khác biệt thực tiễn:

TCCT: Các nghiên cứu trước CEEC tập trung vào các quy định môi trường nghiêm ngặt (Comporek và cộng sự, 2022, 2021) và các quy định tại Châu Âu (Giulio, 2018), nhằm hỗ trợ, khuyến khích, và tuân thủ PTBV DNVТ, nghiên cứu này xác định các rào cản tại TP. HCM, như quan liêu, tham nhũng, thủ tục hành chính quá mức, gánh nặng thuế, và các quy định luật pháp phức tạp cản trở lớn đối với PTBV DNVТ TP. HCM trên cả ba

khía cạnh (PTXH, PTKT, PTMT). Lý do khác biệt, do đặc thù của TP. HCM đang phát triển nhanh với hệ thống luật pháp phức tạp và bất ổn.

KTVM: Các nghiên cứu trước phân tích mối tương quan giữa các chỉ số vi mô và hiệu quả DNVT tại Anh (Issah và Antwi, 2017) và Nairobi (Irungu & Muturi, 2015). Nghiên cứu này phân tích ảnh hưởng tích cực đến PTXH và PTMT nhưng không tác động trực tiếp đến PTKT (có thể lý giải do điều kiện KTVM chưa chuyển hóa thành lợi nhuận hoặc doanh thu ngay lập tức). Lý do khác biệt, do sự phụ thuộc vào các chính sách địa phương và chiến lược quản lý phù hợp với đặc thù TP. HCM.

CNTCH: Các nghiên cứu trước nhấn mạnh DNVT tại Châu Âu có nguồn lực TC và quản lý mạnh hưởng lợi từ toàn cầu hóa, nghiên cứu này chứng minh CNTCH ảnh hưởng tích cực toàn diện đến PTBV DNVT TP. HCM. Lý do khác biệt, do điều kiện kinh tế khu vực và năng lực doanh nghiệp. Các DNVT thiếu nguồn lực TC và quản lý sẽ gặp khó khăn hơn.

VNL: Các nghiên cứu trước phát hiện ra nam giới ưu tiên lương, môi trường làm việc, và giao tiếp hiệu quả tại DNVT Cộng hòa Séc, nghiên cứu này chứng minh vai trò của kỹ năng lãnh đạo, năng lực nhân viên, hỗ trợ phát triển kỹ năng, và sự hài lòng với tổ chức trong việc thúc đẩy PTBV DNVT TP. HCM trên cả ba khía cạnh. Lý do khác biệt, nghiên cứu này không xét đến yếu tố giới tính và sự khác biệt văn hóa địa phương.

TC: Các nghiên cứu trước nhấn mạnh vai trò của cơ cấu chi phí theo quy mô doanh nghiệp trong DNVT tại Ba Lan, nghiên cứu này chứng minh vai trò quản lý các chỉ số TC, bao gồm thặng dư tiền mặt, giá trị tính thuế, khả năng thanh toán tiền mặt, khả năng thanh toán dài hạn, vòng quay khoản phải thu, và tỷ lệ nợ, là các động lực chính thúc đẩy PTBV DNVT TP. HCM trên cả ba khía cạnh. Lý do khác biệt, do sự khác biệt khu vực và quy mô doanh nghiệp. DNVT tại Ba Lan có nhiều tài nguyên hơn, *nhưng* tại TP. HCM, phần lớn là *doanh nghiệp* vừa, nhỏ, và siêu nhỏ.

CLMD: Các nghiên cứu trước chứng minh chiến lược tuân thủ nguyên tắc PTBV DVNT khi xây dựng chiến lược và mô hình kinh doanh tại các quốc gia hậu Cộng sản CEEC, nghiên cứu này đề cao vai trò quản lý chi phí, giảm thiểu rủi ro, duy trì biên lợi nhuận, nâng cao uy tín và sức hấp dẫn nhà tuyển dụng trong việc xây dựng chiến lược và mô hình kinh doanh nhằm thúc đẩy PTBV. Lý do khác biệt, do TP. HCM ưu tiên các sáng kiến bền vững như logistics xanh và vận tải thân thiện với môi trường. Chi phí đầu tư trước mắt có thể hạn chế lợi nhuận tức thời.

6. Kết cấu của nghiên cứu: Ngoài phần mở đầu và kết luận, nghiên cứu gồm 4 chương: (1) Chương 1: Lý thuyết và mô hình nghiên cứu; (2)

Chương 2: Phương pháp nghiên cứu; (3) Chương 3: Kết quả nghiên cứu; (4) Chương 4: Hàm ý chính sách

CHƯƠNG 1: LÝ THUYẾT VÀ MÔ HÌNH NGHIÊN CỨU

1.1. Khái niệm vận tải

1.1.1. Các khái niệm vận tải hiện đại: Vận tải chia sẻ; Vận tải đô thị bền vững; Vận tải bằng xe điện và xe tự vận hành; Vận tải di động dưới dạng dịch vụ; Vận tải thông minh.

1.1.2. Khái niệm doanh nghiệp vận tải tại Việt Nam: Trong bối cảnh Việt Nam, DNVТ được định nghĩa dựa trên khung pháp lý và các tiêu chuẩn ngành. Theo Nghị định 10/2020/NĐ-CP, DNVТ bao gồm các doanh nghiệp, hợp tác xã, và hộ kinh doanh vận tải bằng ô tô, với phạm vi vận hành được phân chia theo các phương thức vận tải.

1.2. Phát triển bền vững vận tải

1.2.1. Khái niệm và cách tiếp cận phát triển bền vững vận tải: PTBV vận tải đòi hỏi cam kết mạnh mẽ theo cả ba chiều (xã hội, kinh tế, và môi trường). Đây là một nguyên tắc được thừa nhận rộng rãi (Rassafi và Vaziri, 2005; Litman, 2009).

1.2.3. Khái niệm phát triển bền vững doanh nghiệp vận tải: PTBV DNVТ là quá trình tích hợp nhằm đạt được các mục tiêu PTXH, PTKT, và PTMT vào quản lý và vận hành DNVТ (Comporek và cộng sự, 2022, 2021; Aroshidze và cộng sự, 2022).

1.3. Lý thuyết nền tảng tạo lập khung lý thuyết nghiên cứu

1.3.1. Cơ sở lý thuyết xây dựng yếu tố thể chế-chính trị: North (2005, trang 48) định nghĩa thể chế là các quy tắc chính thức và không chính thức định hình các tương tác trong xã hội, bao gồm luật pháp, quy định, và chuẩn mực và văn hóa.

1.3.2. Cơ sở lý thuyết xây dựng yếu tố kinh tế vĩ mô: Kết hợp lý thuyết KТVM (Chari và Kehoe, 2006; Blanchard và cộng sự, 2017, trang 176-177) với khung thể chế của North (2005) cho phép phân tích mối quan hệ giữa các biến số KТVM với sự phát triển của DNVТ TP. HCM.

1.3.3. Cơ sở lý thuyết xây dựng yếu tố phát triển công nghệ và toàn cầu hóa: Dựa trên lý thuyết thể chế của North (2005, trang 20, 30, 36), khung thể chế đóng vai trò tạo ra môi trường thuận lợi cho sự lan tỏa và ứng dụng công nghệ trong bối cảnh toàn cầu hóa trong DNVТ.

1.3.4. Cơ sở lý thuyết xây dựng yếu tố vốn nhân lực: Lý thuyết thể chế của North (2005, trang 48, 49) thừa nhận rằng thể chế là những ràng buộc do con người tạo ra để cấu trúc nên các tương tác chính trị, kinh tế, và xã hội. Lý thuyết VNL của Becker (1993, trang 21-25) đưa ra quan điểm bổ sung cho khuôn khổ thể chế của North (2005, trang 43, 51), nhấn mạnh tầm quan

trọng của việc đầu tư vào kiến thức, kỹ năng, và khả năng của các cá nhân trong tổ chức.

1.3.5. Cơ sở lý thuyết xây dựng yếu tố tài chính: North (2005, trang 53) nhấn mạnh vai trò trọng yếu của thể chế trong việc định hình hành vi kinh tế và các kết quả liên quan. Thể chế, bao gồm quy định pháp lý và cơ sở hạ tầng TC, quyết định cách doanh nghiệp tiếp cận nguồn lực TC, đưa ra chiến lược đầu tư và quản lý rủi ro.

1.3.6. Cơ sở lý thuyết xây dựng yếu tố chiến lược và mô hình kinh doanh: Kết hợp các lý thuyết của North, Porter, và Williamson, DNV TP. HCM có thể xây dựng CLMD hướng đến tối ưu hóa sử dụng nguồn lực, quản lý rủi ro, đồng thời đáp ứng được các yêu cầu về kinh tế, xã hội, và môi trường.

1.3.7. Cơ sở lý thuyết xây dựng các khía cạnh phát triển bền vững doanh nghiệp vận tải trên địa bàn TP. HCM: Căn cứ lý thuyết PTBV của Schaltegger và Wagner (2011); Figge và cộng sự (2002); Kaplan và Norton (2001); Elkington (2020); và Sachs (2013), nghiên cứu xây dựng ba khía cạnh PTBV DNV TP. HCM như sau: Khía cạnh PTXH bao gồm nhân sự, tiền lương, an sinh xã hội, doanh thu, năng suất lao động, chi phí nhân sự, việc làm, và đầu tư trên mỗi nhân sự. Khía cạnh PTKT được đặc trưng bởi cạnh tranh, doanh thu, giá trị gia tăng, tổng thặng dư, tổng chi, tổng đầu tư. Khía cạnh PTMT nhấn mạnh tầm quan trọng của bền vững môi trường, biến đổi khí hậu. PTMT trực tiếp liên quan đến các yếu tố như mức giảm phát thải khí nhà kính, cải thiện chất lượng không khí, và bảo tồn tài nguyên thiên nhiên liên quan đến các hoạt động vận tải.

Bộ tiêu chí đánh giá PTBV DNV TP. HCM bao gồm ba khía cạnh sau:

Khía cạnh PTXH: Chi phí nhân sự và tiền lương (triệu đồng/năm); Chi phí an sinh xã hội (triệu đồng/năm); Doanh thu trên mỗi nhân sự (triệu đồng/người/năm); Năng suất lao động (triệu đồng/người/năm); Tổng giá trị gia tăng trên mỗi nhân viên (triệu đồng/người/năm); Tỷ trọng chi phí nhân sự (% trên tổng chi phí); Tốc độ tăng trưởng việc làm (% mỗi năm); Đầu tư trên mỗi nhân sự (triệu đồng/người/năm).

Khía cạnh PTKT: Số lượng DNV TP. HCM trên địa bàn (doanh nghiệp); Doanh thu của doanh nghiệp (triệu đồng/năm); Giá trị gia tăng theo chi phí yếu tố (triệu đồng/năm); Tổng thặng dư hoạt động (triệu đồng/năm); Tổng chi mua hàng hóa và dịch vụ (triệu đồng/năm); Tổng đầu tư tài sản hữu hình (triệu đồng/năm); Tỷ lệ đầu tư (đầu tư/giá trị gia tăng theo chi phí yếu tố) (% trên tổng giá trị gia tăng)

Khía cạnh PTMT: Lượng phát thải carbon dioxide (khí CO₂) (tấn/năm); Lượng phát thải khí methane (khí metan) (tấn/năm); Lượng phát thải nitrous oxide (một loại khí có mùi ngọt nhẹ) (tấn/năm); Lượng phát thải sulphur oxides (khí oxit lưu huỳnh) (tấn/năm); Lượng phát thải carbon monoxide (khí độc được hình thành do đốt cháy carbon, đặc biệt là ở dạng nhiên liệu ô tô) (tấn/năm); Lượng phát thải nitrogen dioxide (một loại khí màu nâu độc) (tấn/năm); Lượng phát thải amonia (một loại khí có mùi mạnh) (tấn/năm) (Comporek và cộng sự, 2022, 2021; Pieloch-Babiarz và cộng sự, 2021; Lorenc và Sorokina, 2015)

1.4. Tổng quan tài liệu, khoảng trống nghiên cứu, phát triển giả thuyết

1.4.1. Yếu tố thể chế-chính trị: Khoảng trống nghiên cứu đó là thiếu nghiên cứu về các yếu tố tiêu cực như quan liêu, tham nhũng, quy định pháp lý phức tạp thiếu minh bạch, và sự thiếu hiệu quả trong quản lý hành chính ở cấp địa phương. Những yếu tố này tạo ra rào cản đối với các mục tiêu PTBV, bao gồm PTXH, PTKT, và PTMT. Do đó, cần có một nghiên cứu chuyên sâu và thực tiễn để đánh giá các yếu tố này và mức độ chúng ảnh hưởng đến PTBV DNVN TP. HCM.

H1: TCCT đặc trưng bởi tham nhũng tràn lan, quan liêu, các quy định pháp lý phức tạp và không ổn định, thiếu minh bạch và gánh nặng thuế, trong bối cảnh ở hiện nay ảnh hưởng tiêu cực đến khía cạnh PTXH, PTKT, PTMT, từ đó cản trở PTBV DNVN TP. HCM.

1.4.2. Yếu tố điều kiện kinh tế vĩ mô: Khoảng trống nghiên cứu đó là vẫn chưa có một nghiên cứu đầy đủ và toàn diện xem xét cụ thể mức độ điều kiện KTVN tác động đến PTBV DNVN TP. HCM. Sự thiếu hụt này không chỉ nằm ở việc đánh giá tác động tổng thể của các chỉ số KTVN mà còn trong việc xây dựng căn cứ khoa học để đề xuất các giải pháp chính sách phù hợp, mang tính khả thi và hiệu quả, nhằm thúc đẩy sự PTBV tại DNVN trong bối cảnh đô thị hóa nhanh, với các đặc thù kinh tế phức tạp như TP. HCM.

H2: Điều kiện KTVN ổn định, đặc trưng bởi tốc độ tăng trưởng GDP ổn định, tỷ lệ thất nghiệp thấp, cán cân thương mại thuận lợi và tỷ lệ lạm phát ổn định, ảnh hưởng tích cực đến khía cạnh PTXH, PTKT và PTMT, từ đó thúc đẩy PTBV DNVN TP. HCM.

1.4.3. Yếu tố phát triển công nghệ và toàn cầu hoá: Khoảng trống nghiên cứu đó là chưa có nghiên cứu nào cung cấp góc nhìn đầy đủ về sự kết hợp này trong bối cảnh các quốc gia đang phát triển, nơi đặc điểm kinh tế, xã hội, và môi trường đặc thù của các đô thị hóa nhanh như TP. HCM, tạo ra những thách thức đáng kể đối với DNVN trong PTBV. Như vậy, khoảng

trống nghiên cứu cần giải quyết đó là cách tiếp cận kết hợp phát triển công nghệ và toàn cầu hóa, trong bối cảnh đặc thù của TP. HCM, để làm sáng tỏ mức độ tác động đồng thời và đưa ra các định hướng chiến lược hiệu quả cho PTBV tại DNVT.

H3: Sự tích hợp tổng hợp của tiến bộ công nghệ và toàn cầu hóa, đặc biệt thông qua ứng dụng công nghệ tiên tiến và tham gia vào thương mại hàng hóa, dịch vụ và đầu tư trực tiếp nước ngoài, có ảnh hưởng tích cực đến khía cạnh PTXH, PTKT và PTMT từ đó thúc đẩy PTBV DNVT TP. HCM.

1.4.4. Yếu tố vốn nhân lực: Khoảng trống nghiên cứu đó là việc thiếu nghiên cứu khám phá và phân tích sâu tác động của VNL đối với thực tiễn PTBV tại DNVT trong bối cảnh đặc thù của TP. HCM, nơi mà cơ chế chính trị, điều kiện kinh tế, và các chính sách môi trường mang tính đặc thù riêng, khác biệt với các quốc gia được nghiên cứu trước đó. Việc tập trung vào bối cảnh cụ thể của TP. HCM có ý nghĩa đặc biệt vì nơi đây đối mặt với các thách thức đô thị hóa nhanh, đòi hỏi các chiến lược VNL phù hợp nhằm thúc đẩy PTBV tại DNVT.

H4: Việc tích hợp hiệu quả các chiến lược đào tạo và quản lý VNL theo định hướng bền vững, bao gồm phát triển khả năng lãnh đạo, nỗ lực đào tạo liên tục, duy trì mức độ nhân sự phù hợp, tạo cơ hội nâng cao kỹ năng và đảm bảo sự hài lòng của nhân viên, ảnh hưởng tích cực đáng kể khía cạnh PTXH, PTKT, PTMT, từ đó thúc đẩy PTBV DNVT TP. HCM.

1.4.5. Yếu tố tài chính: Khoảng trống nghiên cứu nằm ở việc thiếu nghiên cứu phân tích sâu các phương pháp quản lý TC và khả năng tối ưu hóa nguồn lực để đạt được mục tiêu PTBV tại DNVT, đặc biệt trong bối cảnh DNVT quy mô siêu nhỏ, nhỏ, và vừa tại TP. HCM.

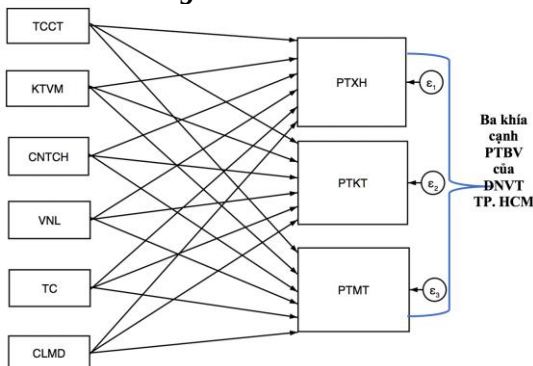
H5: Các chỉ số TC như chỉ số thặng dư tiền mặt, giá trị tính thuế, khả năng thanh toán, vòng quay các khoản phải thu, và tỷ lệ nợ ảnh hưởng tích cực đáng kể đến khía cạnh PTXH, PTKT và PTMT, từ đó thúc đẩy PTBV DNVT TP. HCM.

1.4.6. Yếu tố chiến lược và mô hình kinh doanh: Khoảng trống nghiên cứu đó là các nghiên cứu hiện tại chỉ tập trung vào từng khía cạnh riêng lẻ như quản lý rủi ro, quản lý chi phí hoặc chiến lược giá mà chưa cung cấp cái nhìn toàn diện về cách tích hợp các chiến lược quản lý (rủi ro, chi phí, thương hiệu, đổi mới) với mô hình kinh doanh để đạt được mục tiêu PTBV tác động đồng thời đến cả ba khía cạnh (PTKT, PTXH, PTMT) của DNVT. Điều này đặc biệt đúng trong bối cảnh TP. HCM.

H6: Nhấn mạnh chiến lược vào việc tích hợp các biện pháp quản lý hiệu quả, bao gồm kiểm soát chi phí, giảm thiểu rủi ro (bao gồm rủi ro môi trường), nâng cao danh tiếng và đổi mới trong mô hình kinh doanh ảnh hưởng

tích cực đáng kể khía cạnh PTXH, PTKT và PTMT, từ đó thúc đẩy PTBV DNVTP. HCM.

1.5. Mô hình nghiên cứu đề xuất



Nguồn: Kết quả nghiên cứu của tác giả

CHƯƠNG 2: PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

2.1. Quy trình nghiên cứu: Gồm có 8 bước

2.2. Phương pháp nghiên cứu: Để đạt được mục tiêu nghiên cứu, nghiên cứu này áp dụng phương pháp hỗn hợp bao gồm cả phương pháp định tính và phương pháp định lượng. Phương pháp định lượng là nòng cốt để xác định yếu tố ảnh hưởng PTBV DNVTP. HCM.

2.2.1. Ưu điểm: Trong lĩnh vực kinh tế học, theo truyền thống, nghiên cứu định tính thường được xem là ít quan trọng hơn so với nghiên cứu định lượng. Tuy nhiên, từ năm 2000 đến 2014, việc áp dụng các phương pháp hỗn hợp kết hợp giữa định tính và định lượng đã gia tăng đáng kể, giúp làm phong phú thêm sự hiểu biết về các vấn đề kinh tế phức tạp (Starr, 2014).

2.2.2. Hạn chế: Mặc dù mang lại nhiều lợi ích, phương pháp hỗn hợp cũng tồn tại một số hạn chế. Cụ thể, trong nghiên cứu định tính, ba mối quan ngại chính thường được đề cập là: Ảnh hưởng của quan điểm nhà nghiên cứu (Cách diễn giải thông tin của nhà nghiên cứu có thể ảnh hưởng đến kết quả nghiên cứu); Chất lượng thông tin tự báo cáo phụ thuộc vào tính trung thực và sự chính xác của đối tượng phỏng vấn; và Giới hạn trong khả năng giải thích (Thông tin định tính chủ yếu phù hợp với mô tả hiện tượng hơn là giải thích nguyên nhân). Tuy nhiên, nếu được thực hiện tốt, nghiên cứu định tính vẫn có thể cung cấp những góc nhìn sâu sắc và đóng góp hữu ích cho tri thức kinh tế, đặc biệt khi hợp tác với các chuyên gia liên ngành. Ví dụ, dự án của Bewley (Nghiên cứu của nhà kinh tế học Truman Bewley, người nổi tiếng với công trình về thất nghiệp và tiền lương trong bối cảnh suy thoái kinh tế) đã chứng minh rằng việc đưa nhận thức và kinh nghiệm

của các đối tượng nghiên cứu vào phân tích có thể mang lại những phát hiện bất ngờ và có giá trị (Starr, 2014).

2.3. Phương pháp nghiên cứu định tính

2.3.1 – 2.3.6: Phương pháp nghiên cứu khảo sát thăm dò; Phương pháp nghiên cứu khảo sát xác nhận; Phương pháp nghiên cứu điều tra mô tả; Phương pháp trao đổi và xin ý kiến nhà khoa học; Phương pháp phỏng vấn chuyên gia; Phương pháp nghiên cứu khảo sát.

Để tăng tỷ lệ phản hồi, tác giả đã áp dụng các biện pháp: giải thích mục đích của khảo sát và cam kết bảo mật thông tin (Fan & Yan, 2010), đồng thời thực hiện cuộc gọi nhắc nhở đối với các doanh nghiệp chưa trả lời (Kaplowitz và cộng sự, 2004; Fan & Yan, 2010). Để giảm thiểu sai lệch không phản hồi (nonresponse bias), phương pháp "ngoại suy" (extrapolation method) được sử dụng, với giả định rằng các phản hồi muộn thường tương đồng với những trường hợp không phản hồi (Armstrong & Overton, 1977; Wagner & Kemmerling, 2010). Kết quả phân tích không phát hiện sự khác biệt đáng kể giữa các nhóm phản hồi sớm và muộn, góp phần làm giảm thiểu sai lệch này. Để kiểm soát sai lệch phương pháp chung (common method bias), các chiến lược của Podsakoff và cộng sự (2003) được áp dụng, bao gồm thiết kế bảng khảo sát rõ ràng, tránh câu hỏi dẫn dắt hoặc gợi ý câu trả lời, và bảo đảm tính bảo mật để giảm áp lực xã hội hoặc xu hướng trả lời theo chuẩn mực.

2.4. Phương pháp nghiên cứu định lượng

2.4.1. Cách tiếp cận áp dụng SEM

2.4.2. Lý do lựa chọn áp dụng SEM

Phù hợp với mô hình nghiên cứu phức tạp: SEM cung cấp một khuôn khổ vững chắc để xác định và kiểm định các mối quan hệ phức tạp giữa các biến tiềm ẩn ngoại sinh (TCCT, KTVM, CNTCH, VNL, TC, CLMD) và các biến tiềm ẩn nội sinh (PTXH, PTKH, PTMT).

Đánh giá độ tin cậy và tính giá trị của thang đo: SEM được triển khai qua hai giai đoạn: (i) Mô hình đo lường nhằm đánh giá độ tin cậy, tính giá trị của các thang đo, và giảm thiểu sai lệch; (ii) Mô hình cấu trúc kiểm định mối quan hệ giữa các biến tiềm ẩn nội sinh và ngoại sinh.

Kiểm định mối quan hệ đa chiều: SEM cho phép kiểm định đồng thời nhiều mối quan hệ phức tạp trong cùng một mô hình duy nhất, bao gồm tác động của các yếu tố độc lập (TCCT, KTVM, CNTCH, VNL, TC, CLMD) lên ba khía cạnh PTBV (PTXH, PTKT, PTMT).

Ưu điểm so với các phương pháp thống kê truyền thống: So với các phương pháp hồi quy tuyến tính hoặc phân tích nhân tố truyền thống, SEM vượt trội nhờ khả năng xử lý các mô hình phức tạp với độ chính xác và

tính linh hoạt cao hơn. Đặc biệt, phương pháp này có thể giải quyết hiệu quả vấn đề đa cộng tuyến, đảm bảo tính chính xác và độ tin cậy của các kết quả phân tích.

Phù hợp với mẫu dữ liệu khảo sát: Theo Hair et al. (2010, trang 574), cỡ mẫu tối thiểu cho SEM là 500 đối với các mô hình có từ 7 nhân tố trở lên, trong đó mỗi nhân tố có thể có ít hơn 3 biến quan sát. Mô hình nghiên cứu của tác giả có 6 nhân tố độc lập và 3 nhân tố phụ thuộc, mỗi nhân tố có tối thiểu 5 biến quan sát. Do đó, mục tiêu thu thập tối thiểu 500 mẫu là hợp lý để đảm bảo các chỉ số có độ phù hợp đạt tiêu chuẩn.

2.4.3. Phương pháp thống kê: Phân tích SEM bao gồm hai giai đoạn: phân tích mô hình đo lường và phân tích mô hình cấu trúc. SEM trong nghiên cứu này để kiểm tra mối quan hệ nhân quả giữa các biến tiềm ẩn ngoại sinh bao gồm TCCT, KTVM, CNTCH, VNL, TC, và CLMD, và các biến tiềm ẩn nội sinh bao gồm PTXH, PTKT, và PTMT trong mô hình nghiên cứu.

2.4.4. Thiết kế mẫu, độ lớn của mẫu, và phương pháp thu thập dữ liệu: Phương pháp lấy mẫu phi xác suất, cụ thể là lấy mẫu thuận tiện theo cơ sở lý luận của (Forza, 2002). Dựa trên lý thuyết của Hair và cộng sự (2010, trang 574) và so sánh với các nghiên cứu thực nghiệm đi trước, đặc biệt là các nghiên cứu trong lĩnh vực giao thông vận tải và các nghiên cứu có cấu trúc tương tự, cỡ mẫu mục tiêu 500 của nghiên cứu này là phù hợp. Việc đạt được cỡ mẫu này đảm bảo tính đại diện, độ tin cậy và khả năng kiểm định các mối quan hệ phức tạp giữa các nhân tố trong SEM, phù hợp với khuyến nghị của Hair và cộng sự (2010, trang 574). Các phương pháp thu thập dữ liệu được sử dụng trong nghiên cứu này là thu thập dữ liệu thứ cấp và sơ cấp.

2.4.5. Số liệu phục vụ phân tích

2.5. Xây dựng thang đo các yếu tố trong mô hình nghiên cứu đề xuất

TP. HCM đóng vai trò là trung tâm trung tâm kinh tế, thương mại, và tài chính của Việt Nam, là nơi đặt trụ sở của nhiều tập đoàn đa quốc gia, tổ chức tài chính, và các dự án kinh doanh lớn. Bối cảnh kinh doanh sôi động và thị trường năng động của TP. HCM góp phần đáng kể vào sự phát triển kinh tế tổng thể và khả năng cạnh tranh của Việt Nam trên thị trường toàn cầu. Với vai trò then chốt của TP. HCM trong bối cảnh kinh tế Việt Nam. Mặc dù là một thành phố ở Việt Nam, nhưng ý nghĩa kinh tế và động lực đô thị của TP. HCM có thể được xem là tương đương với một số quốc gia, cơ sở lý luận này khiến TP. HCM có thể so sánh và tham chiếu với một số quốc gia chẳng hạn như khu vực Trung và Đông Âu (CEEC) khi phân tích và tìm hiểu PTBV DNVT. Để xây dựng thang đo, tác giả áp dụng nhiều cách tiếp cận bao gồm nghiên cứu tài liệu, tham khảo ý kiến nhà khoa học, phỏng vấn chuyên gia, và những hiểu biết thực tế của tác giả về TP. HCM, phương pháp

này được giới thiệu bởi (Forza, 2002; Balram và Dragicevic, 2005). Phương pháp luận này nhằm mục đích tận dụng những phát hiện nghiên cứu thực nghiệm từ các khu vực khác nhau, đồng thời tinh chỉnh thang đo phù hợp nhất với bối cảnh TP. HCM.

CHƯƠNG 3: KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

3.1. Thực trạng doanh nghiệp vận tải trên đại bàn TP. HCM

3.2. Kết quả khảo sát sơ bộ

Phân tích Cronbach alpha thang đo các yếu tố của mô hình nghiên cứu:

Các biến quan sát có Corrected item-total correlation $< 0,3$ bị loại bao gồm KTVM3, CNTCH8, CLMD6, PTXH6.

3.3. Hiệu chỉnh thang đo các yếu tố của mô hình nghiên cứu đề xuất

Thang đo hiệu chỉnh bao gồm: yếu tố kinh tế vĩ mô; yếu tố phát triển công nghệ và toàn cầu hoá; yếu tố chiến lược và mô hình kinh doanh; và yếu tố phát triển xã hội

3.4. Kết quả khảo sát chính thức: Việc thu thập dữ liệu chính thức được thực hiện từ tháng 8 đến tháng 10 năm 2023. Tổng cộng, 1.610 email chứa liên kết tới bảng khảo sát Google Forms đã được gửi tới DNVT TP.HCM. Trong đó có 387 email bị trả lại do các lý do khách quan như hộp thư đầy hoặc bị lọc spam, điều này phù hợp với kết quả nghiên cứu của Kaplowitz và cộng sự (2004). Tổng số email hợp lệ được gửi đi là 1.223 và thu về 544 phản hồi (tỷ lệ 44,5%). Sau khi loại bỏ 40 phản hồi không hợp lệ (Lý do: chỉ trả lời một phương án duy nhất, bỏ sót nhiều câu hỏi, hoặc trả lời nhiều phương án ở một câu hỏi), mẫu khảo sát cuối cùng gồm 504 phản hồi hợp lệ. Để giảm thiểu sai lệch không phản hồi (nonresponse bias), tác giả sử dụng phương pháp "ngoại suy" (extrapolation method) dựa trên giả định rằng phản hồi muộn có xu hướng giống với không phản hồi (Armstrong & Overton, 1977; Wagner & Kemmerling, 2010). Phân tích giữa các nhóm phản hồi sớm và muộn cho thấy không có sự khác biệt đáng kể, giảm thiểu rủi ro sai lệch do không phản hồi. Đồng thời, các chiến lược do Podsakoff và cộng sự (2003) đề xuất cũng được áp dụng để giảm thiểu sai lệch phương pháp chung (common method bias), như: thiết kế bảng khảo sát rõ ràng, tránh dẫn dắt hoặc gợi ý câu trả lời, và đảm bảo tính bảo mật thông tin để giảm áp lực xã hội hoặc thiên kiến trả lời theo chuẩn mực. Mẫu khảo sát 504 hợp lệ cuối cùng này đáp ứng tiêu chí đại diện và đảm bảo kích thước đủ lớn để thực hiện phân tích thống kê theo khuyến nghị của Hair và cộng sự (2010).

Phân tích Cronbach's alpha thang đo các yếu tố của mô hình nghiên cứu: Loại một biến quan sát là PTMT3. ***Phân tích nhân tố khám phá (EFA):*** KMO = 0,920, P-value $< 0,001$, Eigenvalues lớn hơn 1 là 75,06 $> 50\%$, hệ số tải nhân tố của toàn bộ các biến quan sát đều lớn hơn 0,5. Kết

quả đạt yêu cầu về lý thuyết. **Phân tích nhân tố khẳng định (CFA):** Chi-square/df = 1,766; GFI = 0,861; CFI = 0,955; TLI = 0,952; RMSEA = 0,039; PCLOSE = 1,000. Đạt yêu cầu về lý thuyết. **Phân tích mô hình phương trình cấu trúc tuyến tính (SEM):** Chi-square/df = 1,795; GFI = 0,859; CFI = 0,953; TLI = 0,950; RMSEA = 0,040; PCLOSE = 1,000. Đạt yêu cầu về lý thuyết. **Kiểm định Bootstrap:** Các giá trị SE, SE-SE, Bias, SE-Bias, và C.R có giá trị tuyệt đối nhỏ hơn 1,96. Đảm bảo độ tin cậy trong kết quả phân tích dữ liệu và cho phép suy luận cho toàn bộ tập dữ liệu.

Mức độ phân bố thể hiện tính đại diện của mẫu: Mẫu khảo sát cuối cùng tập trung vào 18 quận tại TP. HCM có số lượng DNVT hoạt động lớn hơn, giúp phản ánh chính xác hơn tình hình thực tế của DNVT TP. HCM. Tỷ lệ phản hồi dao động từ 41,24% đến 47,62% giữa các quận, đảm bảo độ phân tán hợp lý và giảm thiểu sai lệch mẫu. Kết quả này cho thấy mẫu khảo sát đáp ứng tiêu chí về tính đại diện và tính hợp lệ cho các phân tích thống kê tiếp theo.

3.5. Thảo luận kết quả nghiên cứu: TCCT ảnh hưởng tích cực PTBV DNVT TP. HCM trên cả ba khía cạnh PTXH, PTKT, PTMT. KTVM ảnh hưởng tích cực đến PTBV DNVT TP. HCM trên hai khía cạnh PTXH và PTMT, không ảnh hưởng đến PTKT. CNTCH ảnh hưởng tích cực PTBV DNVT TP. HCM toàn diện cả ba khía cạnh PTXH, PTKT, và PTMT. VNL thúc đẩy PTBV DNVT TP. HCM với những ảnh hưởng tích cực rõ rệt đến cả ba khía cạnh. TC thúc đẩy PTBV DNVT TP. HCM toàn diện trên cả ba khía cạnh. CLMD ảnh hưởng tích cực đến PTBV DNVT TP. HCM trên hai khía cạnh PTXH và PTMT, không ảnh hưởng PTKT.

3.6. So sánh kết quả nghiên cứu với nghiên cứu thực nghiệm đi trước

Các phát hiện then chốt làm cơ sở các khuyến nghị chính sách trong Chương 4:

TCCT: Nhấn mạnh tác động tiêu cực của các quy định pháp lý phức tạp, tham nhũng, thuế cao và bộ máy quan liêu đối với năng suất và PTBV. Tính phổ biến của các vấn đề này trên toàn cầu cho thấy đây là những trở ngại chung mà DNVT TP. HCM cũng đang đối mặt. Tác động đối với hoạch định chính sách, nhấn mạnh nhu cầu cải cách chính sách nhằm đơn giản hóa quy định, giảm thủ tục hành chính, tăng tính minh bạch để hạn chế quan liêu, chống tham nhũng, hỗ trợ DNVT nâng cao năng suất và thúc đẩy PTBV phù hợp với xu hướng toàn cầu.

KVTM: Môi trường KTVM thuận lợi giúp DNVT duy trì năng suất và tăng trưởng bền vững, GDP/GRDP tăng trưởng ổn định, tỷ lệ thất nghiệp thấp, giá tiêu dùng bình ổn, chi tiêu tiêu dùng tăng, và xuất nhập khẩu ổn

định tạo điều kiện trực tiếp cho DNVT mở rộng hoạt động. Tác động đối với hoạch định chính sách, cần duy trì các chính sách hỗ trợ sự ổn định môi trường KTVM thông qua kiểm soát lạm phát, duy trì tỷ lệ thất nghiệp thấp, và khuyến khích tiêu dùng nội địa, thúc đẩy xuất nhập khẩu bằng chính sách thương mại mở và hỗ.

CNTCH: Ứng dụng công nghệ và thương mại quốc tế đóng vai trò then chốt trong việc cải thiện năng suất, mở rộng thị trường, và đáp ứng nhu cầu khách hàng tại DNVT Ukraine, Nga, Belarus, Kazakhstan, Ba Lan, Châu Âu, và TP. HCM. Tác động đối với hoạch định chính sách, cần thúc đẩy chính sách hỗ trợ ứng dụng công nghệ trong vận hành và quản trị DNVT, khuyến khích đổi mới sáng tạo, đồng thời tận dụng toàn cầu hoá nhằm đẩy mạnh thương mại hàng hóa thông qua nhập khẩu và FDI, mở rộng các thỏa thuận thương mại quốc tế để nâng cao năng lực cạnh tranh và PTBV toàn diện.

VNL: Nhấn mạnh vai trò then chốt của VNL trong việc nâng cao hiệu suất và thúc đẩy PTBV DNVT. Cụ thể, kỹ năng lãnh đạo của đội ngũ quản lý đóng vai trò quan trọng trong việc định hướng và khích lệ nhân viên nỗ lực hết mình, năng lực nhân viên phù hợp và các chương trình hỗ trợ nâng cao kỹ năng giúp DNVT duy trì tính linh hoạt và khả năng thích ứng, và sự hài lòng của nhân viên với tổ chức tạo ra động lực nội tại, thúc đẩy họ cống hiến lâu dài và đóng góp vào PTBV. Tác động đối với hoạch định chính sách, đẩy mạnh chính sách hỗ trợ đào tạo và nâng cao kỹ năng quản lý cho đội ngũ lãnh đạo, khuyến khích DNVT đầu tư vào phát triển nhân viên để đáp ứng nhu cầu thị trường, tạo môi trường làm việc tích cực, chế độ đãi ngộ hợp lý nhằm nâng cao sự hài lòng và gắn bó của nhân viên.

TC: Tác động đối với hoạch định chính sách, DNVT TP. HCM cần tăng cường quản lý các chỉ số TC, đặc biệt là thanh khoản, nợ, chi phí, và lợi nhuận, nhằm tối ưu hóa dòng tiền, duy trì khả năng hoạt động liên tục của mình. Chính quyền TP. HCM nên xây dựng chính sách hỗ trợ DNVT tiếp cận nguồn vốn, giảm gánh nặng thuế và chi phí vận hành để thúc đẩy PTBV toàn diện.

CLMD: Tác động đối với hoạch định chính sách, khi xây dựng chiến lược và mô hình kinh doanh, DNVT TP. HCM cần tối ưu hóa sự phối hợp các yếu tố TC trên và điều chỉnh chiến lược giá cước vận tải để cân bằng giữa tăng trưởng lợi nhuận và giảm tác động môi trường. Chính quyền TP. HCM nên ban hành chính sách khuyến khích DNVT áp dụng các chiến lược giá cước hợp lý nhằm tối đa hóa lợi nhuận và giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

Kết quả nghiên cứu này mở rộng và bổ sung các nghiên cứu thực nghiệm đi trước:

TCCT: Xuất phát từ hệ thống pháp lý tại TP. HCM với các quy định thay đổi thường xuyên, thủ tục phức tạp, quan liêu, và tham nhũng, tạo gánh nặng lớn cho DNVT. Ngược lại, tại CEEC và châu Âu, các khung pháp lý hỗ trợ và minh bạch giúp DNVT hoạt động hiệu quả hơn. Tác động chính sách, TP. HCM cần đơn giản hóa và ổn định khung pháp lý, giảm thủ tục hành chính, giảm thuế, và tăng tính minh bạch để hỗ trợ DNVT. Đồng thời, nên tham khảo các mô hình pháp lý thành công của Châu Âu nhằm cân bằng giữa yêu cầu tuân thủ và khuyến khích đổi mới hướng đến PTBV.

KTVM: Do quá trình đô thị hóa và công nghiệp hóa nhanh chóng của TP. HCM, tăng trưởng kinh tế do GRDP thúc đẩy, dẫn đến nhu cầu về dịch vụ vận tải tăng lên, từ đó ảnh hưởng đến các yếu tố xã hội như cơ hội việc làm và các yếu tố môi trường như chất lượng không khí. Tuy nhiên, có thể bị hạn chế ảnh hưởng trực tiếp đến PTKT do các điều kiện KTVM không trực tiếp chuyển thành lợi nhuận hoặc tăng trưởng doanh thu của DNVT. Tác động đối với hoạch định chính sách, các chính sách cần tập trung, ngoài việc duy trì GRDP tăng trưởng ổn định, kiểm soát tỷ lệ thất nghiệp, và chỉ tiêu tiêu dùng để thúc đẩy cơ hội việc làm và cải thiện chất lượng sống, đồng thời cân đối chi số giá tiêu dùng, khuyến khích thương mại thông qua xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, do KTVM không trực tiếp làm tăng lợi nhuận hay doanh thu của DNVT trên khía cạnh PTKT, chính sách cần hỗ trợ DNVT tối ưu hóa chi phí vận hành và nâng cao năng suất để khắc phục khía cạnh này.

CNTCH: DNVT siêu nhỏ, nhỏ, và vừa tại TP. HCM vẫn có thể tận dụng công nghệ tiên tiến và toàn cầu hóa nhờ: (1) Sự phổ biến của các giải pháp công nghệ với chi phí hợp lý giúp DNVT có khả năng tiếp cận linh hoạt; (2) Phân nano nhờ chính sách hỗ trợ của chính quyền TP. HCM trong việc thúc đẩy chuyển đổi số và hội nhập quốc tế; (3) Nhu cầu vận tải gia tăng do tăng trưởng xuất nhập khẩu và đầu tư nước ngoài tạo ra cơ hội phát triển cho DNVT ở mọi quy mô. Tác động đối với hoạch định chính sách, chính quyền TP. HCM cần tiếp tục xây dựng và đẩy mạnh chính sách hỗ trợ DNVT siêu nhỏ, nhỏ, và vừa tiếp cận công nghệ và mở rộng hoạt động xuất nhập khẩu, thu hút đầu tư nước ngoài, đảm bảo tất cả các quy mô DNVT đều hưởng lợi từ ứng dụng công nghệ tiên tiến thông qua quá trình toàn cầu hóa, thúc đẩy PTBV toàn diện.

VNL: DNVT tại Cộng hòa Séc, nhấn mạnh tầm quan trọng của mức lương cơ bản và các yếu tố như bầu không khí nơi làm việc và giao tiếp hiệu quả đối với nhân viên nam. Nghiên cứu này tập trung đo lường kỹ năng lãnh đạo, sự nỗ lực hết mình của nhân viên, năng lực nhân viên, hỗ trợ nhân viên nâng cao kỹ năng và trình độ khi cần thiết, và sự hài lòng của nhân viên với tổ chức. Tác động đối với hoạch định chính sách, ngoài các yếu tố như lãnh

đạo, trình độ, năng lực, sự cố gắng, và hài lòng của người lao động, DNVTP. HCM có thể tận dụng nguồn nhân lực nam thông qua cải thiện và đẩy mạnh mức lương cơ bản và các yếu tố như bầu không khí nơi làm việc và giao tiếp hiệu quả.

TC: Nghiên cứu tại Ba Lan chỉ ra sự khác biệt chi phí theo quy mô DNVTP: chi phí tuyển dụng chi phối DNVTP nhỏ và siêu nhỏ, còn DNVTP lớn tối ưu chi phí nhiên liệu. Tác động đối với hoạch định chính sách, DNVTP. HCM cần kết hợp quản lý hiệu quả các chỉ số TC với việc nhận thức rõ sự khác biệt chi phí theo quy mô: DNVTP nhỏ và siêu nhỏ nên kiểm soát chi phí tuyển dụng, trong khi DNVTP lớn cần tối ưu hóa chi phí nhiên liệu để nâng cao hiệu quả hoạt động.

CLMD: Nghiên cứu này đề cao các biện pháp cụ thể, như quản lý TC, rủi ro, thương hiệu, trong xây dựng chiến lược và mô hình kinh doanh, nghiên cứu trước nhân mạnh định hướng chiến lược tổng thể dựa trên nguyên tắc PTBV. Tác động đối với hoạch định chính sách, DNVTP. HCM cần tiếp cận theo hướng tổng thể, xây dựng chiến lược và mô hình kinh doanh phù hợp với tiến trình PTBV. Giai đoạn đầu cần tập trung tuân thủ các nguyên tắc PTBV, sau đó đi vào chi tiết với các yếu tố như quản lý TC, rủi ro, tối ưu lợi nhuận và doanh thu, đồng thời nâng cao giá trị thương hiệu và năng lực tuyển dụng. Điều này đòi hỏi DNVTP không chỉ chú trọng các chỉ số TC mà còn phải đảm bảo tính bền vững trong dài hạn. Chính quyền TP. HCM cần hỗ trợ DNVTP lồng ghép các nguyên tắc PTBV vào chiến lược kinh doanh thông qua các chính sách khuyến khích và ưu đãi đối với DN đạt hiệu quả TC, đồng thời giảm thiểu tác động môi trường và đóng góp tích cực cho xã hội.

3.7. Nhận xét và kết luận về kết quả nghiên cứu

3.8. Ý nghĩa kết quả nghiên cứu

3.8.1. Ý nghĩa kết quả nghiên cứu về mặt lý thuyết: Kết quả nghiên cứu có ý nghĩa đáng ghi nhận về mặt lý thuyết trong lĩnh vực kinh tế và phân tích thể chế. Nền tảng nghiên cứu dựa trên lý thuyết thể chế của North (2005), trong đó nhấn mạnh vai trò then chốt của thể chế trong việc định hình hành vi và kết quả kinh tế (North, 2005). Bằng cách tích hợp nhiều lý thuyết có tầm ảnh hưởng khác nhau như lý thuyết KTVM, lý thuyết, lý thuyết, thuyết toàn cầu hóa, thuyết kinh tế chi phí giao dịch, và lý thuyết PTBV. Nghiên cứu làm sáng tỏ sự đan xen phức tạp và phong phú giữa lý thuyết thể chế của North và các lý thuyết và thuyết khác, đưa ra một khuôn khổ toàn diện để hiểu động lực PTBV DNVTP thực nghiệm tại TP. HCM.

3.8.2. Ý nghĩa kết quả nghiên cứu về mặt thực tiễn: Kết quả nghiên cứu có ý nghĩa thiết thực đối với các bên liên quan đến hoạt động của DNVTP

TP. HCM. Đầu tư vào VNL, linh hoạt và khả năng thích ứng trong liên kết chiến lược và mô hình kinh doanh, tích hợp ứng dụng phát triển công nghệ và nắm bắt các cơ hội toàn cầu hóa để nâng cao khả năng cạnh tranh, cải thiện môi trường KTVM nhằm thúc đẩy sự ổn định và tăng trưởng. Cuối cùng, nhấn mạnh nhu cầu cấp thiết phải cải cách để giải quyết tham nhũng tràn lan dai dẳng, quan liêu, sự phức tạp của thủ tục hành chính, gánh nặng pháp lý. Các cơ quan chức năng phải ưu tiên các biện pháp nâng cao tính minh bạch, đơn giản hóa thủ tục hành chính và khung pháp lý, và giảm thuế, nhằm tạo ra môi trường kinh doanh thuận lợi hơn, thúc đẩy niềm tin, đầu tư và tăng trưởng bền vững.

CHƯƠNG 4: HÀM Ý CHÍNH SÁCH

4.1. Hàm ý chính sách

4.1.1. Yếu tố thể chế chính trị: Kết quả phân tích định lượng cho thấy mức độ ảnh hưởng tiêu cực khác nhau của TCCT đến ba khía cạnh PTBV DNVN TP.HCM. Khi TCCT giảm 1 đơn vị, PTXH tăng 0,129, PTKT tăng 0,138 và PTMT tăng 0,121 đơn vị. Điều này chứng minh rằng cải thiện TCCT sẽ mang lại hiệu quả cao nhất cho PTKT, sau đó là PTXH, và cuối cùng là PTMT. Và căn cứ vào thực trạng DNVN TP.HCM, bối cảnh TP. HCM, và từ các phát hiện then chốt mục 3.6, cho thấy tại TP. HCM, quy định thay đổi thường xuyên, bộ máy hành chính công kênh, và chi phí vận hành cao là rào cản lớn đến PTBV DNVN TP. HCM. Điều này nhấn mạnh TP. HCM cần đơn giản hóa và ổn định khung pháp lý, giảm thủ tục hành chính, giảm thuế, và tăng tính minh bạch để hạn chế quan liêu, chống tham nhũng, hỗ trợ DNVN nâng cao năng suất và thúc đẩy PTBV phù hợp với xu hướng toàn cầu. Đồng thời, nên tham khảo các mô hình pháp lý thành công của Châu Âu nhằm cân bằng giữa yêu cầu tuân thủ và khuyến khích đổi mới trên con đường PTBV. Trong bối cảnh nguồn lực hạn chế, chính sách nên ưu tiên tùy mục tiêu. Nếu cần hiệu quả nhanh, tập trung giảm quan liêu (TCCT5). Đề hướng tới ổn định lâu dài, cải thiện bất ổn pháp lý (TCCT2) là cần thiết. Song song, giảm gánh nặng thuế (TCCT3) và thủ tục hành chính (TCCT4) cần được cân nhắc theo định hướng của TP. HCM. Giải pháp nên dựa trên ảnh hưởng định lượng, vừa hiệu quả trước mắt, vừa đảm bảo PTBV. Theo mức độ tác động, đề xuất giải pháp cụ thể ưu tiên giải quyết sự cản trở theo thứ tự, từ thành phần có ảnh hưởng tiêu cực lớn nhất: TCCT5, TCCT4, TCCT3, TCCT1, và cuối cùng TCCT2: Chú trọng giảm và hướng đến xóa bỏ tình trạng quan liêu (TCCT5); Giảm gánh nặng thủ tục hành chính, giảm và hướng đến xóa bỏ nạn tham nhũng tràn lan (TCCT4); Giảm gánh nặng thuế (TCCT3); Đơn giản hoá các quy định và các văn bản luật điều hướng

DNVT (TCCT1); Chú trọng giải quyết sự bất ổn của luật pháp và quy định về kinh doanh vận tải (TCCT2).

4.1.2. Yếu tố kinh tế vĩ mô: Kết quả định lượng chỉ ra rằng KTVM tác động tích cực khác nhau đến hai khía cạnh PTBV DNVT TP. HCM. Cụ thể, khi KTVM tăng 1 đơn vị, PTXH tăng 0,145 đơn vị, PTMT tăng 0,271 đơn vị. PTMT chịu ảnh hưởng lớn nhất, gần gấp đôi PTXH, trong khi PTKT không bị tác động. Và căn cứ vào thực trạng DNVT TP.HCM, bối cảnh TP. HCM, và từ các phát hiện then chốt mục 3.6, môi trường KTVM thuận lợi giúp DNVT duy trì năng suất và tăng trưởng bền vững, GDP/GRDP tăng trưởng ổn định, tỷ lệ thất nghiệp thấp, giá tiêu dùng bình ổn, chỉ tiêu tiêu dùng tăng, và xuất nhập khẩu ổn định tạo điều kiện trực tiếp cho DNVT mở rộng hoạt động. Có thể lý giải rằng do quá trình đô thị hóa và công nghiệp hóa nhanh chóng của TP. HCM, tăng trưởng kinh tế do GRDP thúc đẩy, dẫn đến nhu cầu về dịch vụ vận tải tăng lên, từ đó ảnh hưởng đến các yếu tố xã hội như cơ hội việc làm và các yếu tố môi trường như chất lượng không khí. Tuy nhiên, có thể bị hạn chế ảnh hưởng trực tiếp đến PTKT do các điều kiện KTVM không trực tiếp chuyển thành lợi nhuận hoặc tăng trưởng doanh thu của DNVT. Các chính sách cần tập trung, ngoài việc duy trì GRDP tăng trưởng ổn định, kiểm soát tỷ lệ thất nghiệp, và chỉ tiêu tiêu dùng để thúc đẩy cơ hội việc làm và cải thiện chất lượng sống, đồng thời cân đối chỉ số giá tiêu dùng, khuyến khích thương mại thông qua xuất nhập khẩu. Do KTVM không trực tiếp làm tăng lợi nhuận hay doanh thu của DNVT, nên không ảnh hưởng trực tiếp đến PTKT, chính sách cần hỗ trợ DNVT tối ưu hóa chi phí vận hành và nâng cao năng suất để khắc phục khía cạnh này. Theo mức độ tác động, ưu tiên chính sách cần tập trung vào các yếu tố có tác động tích cực lớn nhất, bao gồm KTVM7 (Nhập khẩu ổn định), KTVM5 (Ổn định giá tiêu dùng), và KTVM6 (Xuất khẩu ổn định), vì đây là những yếu tố đóng vai trò then chốt trong việc thực hiện PTBV DNVT TP. HCM. Đồng thời, cần duy trì ổn định dài hạn và đảm bảo tăng trưởng bền vững thông qua các yếu tố hỗ trợ như KTVM1 (GRDP ổn định), KTVM2 (Tỷ lệ thất nghiệp thấp), và KTVM4 (Chỉ tiêu hộ gia đình ổn định).

4.1.3. Yếu tố phát triển công nghệ và toàn cầu hoá: Kết quả định lượng cho thấy CNTCH tác động tích cực đến cả ba khía cạnh PTBV DNVT TP. HCM. Cụ thể, khi CNTCH tăng 1 đơn vị, PTMT tăng lớn nhất mức 0,214, PTKT tăng 0,207, và PTXH tăng nhỏ nhất với 0,162 đơn vị. Và căn cứ vào thực trạng DNVT TP.HCM, bối cảnh TP. HCM, và từ các phát hiện then chốt mục 3.6, ứng dụng công nghệ và thương mại quốc tế đóng vai trò then chốt trong việc cải thiện năng suất, mở rộng thị trường, và đáp ứng nhu cầu khách hàng tại DNVT TP. HCM. Chính quyền TP. HCM cần thúc đẩy chính sách

hỗ trợ ứng dụng công nghệ trong vận hành và quản trị DNVT (đặc biệt đẩy mạnh chính sách hỗ trợ DNVT siêu nhỏ, nhỏ, và vừa tiếp cận công nghệ), khuyến khích đổi mới sáng tạo, đồng thời và tận dụng toàn cầu hoá nhằm đẩy mạnh thương mại hàng hóa thông qua nhập khẩu và đầu tư trực tiếp nước ngoài, mở rộng các thỏa thuận thương mại quốc tế để nâng cao năng lực cạnh tranh và PTBV toàn diện. Theo mức độ tác động, ưu tiên chính sách cần tập trung vào CNTCH4, CNTCH5, và CNTCH2 vì các yếu tố này đóng vai trò trọng yếu trong thực hiện PTBV DNVT TP. HCM. Đồng thời, cần duy trì ổn định và hỗ trợ lâu dài qua các yếu tố CNTCH7, CNTCH1, CNTCH6, và CNTCH3. Giải pháp cụ thể, đề xuất ưu tiên ứng dụng công nghệ trong bối cảnh toàn cầu hoá với thứ tự tác động từ cao đến thấp: CNTCH4, CNTCH5, CNTCH2, CNTCH7, CNTCH1, CNTCH6, và CNTCH3.

4.1.4. Yếu tố vốn nhân lực: Kết quả định lượng cho thấy VNL tác động tích cực đến cả ba khía cạnh PTBV DNVT TP. HCM. Cụ thể, khi VNL tăng 1 đơn vị, PTXH tăng mạnh nhất với 0,309, PTMT tăng 0,193, và PTKT tăng nhỏ nhất với 0,157 đơn vị. Và căn cứ vào thực trạng DNVT TP.HCM, bối cảnh TP. HCM, và từ các phát hiện then chốt mục 3.6, cho thấy vai trò then chốt của VNL trong việc nâng cao hiệu suất và thúc đẩy PTBV DNVT TP. HCM. Bao gồm, kỹ năng lãnh đạo, năng lực nhân viên phù hợp, sự hài lòng của nhân viên với tổ. Cần đẩy mạnh chính sách hỗ trợ đào tạo và nâng cao kỹ năng quản lý cho đội ngũ lãnh đạo, khuyến khích DNVT đầu tư vào phát triển nhân viên, tạo môi trường làm việc tích cực, chế độ đãi ngộ hợp lý nhằm nâng cao sự hài lòng và gắn bó của nhân viên. Ngoài ra, DNVT TP. HCM có thể tận dụng nguồn nhân lực nam thông qua cải thiện và đẩy mạnh mức lương cơ bản và các yếu tố như bầu không khí nơi làm việc và giao tiếp hiệu quả. Theo mức độ tác động, chính sách ưu tiên cần tập trung vào VNL5 và VNL2, là các yếu tố có tác động lớn nhất. Đồng thời VNL3, VNL1, và VNL4 cũng cần tập trung đẩy mạnh nhằm duy trì ổn định và tăng trưởng bền vững. Giải pháp cụ thể, đề xuất ưu tiên đầu tư phát triển VNL với thứ tự tác động từ cao đến thấp: VNL5, VNL2, VNL3, VNL1, và VNL4.

4.1.5. Yếu tố tài chính: Kết quả định lượng cho thấy TC tác động tích cực đến ba khía cạnh PTBV DNVT TP. HCM. Khi TC tăng 1 đơn vị, PTKT tăng mạnh nhất với 0,203, PTXH tăng 0,162 và PTMT tăng thấp nhất với 0,145. Và căn cứ vào thực trạng DNVT TP.HCM, bối cảnh TP. HCM, và từ các phát hiện then chốt mục 3.6, nhấn mạnh tầm quan trọng của quản lý hiệu quả thanh khoản, nợ, chi phí, và lợi nhuận trong việc duy trì hoạt động ổn định và thúc đẩy tăng trưởng của DNVT. Trong bối cảnh TP. HCM, DNVT cần kết hợp quản lý hiệu quả các chỉ số TC với việc nhận thức rõ sự khác biệt chi phí theo quy mô: DNVT nhỏ và siêu nhỏ nên kiểm soát chi phí

tuyển dụng, trong khi DNVT lớn cần tối ưu hóa chi phí nhiên liệu để nâng cao hiệu quả hoạt động. Theo mức độ tác động, chính sách phát triển TC nên tập trung vào TC5 và TC4, đồng thời cải thiện TC3, TC2, và TC1 nhằm đảm bảo tăng trưởng bền vững và năng lực cạnh tranh của DNVT TP. HCM. Giải pháp cụ thể, đề xuất ưu tiên đầu tư phát triển VNL với thứ tự tác động từ cao đến thấp: TC5, TC4, TC3, TC2, và TC1.

4.1.6. Yếu tố chiến lược và mô hình kinh doanh: Kết quả định lượng (Bảng 3.23 và 3.24) cho thấy CLMD tác động tích cực đến hai khía cạnh của PTBV DNVT TP. HCM. Khi TC tăng 1 đơn vị, PTMT tăng mạnh nhất với 0,203, PTXH tăng nhỏ hơn ở mức 0,154 đơn vị, trong khi PTKT không bị ảnh hưởng. Và căn cứ vào thực trạng DNVT TP.HCM, bối cảnh TP. HCM, và từ các phát hiện trên chốt mục 3.6, cho thấy tầm quan trọng của quản lý chi phí (chiến lược giá), giảm chi phí, quản lý rủi ro (đặc biệt là rủi ro môi trường), duy trì và nâng cao tỷ suất lợi nhuận, gia tăng doanh thu, củng cố uy tín thương hiệu và tăng sức hấp dẫn tuyển dụng, trong xây dựng chiến lược và mô hình kinh doanh trong PTBV. Trong bối cảnh TP. HCM, DNVT cần tiếp cận theo hướng tổng thể, xây dựng chiến lược và mô hình kinh doanh phù hợp với tiến trình PTBV. Giai đoạn đầu cần tập trung tuân thủ các nguyên tắc PTBV, sau đó đi vào chi tiết với các yếu tố như quản lý TC, rủi ro, tối ưu lợi nhuận và doanh thu, đồng thời nâng cao giá trị thương hiệu và năng lực tuyển dụng. Điều này đòi hỏi DNVT không chỉ chú trọng các chỉ số TC mà còn phải đảm bảo tính bền vững trong dài hạn. Chính quyền TP. HCM cần hỗ trợ DNVT lồng ghép các nguyên tắc PTBV vào chiến lược kinh doanh thông qua các chính sách khuyến khích và ưu đãi đối với DN đạt hiệu quả TC, đồng thời giảm thiểu tác động môi trường và đóng góp tích cực cho xã hội. Ngoài ra, chính quyền TP. HCM nên đóng vai trò hỗ trợ DNVT trong việc tích hợp các nguyên tắc PTBV vào chiến lược kinh doanh thông qua các chính sách khuyến khích và ưu đãi, giúp doanh nghiệp không chỉ giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường, đóng góp tích cực cho xã hội mà còn nâng cao đóng góp vào PTKT. Theo mức độ tác động, chính sách phát triển CLMD nên ưu tiên CLMD5 và CLMD4, đồng thời cải thiện CLMD3, CLMD2 và CLMD1 để đảm bảo tăng trưởng bền vững và năng lực cạnh tranh của DNVT TP. HCM. Giải pháp cụ thể, đề xuất ưu tiên theo thứ tự: CLMD5, CLMD4, CLMD3, CLMD2 và CLMD1.

KẾT LUẬN

Luận án nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến PTBV DNVT TP. HCM, ngoài phần mở đầu và kết luận, nội dung được thực hiện trong bốn chương chính. Chương 1 thiết lập nền tảng lý thuyết bằng cách làm sáng tỏ các khái niệm đặc biệt là khái niệm phát triển vận tải bền vững dưới góc độ

ngành và DNVT, đưa nghiên cứu vào khuôn khổ lý thuyết đã được thiết lập và xác định những khoảng trống nghiên cứu cần giải quyết. Dựa trên lý thuyết thể chế của North (2005), đồng thời tích hợp nhiều lý thuyết và quan điểm kinh tế khác nhau, mô hình nghiên cứu đã được khái niệm hóa để phân tích và xác định các yếu tố ảnh hưởng đến PTBV DNVT TP. HCM. Trong chương 2, thiết kế nghiên cứu đã được xây dựng tỉ mỉ, phác thảo quy trình nghiên cứu, các phương pháp nghiên cứu, và ứng dụng mô hình SEM để phân tích dữ liệu. Chương này cũng trình bày chi tiết về quy trình xây dựng thang đo để đo lường từng yếu tố được xác định trong mô hình nghiên cứu, đảm bảo độ chắc chắn và độ tin cậy trong việc thu thập và phân tích dữ liệu. Chương 3, trước tiên trình bày sơ lược thực trạng DNVT TP. HCM giai đoạn 2000-2022, sau đó trình bày trọng tâm vào những phát hiện thực nghiệm thu được từ cả khảo sát sơ bộ và khảo sát chính thức, cung cấp những hiểu biết quan trọng về thống kê, hiệu chỉnh thang đo, và kết quả phân tích SEM. Thông qua phân tích thống kê chặt chẽ, chương này đã làm sáng tỏ mối quan hệ giữa các yếu tố khác nhau và mức độ ảnh hưởng của chúng đến PTBV DNVT TP. HCM. Trong chương 4, những hàm ý chính sách rút ra từ kết quả nghiên cứu đã được mô tả, đưa ra các khuyến nghị chiến lược cho các nhà hoạch định chính sách, các bên liên quan trong ngành và lãnh đạo DNVT. Bằng cách giải quyết các yếu tố, cụ thể như tháo gỡ thách thức rào cản TCCT, duy trì và tăng cường ổn định điều kiện KVTM, đẩy mạnh ứng dụng tiến bộ công nghệ và toàn cầu hoá, đầu tư VNL, quản lý TC hiệu quả, và liên kết CLMD, chương này đã đưa ra lộ trình nhằm cải thiện và thúc đẩy PTBV DNVT TP. HCM. Nói chung, nghiên cứu đóng góp vào sự hiểu biết lý thuyết và ứng dụng thực tế trong DNVT TP. HCM. Bằng cách tổng hợp những hiểu biết lý thuyết với bằng chứng thực nghiệm, nghiên cứu đưa ra những quan điểm có giá trị về sự tương tác phức tạp của các yếu tố ảnh hưởng đến PTBV DNVT TP. HCM. Các khuyến nghị hàm ý chính sách được nêu trong nghiên cứu cung cấp các chiến lược thực tiễn và khả thi để thúc đẩy sự thay đổi tích cực và thúc đẩy khả năng phục hồi khi đối mặt với những thách thức đang gia tăng. Tóm lại, nghiên cứu nhấn mạnh sự cấp thiết của các phương pháp tiếp cận toàn diện để PTBV DNVT TP. HCM, nhấn mạnh mối liên hệ giữa các khía cạnh PTXH, PTKT, và PTMT trong PTBV. Bằng cách tận dụng những hiểu biết sâu về mặt lý thuyết, tính chặt chẽ về mặt phương pháp luận, và kết quả thực nghiệm, nghiên cứu tìm cách cung cấp thông tin cho quá trình ra quyết định và truyền cảm hứng cho hành động mang tính chuyển đổi hướng tới một tương lai bền vững hơn cho DNVT TP. HCM.

DANH MỤC CÁC SẢN PHẨM CÔNG BỐ CÓ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN

Bài báo khoa học:

- Vu, T. K. H., & Nguyen, H. N. (2024). Driving sustainable transportation: An in-depth exploration of influencing factors in Ho Chi Minh City, Vietnam. *Cogent Business & Management*, 11(1), 2407923. <https://doi.org/10.1080/23311975.2024.2407923> (Indexed in Scopus & Web of Science, Q2)
- Vu, T. K. H., & Nguyen, H. N. (2024). Factors affecting transportation's development and spillover effects on neighboring provinces: the case of Ho Chi Minh, Vietnam. *Cogent Business & Management*, Volume 11, 2024 - Issue 1. <https://doi.org/10.1080/23311975.2024.2308084> (Indexed in Scopus & Web of Science, Q2)
- Vu, T. K. H., & Nguyen, H. N. (2023). The effect of Labor and Capital on Transportation Logistics' development: the case of Ho Chi Minh, Vietnam. *Cogent Economics & Finance*, Vol. 11, issue 1, 1-28 (Indexed in Scopus & Web of Science, Q3)
- Vu, T. K. H., & Nguyen, H. N. (2022). Study on Transportation Logistics Industry development under economics: The case of HCM, Vietnam. *Revista Facultad de Ingenieria*, No. 109 (Indexed in Scopus & Web of Science, Q3)