

CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN Ý ĐỊNH ÁP DỤNG TÀI CHÍNH XANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY

Đinh Thị Thu Ngân^{1,*}, Lê Trang Nhung¹

TÓM TẮT

Trong bối cảnh biến đổi khí hậu và ô nhiễm môi trường ngày càng trở nên nghiêm trọng, tài chính xanh trở thành giải pháp chiến lược thiết yếu để đảm bảo phát triển bền vững. Tài chính xanh giúp doanh nghiệp tiếp cận nguồn vốn ưu đãi, thúc đẩy đổi mới công nghệ theo hướng thân thiện với môi trường. Nghiên cứu này phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến ý định áp dụng tài chính xanh của các doanh nghiệp vận tải đường thủy tại Việt Nam. Kết quả nghiên cứu cho thấy quy định của Chính phủ thúc đẩy mạnh mẽ thái độ, ý thức của nhà quản lý, ảnh hưởng của các bên liên quan và chính sách nội bộ, từ đó tạo động lực để doanh nghiệp triển khai chiến lược tài chính xanh. Đồng thời, nghiên cứu đưa ra những hàm ý thiết thực cho các cơ quan quản lý nhà nước và cán bộ quản lý doanh nghiệp nhằm xây dựng chiến lược chuyển đổi xanh hiệu quả, tăng cường uy tín và giá trị dài hạn của doanh nghiệp.

Từ khóa: Quy định của Chính phủ, ý định áp dụng tài chính xanh, doanh nghiệp vận tải đường thủy

Ngày nhận bài: 28/01/2026; **Ngày phản biện:** 02/02/2026; **Ngày duyệt đăng:** 20/03/2026

ABSTRACT

In the context of increasingly severe climate change and environmental pollution, green finance has emerged as a crucial strategic solution for achieving sustainable development. Green finance enables enterprises to access preferential sources of capital while fostering innovation in environmentally friendly technologies. This study examines the factors influencing the intention to adopt green finance among inland waterway transport enterprises in Vietnam. The findings indicate that government regulations play a significant role in shaping managerial attitudes, enhancing awareness, strengthening stakeholder influence, and guiding the formulation of internal policies, thereby creating strong momentum for enterprises to implement green finance strategies. Furthermore, the study offers practical implications for state management agencies and enterprise managers in designing effective green transformation strategies, contributing to improved corporate reputation and long-term value creation within the context of Vietnam's green economy.

Keywords: Government regulations, intention to apply green finance, waterway transport enterprises

*Email: ngandt@vamaru.edu.vn

1. Đặt vấn đề

Hiện nay, trên toàn cầu, biến đổi khí hậu cùng với sự cạn kiệt tài nguyên thiên nhiên đang đặt ra những thách thức to lớn đối với sự phát triển kinh tế xã hội. Ngành vận tải, đặc biệt là vận tải đường thủy, vừa đóng vai trò quan trọng trong lưu thông hàng hóa, phát triển thương mại, vừa là một trong những lĩnh vực phát sinh lượng khí thải lớn, gây hiệu ứng nhà kính và ô nhiễm không khí. Việt Nam là quốc gia có hệ thống sông ngòi dày đặc, vận tải đường thủy nội địa giữ vị trí chiến lược trong chuỗi cung ứng hàng hóa. Tuy nhiên, các doanh nghiệp trong ngành đang phải đối mặt với yêu cầu cấp bách về chuyển đổi xanh, nhằm đáp ứng mục tiêu phát triển bền vững, đồng thời tuân thủ các cam kết quốc tế về giảm phát

thải khí nhà kính.

Trong bối cảnh Chính phủ Việt Nam đã ban hành Chiến lược tăng trưởng xanh quốc gia, Kế hoạch hành động quốc gia về biến đổi khí hậu giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn 2050, đồng thời cam kết mạnh mẽ tại COP26 hướng tới phát thải ròng bằng "0" vào năm 2050, việc áp dụng tài chính xanh trở nên hết sức cần thiết đối với các doanh nghiệp. Tài chính xanh không chỉ giúp giảm chi phí vốn thông qua các nguồn tín dụng ưu đãi, trái phiếu xanh, mà còn giúp doanh nghiệp nâng cao uy tín thương hiệu, tăng khả năng cạnh tranh trong chuỗi cung ứng toàn cầu và tạo động lực bền vững cho phát triển dài hạn.

Tuy nhiên, thực tế cho thấy mức độ sẵn sàng và ý định áp dụng tài chính xanh trong các doanh nghiệp

¹Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

vẫn còn rất hạn chế. Nguyên nhân có thể bắt nguồn từ nhiều yếu tố như chính sách hỗ trợ từ Nhà nước chưa thực sự đồng bộ và hấp dẫn, nhận thức và thái độ của lãnh đạo doanh nghiệp, áp lực từ các bên liên quan chưa đủ mạnh, cùng với các rào cản về thể chế, nguồn lực tài chính và chính sách nội bộ.

Do đó, việc nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng đến ý định áp dụng tài chính xanh của các doanh nghiệp vận tải đường thủy là hết sức cấp thiết. Nghiên cứu này không chỉ giúp làm rõ cơ sở khoa học và thực tiễn cho việc hoạch định chính sách tài chính xanh trong lĩnh vực vận tải, mà còn cung cấp bằng chứng quan trọng hỗ trợ Nhà nước trong quá trình xây dựng cơ chế khuyến khích, hỗ trợ và giám sát hoạt động tài chính xanh. Đồng thời, kết quả nghiên cứu sẽ giúp các doanh nghiệp nâng cao năng lực quản trị, xây dựng chiến lược phát triển bền vững và cải thiện hình ảnh trong mắt nhà đầu tư cũng như công chúng.

2. Cơ sở lý luận và xây dựng mô hình

Nghiên cứu này dựa trên lý thuyết hành vi dự định (TPB) làm khung lý thuyết nền tảng để phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến ý định áp dụng tài chính xanh của doanh nghiệp vận tải đường thủy tại Việt Nam. Theo Ajzen (1991), ý định thực hiện một hành vi là tiền đề trực tiếp của hành vi đó và chịu tác động bởi ba thành phần cốt lõi, bao gồm thái độ đối với hành vi, chuẩn mực chủ quan và nhận thức về khả năng kiểm soát hành vi. Trong những năm gần đây, lý thuyết hành vi dự định đã được mở rộng và vận dụng hiệu quả trong các nghiên cứu về hành vi xanh, tài chính xanh và tài chính bền vững, đặc biệt trong bối cảnh các nền kinh tế đang phát triển.

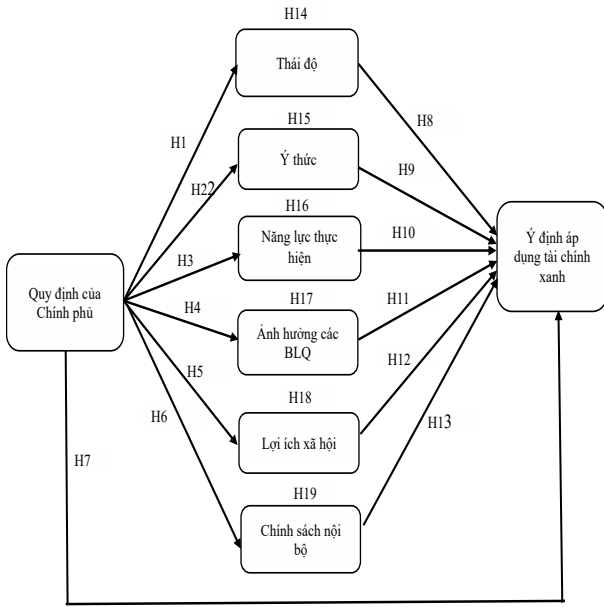
Trong khuôn khổ nghiên cứu này, lý thuyết hành vi dự định được điều chỉnh và mở rộng bằng cách tích hợp vai trò của quy định của Chính phủ như một yếu tố ngoại sinh quan trọng, tác động trực tiếp và gián tiếp đến ý định áp dụng tài chính xanh của doanh nghiệp. Các nghiên cứu thực nghiệm gần đây cho thấy quy định môi trường ngày càng nghiêm ngặt của Chính phủ có vai trò then chốt trong việc thúc đẩy doanh nghiệp điều chỉnh chiến lược phát triển theo hướng xanh hóa và đổi mới bền vững (Su, 2025). Đồng thời, nhận thức và ý thức môi trường của nhà quản lý cấp cao được chứng minh là yếu tố quan trọng thúc đẩy việc áp dụng các thực hành quản lý tài chính xanh và cải thiện hiệu suất môi trường của doanh nghiệp (Chen và cộng sự, 2023). Bên cạnh đó, năng lực thực hiện, ảnh hưởng của các

bên liên quan và chính sách nội bộ của doanh nghiệp cũng được xác định là những nhân tố có ảnh hưởng đáng kể đến ý định hành vi của tổ chức trong bối cảnh tài chính xanh.

Trên cơ sở tổng hợp các luận điểm lý thuyết và kết quả nghiên cứu thực nghiệm trong và ngoài nước, nhóm tác giả xây dựng mô hình nghiên cứu tổng quát được trình bày tại Hình 1. Hình 1 mô tả mối quan hệ giữa quy định của Chính phủ và ý định áp dụng tài chính xanh của doanh nghiệp vận tải đường thủy, thông qua vai trò trung gian của các yếu tố thuộc về nhận thức, năng lực và cơ chế tổ chức bên trong doanh nghiệp. Trong mô hình này, ý định áp dụng tài chính xanh của doanh nghiệp (TCX) được xác định là biến phụ thuộc.

Quy định của Chính phủ (QD) được xem là biến độc lập chính, phản ánh hệ thống chính sách, quy định pháp lý và công cụ điều tiết của Nhà nước liên quan đến bảo vệ môi trường, phát triển bền vững và thúc đẩy tài chính xanh trong lĩnh vực vận tải. Các tác động của quy định này được giả định là lan tỏa đến các biến trung gian, bao gồm: thái độ của nhà quản lý (TD) đối với việc áp dụng tài chính xanh; ý thức của nhà quản lý (YT) về trách nhiệm môi trường và phát triển bền vững; năng lực thực hiện (NL) của doanh nghiệp trong việc triển khai các hoạt động tài chính xanh; ảnh hưởng của các bên liên quan (BLQ) như cơ quan quản lý, tổ chức tín dụng, khách hàng và đối tác; lợi ích xã hội (XH) gắn với việc nâng cao hình ảnh, uy tín và đóng góp cho cộng đồng; và chính sách nội bộ của doanh nghiệp (NB) nhằm hỗ trợ và khuyến khích các thực hành tài chính xanh.

Cụ thể, các giả thuyết từ H1 đến H6 được xây dựng nhằm kiểm định tác động trực tiếp của quy định của Chính phủ (QD) đến từng biến trung gian nêu trên. Bên cạnh các tác động gián tiếp này, quy định của Chính phủ cũng được giả định có ảnh hưởng trực tiếp đến ý định áp dụng tài chính xanh của doanh nghiệp, thể hiện qua giả thuyết H7. Đồng thời, các giả thuyết từ H8 đến H13 được đề xuất nhằm kiểm định mức độ tác động của các biến trung gian (TD, YT, NL, BLQ, XH và NB) đến ý định áp dụng tài chính xanh của doanh nghiệp (TCX), qua đó làm rõ cơ chế tác động tổng thể của mô hình nghiên cứu được minh họa tại Hình 1.



Hình 1: Mô hình nghiên cứu

Nguồn: Đề xuất của nhóm tác giả

3. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu thu thập dữ liệu sơ cấp thông qua bảng câu hỏi có cấu trúc, sử dụng thang đo Likert 5 điểm (1 = hoàn toàn không đồng ý đến 5 = hoàn toàn đồng ý). Bảng câu hỏi được xây dựng trên Google Forms và gửi qua email cho các doanh nghiệp thuộc đối tượng nghiên cứu. Đối tượng trả lời khảo sát là các nhà quản lý (bao gồm giám đốc, phó giám đốc và trưởng bộ phận...) của các doanh nghiệp vận tải đường thủy, vì họ là những người ra quyết định và chịu trách nhiệm về các chiến lược của doanh nghiệp. Việc thu thập dữ liệu được thực hiện trong tháng 11 và tháng 12 năm 2025. Nhóm tác giả đã gửi 150 bảng câu hỏi đến các doanh nghiệp; sau khi sàng lọc các kết quả không hợp lệ, thu về 138 phản hồi hợp lệ, đáp ứng yêu cầu phân tích (đạt 92%).

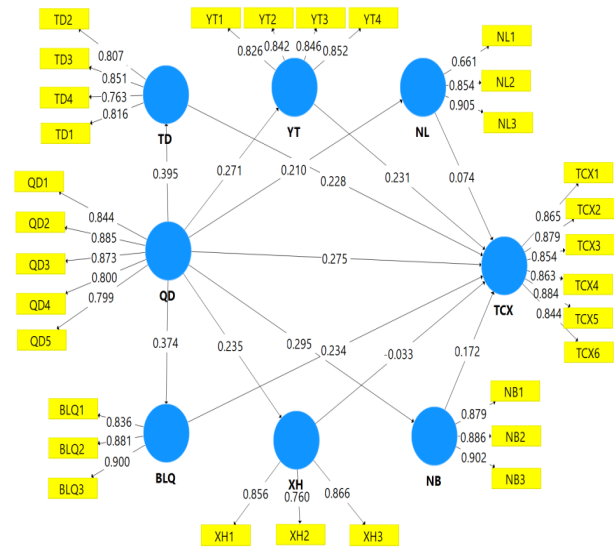
Trong nghiên cứu này, phần mềm SmartPLS 4.0 được sử dụng để thực hiện phân tích mô hình phương trình cấu trúc bình phương tối thiểu từng phần (PLS-SEM), nhằm xác minh và đánh giá các giả thuyết nghiên cứu cũng như các mối quan hệ trong mô hình. Kỹ thuật PLS-SEM đặc biệt phù hợp với nghiên cứu này vì cho phép xử lý hiệu quả các mô hình cấu trúc phức tạp với nhiều mối quan hệ nhân quả và hỗ trợ tốt việc kiểm định các tác động trung gian.

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Phân tích mô hình đo lường

Trước hết, tác giả xem xét hệ số tải ngoài (outer

loading) của các biến quan sát. Theo Hình 2, hầu hết các biến quan sát đều có giá trị outer loading lớn hơn 0,76, cho thấy các biến quan sát đại diện tốt cho các biến tiềm ẩn tương ứng và bảo đảm tính hội tụ của thang đo. Duy nhất biến NL1 có hệ số tải đạt 0,661 (nhỏ hơn 0,70). Điều này cho thấy biến NL1 giải thích khoảng 43,7% phương sai của nhân tố NL ($0,661^2 \approx 0,437$), mức giải thích này chưa đủ cao nhưng không quá thấp để gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến tính hội tụ tổng thể; do đó, tác giả quyết định giữ lại biến NL1 trong mô hình nghiên cứu.



Hình 2: Hệ số tải ngoài của các biến quan sát

Nguồn: Tính toán của nhóm tác giả

Tiếp theo, độ tin cậy của thang đo được đánh giá thông qua các hệ số Cronbach's alpha (CA) và độ tin cậy tổng hợp (CR). Kết quả tại Bảng 1 cho thấy tất cả các biến tiềm ẩn đều có giá trị CA dao động từ 0,763 (NL) đến 0,933 (TCX), vượt ngưỡng khuyến nghị 0,70 (Hair và cộng sự, 2020). Tương tự, giá trị rho_A nằm trong khoảng từ 0,810 (XH) đến 0,904 (QD), trong khi CR dao động từ 0,852 (NL) đến 0,947 (TCX), phản ánh độ tin cậy nội bộ của các thang đo đều được bảo đảm.

Để kiểm tra độ tin cậy hội tụ, nghiên cứu sử dụng phương sai trích xuất trung bình (AVE). Theo số liệu tại Bảng 1, tất cả các biến tiềm ẩn đều có giá trị AVE lớn hơn 0,50, cho thấy mỗi biến tiềm ẩn giải thích trên 50% phương sai của các biến quan sát và đạt yêu cầu về tính hội tụ.

Bảng 1: Kết quả độ tin cậy và tính hội tụ

Biến	Cronbach's Alpha	rho_A	CR	AVE
BLQ	0,843	0,846	0,906	0,762
NB	0,868	0,869	0,919	0,791
NL	0,763	0,885	0,852	0,662
QD	0,896	0,904	0,923	0,707
TCX	0,933	0,933	0,947	0,748
TD	0,825	0,827	0,884	0,656
XH	0,777	0,810	0,868	0,687
YT	0,863	0,875	0,906	0,708

Nguồn: Tính toán của nhóm tác giả

Giá trị phân biệt của các thang đo được đánh giá dựa trên tỷ lệ tương quan HTMT (Heterotrait-monotrait). Theo Henseler và cộng sự (2016), giá trị HTMT cần nhỏ hơn 0,85. Kết quả tại Bảng 2 cho thấy giá trị HTMT lớn nhất đạt 0,619, thấp hơn ngưỡng khuyến nghị, chứng tỏ các biến tiềm ẩn có sự phân biệt rõ ràng và không tồn tại hiện tượng chồng chéo khái niệm.

Bảng 2: Kết quả tính phân biệt

Biến	BLQ	NB	NL	QD	TCX	TD	XH
BLQ							
NB	0,428						
NL	0,231	0,366					
QD	0,429	0,321	0,215				
TCX	0,609	0,547	0,319	0,619			
TD	0,350	0,229	0,184	0,457	0,556		
XH	0,398	0,361	0,246	0,272	0,308	0,225	
YT	0,350	0,465	0,147	0,302	0,540	0,229	0,303

Nguồn: Tính toán của nhóm tác giả

4.2. Phân tích mô hình cấu trúc

Sau khi mô hình đo lường đáp ứng đầy đủ các yêu cầu về độ tin cậy nội bộ, tính hội tụ và tính phân biệt, nghiên cứu tiếp tục đánh giá mô hình cấu trúc nhằm kiểm định các mối quan hệ nhân quả giữa các biến tiềm ẩn và xác nhận các giả thuyết nghiên cứu đã đề xuất.

4.2.1. Kết quả kiểm định các giả thuyết tác động trực tiếp

Kết quả phân tích PLS-SEM cho thấy sáu giả thuyết từ H1 đến H6 đều được chấp nhận ở mức ý nghĩa thống kê cao, qua đó khẳng định vai trò then chốt của quy định của Chính phủ trong việc hình thành và thúc đẩy các yếu tố trung gian dẫn đến ý định áp dụng tài chính xanh của doanh nghiệp. Cụ thể, quy định của Chính phủ tác động mạnh nhất đến thái độ của nhà quản lý đối với tài chính xanh, thể

hiện qua hệ số đường dẫn cao nhất đạt 0,395 ($t = 5,728; p = 0,000$). Các chính sách khuyến khích như ưu đãi thuế, trợ cấp và tiêu chuẩn ESG góp phần giúp doanh nghiệp hình thành thái độ tích cực và sẵn sàng tiếp cận các giải pháp tài chính bền vững.

Bên cạnh đó, quy định của Chính phủ thúc đẩy đáng kể ảnh hưởng của các bên liên quan với hệ số 0,374 ($t = 5,064; p = 0,000$). Đồng thời, các quy định về tín dụng xanh, bao gồm Chỉ thị 03/CT-NHNN, Thông tư 17/2022/TT-NHNN, Chiến lược tăng trưởng xanh quốc gia và Danh mục phân loại xanh, buộc doanh nghiệp phải điều chỉnh chính sách nội bộ. Kết quả phân tích cho thấy quy định của Chính phủ củng cố chính sách nội bộ của doanh nghiệp với hệ số đường dẫn đạt 0,295. Điều này được thể hiện qua việc doanh nghiệp tích hợp tiêu chí ESG vào quy trình ra quyết định, xây dựng bộ quy tắc ứng xử bền vững, triển khai đào tạo nội bộ và thiết lập cơ chế giám sát rủi ro môi trường - xã hội nhằm tuân thủ quy định pháp lý và duy trì khả năng tiếp cận nguồn vốn xanh.

Đối với ý thức của nhà quản lý, quy định của Chính phủ cũng mang lại tác động đáng kể với hệ số 0,271, góp phần nâng cao nhận thức của doanh nghiệp về lợi ích môi trường và thúc đẩy việc tìm kiếm cơ hội từ xu hướng kinh tế xanh toàn cầu. Đồng thời, quy định của Chính phủ hỗ trợ doanh nghiệp nhận diện các lợi ích xã hội rộng lớn hơn, bao gồm nâng cao uy tín và hình ảnh thương hiệu, tăng cường trách nhiệm cộng đồng và đóng góp vào mục tiêu phát triển bền vững quốc gia. Mặc dù mức độ tác động thấp hơn so với các yếu tố khác, quy định của Chính phủ vẫn thể hiện ảnh hưởng tích cực đến năng lực thực hiện của nhà quản lý với hệ số đạt 0,210.

Ngoài các tác động gián tiếp thông qua các biến trung gian, quy định của Chính phủ còn có ảnh hưởng trực tiếp đến ý định áp dụng tài chính xanh của doanh nghiệp. Với hệ số 0,275 ($t = 3,937; p = 0,000$), giả thuyết H7 được chấp nhận. Kết quả này phù hợp với bối cảnh Việt Nam đang thúc đẩy phát triển kinh tế xanh theo định hướng của Nghị quyết 36-NQ/TW (Bảng 3).

Bảng 3: Kết quả kiểm định các giả thuyết tác động trực tiếp

Giả thuyết	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Std.E	t-value	P Values
H1 QD → TD	0,395***	0,400	0,069	5,728	0,000
H2 QD → YT	0,271***	0,279	0,064	4,204	0,000
H3 QD → NL	0,210***	0,223	0,072	2,917	0,004
H4 QD → BLQ	0,374***	0,377	0,074	5,064	0,000
H5 QD → XH	0,235***	0,247	0,076	3,090	0,002
H6 QD → NB	0,295***	0,299	0,073	4,021	0,000
H7 QD → TCX	0,275***	0,273	0,070	3,937	0,000
H8 TD → TCX	0,228***	0,229	0,061	3,745	0,000
H9 YT → TCX	0,231***	0,230	0,056	4,088	0,000
H10 NL → TCX	0,074	0,077	0,058	1,270	0,204
H11 BLQ → TCX	0,234***	0,230	0,065	3,596	0,000
H12 XH → TCX	-0,033	-0,029	0,059	0,560	0,575
H13 NB → TCX	0,172***	0,172	0,067	2,569	0,010

Ghi chú: *, ** và *** tương ứng mức ý nghĩa thống kê 10%, 5% và 1%

Nguồn: Tính toán của nhóm tác giả

Các giả thuyết từ H8 đến H13 kiểm định ảnh hưởng của các yếu tố trung gian đến ý định áp dụng tài chính xanh của doanh nghiệp. Kết quả cho thấy thái độ của nhà quản lý có tác động tích cực và có ý nghĩa thống kê đến ý định áp dụng tài chính xanh, qua đó ủng hộ giả thuyết H8 và củng cố luận điểm cốt lõi của lý thuyết hành vi dự định. Tương tự, ý thức của nhà quản lý cũng có ảnh hưởng tích cực và có ý nghĩa thống kê, ủng hộ giả thuyết H9, nhấn mạnh vai trò của giáo dục và truyền thông trong việc thúc đẩy áp dụng tài chính xanh.

Ngược lại, giả thuyết H10 không được chấp nhận ($p = 0,204$), cho thấy năng lực thực hiện không có mối quan hệ đáng kể với ý định áp dụng tài chính xanh. Mặc dù quy định của Chính phủ có tác động tích cực đến năng lực thực hiện, yếu tố này chưa đủ mạnh để chuyển hóa thành ý định hành vi. Kết quả này phản ánh những hạn chế thực tế về nguồn lực, đặc biệt là vốn và công nghệ, vốn phổ biến tại các thị trường mới nổi.

Ảnh hưởng từ các bên liên quan nổi lên như một yếu tố dự báo quan trọng đối với ý định áp dụng tài chính xanh (hệ số 0,234; $t = 3,596$; $p < 0,001$), qua đó ủng hộ giả thuyết H11 và phù hợp với các quan điểm trong quản trị bền vững. Trái với kỳ vọng ban đầu, lợi ích xã hội không có tác động tích cực đáng kể đến ý định áp dụng tài chính xanh của doanh nghiệp, do đó không ủng hộ giả thuyết H12. Cuối cùng, chính sách nội bộ của doanh nghiệp có ảnh hưởng tích cực đến ý định áp dụng tài chính xanh với hệ số 0,172, ủng hộ giả thuyết H13 ở mức ý nghĩa

1%. Các chính sách nội bộ như ưu tiên dự án xanh trong kế hoạch đầu tư và tích hợp tiêu chí bền vững vào đánh giá hiệu suất góp phần hình thành văn hóa tổ chức và nâng cao ý định áp dụng tài chính xanh như một bộ phận trong chiến lược phát triển dài hạn của doanh nghiệp.

4.2.2. Kết quả kiểm định các giả thuyết tác động qua trung gian

Kết quả kiểm định các giả thuyết về tác động gián tiếp của quy định của Chính phủ đến ý định áp dụng tài chính xanh thông qua các biến trung gian được trình bày tại Bảng 4.

Bảng 4: Kết quả kiểm định các giả thuyết tác động qua trung gian

Giả thuyết	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Std.E	t-value	P Values
H14 QD → TD → TCX	0,090***	0,092	0,030	2,995	0,003
H15 QD → YT → TCX	0,063***	0,064	0,021	2,978	0,003
H16 QD → NL → TCX	0,016	0,016	0,014	1,133	0,257
H17 QD → BLQ → TCX	0,087***	0,086	0,028	3,108	0,002
H18 QD → XH → TCX	-0,008	-0,007	0,016	0,502	0,615
H19 QD → NB → TCX	0,051**	0,052	0,025	2,035	0,042

Ghi chú: *, ** và *** tương ứng mức ý nghĩa thống kê 10%, 5% và 1%

Nguồn: Tính toán của nhóm tác giả

Giả thuyết H14, với hệ số đường dẫn 0,090 ($p = 0,003$), cho thấy quy định của Chính phủ góp phần nâng cao thái độ tích cực của nhà quản lý, từ đó thúc đẩy ý định áp dụng tài chính xanh của doanh nghiệp. Tương tự, với $t = 2,978$, $p = 0,003$, giả thuyết H15 được chấp nhận, nhấn mạnh rằng quy định của Chính phủ làm gia tăng ý thức của nhà quản lý, qua đó góp phần hình thành ý định xây dựng chiến lược phát triển bền vững. Bên cạnh đó, các tác động trung gian thông qua ảnh hưởng của các bên liên quan và chính sách nội bộ cũng có ý nghĩa thống kê. Giả thuyết H17 cho thấy quy định của Chính phủ không chỉ tác động trực tiếp mà còn phát huy hiệu quả cao hơn khi được khuếch đại thông qua sự ủng hộ của các bên liên quan. Giả thuyết H19, với hệ số 0,051 ($p = 0,042$), có ý nghĩa thống kê ở mức 5%; mặc dù mức độ tác động khiêm tốn hơn so với các biến trung gian khác, kết quả này vẫn phản ánh vai trò trung gian đáng kể của chính sách nội bộ, góp phần chuyển hóa áp lực quy định bên ngoài thành cam kết nội tại của doanh nghiệp.

Ngược lại, giả thuyết H16 không được chấp nhận ($p = 0,257$), cho thấy mặc dù quy định của Chính phủ có thể hỗ trợ cải thiện năng lực thực hiện của nhà quản lý, yếu tố này chưa đủ mạnh để chuyển

hóa thành ý định áp dụng tài chính xanh. Đồng thời, giả thuyết H18, kiểm định vai trò trung gian của lợi ích xã hội, có hệ số âm $-0,008$ ($p = 0,615$) và không có ý nghĩa thống kê, gợi ý khả năng tồn tại tác động ngược tiềm ẩn, phản ánh thực tế rằng doanh nghiệp có xu hướng ưu tiên lợi ích kinh tế ngắn hạn hơn so với các lợi ích xã hội rộng lớn.

4.2.3. Độ phù hợp của mô hình

Hệ số xác định (R^2) là chỉ tiêu được sử dụng phổ biến để đánh giá mức độ phù hợp của mô hình nghiên cứu. Giá trị R^2 nằm trong khoảng từ 0 đến 1 và phản ánh mức độ giải thích của các biến độc lập đối với biến phụ thuộc. Kết quả phân tích PLS-SEM cho thấy trong mô hình nghiên cứu, biến phụ thuộc ý định áp dụng tài chính xanh có hệ số $R^2 = 0,606$, nghĩa là 60,6% sự biến thiên của ý định áp dụng tài chính xanh được giải thích bởi các biến độc lập trong mô hình. Với giá trị Adjusted R^2 đạt 0,584, mô hình vẫn duy trì khả năng giải thích tương đối mạnh, cho thấy các nhân tố ảnh hưởng như ý thức, thái độ và năng lực thực hiện đóng góp đáng kể vào việc hình thành ý định áp dụng tài chính xanh của doanh nghiệp.

5. Kết luận

Nghiên cứu này phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến ý định áp dụng tài chính xanh của các doanh nghiệp vận tải đường thủy tại Việt Nam. Dựa trên mô hình PLS-SEM và dữ liệu khảo sát thu thập từ đội ngũ cán bộ quản lý doanh nghiệp, kết quả nghiên cứu cung cấp những hàm ý thực tiễn quan trọng nhằm thúc đẩy việc áp dụng tài chính xanh trong lĩnh vực vận tải đường thủy. Trước hết, quy định của Chính phủ được xác định là yếu tố then chốt, có tác động cả trực tiếp và gián tiếp đến ý định áp dụng tài chính xanh. Do đó, các cơ quan quản lý nhà nước cần tiếp tục hoàn thiện khung pháp lý, kết hợp hài hòa giữa các biện pháp ràng buộc và cơ chế khuyến khích, nhằm chuyển hóa quy định thành động lực nội tại giúp doanh nghiệp chủ động tiếp cận nguồn vốn xanh và các công cụ tài chính bền vững.

Đối với doanh nghiệp, nghiên cứu nhấn mạnh vai trò trung tâm của thái độ tích cực và ý thức trách nhiệm của nhà quản lý trong việc nâng cao ý định áp dụng tài chính xanh. Đồng thời, áp lực từ các bên liên quan được xem là động lực quan trọng thúc đẩy các hành động thực tiễn. Việc chủ động đáp ứng kỳ vọng của các bên liên quan không chỉ giúp doanh nghiệp nâng cao uy tín và giảm thiểu rủi ro mà còn mở rộng cơ hội tiếp cận các nguồn vốn ưu đãi. Cuối cùng, việc xây dựng và hoàn

thiện chính sách nội bộ tích hợp các tiêu chí bền vững được xem là bước đi thiết yếu để chuyển hóa ý định thành hành động cụ thể. Doanh nghiệp cần lồng ghép các tiêu chí môi trường - xã hội - quản trị vào chiến lược dài hạn, quy trình ra quyết định và hệ thống đánh giá hiệu suất, từ đó tạo nền tảng vững chắc cho quá trình chuyển đổi xanh bền vững và góp phần thực hiện hiệu quả Chiến lược tăng trưởng xanh quốc gia.

Nghiên cứu này cũng đóng góp vào lý thuyết hành vi dự định thông qua việc mở rộng mô hình trong bối cảnh tài chính xanh, bằng cách tích hợp quy định của Chính phủ như một biến ngoại sinh quan trọng, vượt ra ngoài các yếu tố truyền thống của lý thuyết. Bên cạnh đó, nghiên cứu bổ sung cho lý thuyết quản trị bền vững khi làm rõ sự tương tác giữa các quy định bên ngoài và chính sách nội bộ của doanh nghiệp, qua đó cung cấp cơ sở lý thuyết cho các nghiên cứu tiếp theo về chuyển đổi xanh trong ngành vận tải.

*****Lời cảm ơn:** Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong đề tài mã số: DT25-26.146.

Tài liệu tham khảo

- Ajzen, I. (1991), "The theory of planned behavior", *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, Vol. 50, No. 2, pp. 179-211.
- Chen, H.Y., Guo, R., Hung, C.C., Lin, Z.H. and Wu, M. (2023), "Behavioral intentions of bank employees to implement green finance", *Sustainability*, Vol. 15, No. 15.
- Chen, S., Lakkanawani, P., Suttipun, M., & Xue, H. (2023). Environmental regulation and corporate performance: The effects of green financial management and top management's environmental awareness. *Cogent Business & Management*, 10(1), 2209973.
- Hair, J.F., Howard, M.C. and Nitzl, C. (2020), "Assessing measurement model quality in PLS-SEM using confirmatory composite analysis", *Journal of Business Research*, Vol. 109, pp. 101-110.
- Henseler, J., Hubona, G. and Ray, P.A. (2016), "Using PLS path modeling in new technology research: Updated guidelines", *Industrial Management and Data Systems*, Vol. 116, No. 1, pp. 2-20.
- Su, L. (2025), "Environmental regulation and corporate green innovation: Evidence from the implementation of the total energy consumption target in China", *Journal of Business Economics*, Vol. 95, No. 4, pp. 499-526.