

CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN CÔNG BỐ THÔNG TIN KẾ TOÁN MÔI TRƯỜNG CỦA CÁC DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN NIÊM YẾT TẠI VIỆT NAM

Nguyễn Thị Huệ¹, Mai Thị Trang²

Tóm tắt

Nghiên cứu tập trung vào các doanh nghiệp vận tải biển niêm yết tại Việt Nam – ngành có tác động môi trường đáng kể thông qua khí thải, nước thải, tiếng ồn và ảnh hưởng đến hệ sinh thái biển. Trong bối cảnh chịu sự điều chỉnh bởi Luật Hàng hải và các công ước quốc tế của Tổ chức Hàng hải Quốc tế, mục tiêu nghiên cứu là xác định các yếu tố ảnh hưởng đến mức độ công bố thông tin kế toán môi trường. Phương pháp nghiên cứu sử dụng hồi quy bình phương tối thiểu tổng quát trên dữ liệu bảng giai đoạn 2018–2024, thu thập từ 27 doanh nghiệp vận tải biển niêm yết trên Sở giao dịch chứng khoán thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội và sàn công ty đại chúng chưa niêm yết, với các biến gồm thời gian niêm yết, quy mô, kiểm toán độc lập, khả năng sinh lời, áp lực từ tổ chức và hướng dẫn công bố. Kết quả chỉ ra rằng hướng dẫn công bố và kiểm toán độc lập có tác động mạnh nhất (ý nghĩa thống kê 1%), trong khi áp lực từ tổ chức bên ngoài chỉ có ảnh hưởng hạn chế (ý nghĩa thống kê 10%). Từ đó, nghiên cứu đề xuất Nhà nước ban hành hướng dẫn chi tiết, đưa yếu tố môi trường thành nội dung bắt buộc trong báo cáo kiểm toán và gia tăng áp lực từ các bên liên quan để thúc đẩy công bố minh bạch và đầy đủ hơn.

Từ khóa: Công bố thông tin, kế toán môi trường, doanh nghiệp vận tải biển, bền vững; môi trường.

FACTORS AFFECTING ENVIRONMENTAL ACCOUNTING DISCLOSURE OF LISTED MARITIME TRANSPORT ENTERPRISES IN VIETNAM

Abstract

The study focuses on listed maritime transport companies in Vietnam, an industry with significant environmental impacts through emissions, wastewater, noise, and disruption of marine ecosystems. Within the context of regulation by the Maritime Law and international conventions of the International Maritime Organization, the study aims to identify factors influencing the extent of environmental accounting disclosure. The methodology employs Generalized Least Squares regression using panel data from 2018–2024, collected from 27 maritime transport companies listed on the Ho Chi Minh City Stock Exchange, the Hanoi Stock Exchange, and the Unlisted Public Company Market. The observed variables include listing duration, firm size, independent auditing, profitability, organizational pressure, and disclosure guidelines. The findings reveal that disclosure guidelines and independent auditing exert the strongest influence on disclosure levels (statistically significant at the 1% level), while organizational pressure shows only limited effects (statistically significant at the 10% level). Based on these results, the study recommends that the government issue more detailed disclosure guidelines, incorporate environmental aspects as mandatory elements in audit reports, and strengthen stakeholder pressure to promote more transparent and comprehensive environmental accounting disclosure.

Keywords: Environmental disclosure, environmental accounting, maritime transport enterprises, sustainability, environmental.

JEL classification: L9, M2, M41.

DOI: 10.63767/TCKT.34.2025.161.172

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh toàn cầu, các vấn đề môi trường và kế toán môi trường (KTMT) đã được quan tâm từ nhiều thập kỷ qua. Ở Mỹ, KTMT bắt đầu được chú ý sau Hội nghị Thượng đỉnh về Môi trường tại Stockholm năm 1972 và trở thành yêu cầu bắt buộc từ những năm 1990 (Deegan, 2002).

Tại châu Âu, nhiều quốc gia như Anh, Pháp, Đan Mạch đã áp dụng quy định bắt buộc công bố thông tin môi trường; Liên minh Châu Âu từ năm 2014 cũng yêu cầu các doanh nghiệp lớn (trên 500 lao động) công bố thông tin xã hội và môi trường (Global Reporting Initiative, 2021). Ở châu Á, KTMT được chú ý muộn hơn, điển hình là Nhật

Bản từ năm 1997 (Burritt, Hahn và Schaltegger, 2002). Các nghiên cứu quốc tế như Arif và Tuhin (2013) và Majeed và cộng sự (2015) cho thấy thời gian hoạt động, khả năng sinh lời, quy mô và cấu trúc quản trị là những yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến mức độ công bố thông tin môi trường.

Tại Việt Nam, khung pháp lý về bảo vệ môi trường đã từng bước hoàn thiện với Luật Bảo vệ Môi trường (2020), Luật Thuế Bảo vệ Môi trường (2010) và Thông tư 96/2020/TT-BTC về công bố thông tin trên thị trường chứng khoán. Tuy nhiên, quy định cụ thể về hạch toán và công bố thông tin kế toán môi trường (CBTT KTMT) vẫn chưa được ban hành (Nguyễn La Soa và cộng sự, 2017; Nguyễn Tùng Dao, 2020). Nhiều nghiên cứu trong nước chỉ ra rằng các yếu tố như quy mô, khả năng sinh lời, đòn bẩy tài chính, số năm niêm yết, kiểm toán độc lập và quy định pháp lý đều ảnh hưởng đáng kể đến mức độ công bố (Nguyễn La Soa và cộng sự, 2019; Nguyễn Thị Lê Hằng và cộng sự, 2020; Nguyễn Khắc Hùng và Phạm Thanh Trung, 2020). Tuy nhiên, mức độ áp dụng KTMT vẫn còn hạn chế, chủ yếu ở các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài hoặc các tập đoàn đa quốc gia (Nguyễn Thị Mai Hương và cộng sự, 2019).

Đặc biệt, doanh nghiệp vận tải biển (DNVTB) là ngành có tác động môi trường lớn thông qua khí thải, nước thải, tiếng ồn và ảnh hưởng đến hệ sinh thái biển, đồng thời chịu sự điều chỉnh của các công ước quốc tế của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (International Maritime Organization - IMO). Tuy vậy, các nghiên cứu trước chủ yếu tập trung vào ngân hàng, xây dựng, thủy sản và khai khoáng, mà chưa có công trình nào chuyên sâu về vận tải biển. Từ năm 2023, Ủy ban Chứng khoán Nhà nước đã khuyến nghị các công ty niêm yết thực hiện CBTT KTMT theo Bộ Chuẩn mực Báo cáo Phát triển bền vững (Global Reporting Initiative - GRI) và Chuẩn mực Báo cáo Bền vững (International Financial Reporting Standards Sustainability Disclosure Standard 1 - IFRS S1) (International Sustainability Standards Board, 2023), nhưng việc triển khai còn mang tính tự nguyện và chưa thống nhất. Do đó, việc nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến mức độ công bố thông tin KTMT tại các doanh nghiệp vận tải biển niêm yết ở Việt Nam giai đoạn 2018–2024

là cần thiết và có ý nghĩa thực tiễn, vừa bổ sung khoảng trống nghiên cứu, vừa cung cấp cơ sở khoa học cho hoạch định chính sách và nâng cao minh bạch trong ngành vận tải biển.

2. Tổng quan nghiên cứu và cơ sở lý thuyết

2.1. Tổng quan nghiên cứu

Các nghiên cứu quốc tế về mức độ công bố thông tin KTMT cho thấy nhiều yếu tố có thể ảnh hưởng đến hành vi công bố của doanh nghiệp:

Arif và Tuhin (2013) nghiên cứu 20 ngân hàng niêm yết tại Bangladesh để đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến việc CBTT tự nguyện liên quan đến môi trường và xã hội trong báo cáo thường niên (BCTN), cho thấy thời gian hoạt động và khả năng sinh lời tác động tích cực, trong khi quy mô ngân hàng không có ảnh hưởng đáng kể.

Majeed và cộng sự (2015) phân tích 49 công ty niêm yết tại Pakistan giai đoạn 2007–2011 về mức độ CBTT về trách nhiệm môi trường và xã hội. Kết quả chỉ ra bốn yếu tố có tác động tích cực gồm quy mô và mức độ độc lập của hội đồng quản trị, mức độ phân cấp và quy mô doanh nghiệp, trong khi tỷ lệ thành viên nữ trong hội đồng quản trị lại tác động tiêu cực.

Nguyễn La Soa và cộng sự (2017) nghiên cứu 74 doanh nghiệp xây dựng niêm yết tại Việt Nam giai đoạn 2013–2016 sử dụng mô hình hồi quy đa biến, dữ liệu bảng với ba phương pháp bình phương tối thiểu thông thường, mô hình tác động cố định và ngẫu nhiên cho thấy quy mô, khả năng sinh lời, đòn bẩy tài chính, số năm niêm yết và kiểm toán độc lập đều có ảnh hưởng, với xu hướng công bố thông tin gia tăng rõ rệt vào năm 2016.

Nguyễn Tùng Dao (2020) trên mẫu 87 công ty niêm yết giai đoạn 2009–2019 tại Việt Nam với 5 biến độc lập là quy mô công ty, khả năng sinh lời, đòn bẩy tài chính, tuổi công ty và kiểm toán độc lập. Kết quả khẳng định kiểm toán độc lập có tác động mạnh nhất, tiếp đến là quy mô và thời gian hoạt động của doanh nghiệp.

Nguyễn Thị Lê Hằng và cộng sự (2020) nghiên cứu khảo sát 120 công ty niêm yết trên Sở giao dịch chứng khoán Thành phố Hồ Chí Minh (HOSE) nhằm xác định các yếu tố ảnh hưởng đến công bố thông tin môi trường. Kết quả phân tích Cronbach's Alpha, EFA và hồi quy cho thấy: quy định của Chính phủ là yếu tố tác động mạnh nhất,

tiếp đến là áp lực từ các bên liên quan, cộng đồng, nhận thức của nhà quản lý, quy mô và ngành nghề kinh doanh. Ngược lại, khả năng sinh lời và đòn bẩy tài chính có tác động tiêu cực đến mức độ công bố.

Nguyễn Thị Mai Hương và cộng sự (2019) nghiên cứu phân tích 112 quan sát từ 28 doanh nghiệp xây dựng niêm yết trên HOSE từ 2015–2018, sử dụng dữ liệu báo cáo thường niên và hồ sơ quy định bằng. Kết quả cho thấy kiểm toán độc lập tác động tích cực, thời gian niêm yết tác động tiêu cực, và yếu tố thể chế ảnh hưởng đến mức độ thực hiện kế toán môi trường.

Tại Việt Nam, nhiều nghiên cứu cũng đã phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến mức độ CBTT KTMT của các doanh nghiệp niêm yết:

Nguyễn La Soa và cộng sự (2019) trên mẫu 57 công ty khai khoáng trên thị trường chứng khoán Việt Nam từ 2013 đến 2017 xác định khả năng sinh lời, đòn bẩy tài chính, quy mô, số năm niêm yết và kiểm toán độc lập đều ảnh hưởng đến mức độ công bố.

Nguyễn Khắc Hùng và Phạm Thanh Trung (2020) phân tích dữ liệu từ 280 khảo sát và BCTN của các doanh nghiệp niêm yết, chỉ ra năm yếu tố ảnh hưởng đến mức độ áp dụng KTMT: hệ thống pháp luật, yếu tố kinh tế và cạnh tranh, hệ thống đào tạo kế toán, và vai trò của nhà quản lý.

Nguyễn Thành Tài (2022) nghiên cứu trên 426 mẫu khảo sát bằng mô hình SEM cho thấy 7 yếu tố tác động tích cực và có ý nghĩa thống kê đến kế toán môi trường tại doanh nghiệp dệt may Việt Nam gồm: quy định pháp luật, trình độ nhân viên kế toán, quy mô doanh nghiệp, các bên liên quan, nhận thức lãnh đạo, đặc điểm ngành dệt may, và nguồn lực tài chính.

Huỳnh Lợi và Phan Thị Ánh Nguyệt (2023) tiếp cận định tính, tổng hợp các khuôn khổ và chỉ ra các yếu tố bên trong và bên ngoài doanh nghiệp ảnh hưởng đến công bố thông tin môi trường và kinh tế tuần hoàn.

Như vậy, các nghiên cứu trước đã chứng minh vai trò của nhiều yếu tố như quy mô, khả năng sinh lời, đòn bẩy, số năm niêm yết, kiểm toán độc lập, quy định pháp luật và áp lực từ các bên liên quan. Tuy nhiên, hầu hết mới tập trung vào các ngành ngân hàng, xây dựng, thủy sản, khai

khoáng hay dệt may. Hiện chưa có công trình nào đi sâu vào doanh nghiệp vận tải biển – một ngành đặc thù có tác động môi trường rất lớn, đồng thời chịu sự giám sát bởi các công ước quốc tế của IMO. Đây chính là khoảng trống nghiên cứu mà đề tài hướng đến, nhằm xác định các yếu tố ảnh hưởng đến mức độ CBTT KTMT trong ngành vận tải biển, góp phần nâng cao tính minh bạch và quản trị bền vững của doanh nghiệp.

2.2. Cơ sở lý thuyết

Nghiên cứu xác định các yếu tố ảnh hưởng đến CBTT KTMT trong DNVN biển dựa trên ba lý thuyết nền tảng: Lý thuyết các bên liên quan, Lý thuyết hợp pháp hóa và Lý thuyết tín hiệu.

Lý thuyết các bên liên quan (Freeman, 1984) cho rằng doanh nghiệp phải đáp ứng kỳ vọng của nhiều nhóm lợi ích ngoài cổ đông. Trong bối cảnh CBTT KTMT, áp lực từ tổ chức, nhà đầu tư hay khách hàng thúc đẩy doanh nghiệp công bố thông tin minh bạch để duy trì quan hệ và uy tín. Như vậy, áp lực từ tổ chức/nhà đầu tư có ảnh hưởng đến việc CBTT KTMT. Ngoài ra, việc Nhà nước có các hướng dẫn cụ thể trong việc CBTT cũng giúp doanh nghiệp đáp ứng nhu cầu thông tin ngày càng lớn và đa dạng của các bên liên quan.

Lý thuyết hợp pháp hóa (Suchman, 1995; Deegan, 2002) nhấn mạnh khi doanh nghiệp nhận thức rằng hoạt động của mình có thể ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường hoặc gây lo ngại từ công chúng, doanh nghiệp có xu hướng tăng cường CBTT môi trường như một cách để hợp pháp hóa sự tồn tại và củng cố hình ảnh tích cực. Đối với doanh nghiệp vận tải biển – ngành có rủi ro môi trường cao – quy mô lớn hoặc tuổi đời lâu thường gắn với mức CBTT môi trường cao hơn để củng cố hình ảnh và tuân thủ pháp lý. Ngoài ra, việc tuân theo hướng dẫn CBTT của Nhà nước cũng nhằm chứng minh sự tuân thủ, giảm thiểu rủi ro pháp lý và phản ứng xã hội tiêu cực.

Lý thuyết tín hiệu (Spence, 1973) tập trung vào giải quyết vấn đề bất cân xứng thông tin giữa doanh nghiệp và thị trường. Doanh nghiệp thường chủ động gửi đi các tín hiệu tích cực để nâng cao uy tín, niềm tin và thu hút đầu tư. Khả năng sinh lời cao, kiểm toán Big4, hay áp dụng chuẩn mực GRI/IFRS S1 là các tín hiệu về năng

lực, minh bạch và cam kết bền vững thể hiện qua CBTT KTMT.

Như vậy, các yếu tố ảnh hưởng đến việc CBTT KTMT chịu sự chi phối của tổng hợp nhiều lý thuyết căn cứ trên các phân tích ở trên. Chẳng hạn, khả năng sinh lời chịu sự chi phối của lý thuyết tín hiệu, hướng dẫn CBTT tuân theo lý thuyết các bên liên quan và lý thuyết hợp pháp hóa. Tổng hợp sự vận dụng của các lý thuyết, có thể chỉ ra được nhóm yếu tố tác động đến mức độ CBTT KTMT của các DNVT biển gồm 6 yếu tố: thời gian niêm yết, khả năng sinh lời, quy mô doanh nghiệp, kiểm toán độc lập, áp lực từ tổ chức/nhà đầu tư và hướng dẫn CBTT.

3. Phương pháp nghiên cứu

3.1. Mô hình nghiên cứu

Bài viết kế thừa nghiên cứu của Nguyễn La Soa cùng cộng sự (2017) ở những chỉ tiêu quy mô, khả năng sinh lời, thời gian niêm yết và kiểm toán độc lập. Những chỉ tiêu này được đồng nhất với nghiên cứu của Arif và Tuhin (2013) và Nguyễn Tùng Dao (2020). Nghiên cứu lược bỏ chỉ tiêu đòn bẩy tài chính vì biến này không phản ánh rõ mối liên hệ trực tiếp với CBTT KTMT trong ngành vận tải biển và các DNVT biển chưa bị áp lực tín dụng từ quỹ đầu tư môi trường nhiều. Ngoài ra, nghiên cứu có bổ sung thêm các chỉ tiêu về áp lực từ tổ chức, và hướng dẫn CBTT vì CBTT KTMT chưa bị bắt buộc ở Việt Nam và các doanh nghiệp còn khó khăn trong việc tính toán và xác định các chỉ tiêu để công bố. Vì vậy, tác giả đề xuất mô hình hồi quy với các biến được trình bày như sau:

$$EAD_{i,t} = \beta_0 + \beta_1 * AGE_{i,t} + \beta_2 * ROE_{i,t} + \beta_3 * SIZE_{i,t} + \beta_4 * AUDIT_{i,t} + \beta_5 * PRES_{i,t} + \beta_6 * GUIDE_{i,t} + u_{i,t}$$

Trong đó:

$Y_{i,t}$ = EAD: Biến phụ thuộc (mức độ CBTT KTMT)

$X_{i,t}$ = AGE, ROE, SIZE, AUDIT, PRES, GUIDE: Biến độc lập

β_0 : hằng số

β_i : hệ số các biến độc lập

$u_{i,t}$: Phần dư

Quy mô mẫu nghiên cứu được lọc từ danh sách 134 DNVT niêm yết theo 2 bước. Bước 1 xác định lĩnh vực hoạt động chính là vận tải biển được 29 doanh nghiệp đạt yêu cầu bao gồm: khai thác đội tàu biển, vận tải bằng đường thủy, logistic cộng sự đường biển, đại lý hàng hải và khai thác cảng biển. Các doanh nghiệp có ngành nghề chính là vận tải đường bộ, đường sắt, hàng không hoặc kho bãi logistic cộng sự không phù hợp với mục tiêu nghiên cứu và bị loại khỏi mẫu. Bước 2 loại bỏ doanh nghiệp thiếu dữ liệu tài chính hoặc báo cáo công bố. Loại bỏ 2 doanh nghiệp MVN - Tổng công ty hàng hải Việt Nam vì không có dữ liệu Báo cáo tài chính (BCTC) và báo cáo thường niên năm 2018, VMT - CTCP giao nhận vận tải miền trung chỉ có Báo cáo thường niên năm 2022, 2023, 2024. Như vậy, mô hình được thực hiện điều tra khảo sát trên 27 DNVT biển tính đến thời điểm 31/12/2024 với 6 biến độc lập trong thời gian nghiên cứu từ 2018 – 2024, 189 quan sát. Số quan sát này đảm bảo cỡ mẫu theo “Quy tắc 10 lần” được ưa chuộng vì tính đơn giản khi áp dụng và khá chính xác (Kock and Hadaya, 2018). Hoặc theo khuyến nghị của Green (1991) và Tabachnick và Fidell (2007), số quan sát tối thiểu cần có đối với mô hình hồi quy là: $N \geq 50 + 8k$.

Mức độ CBTT KTMT của doanh nghiệp - biến phụ thuộc, được đo lường bằng phương pháp bảng kiểm có chấm điểm dựa trên danh mục kiểm tra xây dựng theo chuẩn GRI 300 và mẫu báo cáo bền vững theo Thông tư (TT) 96/2020/TT-BTC từ năm 2018 – 2024 trên BCTN, Báo cáo môi trường và xã hội/Báo cáo phát triển bền vững của các DNVT biển niêm yết. Danh mục bảng kiểm bao gồm 6 chỉ tiêu phản ánh các nội dung công bố phổ biến và có liên quan trực tiếp đến đặc điểm môi trường của ngành vận tải biển. Mỗi chỉ tiêu được mã hóa theo thang điểm 3 mức: 1/0.5/0 điểm tùy vào mức độ CBTT KTMT (Bảng 1).

Bảng 1: Các chỉ tiêu và phương pháp đánh giá mức độ CBTT KTMT

TT	Mã hóa	Chỉ tiêu công bố KTMT ngành vận tải biển	Tham chiếu GRI / HOSE	Phân nhóm	Nguồn thu thập dữ liệu	Mã hóa điểm (0 – 1)
1	EAD1	Chính sách môi trường và cam kết tuân thủ Công ước Quốc tế về Ngăn ngừa Ô nhiễm do Tàu gây ra (MARPOL), quy định môi trường quốc tế (IMO)	GRI 103/TT 96, GRI 307/TT96	Định tính – Bắt buộc	BCTN, báo cáo bền vững	1 = có chính sách rõ ràng, đề cập MARPOL, IMO; 0.5 = nếu chung cam kết môi trường; 0 = không đề cập
2	EAD2	Tổng lượng tiêu thụ nhiên liệu tàu thủy/năm (tấn dầu)	GRI 302-1	Định lượng – Bắt buộc	Báo cáo tài chính (BCTC), BCTN	1 = công bố số liệu cụ thể; 0.5 = nêu gián tiếp (tổng chi phí nhiên liệu); 0 = không có
3	EAD3	Lượng phát thải: CO ₂ , SO _x , NO _x từ tàu biển, nước thải, điện tiêu thụ, chi phí xử lý	GRI 305-1, 305-7, GRI 303-4, GRI 306-2	Định lượng – Bắt buộc	BCTN, Báo cáo phát triển bền vững/Báo cáo môi trường	1 = có số liệu cụ thể về phát thải; 0.5 = chỉ nêu chính sách chung; 0 = không có
4	EAD4	Số lượng tàu đầu tư công nghệ tiết kiệm nhiên liệu hoặc sử dụng nhiên liệu tái tạo (lưu huỳnh thấp), hoặc đầu tư tàu mới.	GRI 302-4, GRI 302-1/TT 96	Định lượng – Tự nguyện	BCTN, Thuyết minh BCTC	1 = nêu số lượng cụ thể; 0.5 = nêu định hướng; 0 = không nêu
5	EAD5	Tham gia chương trình thị trường vốn xanh, vận tải biển xanh, logistics xanh hoặc giảm phát thải	GRI 102-12 / TT 96	Định tính – Tự nguyện	BCTN, Báo cáo bền vững/báo cáo môi trường	1 = có tham gia; 0.5 = có định hướng; 0 = không có
6	EAD6	Thông tin kiểm tra môi trường từ cơ quan quản lý (VD: Cảng vụ, Bộ tài nguyên môi trường, thanh tra)	GRI 307 / TT 96	Định tính – Bắt buộc	BCTN, Báo cáo bền vững/môi trường, Thông báo công khai, báo cáo quản trị.	1 = có thông tin cụ thể và kết quả; 0.5 = nêu có kiểm tra nhưng không rõ nội dung; 0 = không có

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp

Giá trị đo lường là tỷ lệ (%) số tiêu chí được công bố trên tổng số tiêu chí khảo sát. Phương pháp bảng kiểm được lựa chọn vì tính khách quan, tái lập và định lượng hóa rõ ràng, đã được nhiều nghiên cứu trong và ngoài nước sử dụng, tiêu biểu như: Nguyễn La Soa (2017), Burritt và cộng sự (2002). Đồng thời, việc kết hợp chuẩn quốc tế (GRI) với hướng dẫn nội địa theo TT 96/2020/BTC giúp bảo đảm tính khả thi trong thu thập dữ liệu tại Việt Nam và đảm bảo tính so sánh giữa các doanh nghiệp cùng ngành.

Biên độ lập được lựa chọn dựa trên tổng hợp cơ sở lý thuyết nền tảng và các bằng chứng thực nghiệm có liên quan, phản ánh đặc điểm nội tại của doanh nghiệp cũng như áp lực thể chế và tuân thủ từ môi trường bên ngoài. Số liệu từ năm 2018 - 2024 căn cứ vào thông tin cung cấp trên BCTC, BCTN, hồ sơ doanh nghiệp và các văn bản, công báo có liên quan trên website vietstock.vn và thực hiện tính toán các chỉ tiêu theo bảng 2.

Bảng 2: Đo lường các biến độc lập trong mô hình nghiên cứu

TT	Tên biến	Ký hiệu	Định nghĩa/Ý nghĩa	Cách đo lường cụ thể	Nguồn dữ liệu	Kỳ vọng
1	Quy mô doanh nghiệp	SIZE	Phản ánh quy mô hoạt động, ảnh hưởng đến khả năng và áp lực công bố thông tin.	Logarit tự nhiên của tổng tài sản cuối năm	BCTC hợp nhất	+
2	Khả năng sinh lời	ROE	Đo lường hiệu quả sử dụng vốn chủ sở hữu, phản ánh năng lực tài chính.	Lợi nhuận sau thuế / Vốn chủ sở hữu bình quân (%)	BCTC	+
3	Thời gian hoạt động	AGE	Số năm doanh nghiệp được thành lập hoặc niêm yết, phản ánh độ ổn định và tích lũy kinh nghiệm quản trị.	Năm quan sát – Năm thành lập + 1	Hồ sơ DN, BCTN	+
4	Kiểm toán độc lập	AUDIT	Đo lường mức độ minh bạch và chất lượng báo cáo thông tin.	1 = Có kiểm toán Big4; 0 = Không	BCTC	+
5	Áp lực từ tổ chức/nhà đầu tư	PRES	Phản ánh yêu cầu công bố thông tin từ phía tổ chức, nhà đầu tư.	Tỷ lệ sở hữu của tổ chức	BCTC, BCTN	+
6	Tiếp cận chuẩn mực công bố thông tin	GUIDE	Mức độ doanh nghiệp áp dụng hướng dẫn báo cáo theo chuẩn GRI, hoặc các khung IFRS S2; Thông tư 96/2020/TT-BTC	1 = công bố đầy đủ theo hướng dẫn quốc tế hoặc TT96; 0 = không	BCTN, Báo cáo phát triển bền vững	+

Nguồn: Tác giả tự tổng hợp

Để phân tích mối quan hệ giữa các biến độc lập và mức độ công bố thông tin kế toán môi trường (CBTT KTMT), nghiên cứu sử dụng phương pháp thống kê mô tả nhằm phản ánh thực trạng CBTT KTMT và giá trị của các yếu tố ảnh hưởng. Tiếp đó, hệ số tương quan Pearson được tính toán để xác định mối quan hệ giữa biến phụ thuộc (CBTT KTMT) với các biến độc lập, cũng như mối quan hệ giữa các biến độc lập với nhau.

Nghiên cứu áp dụng phương pháp hồi quy dữ liệu bảng với bốn kỹ thuật phổ biến gồm: OLS (Ordinary Least Squares), FEM (Fixed Effects Model), REM (Random Effects Model) và GLS (Generalized Least Squares). Trước hết, hồi quy OLS được thực hiện nhằm xác định mối quan hệ giữa biến phụ thuộc và các biến độc lập. Tiếp theo, một loạt kiểm định chẩn đoán được tiến hành: kiểm định đa cộng tuyến thông qua hệ số VIF; kiểm định White để phát hiện hiện tượng phương sai sai số thay đổi; và kiểm định Wooldridge để kiểm tra tự tương quan trong dữ liệu bảng.

Trong trường hợp các giả định của OLS bị vi phạm, nghiên cứu tiếp tục sử dụng FEM và REM, sau đó tiến hành kiểm định Hausman để lựa chọn mô hình phù hợp. Với mô hình được lựa chọn, nghiên cứu thực hiện thêm kiểm định Wald nhằm phát hiện hiện tượng phương sai sai số thay đổi và kiểm định Wooldridge nhằm phát hiện tự tương quan. Nếu tồn tại hiện tượng phương sai thay đổi, tự tương quan hoặc đồng thời cả hai, phương pháp hồi quy GLS sẽ được áp dụng để hiệu chỉnh sai số chuẩn, đảm bảo kết quả ước lượng đáng tin cậy và có ý nghĩa thống kê.

Cách tiếp cận này bảo đảm tính khách quan trong phân tích, đồng thời phù hợp với quy mô mẫu và đặc điểm dữ liệu nghiên cứu giai đoạn 2018–2024.

3.2. Giả thuyết nghiên cứu

Dựa trên cơ sở lý thuyết các bên liên quan, lý thuyết hợp pháp hóa và lý thuyết tín hiệu, cùng các công trình thực nghiệm nghiên cứu trước đó, đồng thời căn cứ trên mô hình nghiên cứu, nghiên cứu đề xuất sáu giả thuyết về các yếu tố ảnh hưởng đến mức độ CBTT KTMT của các DNVT niêm yết tại Việt Nam như sau:

Giả thuyết H1 – Thời gian niêm yết (AGE).
Theo lý thuyết hợp pháp hóa, các doanh nghiệp hoạt động lâu năm có xu hướng duy trì hình ảnh và uy tín thông qua minh bạch thông tin (Suchman, 1995). Thực nghiệm của Arif & Tuhin (2013), Nguyễn La Soa và cộng sự (2017) và Nguyễn Tùng Dao (2020) cho thấy tuổi đời doanh nghiệp càng lớn, mức độ CBTT KTMT càng cao do khả năng quản trị và kinh nghiệm đáp ứng yêu cầu pháp lý tốt hơn. Do đó, thời gian niêm yết ảnh hưởng tích cực đến mức độ CBTT KTMT.

Giả thuyết H2 – Hiệu quả tài chính (ROE).
Theo lý thuyết tín hiệu, các doanh nghiệp có hiệu quả tài chính tốt thường CBTT KTMT như một thông điệp về năng lực và trách nhiệm xã hội (Spence, 1973). Kết quả nghiên cứu của Nguyễn La Soa cùng cộng sự (2017) trên mẫu 74 doanh

ngành xây dựng niêm yết tại Việt Nam cho thấy ROE có mối quan hệ cùng chiều đáng kể với mức độ CBTT KTMT. Điều này phù hợp với nhận định của GRI (2021), khi nhấn mạnh rằng những doanh nghiệp có nền tảng tài chính vững mạnh thường đi đầu trong thực hiện và công bố các chỉ số môi trường. Vì vậy, hiệu quả tài chính có ảnh hưởng tích cực đến mức độ CBTT KTMT.

Giả thuyết H3 – Quy mô doanh nghiệp (SIZE). Lý thuyết các bên liên quan cho rằng các doanh nghiệp lớn chịu áp lực giám sát cao hơn từ cộng đồng, nhà đầu tư và cơ quan quản lý (Freeman, 1984). Nguyễn La Soa và cộng sự (2017), Nguyễn Tùng Dao (2020) cũng chỉ ra rằng quy mô doanh nghiệp có mối quan hệ cùng chiều và có ý nghĩa thống kê với mức độ CBTT KTMT. GRI (2021) khuyến nghị các tổ chức quy mô lớn nên áp dụng đầy đủ các tiêu chuẩn GRI để nâng cao trách nhiệm giải trình và đáp ứng kỳ vọng xã hội. Do đó, quy mô doanh nghiệp có ảnh hưởng tích cực đến mức độ CBTT KTMT.

Giả thuyết H4 – Kiểm toán độc lập (AUDIT). Theo lý thuyết tín hiệu, việc được kiểm toán bởi Big4 thể hiện chất lượng thông tin và cam kết minh bạch (DeAngelo, 1981), Burritt và cộng sự (2002) cho rằng kiểm toán chất lượng cao là một yếu tố thúc đẩy việc tích hợp các công cụ quản trị môi trường vào hệ thống kế toán doanh nghiệp. Đồng quan điểm, Nguyễn La Soa và cộng sự (2017) cho rằng kiểm toán độc lập từ các hãng kiểm toán lớn làm gia tăng khả năng CBTT KTMT do tính nghiêm ngặt trong quy trình kiểm tra và công bố thông tin. Vì vậy, doanh nghiệp được kiểm toán bởi các công ty kiểm toán Big4 có mức độ CBTT KTMT cao hơn.

Bảng 3: Thống kê mô tả mức độ CBTT KTMT

Giá trị	Số quan sát	Giá trị TB	Độ lệch chuẩn	Min	Max
EAD1	188	.6595745	.3485092	0	1
EAD2	189	.2936508	.4433455	0	1
EAD3	189	.4126984	.3981976	0	1
EAD4	189	.3783069	.3907239	0	1
EAD5	189	.0846561	.1880118	0	.5
EAD6	188	.606383	.4703642	0	1
CBTT	189	.4047619	.2502321	0	.9167

Mức độ CBTT KTMT của các doanh nghiệp vận tải biển niêm yết nhìn chung còn thấp, với giá trị trung bình 0,4048, cho thấy hầu hết chỉ

Giả thuyết H5 – Áp lực từ tổ chức/nhà đầu tư (PRES). Lý thuyết các bên liên quan nhấn mạnh vai trò của nhà đầu tư và các bên liên quan trong việc yêu cầu minh bạch thông tin môi trường (Roberts, 1992). GRI (2021) nhấn mạnh rằng áp lực từ tổ chức đóng vai trò quan trọng trong việc hình thành hành vi công bố thông tin phi tài chính. Đặc biệt, trong ngành vận tải biển, các doanh nghiệp thường phục vụ thị trường quốc tế, nên chịu yêu cầu cao về CBTT KTMT từ đối tác, quốc tế và các tổ chức. Do đó, doanh nghiệp chịu áp lực từ tổ chức có xu hướng CBTT KTMT nhiều hơn.

Giả thuyết H6 – Hướng dẫn CBTT KTMT (GUIDE). Theo lý thuyết hợp pháp hóa, việc tuân thủ hướng dẫn của các chuẩn mực báo cáo quốc tế như GRI hoặc IFRS S2 giúp doanh nghiệp nâng cao tính minh bạch và đạt được sự chấp thuận từ xã hội (Deegan, 2002). Việc sử dụng các khung công bố tiêu chuẩn giúp nâng cao chất lượng thông tin, đồng thời tăng cường hiệu quả truyền thông KTMT tới thị trường. Ngoài ra, tại Việt Nam, việc xác định các tiêu chí và cách tính các chỉ tiêu KTMT còn khó khăn và mới lạ, nên việc tuân theo hướng dẫn của một chuẩn mực cụ thể sẽ giúp các kế toán dễ dàng hơn trong việc xác định các chỉ tiêu môi trường. Vì vậy, doanh nghiệp áp dụng khung hướng dẫn CBTT KTMT có mức độ CBTT cao hơn.

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Thống kê mô tả và tương quan giữa các biến trong mô hình

Bảng 3 trình bày về thống kê mô tả biến phụ thuộc trong mô hình nghiên cứu với 189 quan sát ở các DNVN niêm yết tại Việt Nam.

Nguồn: Kết quả xử lý bằng phần mềm STATA 17 đáp ứng dưới một nửa yêu cầu công bố. Doanh nghiệp ưu tiên trình bày chính sách và cam kết (EAD1 cao nhất 0,6596) hơn là thông tin định

lượng, trong khi tiêu chí EAD5 về tham gia thị trường vốn xanh và vận tải xanh đạt thấp nhất (0,0847). Các chỉ tiêu định lượng như tiêu thụ nhiên liệu (EAD2) và phát thải (EAD3) cũng ở mức thấp, kèm theo độ lệch chuẩn cao, phản ánh sự chênh lệch lớn giữa các doanh nghiệp. Điều

này cho thấy quy định hiện hành mới thúc đẩy công bố ở mức chính sách chung, còn dữ liệu chi tiết và hoạt động tự nguyện vẫn cần được khuyến khích và giám sát chặt chẽ hơn.

Kết quả thống kê mô tả các biến ảnh hưởng đến mức độ CBTT KTMT (Bảng 4):

Bảng 4: Thống kê mô tả các yếu tố ảnh hưởng đến mức độ CBTT KTMT

Giá trị	Số quan sát	Giá trị TB	Độ lệch chuẩn	Min	Max
AGE	189	10.51852	4.642075	2	23
ROE	189	11.40164	47.89439	-272.75	436.9
SIZE	189	2.841707	.5492325	1.414973	4.297936
AUDIT	189	.2169312	.4132501	0	1
PRES	189	.5701392	.248556	0	.9777
GUIDE	189	.5978836	.3714488	0	1

Nguồn: Kết quả xử lý bằng phần mềm STATA 17

Thời gian niêm yết (AGE) trung bình của các doanh nghiệp vận tải biển là 10,52 năm, dao động 2–23 năm, phản ánh sự khác biệt lớn về kinh nghiệm niêm yết. Khả năng sinh lời (ROE) trung bình 11,40% nhưng biến động mạnh (từ -272,75% đến 436,9%), cho thấy sự phân hóa rõ rệt về hiệu quả tài chính. Quy mô (SIZE) trung bình 2,84 (log tổng tài sản) với chênh lệch vừa phải, trong khi chỉ 21,69% doanh nghiệp được

kiểm toán bởi Big4 hoặc đơn vị uy tín. Các yếu tố phi tài chính tích cực hơn: áp lực từ nhà đầu tư (PRES) 0,5701 và khả năng tiếp cận chuẩn mực (GUIDE) 0,5978, song mức phân tán cao cho thấy sự áp dụng không đồng đều, ảnh hưởng tới kết quả CBTT môi trường.

Ma trận tương quan cho thấy mối quan hệ giữa các biến với nhau (Bảng 5):

Bảng 5: Ma trận tương quan giữa các biến trong mô hình

Tên biến	Hệ số	EAD	AGE	ROE	SIZE	AUDIT	PRES	GUIDE
EAD	Pearson	1.0000						
AGE	Pearson	0.1748	1.0000					
	Sig	0.0162						
ROE	Pearson	-0.0078	-0.0265	1.0000				
	Sig	0.9149	0.7174					
SIZE	Pearson	0.2328	0.3367	0.0428	1.0000			
	Sig	0.0013	0.0000	0.5588				
AUDIT	Pearson	0.2051	0.1046	-0.0025	0.3693	1.0000		
	Sig	0.0046	0.1518	0.9724	0.0000			
PRES	Pearson	0.2438	0.1853	0.1038	0.0743	0.3918	1.0000	
	Sig	0.0007	0.0107	0.1550	0.3099	0.0000		
GUIDE	Pearson	0.7494	0.3128	0.0016	0.2875	0.0169	0.1439	1.0000
	Sig	0.0000	0.0000	0.9827	0.0001	0.8178	0.0482	

Nguồn: Kết quả xử lý bằng phần mềm STATA 17

Mức độ CBTT KTMT tương quan mạnh nhất với GUIDE (0,7494, Sig=0,000) và có liên hệ dương ý nghĩa với PRES, SIZE, AUDIT, AGE; tuy nhiên, ROE hầu như không liên quan. Các biến độc lập tương quan thấp, không gây đa cộng tuyến nghiêm trọng, đảm bảo độ tin cậy cho phân tích hồi quy.

4.2. Mô hình hồi quy và kiểm định mô hình

Nghiên cứu thực hiện ước lượng mô hình nghiên cứu lần lượt sử dụng phương pháp OLS, FEM và REM, GLS thông qua phần mềm STATA 17.

Bảng 6: Kết quả phân tích mô hình hồi quy

		OLS	FEM	REM	GLS
AGE	Hệ số hồi quy	-0.00491*	0.0165***	0.00684*	-0.00221
	Giá trị thống kê	(-1.78)	(3.41)	(1.75)	(-1.35)
ROE	Hệ số hồi quy	-0.0000958	-0.000165	-0.000117	-0.0000424
	Giá trị thống kê	(-0.39)	(-0.92)	(-0.65)	(-0.42)
SIZE	Hệ số hồi quy	-0.0138	-0.0762	-0.0281	-0.0453***
	Giá trị thống kê	(-0.55)	(-1.13)	(-0.68)	(-2.88)
AUDIT	Hệ số hồi quy	0.109***	0.0415	0.0619	0.146***
	Giá trị thống kê	(3.28)	(0.81)	(1.44)	(6.53)
PRES	Hệ số hồi quy	0.0837	-0.0199	0.0409	0.0497*
	Giá trị thống kê	(1.59)	(-0.26)	(0.62)	(1.74)
GUIDE	Hệ số hồi quy	0.520***	0.364***	0.430***	0.543***
	Giá trị thống kê	(15.32)	(7.38)	(10.27)	(24.56)
_cons	Hệ số hồi quy	0.115	0.234	0.120	0.168***
	Giá trị thống kê	(1.62)	(1.23)	(1.00)	(4.21)
N		189	189	189	189
R ²		0.613	0.455		
R ² hiệu chỉnh		0.5999			
Prob > F		0.0000	0.0000	0.0000	
Kiểm định F hoặc Wald		F(6, 182) = 47.98	F(6, 156) = 21.72	Wald chi2(6) = 162.92	
Đa cộng tuyến		VIF = 1.26 < 2 => Không có hiện tượng đa cộng tuyến			
Kiểm định khuyết tật mô hình OLS và lựa chọn mô hình					
Kiểm định White		Prob > chi2 = 0.0000 => hồi quy OLS có hiện tượng phương sai sai số thay đổi => lựa chọn hồi quy FEM/REM			
Kiểm định Wooldridge		Prob > F = 0.0616 => Không có hiện tượng tự tương quan			
Kiểm định Hausman		Prob > chi2 = 0.0266 => Chọn ước lượng hồi quy FEM			
Kiểm định khuyết tật mô hình FEM					
Kiểm định Modified Wald		Prob > chi2 = 0.0000 => Có hiện tượng phương sai sai số thay đổi			Khắc phục bằng mô hình hồi quy GLS
Kiểm định Wooldridge		Prob > F = 0.0616 => Không có hiện tượng tự tương quan			

* p<0.1, ** p<0.05, *** p<0.01

Trước hết, hồi quy OLS được thực hiện nhằm kiểm tra mối quan hệ giữa các biến độc lập và mức độ CBTT KTMT. Kết quả kiểm định Wooldridge cho thấy Prob > F = 0.0616 (> 0.05), tức là không có hiện tượng tự tương quan. Tuy nhiên, kết quả kiểm định White cho thấy Prob > chi2 = 0.0000, chứng tỏ mô hình OLS tồn tại hiện tượng phương sai sai số thay đổi. Do vậy, OLS không còn đảm bảo hiệu quả và không được sử dụng làm mô hình chính, nghiên cứu cần chuyển sang hồi quy FEM hoặc REM.

Tiếp theo, kiểm định Hausman được tiến hành để so sánh FEM và REM. Kết quả cho thấy Prob > chi2 = 0.0266 (< 0.05), do đó mô hình FEM được lựa chọn thay vì REM. Sau khi lựa chọn FEM, nghiên cứu tiếp tục kiểm định khuyết tật mô hình. Kiểm định Modified Wald chỉ ra rằng mô hình FEM tồn tại hiện tượng phương sai sai số thay đổi (Prob > chi2 = 0.0000), trong khi kiểm định

Nguồn: Kết quả xử lý bằng phần mềm STATA 17
Wooldridge cho kết quả Prob > F = 0.0616 (> 0.05), tức là không có hiện tượng tự tương quan.

Như vậy, FEM là mô hình phù hợp nhất để phân tích dữ liệu, nhưng do tồn tại phương sai thay đổi nên nghiên cứu sử dụng hồi quy GLS nhằm hiệu chỉnh sai số chuẩn, đảm bảo các ước lượng đáng tin cậy và có ý nghĩa thống kê.

Kết quả hồi quy GLS cho thấy, các biến SIZE, AUDIT và GUIDE có ý nghĩa thống kê ở mức 1%, trong đó SIZE tác động tiêu cực đến mức độ CBTT KTMT (hệ số -0,0453), còn AUDIT (0,146) và GUIDE (0,543) tác động tích cực. PRES có ý nghĩa thống kê ở mức 10% với hệ số hồi quy 0,0497. Các biến AGE, ROE không có ý nghĩa thống kê (p-value > 0,05, > 0,1), cho thấy chưa đủ bằng chứng về ảnh hưởng của chúng đến mức độ CBTT KTMT. Mô hình giải thích được mức độ tác động khác biệt của từng yếu tố, với GUIDE có mức ảnh hưởng mạnh nhất. Như vậy,

mô hình GLS được lựa chọn cuối cùng vừa đảm bảo khắc phục các khuyết tật mô hình, vừa cung cấp bằng chứng thực nghiệm đáng tin cậy về các yếu tố ảnh hưởng đến CBTT KTMT của doanh nghiệp vận tải biển niêm yết tại Việt Nam giai đoạn 2018–2024.

Kết quả này đồng nhất với kết quả nghiên cứu của Nguyễn La Soa và cộng sự (2017) biến kiểm toán độc lập, Nguyễn Tùng Dao (2020), Nguyễn Thị Lê Hằng và cộng sự (2020) ở biến khả năng sinh lời, Arif và Tuhin (2013) ở biến quy mô doanh nghiệp. Đồng thời tác động này không đồng nhất với kết quả nghiên cứu của Nguyễn La Soa và cộng sự (2017) và Arif và Tuhin (2013) về yếu tố thời gian niêm yết. Kết quả này cung cấp bằng chứng chấp nhận các giả thuyết H4, H5, H6. Thật vậy, thực tiễn ở Việt Nam, khi khung pháp lý và hướng dẫn CBTT KTMT được thiết kế rõ ràng, minh bạch, doanh nghiệp sẽ có động lực và cơ sở để CBTT đầy đủ hơn. Trong bối cảnh vận tải biển, yếu tố này càng quan trọng do áp lực từ các tiêu chuẩn quốc tế như GRI, IFRS S1, và quy định của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) về giảm phát thải khí nhà kính. Kiểm toán độc lập, đặc biệt Big4 không chỉ đảm bảo độ tin cậy của thông tin tài chính mà còn khuyến khích doanh nghiệp tuân thủ các chuẩn mực CBTT KTMT, qua đó nâng cao uy tín với nhà đầu tư và đối tác quốc tế. Áp lực từ tổ chức/nhà đầu tư tác động cùng chiều đến mức độ CBTT KTMT nhưng ở mức ý nghĩa thấp, hàm ý rằng áp lực từ tổ chức, nhà đầu tư chưa đồng đều trong toàn ngành. Có thể do cơ chế chế tài và yêu cầu minh bạch thông tin môi trường ở Việt Nam vẫn đang trong quá trình hoàn thiện.

5. Kết luận và kiến nghị

Kết quả thống kê mô tả cho thấy, mức độ CBTT KTMT trung bình của các DNVT biển niêm yết trong giai đoạn nghiên cứu đạt 40,48% so với mức tối đa 100%. Mức này phản ánh rằng các doanh nghiệp mới chỉ đáp ứng chưa đến một nửa các tiêu chí công bố theo bộ chỉ báo được xây dựng dựa trên Chuẩn mực GRI 300 và hướng dẫn công bố theo TT 96/2020/TT-BTC.

Trên cơ sở kết quả hồi quy, nghiên cứu đưa ra bốn nhóm giải pháp để hình thành một chu trình tác động kép nhằm nâng cao mức độ CBTT KTMT của các DNVT biển niêm yết hiện nay. Thứ nhất, hoàn thiện khung pháp lý và hướng dẫn: Nhà nước cần ban hành, cập nhật đầy đủ tiêu

chuẩn, quy chuẩn và hướng dẫn công bố thông tin kế toán môi trường phù hợp với đặc thù ngành vận tải biển, vì lĩnh vực KTMT còn mới mẻ và chưa rõ ràng ở Việt Nam. Thứ hai, nâng cao năng lực quản trị và kiểm toán: bằng cách tăng cường vai trò của bộ phận kiểm toán, nâng cao kỹ năng phân tích và đánh giá tác động môi trường cho đội ngũ nhân viên kiểm toán bằng cách đào tạo và cập nhật, đánh giá kịp thời. Ngoài ra, nên đưa yếu tố CBTT KTMT là một yếu tố bắt buộc trong chu trình kiểm toán. Đồng thời, khuyến khích các DNVT biển lựa chọn các tổ chức kiểm toán uy tín lớn như Big4 để nâng cao uy tín của báo cáo bền vững. Thứ ba, gia tăng áp lực từ các bên liên quan như khuyến khích cổ đông, nhà đầu tư yêu cầu minh bạch thông tin, tạo động lực cải thiện công bố. Cuối cùng, phát triển chiến lược và nhận thức nội bộ của doanh nghiệp bằng cách xây dựng văn hóa doanh nghiệp gắn với trách nhiệm môi trường, coi CBTT KTMT là một phần chiến lược phát triển bền vững. DN cần đào tạo cán bộ kế toán và nhân sự liên quan về kế toán môi trường, quản trị dữ liệu và lập báo cáo bền vững, nhằm nâng cao năng lực thu thập, xử lý và phân tích thông tin. Ngoài ra, doanh nghiệp cần đầu tư và triển khai các hệ thống công nghệ hiện đại nhằm tự động hóa quá trình đo lường, ghi nhận và quản lý dữ liệu liên quan đến tiêu thụ nhiên liệu, sử dụng năng lượng và phát thải khí nhà kính. Nếu triển khai đồng bộ, mức độ CBTT KTMT của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam không chỉ tiệm cận chuẩn mực quốc tế mà còn trở thành lợi thế cạnh tranh bền vững trong bối cảnh xu hướng kinh tế xanh toàn cầu.

Kết quả nghiên cứu vừa có giá trị học thuật trong việc làm rõ các yếu tố ảnh hưởng đến CBTT KTMT của DNVT biển, vừa có ý nghĩa thực tiễn cho hoạch định chính sách, quản trị và thúc đẩy minh bạch thông tin môi trường, phù hợp với mục tiêu phát triển bền vững và cam kết giảm phát thải của Việt Nam đến 2050. Nghiên cứu còn hạn chế về phạm vi mẫu, thời gian và bộ tiêu chí đánh giá mức độ CBTT KTMT; do đó, các nghiên cứu tiếp theo cần mở rộng phạm vi, hoàn thiện tiêu chí và thực hiện so sánh quốc tế nhằm nâng cao giá trị ứng dụng.

Lời cảm ơn: Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Giao thông vận tải (ĐH GTVT) trong đề tài mã số T2025-KT-005.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Arif, H. M., & Tuhin, M. H. (2013). Disclosure of non-financial information voluntarily in the annual report of financial institutions: A study on listed banks of Bangladesh. *European Journal of Business and Economics*, 8(2), 37–42. <https://doi.org/10.12955/ejbe.v8i2.397>
- Bộ Tài chính. (2020, 16 tháng 11). *Thông tư số 96/2020/TT-BTC hướng dẫn công bố thông tin trên thị trường chứng khoán*.
- Burritt, R. L., Hahn, T., & Schaltegger, S. (2002). Towards a comprehensive framework for environmental management accounting—Links between business actors and environmental management accounting tools. *Australian Accounting Review*, 12(27), 39–50.
- DeAngelo, L. E. (1981). Auditor size and audit quality. *Journal of Accounting and Economics*, 3(3), 183–199. [https://doi.org/10.1016/0165-4101\(81\)90002-1](https://doi.org/10.1016/0165-4101(81)90002-1)
- Deegan, C. (2002). Introduction: The legitimising effect of social and environmental disclosures – A theoretical foundation. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 15(3), 282–311. <https://doi.org/10.1108/09513570210435852>
- Freeman, R. E. (1984). *Strategic management: A stakeholder approach*. Pitman.
- Global Reporting Initiative. (2021, October). *GRI universal standards*. Global Reporting Initiative.
- Green, S. B. (1991). How many subjects does it take to do a regression analysis. *Multivariate Behavioral Research*, 26(3), 499–510. https://doi.org/10.1207/s15327906mbr2603_7
- Ho Chi Minh Stock Exchange. (2019, June). *Ground rules for management of the HOSE-Index series – HOSE sustainability index (VNSI) (Version 2.0)*.
- Huỳnh, L., & Phan, A. N. (2023). Các yếu tố ảnh hưởng đến công bố thông tin môi trường, kinh tế tuần hoàn của doanh nghiệp niêm yết. *Tạp chí Tài chính*.
- International Sustainability Standards Board. (2023, June). *IFRS S1: General requirements for disclosure of sustainability-related financial information*. IFRS Foundation.
- Kock, N., & Hadaya, P. (2018). Minimum sample size estimation in PLS-SEM: The inverse square root and gamma-exponential methods. *Information Systems Journal*, 28(1), 227–261. <https://doi.org/10.1111/isj.12131>
- Majeed, S., Aziz, T., & Sale, S. (2015). The effect of corporate governance elements on corporate social responsibility (CSR) disclosure: An empirical evidence from listed companies at KSE Pakistan. *International Journal of Financial Studies*, 3(4), 530–556. <https://doi.org/10.3390/ijfs3040530>
- Nguyen, L. S., Nguyen, T. K. H., & Trần, T. T. H. (2019). Nhân tố ảnh hưởng đến mức độ công bố thông tin kế toán môi trường: Trường hợp nghiên cứu tại các công ty khai khoáng niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam. *Tạp chí Kinh tế & Phát triển*, (261), 81–90.
- Nguyen, L. S., Tran, M. D., & Tran, Q. T. (2017). Factors affecting disclosure levels of environmental accounting information: The case of Vietnamese construction joint stock companies. *International Journal of Accounting and Financial Reporting*, 7(2), 431–448. <https://doi.org/10.5296/ijafr.v7i2.12072>
- Nguyen, T. D. (2020). Factors influencing environmental accounting information disclosure of listed enterprises on Vietnamese stock markets. *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 7(11), 877–883. <https://doi.org/10.13106/jafeb.2020.vol7.no11.877>
- Nguyen, T. L. H., Nguyen, T. T. H., Nguyen, T. T. H., Le, T. H. A., & Nguyen, V. C. (2020). The determinants of environmental information disclosure in Vietnam listed companies. *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 7(2), 21–31. <https://doi.org/10.13106/jafeb.2020.vol7.no2.21>
- Nguyen, T. M. H., Nguyen, T. K. T., & Nguyen, T. T. V. (2019). Factors affecting the implementation of environmental accounting by construction companies listed on the Ho Chi Minh Stock Exchange. *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 6(3), 293–304. <https://doi.org/10.13106/jafeb.2019.vol6.no3.293>
- Nguyễn, T. T. (2022). Research impact of environmental accounting on the performance of textile and garment enterprise in Vietnam. *Journal of Science and Technology*, 56(02), 161–173. <https://doi.org/10.46242/jstiuh.v56i02.4344>

- Nguyễn Khắc Hùng, & Phạm Thanh Trung. (2020). Các nhân tố tác động đến mức độ áp dụng kế toán môi trường tại các doanh nghiệp niêm yết ở Việt Nam. *Tạp chí Công Thương*, 9 (tháng 8), 9–15.
- Roberts, R. W. (1992). Determinants of corporate social responsibility disclosure: An application of stakeholder theory. *Accounting, Organizations and Society*, 17(6), 595–612. [https://doi.org/10.1016/0361-3682\(92\)90015-K](https://doi.org/10.1016/0361-3682(92)90015-K)
- Spence, M. (1973). Job market signaling. *The Quarterly Journal of Economics*, 87(3), 355–374. <https://doi.org/10.2307/1882010>
- State Securities Commission of Vietnam, & International Finance Corporation. (2016). *Environmental & social (E&S) disclosure guide*. SSE Initiative.
- Suchman, M. C. (1995). Managing legitimacy: Strategic and institutional approaches. *Academy of Management Review*, 20(3), 571–610. <https://doi.org/10.5465/amr.1995.9508080331>
- Tabachnick, B. G., & Fidell, L. S. (2007). *Using multivariate statistics* (5th ed.). Boston, MA: Allyn & Bacon.
- Ủy ban Chứng khoán Nhà nước & International Finance Corporation. (2023). *Sổ tay hướng dẫn báo cáo phát thải khí nhà kính*. Hà Nội: UBCK – IFC.

Thông tin tác giả:

1. Nguyễn Thị Huệ

- Đơn vị công tác: Trường Đại học Giao thông vận tải
- Địa chỉ email: huent_ktkt@utc.edu.vn

2. Mai Thị Trang

- Đơn vị công tác: Trường Đại học Giao thông vận tải

Ngày nhận bài: 13/8/2025

Ngày nhận bản sửa: 9/9/2025

Ngày duyệt đăng: 10/9/2025