Quản trị hoạt động đổi mới sáng tạo xanh tại các công ty vận tải Việt Nam

TĂNG MỸ SANG [1,*] & LÊ THỊ DIỄM TRINH [2]

[1] Trường Đại học Kinh tế - Tài chính TP.HCM

[2] Trường Đại học Cảnh sát nhân dân

Nhận bài: 16/05/2023 - Duyệt đăng: 15/08/2023

(*) Liên hệ: sangtm@uef.edu.vn - ĐT: 0908250768

Tóm tắt:

Bài viết được thực hiện nhằm tìm hiểu các yếu tố ảnh hưởng đến đổi mới sáng tạo xanh tại các công ty vận tải VN. Để đạt được mục tiêu nghiên cứu, tác giả đã khảo sát 474 người lao động đang làm việc tại các công ty vận tải VN trong khu vực TP.HCM. Kết quả nghiên cứu cho thấy lợi thế tương đối, khả năng tương thích, sự hỗ trợ của tổ chức, chất lượng nguồn nhân lực, sự tương đồng với của Chính phủ có tác động cùng chiều đến đổi mới sáng tạo xanh. Sự không chắc chắn của môi trường tác động tiêu cực đến đổi mới sáng tạo xanh. Từ kết quả nghiên cứu, tác giả đề xuất một số hàm ý quản trị để thúc đẩy đổi mới sáng tạo xanh.

Từ khóa: Công ty, đổi mới sáng tạo, vận tải, xanh.

Abstract:

The purpose of this article is to better understand the factors influencing green innovation in Vietnamese transportation companies. To achieve the research goal, the author interviewed 474 employees from Vietnamese transportation companies in the Ho Chi Minh City. According to the findings, relative advantages, compatibility, organizational support, human resource quality, and government support all have a positive impact on green innovation. Uncertainty about the environment has a negative impact on green innovation. The author proposes some governance implications based on the research findings to promote green innovation.

Keywords: Corporate, innovation, transport, green.

1. Giới thiệu

Hơn hai thập kỷ cải cách kinh tế đã mang lại cho VN mức tăng trưởng kinh tế đáng kể. Tuy nhiên, trong quá trình phát triển, VN phải đối mặt với nhiều vấn đề môi trường nghiêm trọng như ô nhiễm không khí, lãng phí năng lượng và ô nhiễm nước. Để giảm thiểu suy thoái môi trường ở VN, chính phủ VN đã ra các quy định về bảo vệ môi trường và nhiều công ty hoạt động ở VN đã bắt đầu áp dụng nhiều biện pháp quản lý môi trường (Hai Anh Dang và Trong Anh Trinh, 2022).

Vấn đề môi trường trong các ngành dịch vụ của VN chưa được quan tâm nhiều. Về cơ bản, các ngành dịch vụ thường ít tác động tiêu cực đến môi trường hơn so với các ngành sản xuất. Tuy nhiên, một số ngành dịch vụ như ngành vận tải lại tiêu thụ nhiều tài nguyên thiên nhiên và tạo ra các chất gây ô nhiễm lớn. Do đó cần phải nỗ lực nhiều hơn trong quản lý môi trường và cần có các nghiên cứu về vấn đề môi trường đối với lĩnh vực này.

Ngành vận tải đóng một vai trò quan trọng trong nền kinh tế VN, tốc độ tăng trưởng của ngành vận tải VN đạt khoảng 14%-16%, với quy mô khoảng 40-42 tỷ USD/năm (An Thị Thanh Nhàn, 2022). Các công ty vận tải cung cấp dịch vụ vận tải như kho bãi, vận chuyển, quản lý hàng tồn kho, xử lý đơn hàng và đóng gói. Với sự tăng trưởng nhanh chóng của nền kinh tế, nhu cầu về dịch vụ hậu cần đã tăng lên đáng kể tại VN. Các cơ sở mới hiện đại như khu hậu cần, phân phối các trung tâm và nhà kho đang được các doanh nghiệp đầu tư. Nhiều công ty vận tải đã đầu tư mạnh vào các công

nghệ hậu cần để hỗ trợ và vận hành doanh nghiệp tốt hơn.

Nhiều hoạt động vận tải dẫn đến các tác động tiêu cực môi trường như ô nhiễm không khí, xử lý chất thải và tiêu thụ nhiên liệu. Các công ty vận tải cần phải có những thay đổi để giảm tác động tiêu cực đến môi trường. Một số nghiên cứu đã được thực hiện nhằm mục đích phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến đổi mới sáng tạo xanh trong ngành vận tải. Sự hiểu biết về các yếu tố này là điều cần thiết. Các nhà nghiên cứu đã đề xuất nhiều yếu tố khác nhau ảnh hưởng đến đổi mới sáng tạo xanh của doanh nghiệp như áp lực của các bên liên quan, quy định về môi trường, quy mô công ty, đặc điểm của người quản lý và nguồn nhân lực (Gadenne và cộng sự, 2009; Toke và Kalpvàe, 2019).

Tại VN, các nghiên cứu về những yếu tố ảnh hưởng đến đổi mới sáng tạo xanh trong ngành vận tải chưa được tìm thấy. Đặc biệt là các yếu tố tổ chức và công nghệ có ảnh hưởng đến cải tiến xanh chưa được nhận diện. Do đó, nghiên cứu này được thực hiện nhằm tìm hiểu những yếu tố tác động đến đổi mới sáng tạo xanh của các doanh nghiệp vận tải VN. Từ đó đưa ra hàm ý cho các giải pháp để thúc đẩy các doanh nghiệp trong ngành triển khai các hoạt động đổi mới sáng tạo xanh hiệu quả hơn.

2. Cơ sở lý thuyết

2.1 Đổi mới sáng tạo

Đổi mới sáng tạo là các hoạt động liên quan đến thiết bị, sản phẩm, dịch vụ, quy trình, chính sách và dự án của tổ chức. Trong các tài liệu nghiên cứu trước đây, các hoạt động đổi mới sáng tạo thường tập trung vào khâu hành chính và kỹ thuật. Đổi mới hành chính liên quan đến bộ máy tổ chức và quy trình hành chính, hoạt động quản lý của tổ chức. Đổi mới kỹ thuật liên quan đến sản phẩm, dịch vụ và quy trình công nghệ sản xuất (Damanpour, 1991).

Đổi mới sáng tạo xanh liên quan đến việc triển khai các quy trình, kỹ thuật và hệ thống mới hoặc được sửa đổi để giảm thiểu ô nhiễm và tiêu thụ năng lượng. Hành vi áp dụng có thể được coi là một quy trình đổi mới kỹ thuật. Do đó, việc áp dụng các cải tiến xanh của các công ty vận tải có thể được coi là một quá trình đổi mới kỹ thuật.

2.2. Những yếu tố tác động đến đổi mới sáng tạo xanh

2.2.1 Các yếu tố công nghệ

Các yếu tố công nghệ được phân loại vào nhóm đổi mới kỹ thuật. Một số yếu tố công nghệ có thể thay đổi gồm lợi thế tương đối, khả năng tương thích, độ phức tạp, khả năng kiểm tra, khả năng quan sát, tính dễ sử dụng, tính hữu dụng được cảm nhận, cường độ thông tin và tính không chắc chắn (Jeyaraj và cộng sự, 2006). Nghiên cứu này chủ yếu tập trung vào lợi thế tương đối, khả năng tương thích và độ phức tạp bởi vì ba yếu tố này luôn được cho là quan trọng hơn trong việc ảnh hưởng đến hành vi chấp nhận đổi mới công nghệ so với các yếu tố khác (Sia và cộng sự, 2004).

Lợi thế tương đối là mức độ mà một ý tưởng đổi mới được xem là có lợi hơn. Lợi ích được cảm nhận có thể được đo lường bằng hiệu suất, sự hài lòng, danh tiếng và sự thuận tiện. Các công ty có nhiều khả năng áp dụng công nghệ có thể mang lại hiệu suất tốt hơn và lợi ích kinh tế cao hơn. Lợi thế tương đối có liên quan tích cực đến việc áp dụng đổi mới (Rogers, 2003). Lợi ích của cải tiến xanh bao gồm giảm tiêu thụ năng lượng và tài nguyên thiên nhiên, giảm chất thải và phát thải chất gây ô nhiễm, cải thiện môi trường và tài chính hiệu suất, đáp ứng tốt hơn với kỳ vọng môi trường xã hội. Nghiên cứu ngành công nghiệp giấy và bột giấy tại Tây Ban Nha cho thấy lợi thế kinh tế và tài chính là những đặc điểm công nghệ quan trọng ảnh hưởng đến việc áp dụng các công nghệ sạch. Những lợi ích mà cải tiến xanh mang lại là động lực thúc đẩy các công ty đổi mới sáng tạo xanh. Từ đó, giả thuyết nghiên cứu sau được đề xuất:

H1: Lợi thế tương đối có tác động cùng chiều đến đổi mới sáng tạo xanh

Khả năng tương thích là mức độ mà sự đổi mới phù hợp với các giá trị, kinh nghiệm và nhu cầu hiện có (Rogers, 2003). Để giảm bớt sự phản đối có thể xảy ra đối với việc sử dụng công nghệ mới, các công ty áp dụng công nghệ mới khá tương thích với kinh nghiệm hiện tại của người lao động. Khả năng tương thích cũng liên quan đến đổi mới sáng tạo xanh. Vì đổi mới sáng tạo xanh thuộc công nghệ và quy trình hiện tại của công ty, nên việc đổi mới sáng tạo xanh không phải là một sự kiện đơn lẻ mà được mô tả là một quá trình tích lũy và tổng hợp kiến thức. Trong một nghiên cứu về ngành công nghiệp hóa chất hữu cơ ở Ontario, Dupuy (1997) đã tương đồng với quan điểm cho rằng những đổi mới bổ sung cho công nghệ hiện tại, có thể được

thực hiện sớm hơn so với các công nghệ khó kết hợp vào quy trình sản xuất. Do đó, giả thuyết nghiên cứu sau được đề xuất:

H2: Khả năng tương thích có tác động cùng chiều đến đổi mới sáng tạo xanh

Độ phức tạp là mức độ mà sự đổi mới được xem là khó hiểu và khó sử dụng. Vấn đề này sẽ gây khó khăn trong việc chuyển giao tri thức (Rogers, 2003), và thường có liên quan tiêu cực đến đổi mới sáng tạo. Một công nghệ có độ phức tạp cao đòi hỏi rất nhiều kiến thức. Khó khăn trong việc học hỏi và chia sẻ kiến thức công nghệ khiến việc áp dụng công nghệ phức tạp gặp nhiều khó khăn hơn. Đổi mới xanh đòi hỏi phải có kiến thức xanh và điều này gây khó khăn cho việc tìm hiểu và phổ biến các cải tiến xanh trong công ty. Từ đó, giả thuyết nghiên cứu sau được đề xuất:

H3: Độ phức tạp có tác động ngược chiều đến đổi mới sáng tạo xanh

2.2.2 Các yếu tố tổ chức

Các yếu tố tổ chức như chất lượng nguồn nhân lực, kỹ năng lãnh đạo của quản lý cấp cao, hỗ trợ tổ chức, văn hóa tổ chức và quy mô tổ chức có thể có ảnh hưởng đến đổi mới sáng tạo (Etzion, 2007). Trong đó hai yếu tố được nhiều nhà nghiên cứu sử dụng để xem xét mức độ ảnh hưởng đến cải tiến của doanh nghiệp là sự hỗ trợ của tổ chức và chất lượng nguồn nhân lực.

Mức độ mà một công ty hỗ trợ người lao động sử dụng công nghệ sẽ ảnh hưởng đến sự đổi mới kỹ thuật. Trong quá trình chuyển đổi xanh, sự hỗ trợ của tổ chức là cần thiết vì điều này sẽ giúp người lao động có động lực hơn trong đổi mới sáng tạo xanh. Đặc biệt, quản lý cấp cao đóng một vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ tổ chức. Một số hoạt động cải tiến xanh yêu cầu sự hợp tác và phối hợp của các phòng ban và bộ phận khác nhau. Để đảm bảo thực hiện thành công, các sáng kiến xanh thường được ban lãnh đạo cao nhất tán thành và khuyến khích. Nhiệm vụ trung tâm của quản lý cấp cao trong trường hợp này là thu thập và phân bổ nguồn lực một cách hiệu quả để công ty có thể áp dụng các hoạt động xanh nhằm đạt được lợi thế cạnh tranh về môi trường (Gonzalez-Benito và Gonzalez-Benito, 2006). Từ đó, giả thuyết nghiên cứu sau được đề xuất:

H4: Sự hỗ trợ của tổ chức có tác động cùng chiều đến đổi mới sáng tạo xanh

Nhân viên có năng lực học tập tốt sẽ dễ dàng tham gia vào các chương trình đào tạo có thể thúc đẩy đổi mới sáng tạo xanh. Ngoài ra, các công ty sẽ có năng lực đổi mới cao hơn do khả năng học hỏi và đổi mới của nhân viên được cải thiện. Mức độ mà một tổ chức tiếp thu những ý tưởng mới sẽ ảnh hưởng đến xu hướng áp dụng các công nghệ mới (Frambach và Schillewaert, 2002). Một công ty có năng lực đổi mới cao hơn sẽ có nhiều khả năng thực hiện thành công chiến lược môi trường tiên tiến (Toke và Kalpande, 2019). Từ đó, giả thuyết nghiên cứu sau được đề xuất:

H5: Chất lượng nguồn nhân lực có tác động cùng chiều đến đổi mới sáng tạo xanh

2.2.3 Các yếu tố về môi trường

Các yếu tố môi trường trong nghiên cứu này đề cập đến môi trường bên ngoài. Trong đó, áp lực của các bên liên quan, sự sẵn có của nguồn lực bên ngoài, chính phủ và sự không chắc chắn của môi trường luôn được coi là các yếu tố môi trường chính ảnh hưởng đến cải tiến xanh (Jeyaraj và cộng sự, 2006). Do đó, nghiên cứu này tập trung chủ yếu vào ảnh hưởng của áp lực các bên liên quan, hỗ trợ của chính phủ và sự không chắc chắn của môi trường.

Các bên liên quan là những cá nhân hoặc nhóm có ảnh hưởng đến hoạt động của công ty và cũng bị ảnh hưởng bởi hoạt động của công ty. Họ đóng một vai trò quan trọng trong môi trường tổ chức và tham gia rộng rãi vào nghiên cứu về các vấn đề môi trường (Etzion, 2007). Áp lực của các bên liên quan được coi là yếu tố nổi bật nhất ảnh hưởng đến cải tiến xanh của công ty (Gonzalez-Benito, 2006). Trong các nhóm bên liên quan, khách hàng và cơ quan quản lý khác nhau được coi là bên liên quan quan trọng nhất (Etzion, 2007). Từ đó, giả thuyết nghiên cứu sau được đề xuất:

H6: Áp lực của các bên liên quan có tác động cùng chiều đến đổi mới sáng tạo xanh

Chính phủ có thể thúc đẩy đổi mới kỹ thuật thông qua các chính sách khuyến khích như hỗ trợ tài chính, nguồn lực kỹ thuật, dự án thí điểm và chương trình đào tạo. Tương tự, sự sẵn có của các nguồn lực bên ngoài sẽ ảnh hưởng đến cải tiến xanh. Chính phủ có thể tăng các khoản trợ cấp hoặc ưu đãi thuế để thay đổi công nghệ năng lượng, tài trợ ngân hàng với lãi suất thấp hơn cho các công nghệ thân thiện với môi

trường, và phí bảo hiểm thấp hơn (Gonzalez-Benito, 2006). Do đó, sự hỗ trợ của Chính phủ sẽ giúp các doanh nghiệp có động lực hơn trong đổi mới sáng tạo xanh. Từ đó, giả thuyết nghiên cứu sau được đề xuất:

H7: Chính phủ có tác động cùng chiều đến đổi mới sáng tạo xanh

Sự thay đổi thường xuyên và không thể đoán trước về sở thích của khách hàng, sự phát triển công nghệ và hành vi cạnh tranh mà các nhà quản lý nhận thức được có ảnh hưởng đến đổi mới sáng tạo xanh. Các nhà quản lý đối mặt với môi trường kinh doanh không chắc chắn có xu hướng chủ động hơn và sử dụng các chiến lược đổi mới hơn. Trong điều kiện môi trường không chắc chắn cao, các công ty sẽ cố gắng thu thập và xử lý thông tin thường xuyên và nhanh chóng để giải quyết những thay đổi về môi trường (Gadenne và cộng sự, 2009). Từ đó, giả thuyết nghiên cứu sau được đề xuất:

H8: Sự không chắc chắn của môi trường có tác động cùng chiều đến đổi mới sáng tạo xanh

3. Mô hình nghiên cứu và phương pháp nghiên cứu

3.1. Mô hình nghiên cứu

Dựa vào các nghiên cứu, chủ yếu là nghiên cứu của các tác giả Sia và cộng sự (2004); Lee và cộng sự (2005); Gonzalez và cộng sự (2006); Zhou và George (2001), mô hình nghiên cứu sau được đề xuất (Hình 1)

3.2. Phương pháp nghiên cứu

3.2.1 Phương pháp thu thập dữ liệu

Bài nghiên cứu sử dụng phương pháp chọn mẫu thuận tiện phi xác suất. Dữ liệu được thu thập trực tuyến thông qua Google Forms theo Nguyễn Đình Thọ (2011), cỡ mẫu có thể đạt độ chính xác của phương pháp phân tích nhân tố khám phá (EFA) cao hơn ít nhất 5 lần so với tổng số biến quan sát. Mô hình nghiên cứu đề xuất có 24 quan sát nên cỡ mẫu yêu cầu tối thiểu là 36 x 5 = 180 quan sát. Nhóm tác giả đã tiến hành khảo sát sơ bộ trên 50 người và điều tra bằng bảng câu hỏi dựa trên mô hình nghiên cứu thông qua phần mềm SPSS 20,0 để kiểm định độ tin cậy của Cronbach's Alpha. Tổng cộng có 9 nhân tố, trong đó có 8 biến độc lập và 1 biến phụ thuộc. Kết quả kiểm định độ tin cậy Cronbach's Alpha cho các nhân tố là nhất quán và không có biến nào bị loại. Số phiếu thu được là 474 phiếu trả lời hợp lệ.

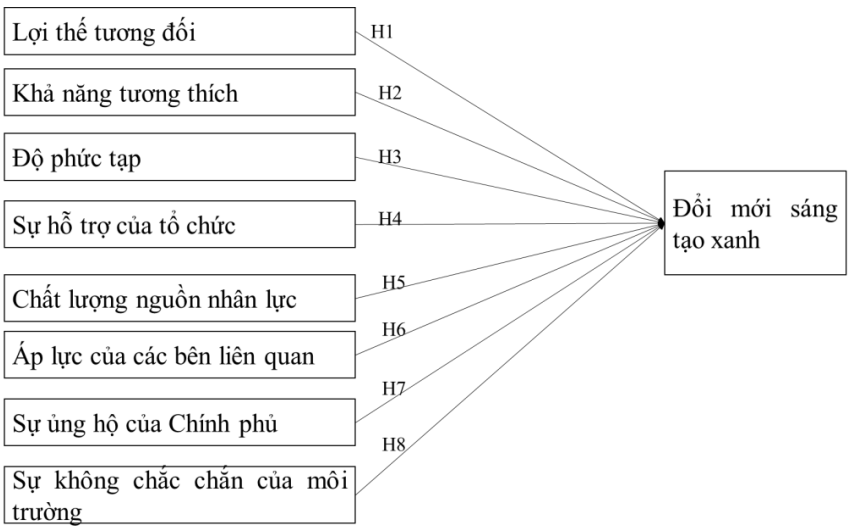
3.2.2 Phương pháp phân tích dữ liệu

Bài nghiên cứu được thực hiện qua ba bước. Bước đầu tiên là phân tích hệ số Cronbach's Alpha để kiểm định mức độ tương quan giữa các biến quan sát. Bước thứ hai là phân tích nhân tố khám phá (EFA) để xem xét ảnh hưởng của các nhân tố đến đổi mới sáng tạo. Bước thứ ba là Phân tích hồi quy tuyến tính xác định mối tương quan giữa các biến trong mô hình, xác định mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến biến phụ thuộc từ đó đánh giá mức độ phù hợp của đánh giá mô hình, đưa ra một mô hình hồi quy bội.

3.2.3 Thang đo mô hình nghiên cứu

Thang đo các biến trong mô hình nghiên cứu chủ yếu dựa vào các nghiên cứu trước. Trong đó, Thang đo Lợi thế tương đối (LTTĐ), Khả năng tương thích (KNTT), Độ phức tạp (MDPT) dựa vào nghiên cứu của Sia và cộng sự (2004). Thang đo Sự hỗ trợ của tổ chức (HTTC), Chất lượng nguồn nhân lực (CLNL), Áp lực của các bên có liên quan (ALLQ) dựa trên nghiên cứu của Lee và cộng sự (2005). Thang đo Sự tương đồng với của Chính phủ (UHCP), Sự không chắc chắn của môi trường (SKCC) dựa trên nghiên cứu của Gonzalez và cộng sự (2006). Thang đo Đổi mới sáng tạo xanh (DMST) dựa trên

Hình 1. Mô hình nghiên cứu được đề xuất



Nguồn: Đề xuất dựa trên các nghiên cứu trước

nghiên cứu của Zhou và George (2001). Bảng 1 trình bày câu hỏi khảo sát của các biến trong mô hình nghiên cứu.

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Kết quả phân tích độ tin cậy

Kết quả từ Bảng 2 cho thấy tất cả các biến trong mô hình nghiên cứu đều đáp ứng độ tin cậy. Dữ liệu phù hợp để phân tích nhân tố khám phá EFA.

4.2. Kết quả phân tích nhân tố khám phá (EFA)

Kết quả cho thấy hệ số KMO của biến độc lập là 0,828 đạt điều kiện 0,5 < KMO < 1. Do đó, phân tích nhân tố là phù hợp với dữ liệu thực tế. Kiểm định Bartlett có ý nghĩa thống kê, Sig = 0,000 < 0,05 chứng tỏ các biến quan sát có tương quan với nhau, phù hợp với dữ liệu thực tế. Từ các biến quan sát được rút ra 8 nhân tố, eigenvalue=1,308>1, đáp ứng yêu cầu phân tích. Tám nhân tố này giải thích được 69,27% (>50%) sự biến động của biến quan sát, chứng tỏ mô hình EFA phù hợp với số liệu thực tế.

Kết quả cho thấy hệ số KMO của biến phụ thuộc là 0,822 thỏa mãn điều kiện 0,5 < KMO < 1. Do đó, phân tích nhân tố là phù hợp với dữ liệu thực tế. Kiểm định Bartlett có ý nghĩa thống kê với Sig = 0,000 < 0,05 chứng tỏ các biến quan sát có mối quan hệ với nhau trong cùng một nhân tố. Hệ số Eigenvalues là 2,782 > 1 nên các nhân tố được trích xuất có thông tin tốt nhất. Kết quả thu được đủ tiêu chuẩn và đáp ứng yêu cầu của bước phân tích hồi quy bội tiếp theo.

4.3. Kết quả kiểm định mô hình hồi quy

Kết quả cho thấy R2 điều

Bảng 1. Bảng câu hỏi khảo sát

Ký hiệu	Câu hỏi khảo sát	Nguồn
Lợi thế tương đối (LTTĐ)		
LTTĐ1	Đổi mới sáng tạo xanh mang lại hiệu suất thị trường tốt hơn	Sia và cộng sự (2004)
LTTĐ2	Đổi mới sáng tạo xanh mang lại hiệu quả kinh tế cao hơn	
LTTĐ3	Đổi mới sáng tạo xanh mang lại danh tiếng cho công ty	
Khả năng tương thích (KNTT)		
KNTT1	Đổi mới sáng tạo xanh tương thích với hoạt động vận tải	Sia và cộng sự (2004)
KNTT2	Đổi mới sáng tạo xanh nhất quán với giá trị của công ty	
KNTT3	Việc tích hợp các đổi mới sáng tạo xanh vào hệ thống hiện có khá dễ dàng	
Độ phức tạp (MDPT)		
MDPT1	Các đổi mới sáng tạo xanh khá khó hiểu	Sia và cộng sự (2004)
MDPT2	Học cách đổi mới sáng tạo xanh khá khó	
MDPT3	Chia sẻ các kiến thức về đổi mới sáng tạo xanh rất khó	
MDPT4	Thực hiện đổi mới sáng tạo xanh cần nhiều kinh nghiệm	
Sự hỗ trợ của tổ chức (HTTC)		
HTTC1	Lãnh đạo cấp cao khuyến khích nhân viên tìm hiểu kiến thức xanh	Lee và cộng sự (2005)
HTTC2	Công ty có chính sách khen thưởng cho hành vi xanh của nhân viên	
HTTC3	Công ty cung cấp tài nguyên để nhân viên học hỏi kiến thức xanh	
HTTC4	Quản lý cấp cao có thể giúp nhân viên đối phó với vấn đề môi trường	
Chất lượng nguồn nhân lực (CLNL)		
CLNL1	Tôi có khả năng học hỏi công nghệ mới dễ dàng	Lee và cộng sự (2005)
CLNL2	Tôi có khả năng chia sẻ kiến thức với nhân viên khác	
CLNL3	Tôi có khả năng sử dụng công nghệ mới để giải quyết vấn đề dễ dàng	
CLNL4	Tôi có khả năng cung cấp những ý tưởng mới cho công ty	
Áp lực của các bên có liên quan (ALLQ)		
ALLQ1	Khách hàng yêu cầu công ty cải thiện hiệu quả về môi trường	Lee và cộng sự (2005)
ALLQ2	Khách hàng mong đợi công ty quan tâm chăm sóc môi trường	
ALLQ3	Chính phủ có các quy định về môi trường cho hoạt động vận tải	
ALLQ4	Các hiệp hội công nghiệp yêu cầu công ty tuân thủ các quy định về môi trường	
Sự tương đồng với của Chính phủ (UHCP)		
UHCP1	Chính phủ hỗ trợ tài chính để đổi mới sáng tạo xanh	Gonzalez và cộng sự (2006)
UHCP2	Chính phủ hỗ trợ kỹ thuật để đổi mới sáng tạo xanh	
UHCP3	Chính phủ hỗ trợ đạo tạo nhân lực có kỹ năng vận tải xanh	
Sự không chắc chắn của môi trường (SKCC)		
SKCC1	Sở thích của khách hàng khó dự đoán	Gonzalez và cộng sự (2006)
SKCC2	Hành vi của đối thủ cạnh tranh khó dự đoán	
SKCC3	Dịch vụ vận tải có sự tiến bộ vượt bậc.	
SKCC4	Sở thích của khách hàng thay đổi thường xuyên	
Đổi mới sáng tạo xanh (DMST)		
DMST1	Tôi có những đề xuất mới để đạt được mục tiêu xanh	Zhou và George (2001)
DMST2	Tôi có đưa ra những ý tưởng mới và thiết thực để cải thiện hiệu suất xanh	
DMST3	Tôi có tìm kiếm các công nghệ, quy trình, kỹ thuật và/hoặc ý tưởng sản phẩm xanh	
DMST4	Tôi thể hiện sự sáng tạo xanh trong công việc khi có cơ hội	
DMST5	Tôi thường có cách tiếp cận mới mẻ về những vấn đề xanh	
DMST6	Tôi đưa ra các giải pháp sáng tạo cho các vấn đề xanh	
DMST7	Tôi đề xuất những cách mới để thực hiện nhiệm vụ xanh	

Nguồn: Tổng hợp từ các nghiên cứu trước

Bảng 2. Kết quả phân tích hệ số Cronbach's Alpha

Biến quan sát	Trung bình thang đo nếu loại biến	Phương sai thang đo nếu loại biến	Tương quan biến – tổng	Cronbach's Alpha nếu loại biến
Lợi thế tương đối (LTTĐ): Alpha = 0,79				
LTTD1	6,89	2,64	0,60	0,75
LTTD2	6,76	2,58	0,66	0,69
LTTD3	6,73	2,87	0,64	0,71
Khả năng tương thích (KNTT): Alpha = 0,79				
KNTT1	7,47	2,34	0,66	0,71
KNTT2	7,41	2,58	0,66	0,72
KNTT3	7,36	2,70	0,62	0,75
Độ phức tạp (MDPT): Alpha = 0,82				
MDPT1	11,12	4,66	0,63	0,77
MDPT2	11,12	4,56	0,65	0,76
MDPT3	11,04	4,59	0,64	0,77
MDPT4	11,06	4,61	0,62	0,78
Sự hỗ trợ của tổ chức (HTTC): Alpha = 0,77				
HTTC1	10,93	4,85	0,63	0,69
HTTC2	11,03	5,39	0,39	0,82
HTTC3	10,83	4,62	0,66	0,67
HTTC4	10,87	4,71	0,65	0,68
Chất lượng nguồn nhân lực (CLNL): Alpha = 0,78				
CLNL1	10,80	4,69	0,65	0,69
CLNL2	10,85	5,35	0,39	0,82
CLNL3	10,76	4,54	0,70	0,66
CLNL4	10,85	4,71	0,61	0,71
Áp lực của các bên có liên quan (ALLQ), Alpha = 0,86				
ALLQ1	10,85	4,35	0,70	0,82
ALLQ2	10,88	4,29	0,74	0,81
ALLQ3	10,81	4,57	0,68	0,83
ALLQ4	10,83	4,49	0,70	0,82
Sự tương đồng với của Chính phủ (UHCP), Alpha = 0,78				
UHCP1	7,87	2,28	0,61	0,69
UHCP2	7,87	2,26	0,61	0,70
UHCP3	7,86	2,37	0,62	0,69
Sự không chắc chắn của môi trường (SKCC), Alpha = 0,86				
SKCC1	11,07	5,15	0,74	0,80
SKCC2	10,97	5,30	0,71	0,82
SKCC3	10,83	5,53	0,68	0,83
SKCC4	10,80	5,40	0,67	0,83
Đổi mới sáng tạo xanh (DMST), Alpha = 0,75				
DMST1	21,82	15,86	0,40	0,73
DMST2	21,85	15,52	0,44	0,72
DMST3	21,55	15,32	0,49	0,71
DMST4	21,77	15,46	0,43	0,72
DMST5	21,75	15,69	0,49	0,71
DMST6	21,77	15,70	0,47	0,71
DMST7	21,50	14,81	0,49	0,71
DMST1	21,82	15,86	0,40	0,73

Nguồn: Tổng hợp từ kết quả phân tích SPSS

chỉnh ở mức 5%; mức ý nghĩa 0,79 cho thấy 8 biến độc lập giải thích được 79% sự biến động của biến phụ thuộc, 21% còn lại là do ảnh hưởng của các yếu tố ngẫu nhiên bên ngoài và sai số ngẫu nhiên. Trong nghiên cứu này, kết quả Durin Watson là $1 < 1,62 < 3$ nên không có tương quan (Bảng 3).

Ngoài ra, khi phân tích hệ số tương quan thì kết quả cho thấy sự tương quan là không đáng kể với mức ý nghĩa thống kê cao.

Kết quả kiểm định các giả thuyết nghiên cứu cho thấy có hai biến độc lập không có ý nghĩa thống kê là Mức độ phức tạp và Áp lực của các biên liên quan. Từ đó, mô hình nghiên cứu được điều chỉnh và có dạng như sau:

DMST = 0,22 LTTD + 0,11 UHCP + 0,67 KNTT + 0,21 HTTC + 0,19 CLNL + 0,44 SKCC

Kết quả nghiên cứu cũng cho thấy các giả thuyết H1 và H2 được chấp nhận. Các kết quả này giống với nghiên cứu của Sia và cộng sự (2004). Trong đó, khả năng tương thích là yếu tố có mức tác động mạnh nhất. Điều này cho thấy lợi thế tương đối và khả năng tương thích của các hoạt động xanh sẽ ảnh hưởng đến hành vi đổi mới sáng tạo xanh của các công ty vận tải VN. Các công ty vận tải VN có nhiều khả năng đổi mới sáng tạo xanh hơn khi thấy rằng các đổi mới sáng tạo xanh cải thiện hiệu quả kinh tế và môi trường, tương thích hơn với các hoạt động kinh doanh hiện tại của họ, đồng thời dễ học và sử dụng hơn.

Ngoài ra, giả thuyết liên quan đến các yếu tố tổ chức, H4 và H5 cũng được chấp nhận. Điều này cho thấy rằng sự hỗ trợ của tổ

Bảng 3. Kết quả phân tích hồi quy

Mô hình	R	R bình phương	R bình phương điều chỉnh	Sai số đo lường	Durin - Watson
1	0,89	0,79	0,79	0,26	1,62

Bảng 4. Kết quả kiểm định các giả thuyết

Giả thuyết	Mối tương quan	Kết quả
H1. Lợi thế tương đối	(+)	Chấp nhận
H2. Khả năng tương thích	(+)	Chấp nhận
H3. Độ phức tạp	(+)	Từ chối
H4. Sự hỗ trợ của tổ chức	(+)	Chấp nhận
H5. Chất lượng nguồn nhân lực	(+)	Chấp nhận
H6. Áp lực của các biên liên quan	(+)	Từ chối
H7. Sự tương đồng với của Chính phủ	(+)	Chấp nhận
H8. Sự không chắc chắn của mội trường	(-)	Chấp nhận

Nguồn: Tổng hợp từ kết quả phân tích SPSS

chức, chất lượng nguồn nhân lực sẽ ảnh hưởng đến cải tiến xanh của các công ty vận tải VN. Kết quả này tương thích với nghiên cứu của Lee và cộng sự (2005). Hỗ trợ của tổ chức, đặc biệt là hỗ trợ của ban lãnh đạo cao nhất, là điều cần thiết trong việc thúc đẩy đổi mới sáng tạo xanh. Sự hỗ trợ của tổ chức mang lại cho nhân viên động lực và nguồn lực để cải tiến các hoạt động nhằm làm giảm ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường. Ngoài sự sẵn có của các nguồn lực, khả năng học tập của nhân viên có liên quan đến việc cải tiến xanh.

Về ảnh hưởng của các yếu tố môi trường, giả thuyết H6 về áp lực pháp lý và H7 về hỗ trợ của chính phủ đều được tương đồng với. Kết quả này giống với nghiên cứu của Gonzalez và cộng sự (2006). Kết quả này đã làm sáng tỏ vai trò của chính phủ trong việc thúc đẩy đổi mới sáng tạo xanh cho các công ty vận tải VN. Kết quả hồi quy cho thấy so với các yếu tố được đề xuất khác, các công ty vận tải VN coi chính phủ là một yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến việc đổi mới sáng tạo xanh. Đổi mới sáng tạo xanh được thúc đẩy bởi cả tác động đẩy và kéo của chính phủ. Cả sự hỗ trợ của chính phủ và áp lực pháp luật sẽ ảnh hưởng đến hành vi đổi mới sáng tạo xanh. Ngoài việc thiết lập các quy định về môi trường, kết quả hiện tại cho thấy chính phủ VN có thể nỗ lực hơn nữa trong việc khuyến khích và hướng dẫn các công ty vận tải đổi mới sáng tạo xanh.

Kết quả cũng cho thấy giả thuyết H8 về sự không chắc chắn của môi trường sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến đổi mới sáng tạo xanh của các công ty vận tải VN. Kết quả nghiên cứu này trái với giả thuyết nghiên cứu nhưng giống với nghiên cứu của Gonzalez và cộng sự (2006). Trong khi phải đối mặt với sự không chắc chắn về môi trường, các công ty nhỏ với nguồn lực hạn chế có thể chỉ tập trung vào các mối quan tâm ngắn hạn như lợi tức đầu tư. Các công ty này ít đầu tư vào công nghệ để cải tiến xanh vì hầu hết các khoản đầu tư xanh chỉ có thể tạo ra lợi nhuận kinh tế tích cực trong dài hạn. Do đó, khi các công ty vận tải VN nhận thấy mức độ không chắc chắn cao trong môi trường kinh doanh, họ có thể dành nhiều nguồn lực hơn để cải thiện các hoạt động kinh doanh chính của mình hơn là cải thiện hoạt động môi trường. Các khoản đầu tư vào đổi mới sáng tạo xanh sẽ bị trì hoãn.

5. Hàm ý cho các giải pháp

Mục tiêu của bài viết là tìm hiểu những yếu tố tác động đến đổi mới sáng tạo xanh tại các công ty vận tải VN. Từ các kết quả nghiên cứu, tác giả đề xuất hàm ý quản trị cho các công ty vận tải VN như sau:

Thứ nhất, đổi mới sáng tạo xanh có thể làm phức tạp thêm các quy trình vận tải và đòi hỏi phải có sự đào tạo. Hiệu quả đào tạo gắn liền với nguồn nhân lực có trình độ, năng lực học hỏi, sáng tạo tốt hơn. Để cải thiện khả năng học tập của tổ chức, các công ty vận tải VN nên tuyển dụng nhân viên có trình độ, cung cấp các chương trình đào tạo và xây dựng hệ thống quản lý tri thức.

Thứ hai, để giảm bớt sự phức tạp của các cải tiến xanh, các công ty vận tải nên xây dựng các hoạt động cải tiến xanh có ý nghĩa rõ ràng. Việc tăng cường tính rõ ràng của các đổi mới sáng tạo xanh sẽ giúp cho các công ty chuyển giao và học hỏi các kiến thức xanh tốt hơn. Ngoài ra, việc làm rõ ý nghĩa của các thông lệ có thể giúp các công ty vận tải VN đánh giá cao tính tương thích của các thông lệ xanh và do đó giúp họ có nhiều khả năng lựa chọn một thông lệ xanh phù hợp hơn với hệ thống hiện có.

(Xem tiếp trang 152)

5. Conclusion

Khanh Hoa is a province with great potential for tourism development, diverse and rich natural conditions, many scenic spots, long-standing cultural traditions with many festivals, fine customs, and traditions, and unique, many unique historical, religious, architectural, and artistic relics. Especially, Khanh Hoa has a very beautiful coastline stretching from Dai Lanh commune to the end of Cam Ranh Bay. This is an important condition to attract inbound tourists (including Vietnamese overseas). Due to the adverse effects of the Covid-19 pandemic, and political instability in the world over the past two years. Khanh Hoa's inbound tourism has frozen. To "defrost" and revive the inbound tourism industry is an urgent but difficult task. The State and stakeholders need to change from awareness to action for more sustainable development goals based on three pillars of the economy, society, and environment, suggested solutions need to be implemented synchronously and drastically to restore inbound tourism, affirm the brand and reputation of Khanh Hoa tourism in the region and the world●

REFERENCES

Brendon, P. (1991). Thomas Cook: *150 years of popular tourism*. Secker (Martin) & Warburg Ltd.

Hall, C.M. (2021). Constructing sustainable tourism development: The 2030 agenda and the managerial ecology of sustainable tourism, trong *Activating Critical Thinking to Advance the Sustainable Development Goals in Tourism Systems.* Routledge. p. 198-214.

Higgins-Desbiolles, F.J.T.m.p. (2018). *Sustainable tourism: Sustaining tourism or something more*? 25: p. 157-160.

Ngoc, P.B., N.H. Tien, and T.T.T. Trang. (2021). Current path to community based sustainable tourism development of Khanh Hoa Province in Vietnam. *PalArch s Journal of Archaeology of Egypt / Egyptology.*18(09): p. 508-525.

Quang, T.D., et al. (2022). *Is Vietnam ready to welcome tourists back? Assessing COVID-19's economic impact and the Vietnamese tourism industry's response to the pandemic*. 25(1): p. 115-133.

Rasoolimanesh, S.M., et al. (2023). *A systematic scoping review of sustainable tourism indicators in relation to the sustainable development goals*. 31(7): p. 1497-1517.

Stynes, D.J. (1997). *Economic impacts of tourism.*

Theilmann, J.M. (1987). *Medieval pilgrims and the origins of tourism.* 20(4): p. 93.

Truong, V.D. and A. Le. (2016). The evolution of tourism policy in Vietnam, 1960–2015, trong *The Routledge handbook of tourism in Asia*. Routledge. p. 211-224.

Zuelow, E. (2015). *A history of modern tourism.* Bloomsbury Publishing.

Quản trị hoạt động...

(Tiếp theo trang 29)

Ngoài ra, hầu hết các công ty vận tải VN là doanh nghiệp nhỏ và vừa, có thể bị thiếu nguồn lực tài chính, kỹ thuật và các chuyên gia có trình độ. Hỗ trợ của chính phủ là cần thiết trong các vấn đề về môi trường. Chính phủ VN nên phát triển các chính sách môi trường tốt để mang lại động lực kinh tế, giảm bớt những bất ổn dài hạn và cung cấp các nguồn lực cần thiết cho ngành vận tải●

TÀI LIỆU THAM KHẢO

An Thị Thanh Nhàn. (2022). Thực trạng và giải pháp chuyển đổi số ngành Logistics VN. *Tạp chí Công Thương, số 10/2022, trang 132-141.* https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/thuc-trang-va-giai-phap-chuyen-doi-so-nganh-logistics-viet-nam-89160,htm, truy cập ngày 9/5/2023.

Dang, H. H., and Trinh, T. (2022). The Beneficial Impacts of COVID-19 Lockdowns on Air Pollution : Evidence from Vietnam The Beneficial Impacts of COVID-19 Lockdowns on Air Pollution : Evidence from Vietnam. *The Journal of Development Studies*, *58*(10), 1917–1933. https://doi.org/10,1080/00220388.2022.2069492

Damanpour, F. (1991). Organizational Innovation: A Meta-Analysis of Effects of Determinants and Moderators. *Academy of Management Journal* 34(3), 555– 590,

Etzion, D. (2007). Research on Organizations and the Natural Environment, 1992–Present: A Review. *Journal of Management* 33(4), 637–664

Jeyaraj, A., J. W. Rottman and M. C. Lacity. (2006). A Review of the Predictors, Linkages, and Biases in IT Innovation Adoption Research. *Journal of Information Technology* 21(1), 1–23

Gadenne, D. L., Kennedy, J., and McKeiver, C. (2009). An empirical study of environmental awareness and practices in SMEs. *Journal of Business Ethics*, *84*, 45-63.

Gonzalez-Benito, J. and O. Gonzalez-Benito. (2006). A Review of Determinant Factors of Environmental Proactivity. *Business Strategy and the Environment* 15(2), 87–102

Lee, H. Y., Y.-K. Lee and D. Kwon. (2005). .The Intention to Use Computerized Reservation Systems: The Moderating Effects of Organizational Support and Supplier Incentive. *Journal of Business Research* 58(11), 1552–1561

Rogers, E. M. (2003). *Diffusion of Innovations.* Free Press, New York.

Sia, C.-L., H.-H. Teo, B. C.-Y. Tan and K.-K. Wei. (2004). Effects of Environmental Uncertainty on Organizational Intention to Adopt Distributed Work 82 Chieh-Yu Lin and Yi-Hui Ho Arrangements. *IEEE Transactions on Engineering Management* 51(3), 253–267