

# Các yếu tố tác động đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp ngành vận tải biển niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam

NGUYỄN MINH NHẬT LINH\*

## Tóm tắt

*Nghiên cứu đánh giá các yếu tố tác động đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp ngành vận tải biển niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam. Kết quả nghiên cứu cho thấy, 4 nhân tố bao gồm: Cấu trúc vốn; Vòng quay tổng tài sản; Thời gian niêm yết và Quy mô doanh nghiệp có tác động tới hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp ngành vận tải biển. Trong đó, Cấu trúc vốn có mối quan hệ ngược chiều với Hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp ngành vận tải biển Việt Nam.*

**Từ khóa:** hiệu quả tài chính, doanh nghiệp ngành vận tải biển, thị trường chứng khoán Việt Nam

## Summary

*This study evaluates factors affecting the financial efficiency of shipping companies listed on the Vietnam's stock market. Research results show that 4 factors including Capital structure, Total asset turnover ratio, Age and Size of enterprises create an impact on the performance of shipping companies. Specially, Capital structure has a negative effect on the financial efficiency of Vietnamese shipping companies.*

**Keywords:** financial efficiency, shipping companies, Vietnam stock market

## GIỚI THIỆU

Vận tải biển đóng vai trò một mắt xích quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics khi hầu hết hàng hóa thương mại trên toàn cầu được vận chuyển bằng đường biển. Tuy nhiên, ngành này đang gặp rất nhiều khó khăn trong thời gian gần đây, do những vấn đề về địa chính trị, dịch bệnh (cụ thể là đại dịch Covid-19).

Việt Nam là một quốc gia có bờ biển dài, gần các tuyến đường hàng hải quan trọng của thế giới, nên ngành vận tải biển càng có vị trí quan trọng trong nền kinh tế. Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, các hiệp định thương mại tự do (FTA) song phương, đa phương, các hiệp định về vận tải biển với các quốc gia trên thế giới... đã được Chính phủ Việt Nam tham gia ký kết. Điều này mang đến cho ngành vận tải biển nhiều thời cơ, song hành cùng thách thức. Đặc biệt, từ năm 2019, diễn biến phức tạp của dịch

Covid-19 trên khắp thế giới và tại Việt Nam gây khó khăn trong việc cung ứng container rỗng, do chi phí tăng đột biến, làm ảnh hưởng nghiêm trọng chuỗi cung ứng hàng hóa trên toàn thế giới.

Xuất phát từ tầm quan trọng, cũng như tính cấp bách của kết quả kinh doanh và sự cần thiết phải tìm hiểu các yếu tố tác động đến kết quả kinh doanh nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh, đưa ra các quyết định hoạt động chiến lược trong bối cảnh trong bối cảnh nền kinh tế - chính trị - xã hội tại Việt Nam và thế giới vẫn đang bất ổn do đại dịch Covid-19 của các doanh nghiệp trong ngành vận tải biển, việc nghiên cứu các yếu tố tác động đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp ngành vận tải biển trên thị trường chứng khoán Việt Nam là cần thiết (*Bài viết sử dụng cách viết số theo chuẩn quốc tế*).

## CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ MÔ HÌNH NGHIÊN CỨU

### Cơ sở lý thuyết

Trên thế giới và Việt Nam, đã có nhiều nghiên cứu liên quan đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp trong một số ngành nghề trên thị trường chứng khoán.

\* ThS., Trường Đại học Thương mại

Ngày nhận bài: 29/3/2022; Ngày phản biện: 05/4/2022; Ngày duyệt đăng: 17/4/2022

Diễn hình là năm 2012, Almajali và cộng sự đã thực hiện nghiên cứu trên tất cả các công ty bảo hiểm gia nhập Sở Giao dịch chứng khoán Amman trong giai đoạn 2002-2007. Qua hoạt động kiểm tra và phân tích dữ liệu, nhóm nghiên cứu đã đưa ra kết luận: Tuổi của công ty không có tác động thống kê đến Hiệu quả tài chính; Đòn bẩy và Tính thanh khoản có ảnh hưởng không đáng kể đến Hiệu quả tài chính của các công ty; Quy mô công ty có ảnh hưởng đáng kể đến Hiệu quả tài chính của các công ty. Đặc biệt, Chỉ số năng lực quản lý cũng có ảnh hưởng đáng kể đến Hiệu quả tài chính của các công ty.

Còn tại Việt Nam, Đặng Thị Hương và Nguyễn Thị Hồng Nga (2018) nghiên cứu hiệu quả hoạt động kinh doanh của 154 doanh nghiệp ngành xây dựng niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam, đã chỉ ra rằng, Thời gian hoạt động của doanh nghiệp (AGE); Số vòng quay các khoản phải thu (RT); Số vòng quay tổng tài sản (AT) và Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu (ROS) tác động thuận chiều đến Tỷ suất sinh lời trên tổng tài sản (ROA), Cấu trúc vốn (CS) có tác động ngược chiều đến ROA.

Trần Mạnh Dũng và cộng sự (2020) nghiên cứu sử dụng số liệu của 21 công ty nhựa niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam và cho biết: Thời gian thành lập công ty; Tốc độ tăng trưởng GDP và Tỷ lệ lạm phát không tác động đến Hiệu quả tài chính của các công ty; Tính thanh khoản có tác động tiêu cực đến ROS; Hiệu quả sử dụng tài sản và tỷ suất sinh lời trên vốn chủ sở hữu (ROE); Đòn bẩy tài chính có tác động tiêu cực đến ROA và ROS; Quy mô doanh nghiệp có tác động tích cực đến cả 3 biến phụ thuộc.

#### **Mô hình nghiên cứu**

##### **Tốc độ tăng trưởng doanh thu (SGR)**

SGR góp phần đo lường tốc độ tăng trưởng của doanh nghiệp. Doanh nghiệp có tốc độ tăng trưởng cao thường do hoạt động tốt, thu được nhiều lợi nhuận từ các khoản đầu tư. Do đó, tốc độ tăng trưởng doanh thu càng cao có thể do công ty hoạt động càng hiệu quả. Nghiên cứu của Bolek và Wiliński (2012) chỉ ra rằng, SGR có tác động cùng chiều đến ROA. Trên cơ sở đó, giả thuyết 1 được đưa ra như sau:

*H1: Tốc độ tăng trưởng doanh thu (SGR) có tác động thuận chiều tới Hiệu quả tài chính của doanh nghiệp.*

##### **Cấu trúc vốn (CS)**

Cấu trúc vốn là một thuật ngữ thể hiện tỷ lệ nguồn vốn của doanh nghiệp sử dụng cho các hoạt động kinh doanh và đầu tư. Cấu trúc vốn xác định thông qua tỷ lệ nợ phải trả trên tổng nguồn vốn. Tỷ lệ này càng cao, chứng tỏ doanh nghiệp sử dụng càng nhiều vốn vay. Doanh nghiệp muốn đạt hiệu quả trong kinh doanh cần xây dựng một cấu trúc vốn hợp lý, linh hoạt để hạn chế các rủi ro kinh doanh. Theo nghiên cứu của Đặng Thị Hương và Nguyễn Thị Hồng Nga (2018), cấu trúc vốn tác động âm đến hiệu quả tài chính. Trên cơ sở đó, giả thuyết 2 được đưa ra như sau:

*H2: Cấu trúc vốn (CS) có tác động ngược chiều tới Hiệu quả tài chính của doanh nghiệp.*

##### **Tính thanh khoản (LQ)**

Về mặt lý thuyết, tỷ lệ thanh khoản càng cao, doanh nghiệp càng có khả năng thanh toán các nghĩa vụ nợ ngắn hạn. Tuy nhiên, nếu tỷ lệ này quá cao, có thể cho thấy, tài sản ngắn hạn của doanh nghiệp không được sử dụng một cách hiệu quả, chứng tỏ hiệu quả tài chính của doanh nghiệp sẽ không cao. Các nghiên cứu của Xu, Mou và Wanrapee Banchuenvijit (2015); Almajali và cộng sự (2012); Trần Mạnh Dũng và cộng sự (2020) đã chỉ ra, Tính thanh khoản có tác động ngược chiều đến Hiệu quả tài chính của doanh nghiệp. Trên cơ sở đó, giả thuyết 3 được đưa ra như sau:

*H3: Tính thanh khoản (CR) có tác động ngược chiều đến Hiệu quả tài chính của doanh nghiệp.*

##### **Đòn bẩy tài chính (FL)**

Đòn bẩy đề cập đến tỷ lệ nợ trên vốn chủ sở hữu trong cấu trúc vốn của một công ty. Nếu đòn bẩy làm tăng thu nhập bằng một khoản tiền lớn hơn chi phí nợ, thì hoạt động của doanh nghiệp hiệu quả. Trong các nghiên cứu của Xu, Mou và Wanrapee Banchuenvijit (2015); Almajali và cộng sự (2012); hay Trần Mạnh Dũng và cộng sự (2020) đều chỉ ra rằng, Đòn bẩy tài chính có tác động thuận chiều đến Hiệu quả tài chính doanh nghiệp. Trên cơ sở đó, giả thuyết 4 được đưa ra như sau:

*H4: Đòn bẩy tài chính (FL) có tác động thuận chiều đến Hiệu quả tài chính của doanh nghiệp.*

##### **Vòng quay tổng tài sản (ATR)**

ATR của doanh nghiệp thông thường được tính hằng năm hoặc trong một kỳ kinh doanh nhất định. Chỉ số này càng cao, thì cho thấy, doanh nghiệp đầu tư vào tài sản đạt hiệu quả. Nghiên cứu của Đặng Thị Hương và Nguyễn Thị Hồng Nga (2018) đã chỉ ra yếu tố này tác động thuận chiều với Tỷ suất sinh lời. Trên cơ sở đó, giả thuyết 5 được đưa ra như sau:

*H5: Vòng quay khoản phải thu có tác động thuận chiều với Hiệu quả tài chính của doanh nghiệp.*

##### **Thời gian hoạt động (AGE)**

AGE của doanh nghiệp được tính theo số năm hoạt động của doanh nghiệp. Hầu hết, doanh nghiệp hoạt động càng lâu, sẽ có nhiều hơn cơ hội làm ăn, phát triển, từ đó thu được nhiều lợi nhuận hơn so với các công ty mới hoạt động, tuy nhiên vẫn phụ thuộc nhiều yếu tố nội tại của doanh nghiệp. Trong nghiên cứu của Đặng Thị

Hương và Nguyễn Thị Hồng Nga (2018), thì Thời gian hoạt động của doanh nghiệp cũng có ảnh hưởng đến Tỷ suất sinh lời, cụ thể là ảnh hưởng thuận chiều. Trên cơ sở đó, giả thuyết 6 được đưa ra như sau:

*H6: Thời gian hoạt động của doanh nghiệp có tác động thuận chiều đến Hiệu quả tài chính của doanh nghiệp.*

#### Quy mô doanh nghiệp (SIZE)

Quy mô doanh nghiệp được xác định bằng tổng tài sản của doanh nghiệp. Một doanh nghiệp có quy mô càng lớn sẽ nhận được càng nhiều sự tin tưởng từ các bên liên quan, như: các cổ đông, các ngân hàng, nhà cung cấp... Nhờ vậy, các doanh nghiệp có thêm nguồn tài chính để tiến hành đầu tư, giảm áp lực chi phí đầu vào, có đủ nguồn lực để thực hiện những dự án mong muốn. Trên cơ sở đó, giả thuyết 7 được đưa ra như sau:

*H7: Quy mô doanh nghiệp có tác động thuận chiều đến Hiệu quả tài chính của doanh nghiệp.*

Dựa vào nghiên cứu trước đây như: Alarussi và Alhaderi (2018), Goddard và cộng sự (2005), tác giả xây dựng mô hình nghiên cứu sau:

$$ROA_{it} = \beta + \beta_1 SGR_{it} + \beta_2 CS_{it} + \beta_3 LQ_{it} + \beta_4 FL_{it} + \beta_5 SIZE_{it} + \beta_6 ATR_{it} + \beta_7 AGE_{it} + u_{it}$$

#### Phương pháp nghiên cứu

Trong nghiên cứu này, tác giả đã sử dụng số liệu lấy từ báo cáo tài chính của 37 doanh nghiệp vận tải biển niêm yết trên 2 sàn giao dịch chứng khoán TP. Hồ Chí Minh và Hà Nội, giai đoạn 2016-2020; báo cáo tài chính của các doanh nghiệp được thu thập từ website của các doanh nghiệp. Phương pháp hồi quy gộp Pooled OLS, mô hình tác động ngẫu nhiên REM, mô hình tác động cố định FEM và phương pháp ước lượng bình phương nhỏ nhất GLS được sử dụng nhằm đánh giá ảnh hưởng của các nhân tố đến hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp ngành vận tải biển Việt Nam.

### KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

Kết quả thống kê mô tả (Bảng 1) cho thấy, tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản trung bình của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam trong giai đoạn 2016-2020 là xấp xỉ 6.15%. Tỷ suất này nhìn chung là thấp đối với các doanh nghiệp vận tải biển trong giai đoạn này do ảnh hưởng của cuộc chiến tranh thương mại Mỹ - Trung và tác động của dịch bệnh Covid-19.

**BẢNG 1: KẾT QUẢ THỐNG KÊ MÔ TẢ CÁC BIẾN ĐỊNH LƯỢNG TRONG MÔ HÌNH**

Danh sách biến	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn	Giá trị thấp nhất	Giá trị cao nhất
ROA	0.0615162	0.060483	-0.2132	0.2681
SGR	0.769	0.125	-0.8509	86.791
CS	0.343	0.214	0.0004806	0.96
LQ	4.124	3.408	0.391	29.32
LEV	4.850	1.429	0.0318	53.548
ATR	1.08	0.979	0.0007805	4.63
AGE	25.48	12.043	7	66
SIZE	5.77	0.7225	1.86	7.052

**BẢNG 2: MA TRẬN HỆ SỐ TƯƠNG QUAN GIỮA CÁC BIẾN TRONG MÔ HÌNH NGHIÊN CỨU**

	ROA	SGR	CS	LQ	LEV	ATR	AGE	SIZE
ROA	1							
SGR	0.0148	1						
CS	-0.2728	0.0184	1					
LQ	0.0223	-0.0365	-0.5553	1				
LEV	-0.3868	0.0790	0.3603	-0.1481	1			
ATR	0.0786	0.0263	0.3755	-0.2674	0.1027	1		
AGE	-0.0617	-0.0773	0.1031	-0.1950	-0.0376	0.0217	1	
SIZE	0.1712	0.0453	0.1872	-0.1716	0.0322	-0.3363	-0.0070	1

**BẢNG 3: KẾT QUẢ KIỂM TRA ĐA CỘNG TUYẾN**

Biến độc lập	VIF	1/VIF	
CS		1.91	0.524867
LQ		1.53	0.652729
ATR		1.49	0.670940
SIZE		1.33	0.751393
LEV		1.17	0.852690
AGE		1.06	0.946127
SGR		1.02	0.982542
Mean VIF		1.36	

Nguồn: Tác giả tự tính toán

Thông qua ma trận tương quan giữa các biến trong mô hình nghiên cứu (Bảng 2), xem xét các hệ số tương quan giữa các cặp biến giải thích có thể thấy, hệ số tương quan giữa các cặp biến này (nhỏ hơn là chấp nhận được).

Kết quả kiểm tra đa cộng tuyến (Bảng 3) cho thấy, tất cả các hệ số phóng đại phương sai VIF (variance inflation factor) đều < 2, vì vậy có thể kết luận không có hiện tượng đa cộng tuyến.

Từ các kết quả kiểm định F-test Hausman (Bảng 6), FEM được lựa chọn là mô hình phù hợp với mô hình nghiên cứu biến phụ thuộc ROA. Mô hình tác động cố định giải thích tốt hơn ảnh hưởng của các nhân tố đến hiệu quả tài chính của doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam.

Kết quả kiểm tra hiện tượng phương sai sai số thay đổi cho thấy, P-value = 0.000 <  $\alpha$  = 5%. Do đó, giả thuyết  $H_0$  không được chấp nhận và mô hình có hiện tượng phương sai sai số thay đổi. Kiểm định Wooldridge cho hiện tượng tự tương quan cho các phần dư (P-value = 0 >  $\alpha$ ) cũng cho thấy, có xuất hiện hiện tượng tự tương quan giữa các phần dư. Phương pháp ước lượng bình phương nhỏ nhất GLS đã được tác giả sử dụng để khắc phục các hiện tượng trên.

**BẢNG 4: KẾT QUẢ HỒI QUY CÁC YẾU TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN ROA**

	Pool OLS	FEM	REM
<b>SGR</b>	0.000970 (0.20)	0.00331 (0.98)	0.00331 (0.97)
<b>CS</b>	-0.119*** (-4.95)	-0.0167 (-0.57)	-0.0517* (-2.01)
<b>LQ</b>	-0.00159 (-1.42)	0.000323 (0.30)	-0.000435 (-0.43)
<b>LEV</b>	-0.00377*** (-4.52)	-0.00215** (-3.16)	-0.00252*** (-3.80)
<b>ATR</b>	0.0224*** (4.80)	0.0138 (1.73)	0.0135* (2.28)
<b>AGE</b>	-0.000276 (-0.87)	.	-0.000287 (-0.48)
<b>SIZE</b>	0.0303*** (5.08)	-0.00387 (-0.61)	0.00617 (1.06)
Số quan sát	185	185	185
t statistics in parentheses	*p < 0.1, **p < 0.05, *** p < 0.001		

**BẢNG 5: KẾT QUẢ KIỂM ĐỊNH F-TEST HAUSMAN**

Kiểm định	Chi - square	Prob	Phương pháp được chọn
<b>F-test</b>	0		FEM phù hợp hơn Pooled OLS
<b>Hausman</b>	23.88	0.0005	FEM phù hợp hơn REM

**BẢNG 6: KẾT QUẢ HỒI QUY MÔ HÌNH FGLS**

ROA	Hệ số hồi quy	Mức ý nghĩa
<b>Biến độc lập</b>		
SGR	.003082	0.202
CS	-.0769555	0.000***
LQ	-.000019	0.985
LEV	-.0015364	0.135
ATR	.0142743	0.000***
AGE	-.0003505	0.023**
SIZE	.0088878	0.003***
cons	.0308142	0.153
<b>Số quan sát</b>	185	
<b>Prob</b>	0.00	

Nguồn: Tác giả tự tính toán

Từ kết quả mô hình hồi quy FGLS (Bảng 6), nghiên cứu chỉ ra 4 nhân tố, bao gồm: Cấu trúc vốn (CS), Vòng quay tổng tài sản (ATR), Thời gian niêm yết (AGE) và Quy mô doanh nghiệp (Size), có tác động tới hiệu quả tài chính của doanh nghiệp ngành vận tải biển.

Trong đó, CS có mối quan hệ ngược chiều với Hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp ngành vận tải biển Việt Nam ở mức ý nghĩa 1%. Cụ thể, chỉ số Cấu trúc vốn (hay cơ cấu vốn) càng lớn, thì Khả năng sinh lời trên tổng tài sản giảm xuống. Hay nói cách khác, doanh nghiệp nào có tỷ lệ nợ phải trả trên tổng nguồn vốn càng lớn, thì hiệu quả tài chính càng thấp. Một doanh nghiệp bao gồm: chủ sở hữu và vốn vay, nếu tỷ lệ nợ cao sẽ dẫn đến độ rủi ro cao hơn, không thu hút được các nhà đầu tư lâu dài.

ATR có tác động thuận chiều với hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp hoạt động trong ngành vận tải biển Việt Nam. Hiệu quả sử dụng tài sản càng cao chứng tỏ doanh nghiệp quản lý càng tốt tài sản của

mình. Từ việc quản lý và sử dụng tài sản một cách hiệu quả này, các doanh nghiệp có thể tạo nên những giá trị kinh tế, từ đó giúp gia tăng hiệu quả tài chính trong quá trình hoạt động kinh doanh của chính doanh nghiệp.

Quy mô doanh nghiệp (SIZE) có mối quan hệ thuận chiều với hiệu quả tài chính, quy mô càng lớn chứng tỏ hoạt động doanh nghiệp càng hiệu quả. Kết quả này hoàn toàn phù hợp với lý thuyết và kỳ vọng ban đầu. Doanh nghiệp có quy mô càng lớn, càng dễ tiếp cận các nguồn tài trợ đặc biệt là từ vay nợ, từ đó họ có thể tận dụng tốt lá chắn thuế lãi vay và cải thiện hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp.

Thời gian hoạt động của doanh nghiệp (AGE) có mối quan hệ thuận chiều với

Hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp vận tải biển. Kết quả này hoàn toàn đồng nhất với nghiên cứu của Đặng Thị Hương và Nguyễn Thị Hồng Nga (2018). Tác giả cho rằng, vận tải biển thực sự là một ngành không phải là mới, mà đã có lịch sử hàng trăm năm. Vì vậy, doanh nghiệp sẽ có lợi thế hơn về thị trường khi thành lập sớm, cũng như sẽ có uy tín và kinh nghiệm hơn các doanh nghiệp non trẻ trong ngành.

### MỘT SỐ ĐỀ XUẤT DỰA TRÊN KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

Giai đoạn 2016-2020, hầu hết các cam kết về cắt giảm thuế sâu, thậm chí là xóa bỏ hàng rào thuế quan trong các FTA mà Việt Nam ký kết đều đã có hiệu lực, nhưng qua các số liệu thu thập được, có thể thấy các doanh nghiệp hoạt động trong ngành vận tải biển chưa có kết quả kinh doanh tốt. Vì thế, trong thời gian tới, cần thực hiện các giải pháp sau:

#### Thứ nhất, xây dựng, hoàn thiện các thể chế, chính sách

Việc mở rộng giao thương với các nước bên ngoài đòi hỏi Nhà nước cần xác lập thể chế kinh tế phù hợp với thông lệ quốc tế, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp ngành vận tải biển khi hoạt động tại các quốc gia này. Việc chỉnh sửa, hoàn thiện này góp phần cho các chính sách thương mại của Việt Nam không bị trái với các cam kết đã ký trong các FTA

#### Thứ hai, đẩy mạnh tuyên truyền tới doanh nghiệp và các bên liên quan

Mặc dù các FTA đã có hiệu lực từ lâu, nhưng nhiều doanh nghiệp vẫn chưa nắm rõ để tận dụng những cơ hội mà các FTA mang lại. Vì vậy, Nhà nước cần tăng cường phổ biến các hiệp định này tới các doanh nghiệp nói chung và các doanh nghiệp vận tải biển nói riêng nắm bắt. Bởi lẽ, muốn đẩy mạnh gia tăng doanh thu cho các doanh nghiệp vận tải biển đòi hỏi phải gia tăng được kim ngạch xuất khẩu, có nghĩa là cần gia tăng sản lượng xuất khẩu đến từ các doanh nghiệp trong các ngành khác, như: dệt may, thiết bị điện tử...

#### Thứ ba, nâng cao hiệu quả công tác cải cách hành chính

Thời gian gần đây, Nhà nước đã tiến hành cải cách thủ tục hành chính vừa để giảm bớt gánh nặng cho các doanh nghiệp, vừa đảm bảo thực hiện cam kết về cải cách hành chính và minh bạch hóa thủ tục hành chính trong các FTA. Tuy nhiên, vẫn còn những thủ tục rườm rà, gây mất thời gian cho các doanh nghiệp ảnh hưởng đến việc thực hiện hợp đồng đúng hạn của các doanh nghiệp trong ngành. Vì vậy, trong thời đại công nghệ 4.0 phát triển mạnh mẽ như hiện nay, Nhà nước cần tiếp tục đẩy mạnh thực hiện cải cách các thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp ngành vận tải biển.

#### Thứ tư, phát triển gắn với bảo vệ môi trường

Tuy các FTA thế hệ mới không đặt ra những yêu cầu mới về môi trường so với các tiêu chuẩn quốc tế chung, nhưng Nhà nước vẫn cần đẩy mạnh các biện pháp bảo vệ môi trường theo cam kết quốc tế trong FTA; tránh như nhiều trường hợp do không phù hợp với các quy định của các nước về yếu tố môi trường, an toàn thực phẩm, mà bị trả hàng quay đầu, gây ảnh hưởng đến các doanh nghiệp ngành vận tải biển. □

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Trần Mạnh Dũng và cộng sự (2020). Nghiên cứu sử dụng số liệu của 21 công ty nhựa niêm yết trên thị trường giao dịch chứng khoán Việt Nam (VSE), *Tạp chí Kế toán và Kiểm toán*, số 05/2020, 52-58
2. Đặng Thị Hương và Nguyễn Thị Hồng Nga (2018). Yếu tố tác động đến hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp: Nghiên cứu thực nghiệm từ dữ liệu của các doanh nghiệp xây dựng Việt Nam niêm yết, *Tạp chí Khoa học & Công nghệ*, 46, 68-72
3. Alarussi, A. S., and Alhaderi, S. M. (2018). Factors affecting profitability in Malaysia, *Journal of Economic Studies*, 45(3), 442-458
4. Almajali, Amal Yassin, Sameer Ahmed Alamro, and Yahya Zakarea Al-Soub (2012). Factors affecting the financial performance of Jordanian insurance companies listed at Amman Stock Exchange, *Journal of Management research*, 4(2), 266-275
5. M. Bolek, W. Wiliński (2012). The influence of liquidity on profitability of polish construction sector companies, *Financial Internet Quarterly*, 21(5), 247-253
6. Goddard, J., Tavakoli, M., and Wilson, J. (2005). Determinants of profitability in European manufacturing and Services: Evidence from a dynamic panel model, *Applied Financial Economics*, 15(18), 1269-1282
7. Xu, Mou, and Wanrapee Banchuenvijit (2014). *Factors affecting financial performance of firms listed on Shanghai Stock Exchange 50 (SSE 50)*, International College University of the Thai Chamber of Commerce Assistant Professor Dr. Wanrapee Banchuenvijit, School of Business University of the Thai Chamber of Commerce