

MỐI QUAN HỆ GIỮA NĂNG LỰC LOGISTICS QUỐC GIA VÀ THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ: NGHIÊN CỨU CHO TRƯỜNG HỢP CỦA VIỆT NAM

Hoàng Chí Cương, Hoàng Thị Thu Vân
Khoa Thương mại, Trường Đại học Văn Lang
Email: cuong.hc@vlu.edu.vn

Ngày nhận bài: 13/3/2024
Ngày PB đánh giá: 21/4/2024
Ngày duyệt đăng: 29/5/2024

TÓM TẮT: Nghiên cứu này sử dụng bộ dữ liệu bảng của 21 đối tác thương mại quốc tế quan trọng của Việt Nam giai đoạn 2007-2022, mô hình Lực hấp dẫn và phương pháp ước lượng tiên tiến Hausman-Taylor để khám phá mối quan hệ giữa năng lực Logistics quốc gia và Thương mại quốc tế của Việt Nam giai đoạn trên. Kết quả cho thấy, sự cải thiện chỉ số năng lực Logistics quốc gia tổng quát đã thúc đẩy xuất khẩu của Việt Nam ra thị trường thế giới. Trong đó, hai chỉ số phụ là Cơ sở hạ tầng và Chuyển hàng quốc tế là hai chỉ số quan trọng đóng góp cho sự gia tăng thương mại quốc tế ở cả xuất khẩu và nhập khẩu. Một số hàm ý về chính sách cũng được đề xuất trong nghiên cứu này.

Key words: Năng lực Logistics quốc gia, Mô hình lực hấp dẫn, Nhập khẩu, Xuất khẩu, Việt Nam

THE RELATIONSHIP BETWEEN NATIONAL LOGISTICS CAPACITY AND INTERNATIONAL TRADE: A CASE STUDY OF VIETNAM

ABSTRACT: This study employs a panel data set of 21 important international trading partners of Vietnam for the period 2007-2022, a Gravity model and the advanced estimation method (Hausman-Taylor model) to explore the relationship between National Logistics Capacity and International Trade of Vietnam in the above period. The estimated results show that the improvement in the National Logistics Performance Index has promoted Vietnam's exports to the world market. In particular, two sub-indices, Infrastructure and International Shipments, are two important factors contributing to the increase in international trade in both exports and imports. Some policy implications are also proposed in this study.

Key words: National Logistics Capacity, Gravity Model, Import, Export, Vietnam

1. MỞ ĐẦU

Xuất khẩu là việc hàng hóa và dịch vụ do khu vực trong nước của một quốc gia sản xuất được khu vực/quốc gia nước ngoài mua. Nhập khẩu là việc hàng hóa và dịch vụ do quốc gia bên ngoài sản xuất được mua bởi khu vực trong nước. Đây là hai hoạt động chính của thương mại quốc tế. “Logistics là quá trình hoạch định, tổ chức thực hiện và quản lý hiệu quả dòng chảy của vốn nhằm

kiểm soát quá trình lưu chuyển và dự trữ hàng hóa từ khâu bảo quản nguyên liệu thô đến khâu hoàn thiện sản phẩm cũng như các thông tin liên quan đến quy trình này từ điểm xuất phát đầu tiên đến nơi tiêu thụ cuối cùng để thỏa mãn các yêu cầu của khách hàng” (Theo Ủy ban Quản trị Logistics Quốc tế). “Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân, tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải

quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao” (Theo Luật Thương mại 2005, Điều 233). Một số nghiên cứu trên thế giới (Mahpour và các cộng sự, 2023; Luttermann và Kotzab, 2020; Tahar, 2020; Çelebi, 2019;...) và trong nước (Trần Mạnh Hà, 2023; Phạm Hồ Hà Trâm và Đinh Trần Thanh Mỹ, 2021;...) đã tìm hiểu mối quan hệ/tác động giữa năng lực Logistics quốc gia mới thương mại quốc tế, thương mại điện tử giữa các quốc gia... Đa số các nghiên cứu tập trung vào bộ dữ liệu gồm nhiều quốc gia trên thế giới. Có rất ít các nghiên cứu đề cập đến mối quan hệ giữa năng lực Logistics quốc gia với thương mại quốc tế của một nước đang phát triển như Việt Nam.

Câu hỏi nghiên cứu đặt ra ở đây là Năng lực logistics quốc gia (LPI) có thực sự đóng góp cho việc thúc đẩy thương mại quốc tế của Việt Nam-một quốc gia đang trên đà phát triển ở Châu Á? Nghiên cứu này sẽ đi tìm câu trả lời cho câu hỏi trên. Cấu trúc của bài báo như sau: ngoài phần Mở đầu và Kết luận, Phần hai sẽ trình bày về lược sử nghiên cứu; Phần ba trình bày phương pháp nghiên cứu và bộ số liệu thu thập; Phần 4 trình bày kết quả ước lượng và thảo luận.

2. LƯỢC SỬ NGHIÊN CỨU

Chỉ số LPI (Logistics Performance Index) phản ánh năng lực logistics của một quốc gia được đánh giá dựa trên 6 tiêu chí sau: “(1) Cơ sở hạ tầng (Infrastructure): Những cơ sở hạ tầng liên quan đến chất lượng thương mại và vận tải (cảng, đường sắt, đường bộ, công nghệ thông tin); (2) Chuyển hàng quốc tế (International shipments): Mức độ dễ dàng khi thu xếp cho các chuyến hàng với giá cả cạnh tranh; (3) Năng lực và chất lượng logistics (Logistics Competence and quality): Năng lực và chất lượng của các dịch vụ logistics (các nhà điều hành vận tải, môi giới, hải quan,...); (4) Tracking & tracing: khả năng track & trace

các lô hàng; (5) Sự đúng lịch (Timeliness): sự đúng lịch của các lô hàng khi tới điểm đích; và (6) Hải quan (Customs): hiệu quả của quá trình thông quan, chẳng hạn như tốc độ, tính đơn giản, và tính có thể dự liệu trước của các thủ tục” (theo Ngân hàng Thế giới-WB, 2024).

Mối quan hệ giữa năng lực logistics quốc gia và Thương mại quốc tế đã được một số nhà nghiên cứu tìm hiểu thời gian gần đây.

Mahpour và các cộng sự (2023) phân tích tác động của các biến số về logistics, kinh tế và nhân khẩu học đối với thương mại hàng hóa bằng đường biển giữa Qatar, Oman, Thổ Nhĩ Kỳ, Pakistan và Iran bằng cách sử dụng mô hình lực hấp dẫn. Kết quả cho thấy rằng chỉ số LPI cải thiện 1% ở nước nhập khẩu có thể dẫn đến tổng lưu lượng thương mại tăng 0,8%.

Luttermann và Kotzab (2020) chứng minh mối quan hệ có ý nghĩa thống kê giữa hoạt động logistics và thương mại đối với trường hợp của 20 quốc gia trong giai đoạn 2006-2017. Tahar (2020) phân tích mối quan hệ giữa hoạt động logistics và xuất khẩu bằng đường biển ở Tunisia. Các kết quả xác nhận rằng chỉ có chỉ số phụ của Chỉ số LPI liên quan đến chất lượng Cơ sở hạ tầng (ví dụ: cảng biển, đường sắt, đường bộ, công nghệ thông tin) có tác động tích cực và đáng kể đến xuất khẩu bằng đường biển của Tunisia.

Çelebi (2019) xác nhận rằng hiệu quả của hệ thống logistics là một yếu tố quyết định đáng kể đến thương mại song phương, mức độ ảnh hưởng có thể thay đổi tùy theo đặc điểm kinh tế và địa lý.

Kabak và cộng sự (2018) đã kiểm tra mối quan hệ giữa hoạt động logistics (sáu chỉ số phụ thuộc LPI-Logistics Performance Index) và thương mại ở cấp quốc gia của Thổ Nhĩ Kỳ, Burundi, Zimbabwe, Brazil và Bồ Đào Nha. Các tác giả trên đã kết luận rằng việc cải thiện một số chỉ số hoạt động logistics có tác động tích cực quan trọng đến quy mô thương mại của các quốc gia trong mẫu nghiên cứu.

Wang và Choi (2018) nghiên cứu tại 43 quốc gia thấy rằng hoạt động logistics có tác động tích cực và đáng kể đến giá trị thương mại của các nước này. Munim và Schramm (2018) phân tích tác động của hoạt động logistics đối với thương mại đường biển. Kết quả nghiên cứu cho thấy, cần phải liên tục cải thiện năng lực logistics để gia tăng thương mại bằng đường biển. Wang và cộng sự (2018) xem xét mối quan hệ giữa thương mại quốc tế và logistics xanh. Họ kết luận rằng chỉ số hoạt động logistics của các nước xuất khẩu và nhập khẩu có tương quan tỷ lệ thuận với giá trị thương mại. Ornegi và cộng sự (2018) phân tích tác động của hoạt động logistics đối với thương mại quốc tế của Liên minh Châu Âu và các nước Trung Đông và Bắc Phi. Họ kết luận rằng hiệu quả hoạt động logistics có thể là một trong những yếu tố cơ bản quyết định sự cạnh tranh giữa các quốc gia.

Gani (2017) kết luận rằng hoạt động logistics có mối tương quan tích cực và có ý nghĩa thống kê với xuất khẩu và nhập khẩu.

Jouili và Allouche (2016a) nghiên cứu mối quan hệ giữa thương mại hàng hóa của các quốc gia và chất lượng hoạt động logistics, chất lượng cơ sở hạ tầng cảng biển và kết nối vận tải biển giữa các quốc gia hàng hải lớn trên thế giới. Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng tồn tại một mối quan hệ đáng kể giữa thương mại hàng hóa và các biến số nói trên.

Bensassi và cộng sự (2015) ước tính tác động của cơ sở hạ tầng giao thông và logistics đối với thương mại song phương từ 19 khu vực Tây Ban Nha đến 64 điểm đến của các đối tác thương mại. Phát hiện của họ cho thấy logistics đóng vai trò quan trọng trong việc phân tích các luồng thương mại hàng hóa. Ojala và Çelebi (2015) chỉ ra rằng việc thúc đẩy hoạt động logistics có thể cải thiện khả năng cạnh tranh trong thương mại của các quốc gia trên thị trường quốc tế.

Martí và cộng sự (2014) kiểm tra một số khía cạnh của hoạt động logistics (thủ tục hải quan, chi phí hậu cần và chất lượng của cơ sở hạ tầng giao thông) cho thương mại. Họ kết

luận rằng việc cải thiện trong bất kỳ khía cạnh nào nói trên đều có thể dẫn đến sự tăng trưởng đáng kể trong dòng chảy thương mại của một quốc gia. Puertas và cộng sự (2014) nghiên cứu sự phát triển của hoạt động logistics đã ảnh hưởng như thế nào đến thương mại của Liên minh Châu Âu. Kết quả cho thấy hiệu suất logistics quan trọng hơn đối với các quốc gia xuất khẩu so với các quốc gia nhập khẩu.

Hausman và cộng sự (2012) xem xét tác động của hoạt động logistics trong thương mại song phương toàn cầu giữa 80 quốc gia. Họ kết luận rằng hoạt động logistics có ý nghĩa thống kê liên quan đến khối lượng thương mại song phương.

Korinek và Sourdin (2011) xác nhận rằng các luồng thương mại phụ thuộc vào một số cơ sở hạ tầng nhất định, quản lý hải quan, sự trưởng thành của khu vực tư nhân trong việc cung cấp dịch vụ thay mặt cho các hãng vận tải biển, vai trò của các đại lý vận tải biển có kinh nghiệm và việc kết hợp CNTT-TT vào hậu cần dịch vụ chuỗi.

Nguyen và Tongzon (2010) tìm hiểu mối quan hệ thương mại giữa Australia - Trung Quốc và sự phát triển của ngành vận tải và hậu cần Australia. Phát hiện của họ chỉ ra rằng sự tăng trưởng trong thương mại của Úc với Trung Quốc là nguyên nhân dẫn đến sự phát triển của lĩnh vực logistics của Úc (đặc biệt là vận tải) chứ không phải ngược lại. Ngoài ra, họ cũng mở rộng nghiên cứu của mình để cho thấy ảnh hưởng của thương mại của Úc với Hoa Kỳ, Nhật Bản, phần còn lại của thế giới và các biến số khác trong năng lực logistics quốc gia. Thương mại của Úc với các đối tác thương mại chính khác, Nhật Bản và Hoa Kỳ, cũng là nguyên nhân dẫn đến sự tăng trưởng trong lĩnh vực vận tải của nước này.

Đối với trường hợp của Việt Nam, một số tác giả đã tìm hiểu tác động của năng lực quốc gia về Logistics (LPI) đến xuất khẩu của Việt Nam (Phạm Hồ Hà Trâm và Đinh Trần Thanh Mỹ, 2021), đánh giá tác động của hiệu suất hoạt động logistics tới thương mại điện tử (Trần

Manh Hà, 2023). Tuy nhiên, chưa có nghiên cứu nào đánh giá tác động của năng lực quốc gia về logistics tới nhập khẩu của Việt Nam cũng như tìm hiểu tác động của từng tiêu chí thành phần trong chỉ số LPI tới thương mại quốc tế của Việt Nam (cả xuất và nhập khẩu) thời gian gần đây. Để đảm bảo tính mới và ý nghĩa của nghiên cứu, bài báo này sẽ sử dụng mô hình trọng lực để kiểm tra mối quan hệ có thể có giữa năng lực quốc gia về logistics và Thương mại quốc tế, bao gồm cả xuất và nhập khẩu, của Việt Nam giai đoạn 2007-2022 với phương pháp ước lượng tiên tiến Hausman-Taylor. Trong đó, nhóm tác giả sẽ đánh giá tác động của từng chỉ số thành phần trong chỉ số LPI tới thương mại quốc tế của Việt Nam. Kết quả nghiên cứu sẽ có đóng góp cả về lý luận và thực tiễn cho các nhà làm chính sách Việt Nam.

3. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU VÀ SỐ LIỆU

3.1. Phương pháp nghiên cứu

Mô hình lực hấp dẫn được sử dụng lần đầu tiên bởi Jan Tinbergen vào năm 1962. Mô hình Lực hấp dẫn dự đoán rằng trao đổi thương mại song phương phụ thuộc vào quy mô của hai nền kinh tế (thường được đo lường bằng quy mô GDP hoặc GDP bình quân đầu người) và khoảng cách giữa hai nền kinh tế đó. Mô hình lý thuyết cơ bản giữa hai nền kinh tế A và B được biểu diễn bởi công thức (1) sau:

$$F_{AB} = G^* \frac{M_A * M_B}{D_{AB}} \quad (1)$$

Trong đó:

F_{AB} : là giá trị trao đổi thương mại hai chiều giữa nền kinh tế A và B (xuất/nhập khẩu)

M_A : là quy mô nền kinh tế A (thường đo bằng GDP/GDP bình quân đầu người)

M_B : là quy mô nền kinh tế B (thường đo bằng GDP/GDP bình quân đầu người)

D_{AB} : là khoảng cách giữa hai nền kinh tế A và B (đo bằng cung tròn giữa hai nước - km).

G: là một hằng số.

Logarit cơ số e hai vế của phương trình (1) để làm tròn mô hình ta có:

$$\text{Ln(Trao đổi thương mại hai chiều)} = \alpha + \beta_1 \cdot \text{Ln(GDP quốc gia A)} + \beta_2 \cdot \text{Ln(GDP quốc gia B)} - \beta_3 \cdot \text{Ln(Khoảng cách)} + \epsilon_{it} \quad (2)$$

Trong nghiên cứu này, nhóm tác giả sẽ sử dụng phương pháp Hausman-Taylor để ước lượng cho hệ số của phương trình trọng lực (Gravity model). Phương pháp này đã được kiểm định và được xem là phù hợp hơn so với phương pháp FE và RE. Theo Hausman-Taylor, thì phương trình (2) được thể hiện lại dưới dạng sau:

$$y_{it} = \beta_1 x'_{1it} + \beta_2 x'_{2it} + \alpha_1 z'_{1i} + \alpha_2 z'_{2i} + \epsilon_{it} + u_i \quad (3)$$

Trong đó: y_{it} là biến phụ thuộc.

x'_{1it} là những biến độc lập có giá trị thay đổi theo thời gian và không có tương quan với sai số u_i trong mô hình RE.

x'_{2it} là những biến độc lập có giá trị thay đổi theo thời gian và có tương quan với sai số u_i .

z'_{1i} là những biến độc lập có giá trị không thay đổi theo thời gian và không có tương quan với u_i .

z'_{2i} là những biến độc lập có giá trị không thay đổi theo thời gian và có tương quan với u_i .

β_1 và α_1 là các hệ số của các biến độc lập trong mô hình ta phải ước lượng.

ϵ_{it} là sai số tiêu chuẩn được giả sử là iid và có $E(\epsilon_{it}) = 0$

Trong nghiên cứu này giá trị biến xuất khẩu, nhập khẩu (\$) của Việt Nam sang/từ đối tác j năm t là hai biến phụ thuộc. Các biến độc lập bao gồm GDP thực của Việt Nam và Đối tác j năm t ; Khoảng cách giữa Việt Nam và đối tác j (km), được lấy từ công trình của CEPII; Tỷ giá hối đoái (USD/VND); giá trị FDI thực hiện tại Việt Nam (\$) năm t ; Sự ổn định về chính trị giữa Việt Nam và đối tác năm t ; Các FTAs và WTO Việt Nam đã tham

gia; Khủng hoảng tài chính-kinh tế 2008; Dịch COVID-19 giai đoạn 2019-2022; Sự chung đường biên giới; và quan trọng nhất là Chỉ số LPI tổng quát và LPI thành phần. Các biến định lượng sẽ được tính ln để đảm bảo tron mô hình trừ các biến giả-Dummy.

3.2. Số liệu

Nhóm tác giả sử dụng bộ dữ liệu bảng

giữa Việt Nam và 21 đối tác thương mại quan trọng trong giai đoạn 2007-2022, bao gồm: Lào, Campuchia, *In-đô-nê-xi-a*, Ma-lai-xi-a, *Phi-líp-pin*, *Xin-ga-po*, *Thái Lan*, *Hàn Quốc*, *Hồng Kông*, *Nhật Bản*, *Trung Quốc*, *Ấn Độ*, *Nga*, *Anh*, *Thụy Điển*, *I-ta-li-a*, *Đức*, *Pháp*, *Canada*, *Mỹ* và *Ô-xtrây-li-a*. Nguồn số liệu được thu thập từ Tổng cục Thống kê Việt Nam, Ngân hàng Thế giới, Trung tâm WTO...

4. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ THẢO LUẬN

Bảng 1. Chỉ số LPI của Việt Nam qua các năm.

Năm	Chỉ số LPI tổng thể	Xếp hạng
2007	2.89	53/150
2010	2.96	53/155
2012	3.0	53/155
2014	3.15	48/160
2016	2.98	64/160
2018	3.27	39/160
2023	3.3	43/139

Nguồn: Ngân hàng Thế giới, 2024.

Bảng 1 trình bày về chỉ số Hiệu suất Logistics (LPI) tổng quát của Việt Nam giai đoạn 2007-2023. Có thể thấy chỉ số LPI của Việt Nam đã được cải thiện, tăng từ 2,89

năm 2007 lên 3,3 năm 2023. Về thứ hạng, chỉ số LPI của Việt Nam tăng từ 53/150 nước năm 2007 lên hạng 43/139 nước năm 2023. Sự cải thiện về điểm số và thứ hạng là có nhưng chưa thực sự đột phá.

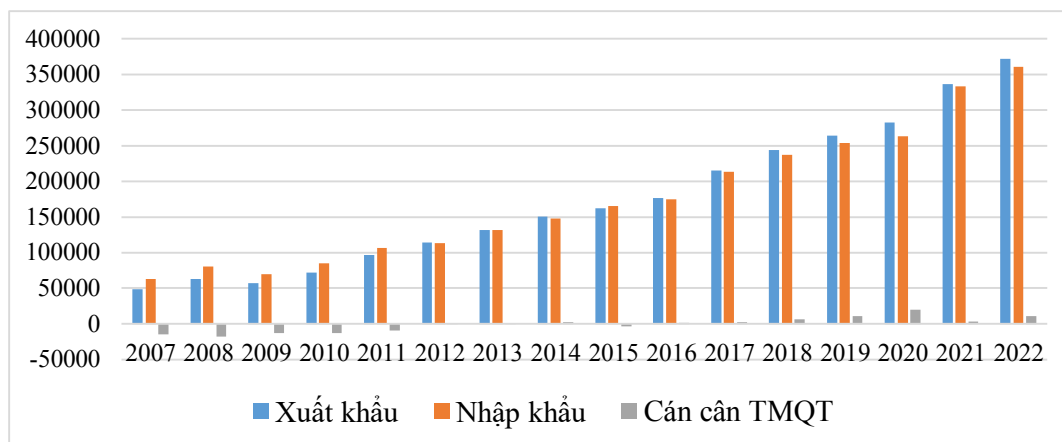
Bảng 2. Điểm số và xếp hạng các chỉ số thành phần trong chỉ số LPI của Việt Nam.

Năm	Thủ tục hải quan (Customs)	Hạ tầng (Infrastructure)	Chuyển hàng quốc tế (International shipments)	Chất lượng và Năng lực logistics (Logistics quality and competence)	Khả năng track & trace các lô hàng (Tracking and tracing)	Sự đúng lịch (Timeliness)
2007	2,89/37	2,50/60	3,0/47	2,8/56	2,9/53	3,22/65
2010	2,68/53	2,56/66	3,04/58	2,89/51	3,1/55	3,44/76
2012	2,65/63	2,68/72	3,14/39	2,68/82	3,16/47	3,64/38
2014	2,81/61	3,11/44	3,22/42	3,09/49	3,19/48	3,49/56
2016	2,75/64	2,7/70	3,12/50	2,88/62	2,84/75	3,50/56
2018	2,95/41	3,01/47	3,16/49	3,40/33	3,45/34	3,67/40
2023	3,1/43	3,2/47	3,3/38	3,2/53	3,4/41	3,3/59

Nguồn: Ngân hàng Thế giới, 2024.

Bảng 2 mô tả điểm số và xếp hạng các chỉ số thành phần trong LPI của Việt Nam giai đoạn 2007-2023. Trong các chỉ số thành phần ta thấy chỉ số Hạ tầng có mức tăng cao nhất so với các chỉ số khác,

từ 2,5 năm 2007 lên 3,2 năm 2023. Đứng thứ hai là chỉ số Chất lượng và Năng lực logistics. Trong khi, Sự đúng lịch có mức tăng thấp nhất, từ 3,22 năm 2007 lên 3,3 năm 2023.



Biểu đồ 1. Giá trị hàng hóa xuất, nhập khẩu của Việt Nam giai đoạn 2007-2022 (triệu USD).

Nguồn: Tổng cục Thống kê Việt Nam, 2024.

Thương mại quốc tế của Việt Nam giai đoạn 2007-2022 có xu hướng tăng dần cả về xuất khẩu và nhập khẩu, xem Biểu đồ 1 bên trên. Tính chung cả năm 2023, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam ước đạt

355,5 tỷ USD, nhập khẩu đạt 327,5 tỷ USD, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 683 tỷ USD, cán cân thương mại dư 28 tỷ USD (theo GSO, 2024).

Bảng 3. Kết quả ước lượng mô hình xuất khẩu.
Biến phụ thuộc (LnExportjt)

Phương trình 1			Phương trình 2			Phương trình 3		
Biến	Hệ số	P-value	Biến	Hệ số	P-value	Biến	Hệ số	P-value
LnImportjt	0,02	0,63	LnImportjt	0,01	0,73	LnImportjt	0,01	0,81
LnEXRATE	2,89*	0,00	LnEXRATE	2,96*	0,00	LnEXRATE	1,70*	0,00
LnPoliticvnjt	0,04	0,57	LnPoliticvnjt	0,06	0,41	LnPoliticvnjt	0,06	0,39
WTO	0,01	0,85	WTO	0,01	0,93	WTO	0,01	0,94
AEC	-0,45*	0,00	AEC	-0,46*	0,00	AEC	-0,44*	0,00
AIFTA	0,80*	0,00	AIFTA	0,80*	0,00	AIFTA	0,76*	0,00
AJCEP	0,09	0,34	AJCEP	0,07	0,46	AJCEP	0,10	0,30
AANZFETA	-1,20*	0,00	AANZFETA	-1,2*	0,00	AANZFETA	-1,23*	0,00
EVFTA	-0,14***	0,06	EVFTA	-0,15**	0,05	EVFTA	-0,16**	0,03
VJEPA	-0,47*	0,00	VJEPA	-0,47*	0,01	VJEPA	-0,49*	0,00
VKFTA	0,42*	0,00	VKFTA	0,42*	0,00	VKFTA	0,42*	0,00
COVID19	-0,03	0,63	COVID19	-0,01	0,89	COVID19	0,00	0,96
Crisis2008	-0,11**	0,03	Crisis2008	-0,09***	0,07	Crisis2008	-0,13*	0,01
LPIvnt	0,32***	0,09	Infrastructure	0,23*	0,01	International Shipments	0,48*	0,00
LnGDPvnt	0,22	0,66	LnGDPvnt	0,12	0,80	LnGDPvnt	0,30	0,54

Phương trình 1			Phương trình 2			Phương trình 3		
Biến	Hệ số	P-value	Biến	Hệ số	P-value	Biến	Hệ số	P-value
LnGDPjt	0,73*	0,00	LnGDPjt	0,73*	0,00	LnGDPjt	0,74*	0,00
LnFDIvnt	0,34	0,18	LnFDIvnt	0,38	0,13	LnFDIvnt	0,49**	0,05
LnDistancevntj	-0,83*	0,00	LnDistancevntj	-0,83*	0,00	LnDistancevntj	-0,85*	0,00
USBTA	1,23***	0,09	USBTA	1,24***	0,08	USBTA	1,23***	0,08
AKFTA	0,58	0,35	AKFTA	0,57	0,35	AKFTA	0,59	0,34
ACFTA	-0,36	0,57	ACFTA	-0,32	0,60	ACFTA	-0,33	0,59
Border	0,31	0,58	Border	0,29	0,60	Border	0,29	0,60
cons	-35,83*	0,00	cons	-34,71*	0,00	cons	-30,15*	0,00

Ghi chú: * có ý nghĩa thống kê ở mức 1%; ** có ý nghĩa thống kê ở mức 5%; *** có ý nghĩa thống kê ở mức 10%.

Bảng 3 tóm tắt kết quả ước lượng mô hình xuất khẩu dùng phương pháp ước lượng Hausman-Taylor. Phương trình 1, tác giả đánh giá tác động của chỉ số năng lực Logistics quốc gia tổng quát (LPI) đến xuất khẩu của Việt Nam cùng với các biến độc lập khác đã nêu ở mục 3.1 trên. Kết quả cho thấy hệ số của biến LPIvnt = 0,32 > 0 và có ý nghĩa thống kê ở mức 10%. Điều này chứng tỏ, sự cải thiện năng lực Logistics quốc gia của Việt Nam thời gian qua đã góp phần vào

việc hỗ trợ thúc đẩy xuất khẩu cho Việt Nam. Trong số 6 chỉ số phụ thành phần của LPI chỉ có Hạ tầng (Infrastructure) và Chuyển hàng quốc tế (International Shipments) là hai chỉ số phụ có hệ số ước lượng > 0 lần lượt là 0,23 và 0,48 và có ý nghĩa thống kê ở mức 1% thể hiện trong Phương trình 2 và 3 Bảng 3. Do đó ta có căn cứ để kết luận rằng, sự cải thiện về Hạ tầng và Chuyển hàng quốc tế đã đóng góp cho việc thúc đẩy gia tăng xuất khẩu của Việt Nam ra thị trường thế giới thời gian qua.

**Bảng 4. Kết quả ước lượng mô hình nhập khẩu.
Biến phụ thuộc (LnImportjt)**

Phương trình 1			Phương trình 2			Phương trình 3		
Biến	Hệ số	P-value	Biến	Hệ số	P-value	Biến	Hệ số	P-value
LnExportjt	0,01	0,82	LnExportjt	0,01	0,91	LnExportjt	0,02	0,77
LnEXRATE	-0,39	0,53	LnEXRATE	-1,37***	0,07	LnEXRATE	0,55	0,50
LnPolitievnjt	0,31*	0,00	LnPolitievnjt	0,31*	0,00	LnPolitievnjt	0,28*	0,00
WTO	-0,29*	0,01	WTO	-0,29*	0,01	WTO	-0,28*	0,01
AEC	-0,30*	0,00	AEC	-0,29*	0,00	AEC	-0,31*	0,00
AIFTA	-0,37*	0,01	AIFTA	-0,39*	0,00	AIFTA	-0,37*	0,01
AJCEP	-0,10	0,43	AJCEP	-0,08	0,55	AJCEP	-0,07	0,60
AANZFETA	0,31**	0,04	AANZFETA	0,28***	0,07	AANZFETA	0,32**	0,04
EVFTA	-0,23**	0,02	EVFTA	-0,23**	0,02	EVFTA	-0,24**	0,02
VJEPA	0,21	0,33	VJEPA	0,19	0,39	VJEPA	0,22	0,32
VKFTA	0,60*	0,00	VKFTA	0,60*	0,00	VKFTA	0,59*	0,00
COVID19	-0,02	0,81	COVID19	-0,01	0,89	COVID19	0,03	0,69
Crisis2008	0,14**	0,04	Crisis2008	0,11	0,13	Crisis2008	0,05	0,50
Infrastructure	0,20***	0,09	International Shipments	0,38***	0,06	Timeliness	-0,33***	0,06
LnGDPvnt	1,47**	0,03	LnGDPvnt	1,63*	0,01	LnGDPvnt	0,92	0,23
LnGDPjt	1,14*	0,00	LnGDPjt	1,15*	0,00	LnGDPjt	1,14*	0,00
LnFDIvnt	-0,22	0,50	LnFDIvnt	-0,14	0,67	LnFDIvnt	0,01	0,98

Phương trình 1			Phương trình 2			Phương trình 3		
Biến	Hệ số	P-value	Biến	Hệ số	P-value	Biến	Hệ số	P-value
LnDistancevnj	-1,34*	0,00	LnDistancevnj	-1,35*	0,00	LnDistancevnj	-1,33*	0,00
USBTA	-0,29	0,55	USBTA	-0,29	0,58	USBTA	-0,30	0,57
AKFTA	1,40*	0,00	AKFTA	1,42*	0,00	AKFTA	1,41*	0,00
ACFTA	-0,44	0,35	ACFTA	-0,45	0,34	ACFTA	-0,48	0,30
Border	0,28	0,50	Border	0,29	0,49	Border	0,31	0,46
_cons	-31,81*	0,00	_cons	-28,69*	0,00	_cons	-30,46*	0,00

Ghi chú: * có ý nghĩa thống kê ở mức 1%; ** có ý nghĩa thống kê ở mức 5%; *** có ý nghĩa thống kê ở mức 10%.

Bảng 4 mô tả tóm tắt kết quả ước lượng mô hình Nhập khẩu dùng phương pháp ước lượng Hausman-Taylor. Kết quả ước lượng chỉ ra rằng chỉ số LPIvnt tổng quát không có ý nghĩa thống kê (tác giả không đưa vào Bảng 4 này). Chỉ có ba chỉ số phụ là Hạ tầng (Infrastructure), Chuyển hàng quốc tế (International Shipments) và Sự đúng lịch (Timeliness) là có ý nghĩa thống kê ở mức 10% được trình bày trong Phương trình 1, 2, 3 Bảng 4 trên. Trong đó, hệ số của hai biến Hạ tầng (Infrastructure) và Chuyển hàng quốc tế (International Shipments) lần lượt là 0,20 và 0,38; hệ số của biến Sự đúng lịch (Timeliness) = - 0,33. Kết quả này cho thấy Cơ sở hạ tầng và Chuyển hàng quốc tế là hai yếu tố quan trọng đóng góp cho sự gia tăng nhập khẩu của Việt Nam.

5. KẾT LUẬN

Chỉ số năng lực Logistics (LPI) tổng quát của Việt Nam đã được cải thiện, tăng từ 2,89 năm 2007 lên 3,3 năm 2023. Về thứ hạng, chỉ số LPI của Việt Nam tăng từ 53/150 nước năm 2007 lên hạng 43/139 nước năm 2023. Sự cải thiện về điểm số và thứ hạng là có nhưng chưa thực sự đột phá. Trong các chỉ số thành phần, chỉ số Hạ tầng có mức tăng cao nhất so với các chỉ số khác, từ 2,5 năm 2007 lên 3,2 năm 2023. Đứng thứ hai là chỉ số Chất lượng và Năng lực logistics. Sự đúng lịch có mức tăng thấp nhất, từ 3,22 năm 2007 lên 3,3 năm 2023. Thương mại quốc tế của Việt Nam giai đoạn 2007-2022 có xu hướng tăng dần cả về xuất khẩu và nhập khẩu. Đến năm 2023, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa của

Việt Nam đạt 355,5 tỷ USD, nhập khẩu đạt 327,5 tỷ USD, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 683 tỷ USD, cán cân thương mại dư 28 tỷ USD.

Bằng việc sử dụng bộ dữ liệu bảng của 21 đối tác thương mại quốc tế quan trọng của Việt Nam giai đoạn 2007-2022, mô hình lực hấp dẫn và phương pháp ước lượng tiên tiến Hausman-Taylor để khám phá mối quan hệ giữa năng lực Logistics quốc gia và Thương mại quốc tế của Việt Nam giai đoạn trên. Kết quả cho thấy, sự cải thiện chỉ số Năng lực Logistics quốc gia (LPI) đã thúc đẩy xuất khẩu của Việt Nam ra thị trường thế giới. Trong đó, hai chỉ số phụ là Cơ sở hạ tầng và Chuyển hàng quốc tế là hai yếu tố quan trọng đóng góp cho sự gia tăng thương mại quốc tế ở cả xuất khẩu và nhập khẩu.

Một số hàm ý về chính sách: Thương mại quốc tế hỗ trợ cho việc khai thác tốt lợi thế so sánh của quốc gia, phân bổ hiệu quả hơn các nguồn lực, giúp tăng việc làm, tăng thu nhập, giảm nghèo đói và hỗ trợ cho tăng trưởng kinh tế. Cơ sở hạ tầng là một phần không thể thiếu trong sự phát triển của hoạt động logistics của bất kỳ quốc gia nào cùng với các yếu tố khác như môi trường kinh doanh, thể chế, nguồn nhân lực, công nghệ và đào tạo. Hoạt động logistics trở thành một biến số quan trọng cần tính đến khi thực hiện các phân tích liên quan đến thương mại quốc tế. Tại Việt Nam, cơ sở hạ tầng logistics, bao gồm cả hạ tầng giao thông, kho bãi cũng như hệ thống cảng biển đã được cải thiện đáng kể trong thời gian gần đây giúp việc chuyển hàng quốc tế nhanh và thuận tiện hơn nhờ

khai thác lợi thế vị trí địa lý quốc gia. Trong thời gian tới, Việt Nam cần tiếp tục hoàn thiện cơ sở hạ tầng cho logistics bằng cách tập trung xây dựng các cảng biển, đường cao tốc, sân bay quốc tế cũng như hệ thống đường sắt. Bên cạnh đó, việc đào tạo nguồn lao động giỏi cho ngành logistics cũng rất quan trọng để thúc đẩy thương mại quốc tế của Việt Nam góp phần vào tăng trưởng kinh

tế và tăng thu nhập cho người dân trong những năm tới.

Các nghiên cứu tiếp theo có thể bổ sung dữ liệu cập nhật của những năm tiếp theo kết quả ước lượng sẽ thuyết phục hơn.

Lời cảm ơn

Nghiên cứu được tài trợ bởi Trường Đại học Văn Lang với mã số đề tài VLU-RP-202317

PHỤ LỤC

Thông kê mô tả

Biến	Trung bình mẫu	Độ lệch chuẩn	Min	Max
LnExportjt	21.87	1.16	18.51	25.42
LnImportjt	21.57	1.4	19.1	25.49
LnEXRATE	9.94	0.12	9.69	10.05
LnPoliticvnjt	7.75	0.65	5.6	8.61
LnGDPvnt	26.17	0.28	25.73	26.61
LnGDPjt	27.51	1.74	22.79	30.67
LnFDIvnt	23.37	0.31	22.81	23.83
LnDistancevnj	8.09	1.07	5.86	9.52
LPIvnt	3.08	0.16	2.89	3.3
Customs	2.84	0.14	2.65	3.1
Infrastructure	2.81	0.26	2.5	3.2
International Shipments	3.04	0.27	2.5	3.3
Logistics Competence and Quality	3.00	0.24	2.68	3.4
Tracking and Tracing	3.151875	.2215544	2.84	3.45
Timeliness	3.46	0.17	3.2	3.67
WTO	-	-	-	-
AEC	-	-	-	-
AIFTA	-	-	-	-
AJCEP	-	-	-	-
AANZFTA	-	-	-	-

Biến	Trung bình mẫu	Độ lệch chuẩn	Min	Max
EVFTA	-	-	-	-
VJEPA	-	-	-	-
VKFTA	-	-	-	-
COVID19	-	-	-	-
Crisis2008	-	-	-	-
USBTA	-	-	-	-
AKFTA	-	-	-	-
ACFTA	-	-	-	-
Border	-	-	-	-

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Alireza Mahpour, Iman Farzin, Amirhossein Baghestani, Sina Ashouri, Zahra Javadi, Latifeh Asgari. (2023). Modeling the impact of logistic performance, economic features, and demographic factors of countries on the seaborne trade. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 39 (2023) 60-66.
- Bensassi, S., Márquez-Ramos, L., Martínez-Zarzoso, I. (2015). Relationship between logistics infrastructure and trade: Evidence from Spanish regional exports. *Transportation Research Part A* 72, 47-61. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.11.007>.
- Çelebi, D. (2019). The role of logistics performance in promoting trade. *Maritime Economics and Logistics*, 21(3), 307-323.
- Gani, A. (2017). The Logistics Performance Effect in International Trade. *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 334, 279-288. <http://dx.doi.org/10.1016/j.ajsl.2017.12.012>.
- Hausman, W.H, Lee, H.L., and Subramanian U. (2012). The Impact of Logistics Performance on Trade. *Production and operations management*, 00, 1-17. DOI 10.1111/j.1937-5956.2011.01312.x.
- Jouili, T. and Allouche, M.A. (2016a). Impacts of Seaport Investment on the Economic Growth. *Promet - Traffic & Transportation*, 28(4), 365-370.
- Kabak, O., Ulengin, F., Ekici, S.O. (2018). Connecting logistics performance to export: A scenario-based approach. *Research in Transportation Economics* 70, 69-82.
- Korinek, J. and Sourdin, P. (2011). To what extent are high-quality logistics services trade facilitating? OECD trade policy working papers 108. OECD Publishing.
- Luttermann, Sandra and Herbert Kotzab. (2020). The impact of logistics performance on exports, imports and foreign direct investment. *World Review of Intermodal Transportation Research*, 9(1), 27-46.
- Martí, L., Puertas, R. and García, L. (2014). The importance of the logistics performance index in international trade. *Applied Economics*, 46(24), 2982-2992.
- Munim, Z.H. and Schramm, H-J. (2018). The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade. *Journal of Shipping and Trade*, 3(1), 1-19.
- Nguyen, H-O., and Tongzon, J. (2010). Causal nexus between the transport and logistics sector and trade: The case of Australia. *Transport Policy*, 17, 135-146.
- Ojala, L. and Çelebi, D. (2015). The World Bank's logistics performance index LPI

and drivers of logistics performance. OECD, Round table, 9-10 March 2015, Queretaro.

14. Ornegi, U. Ofluoglu, N.O., Kalayci, C. Artan, S. and Bal, H.C. (2018). Development in logistic performance on international trade. GUSBEEED, Gumushane Universitesi Sosyal Bilimler Enstitusu Elektronik Dergisi 924, 92-109.

15. Puertas, R., Marti, L., and Garcia, L. (2014). Logistics performance and export competitiveness: European experience. *Empirica* 41, 467-480. DOI 10.1007/s10663-013-9241-z.

16. Tahar, Ammar Jouili. (2020). The Relationship Between Logistics Performance and Maritime Exports. *IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security*, 20(3).

17. Wang, D.F., Dong, Q-L., Peng, Z-M., Khan, S.A.R., and Tarasov, A. (2018). The

Green Logistics Impact on International Trade: Evidence from Developed and Developing Countries. *Sustainability* 10, 1-19. Doi:10.3390/su10072235.

18. Wang, M.L. and Choi, C.H. (2018). How logistics performances promote the international trade volume? A comparative analysis of developing and developed countries. *International Journal of Logistics Economics and Globalisation* 71, 49-70.

19. Phạm Hồ Hà Trâm, Đình Trần Thanh Mỹ (2021). Tác động của năng lực quốc gia về logistics đến xuất khẩu: Nghiên cứu thực tiễn tại Việt Nam. *Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế và Kinh doanh Châu Á Năm thứ 32*, Số 6, 29-51.

[20]. Trần Mạnh Hà (2023). Đánh giá tác động của hiệu suất hoạt động logistics tới thương mại điện tử. *Tạp chí Khoa học & Đào tạo Ngân hàng*, Số 258, 178-186.