

TÁC ĐỘNG CỦA NĂNG LỰC QUỐC GIA VỀ LOGISTICS ĐỐI VỚI BIÊN ĐỘ XUẤT KHẨU: NGHIÊN CỨU THỰC NGHIỆM TẠI VIỆT NAM

IMPACTS OF LOGISTICS PERFORMANCE ON EXPORT MARGINS - AN EMPIRICAL STUDY IN VIETNAM

Ngày nhận bài: 29/06/2021

Ngày chấp nhận đăng: 05/09/2021

*Lương Nguyên Hoàng Anh, Trương Ngọc Linh, Nguyễn Đăng Quỳnh Tiên,
Đinh Trần Thanh Mỹ, Phạm Hồ Hà Trâm*

TÓM TẮT

Nghiên cứu này phân tích tác động của năng lực quốc gia về logistics đối với biên độ xuất khẩu, bao gồm biên độ mở rộng và biên độ tập trung bằng cách sử dụng dữ liệu xuất khẩu của Việt Nam với 79 đối tác thương mại trong giai đoạn 2007-2018. Tổng giá trị xuất khẩu được phân tách thành biên độ mở rộng và biên độ tập trung bằng cách tính toán số lượng sản phẩm được xuất khẩu và giá trị xuất khẩu của các sản phẩm cũ được phân loại theo mã HS 6 chữ số. Kết quả cho thấy rằng năng lực quốc gia về logistics có tác động tích cực và có ý nghĩa về mặt thống kê đối với cả tổng kinh ngạch xuất khẩu và biên độ xuất khẩu. Đặc biệt, năng lực quốc gia về logistics có tác động nhiều hơn đến biên độ tập trung so với biên độ mở rộng. Nghiên cứu cũng đưa ra một số hàm ý chính sách nhằm cải thiện hiệu quả hoạt động logistics để thúc đẩy năng lực xuất khẩu của Việt Nam.

Từ khóa: Kinh doanh quốc tế, Tạo thuận lợi thương mại, Năng lực quốc gia về Logistics, Biên độ xuất khẩu, Việt Nam.

ABSTRACT

This study analyzes the impacts of logistics performance on export margins, consisting of extensive margins and intensive margins by utilizing export data of Vietnam's Trade with 79 trading partners over the period 2007-2018. The research divided total export flows into the extensive and intensive margins of Vietnamese exports by respectively calculating the number of exported products and the export value of old products categorized by 6-digit HS code level. The findings propose that logistics performance has a statistically positive significant effect on both bilateral export volume and export margins. It highlights that the impact of logistics performance on intensive margins is stronger than of extensive margins. This study also provides some policy implications to improve logistics activities that can promote export variety with corresponding trade volume in Vietnam.

Keywords: International Business, Trade Facilitation, Logistics Performance, Export Margins, Vietnam.

1. Giới thiệu

Toàn cầu hóa ngày càng gia tăng đã làm cho logistics được xem là một trong những yếu tố cơ bản nhất góp phần vào sự tăng trưởng của thương mại quốc tế. Có thể thấy rằng logistics đã góp phần thúc đẩy hiệu quả về tốc độ giao hàng, chất lượng dịch vụ, lưu thông hàng hóa, chi phí thủ tục, nâng cao cơ sở hạ tầng và tiết kiệm năng lượng.

Thương mại phát triển đáng kể và đã thay đổi hoàn toàn nền kinh tế thế giới với khoảng 1/4 tổng sản lượng toàn cầu được xuất khẩu trong hai thế kỷ qua (Ortiz-Ospina, Beltekian & Roser, 2018). Theo dữ liệu của website Our World In Data (2018), thế giới

Lương Nguyên Hoàng Anh, Trương Ngọc Linh, Nguyễn Đăng Quỳnh Tiên, Đinh Trần Thanh Mỹ, Phạm Hồ Hà Trâm, Trường Đại học Kinh tế - Đại học Đà Nẵng.

đã chứng kiến sự tiến bộ vượt bậc của thương mại toàn cầu trong vài thế kỷ qua với giá trị xuất khẩu ngày nay lớn gấp 40 lần so với năm 1913. Để đạt được sự phát triển vượt bậc này, thuận lợi thương mại đã đóng góp một phần quan trọng vào sự tăng trưởng thương mại của thế giới. Trong bối cảnh thương mại toàn cầu, thuận lợi thương mại có vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy năng lực của hoạt động logistics, tạo ra một môi trường thương mại thông thoáng hơn để phát triển các hoạt động thương mại song phương và đa phương.

Có ý kiến cho rằng tạo thuận lợi thương mại có ảnh hưởng đáng kể đến dòng chảy và khối lượng thương mại với nhiều loại hàng hóa (Lee & Kim, 2012; Persson, 2013). Thuận lợi thương mại được xem là tất cả các thỏa thuận nhằm tăng cường hiệu quả thông quan tại biên giới hoặc cảng, cải thiện hiệu quả vận tải và giảm chi phí giao dịch (Sakyi & Afesorgbor, 2019). Thực tế, dịch vụ vận tải và logistics là một trong những thành phần quan trọng của tạo thuận lợi thương mại và góp phần thúc đẩy thương mại quốc tế (Töngür, Türkcan & Ekmen-Özçelik, 2020). Tác động của năng lực logistics đến thương mại đã được nhiều học giả nghiên cứu với nhiều góc độ khác nhau. Hầu hết các nghiên cứu thực nghiệm đã xem xét ảnh hưởng này dựa trên giá trị thương mại nói chung (Limao & Venable, 2001; Wilson, Mann & Otsuki, 2005; Martí, Puertas & García, 2014). Một số nghiên cứu khác đã làm sáng tỏ tác động này một cách rõ ràng hơn bằng cách phân tách giá trị thương mại thành biên độ mở rộng (extensive margins - EM) và biên độ tập trung (intensive margins - IM) (Lee & Kim, 2012; Persson, 2013; Töngür, Türkcan & Ekmen-Özçelik, 2020). Tuy nhiên, trong khi biên độ mở rộng về xuất khẩu là đề tài được quan tâm rộng rãi trong các nghiên cứu về

mối quan hệ giữa tạo thuận lợi thương mại và dòng chảy thương mại, thì biên độ tập trung chỉ mới thu hút sự chú ý gần đây và vẫn còn ít nghiên cứu về nó (Lee & Kim, 2012). Việc xuất khẩu một sản phẩm mới là cực kỳ quan trọng đối với các quốc gia đang phát triển. Khả năng xuất khẩu sản phẩm mới có thể giúp cho các quốc gia giảm sự phụ thuộc vào xuất khẩu các sản phẩm đã được xuất khẩu, những sản phẩm mà có nhiều khả năng sẽ bị giảm lợi thế cạnh tranh do tỉ lệ trao đổi giảm dần trong tương lai.

Bằng cách xuất khẩu các sản phẩm mới, các quốc gia có thể giảm bớt sự không chắc chắn về doanh thu xuất khẩu, hình thành một khu vực xuất khẩu năng động và đáng tin cậy và cho phép quốc gia cạnh tranh thành công hơn trên phạm vi quốc tế (Beverelli, Neumueller & Teh, 2015). Ngoài ra, việc tăng giá trị mỗi hàng hóa được giao dịch (biên độ tập trung) cũng giúp tăng thị phần tại các thị trường nhập khẩu định sẵn và thúc đẩy tăng trưởng xuất khẩu (Lee & Kim, 2012). Do đó, với tầm quan trọng của cả biên độ tập trung và biên độ mở rộng trong thương mại, nghiên cứu này đóng góp lý thuyết vào mối quan hệ giữa thuận lợi thương mại và biên độ xuất khẩu bằng cách kết hợp hai khía cạnh của dòng chảy thương mại để nghiên cứu tác động của tạo thuận lợi thương mại đến biên độ mở rộng và biên độ tập trung với mục đích cung cấp cái nhìn tổng quan hơn về tác động này cho các nhà hoạch định chính sách đối với năng lực cạnh tranh thương mại của quốc gia.

Hoạt động logistics được coi là một yếu tố của thuận lợi thương mại. Khi đề cập đến tác động của hoạt động logistics đối với thương mại, các tài liệu nghiên cứu trước đây chỉ sử dụng một hoặc hai khía cạnh của hoạt động logistics như cơ sở hạ tầng (Limao & Venable, 2001; Wang, Song & Cullinane,

2002); hiệu quả hoạt động của cảng / biên giới, công nghệ thông tin và truyền thông, môi trường kinh doanh (Wilson, Mann & Otsuki, 2005; Yadav, 2014), mà chưa xem xét tất cả các khía cạnh của logistics. Do vậy, các nghiên cứu gần đây đã sử dụng chỉ số Năng lực quốc gia về logistics (LPI) để phân tích tác động của logistics đến thương mại quốc tế (Hausman, 2013; Martí, Puertas & García, 2014; Gani, 2017). Đây là chỉ số được cung cấp bởi Ngân hàng thế giới (WB) được đánh giá dựa trên 6 tiêu chí nhằm đo lường hiệu quả và năng lực logistics của các quốc gia. Tuy nhiên, hầu hết các nghiên cứu này đều xem xét mối quan hệ giữa logistics và thương mại trong bối cảnh giữa các nhóm nước hoặc khối nước trong khu vực (Hausman, Lee & Subramanian, 2013; Martí, Puertas & García, 2014; Bensassi, Márquez-Ramos, Martínez-Zarzoso & Suárez-Burguet, 2015; Gani, 2017; Wang, Song & Cullinane, 2002). Cụ thể, nghiên cứu của (Behar & Manners, 2008) đã xem xét mối quan hệ này ở 100 quốc gia; (Hausman, Lee & Subramanian, 2013) cũng thực hiện nghiên cứu như vậy ở 80 quốc gia. Vẫn còn có ít các nghiên cứu tập trung phân tích tác động của hoạt động logistics đối với thương mại ở một quốc gia cụ thể, đặc biệt là quốc gia ở Đông Nam Á, nơi ngày càng cho thấy sự đóng góp quan trọng vào thương mại và chuỗi cung ứng toàn cầu.

Việt Nam là một trong những quốc gia khu vực Đông Nam Á có sự phát triển vượt bậc trong những năm gần đây. Theo số liệu của Ngân hàng thế giới (WB) (2019), sự tăng trưởng của Việt Nam trong 30 năm qua là rất mạnh mẽ. Trong thời kỳ Đổi Mới (1986), những cải cách kinh tế và chính trị đã vượt qua tốc độ phát triển kinh tế nhanh chóng, cải tạo nơi từng là một trong những nước nghèo nhất thế giới thành một quốc gia có thu nhập trung bình thấp. Theo số liệu của Tổng Cục

Thống Kê Việt Nam, từ 2016 đến nay, cán cân thương mại xuất nhập khẩu hàng hóa liên tục thặng dư với mức xuất siêu năm sau cao hơn năm trước. Năm 2016, xuất siêu hàng hóa của nước ta đạt 1,6 tỷ USD; năm 2017 đạt 1,9 tỷ USD; năm 2018 tăng lên 6,5 tỷ USD; năm 2019 đạt 10,9 tỷ USD và năm 2020 ước tính đạt 19,1 tỷ USD. Tốc độ phát triển thương mại của Việt Nam là 9,79%, trong khi mức tăng trưởng của thế giới là 5,68% (2018). Tuy nhiên, cùng với sự phát triển thương mại như vậy nhưng Việt Nam là quốc gia có chi phí logistics tương đối cao so với các nước khác. Ví dụ, Việt Nam có chi phí logistics (% GDP) năm 2019 là 20,9%, cao hơn so với Malaysia (13%), Thái Lan (15%), Singapore (8,5%), Trung Quốc (14,5%), Mỹ (8%) và EU (9%). Như vậy, có thể thấy rằng hiệu quả logistics đóng vai trò thiết yếu trong việc thúc đẩy thương mại và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

Một lý do quan trọng khác mà nhóm tác giả lựa chọn Việt Nam cho nghiên cứu này là các đặc điểm địa lý. Các đặc điểm địa lý được coi là yếu tố quan trọng trong giao thông vận tải hàng hoá. Việt Nam sở hữu những giá trị địa lý góp phần đáng kể vào việc phát triển hoạt động logistics. Theo tài liệu của Cổng Thông tin Chính phủ Việt Nam, Việt Nam tiếp giáp với Vịnh Thái Lan ở phía Nam và Tây Nam, phía Đông giáp Biển Đông. Quốc gia có đường bờ biển dài 3.260 km, từ Móng Cái đến Hà Tiên. Vùng biển của Việt Nam ở Biển Đông mở rộng về phía Đông và Đông Nam, bao gồm các đảo, thềm lục địa và quần đảo. Việt Nam cũng đã thiết lập nhiều mạng lưới vận tải đa phương thức như đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không để tăng cường thương mại hàng hóa và dịch vụ với bên ngoài và bên trong. Những phát triển này trong cơ sở hạ tầng giao thông làm giảm chi phí nhập khẩu

nguyên liệu thô và các sản phẩm trung gian được sử dụng trong sản xuất và xuất khẩu các dịch vụ và hàng hóa cuối cùng.

Vì vậy, với những lý do nêu trên, nghiên cứu “Tác động của năng lực quốc gia về logistics đối với biên độ xuất khẩu: Nghiên cứu thực nghiệm ở Việt Nam” được thực hiện nhằm góp phần vào việc lấp đầy các khoảng trống nghiên cứu trên góc độ lý thuyết và thực tiễn trong lĩnh vực logistics, thuận lợi hoá thương mại và thương mại quốc tế.

2. Cơ sở lý thuyết

2.1. Chỉ số Năng lực quốc gia về logistics

Để đánh giá năng lực quốc gia về logistics, có nhiều chỉ số đã được UNCTA nghiên cứu và công bố rộng rãi. Trong đó phải kể tới chỉ số Kết nối hàng hải của đối tác thương mại (LSCI), chỉ số Cơ sở hạ tầng thương mại (QTI), trong đó chỉ số Năng lực quốc gia về logistics (LPI) được sử dụng phổ biến trong đánh giá năng lực quốc gia về logistics (Hausman, Lee & Subramanian, 2013). Chỉ số Năng lực quốc gia về logistics (LPI) được hình thành để đo lường năng lực logistics của mỗi quốc gia. LPI được định nghĩa là một công cụ tiêu chuẩn hữu ích được hình thành để hỗ trợ các quốc gia nhận ra những trở ngại và cơ hội mà họ phải đối mặt trong hoạt động logistics thương mại và những việc cần làm để nâng cao hiệu quả cũng như năng lực hoạt động logistics của các quốc gia (Ngân hàng Thế giới). Chỉ số này được đánh giá bằng cách phân tích sáu yếu tố chính: vận chuyển quốc tế, hải quan, theo dõi và truy xuất, cơ sở hạ tầng, chất lượng và năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ logistics; và cuối cùng là tiêu chí thời gian giao hàng. Mỗi chỉ số được giải thích như sau:

- Vận chuyển quốc tế: tiêu chí này đánh giá mức độ nỗ lực của việc sắp xếp các chuyến hàng với giá cả cạnh tranh.

- Hải quan: đánh giá hiệu lực và hiệu quả của thủ tục hải quan (tính đơn giản, nhanh chóng và khả năng dự đoán của các cơ quan hải quan).

- Theo dõi và truy xuất: đánh giá giai đoạn truy tìm và theo dõi của lô hàng. Điều quan trọng là phát hiện địa điểm chính xác và lộ trình của mỗi chuyến hàng cho đến khi phân phối đến khách hàng cuối cùng.

- Cơ sở hạ tầng: chỉ số này đánh giá chất lượng giao thông và cơ sở hạ tầng viễn thông của quốc gia.

- Chất lượng và năng lực logistics: chỉ số này đánh giá chất lượng và năng lực của các dịch vụ logistics mà các công ty cung cấp.

- Tính kịp thời: đánh giá sự đúng giờ của thời gian giao hàng của lô hàng. Nó được coi là một yếu tố quan trọng để kiểm tra dựa trên mức độ cạnh tranh cao hiện nay.

2.2. Biên độ xuất khẩu

Biên độ xuất khẩu và thương mại quốc tế có mối quan hệ chặt chẽ với nhau, do đó biên độ xuất khẩu cũng là một chủ đề nghiên cứu đáng quan tâm trong lĩnh vực nghiên cứu về thương mại quốc tế. Có nhiều cách đo lường biên độ xuất khẩu khác nhau. Có thể kể tới chỉ số tập trung xuất khẩu, phương pháp đếm số sản phẩm xuất khẩu hay chỉ số danh mục xuất khẩu. Bài nghiên cứu này lựa chọn phương pháp đo lường biên độ xuất khẩu thông qua phương pháp đếm số lượng và giá trị xuất khẩu, phương pháp này đã được (Amurgo-Pacheco, 2006; Baldwin & Di Nino, 2006) áp dụng trong đo lường biên độ xuất khẩu.

Dựa vào nghiên cứu của (Amurgo-Pacheco & Pierola, 2008) từ Phòng Thương mại quốc tế của Ngân hàng thế giới, bài nghiên cứu này chia biên độ xuất khẩu thành hai khía cạnh chính để đo lường: biên độ mở rộng và biên độ tập trung.

Hình dưới đây thể hiện một cách trực quan khái niệm của biên độ mở rộng và biên độ tập trung - hai thành tố của biên độ xuất khẩu.

Hình 1 dưới đây thể hiện một cách ngắn gọn định nghĩa của Biên độ xuất khẩu

	Sản phẩm cũ	Sản phẩm mới
Địa điểm cũ	IM	EM
Địa điểm mới	EM	EM

Hình 1. Biên độ xuất khẩu (Hausman & Klinger, 2006)

Biên độ mở rộng được định nghĩa là sự đa dạng của sản phẩm được xuất khẩu, theo cách hiểu đơn giản là “sản phẩm mới”. Sản phẩm mới được hiểu là “sản phẩm cũ được xuất khẩu qua địa điểm mới” hoặc “sản phẩm mới được xuất khẩu qua địa điểm cũ” hoặc “sản phẩm mới được xuất khẩu qua địa điểm mới”.

Biên độ tập trung được định nghĩa là độ chuyên sâu trong xuất khẩu, theo một nghĩa đơn giản là “sản phẩm cũ” hay là những sản phẩm đã được xuất khẩu và vẫn tiếp tục xuất khẩu chúng qua cùng địa điểm.

Dựa vào hai thành tố này của biên độ xuất khẩu có thể đánh giá được sự đa dạng trong xuất khẩu của một quốc gia. Đa dạng hoá xuất khẩu có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với các quốc gia đang phát triển. Các quốc gia này hiện đang có xu hướng tập trung vào xuất khẩu một số dòng sản phẩm truyền thống có nhu cầu lớn. Điều này dẫn tới sự bất ổn định trong lợi nhuận, từ đó gây nên những biến động lớn trong tăng trưởng. (Hausman & Klinger, 2006) kết luận rằng đa dạng hoá xuất khẩu mang lại lợi ích rất lớn cho các quốc gia đang phát triển nhờ tạo ra lợi nhuận ổn định từ xuất khẩu và thúc đẩy phát triển kinh tế bền vững.

3. Phương pháp nghiên cứu và dữ liệu

3.1. Thu thập dữ liệu và xây dựng biến nghiên cứu

Dựa trên tổng kim ngạch thương mại song phương giữa Việt Nam và các đối tác thương mại trong năm 2019, 79 quốc gia là đối tác thương mại có giá trị xuất khẩu cao nhất được chọn làm mẫu nghiên cứu.

Hoạt động logistics thương mại được các nhà nghiên cứu đo lường bằng nhiều chỉ số, nhưng bài nghiên cứu này sử dụng ba chỉ số phổ biến là chỉ số Năng lực quốc gia về logistics (LPI), chỉ số Kết nối hàng hải (LSCI) và chỉ số Cơ sở hạ tầng thương mại (QTI) để đo lường.

Ngoài các biến được thu thập dữ liệu từ nguồn dữ liệu thứ cấp thì bài nghiên cứu này còn tự xây dựng dữ liệu cho biến biên độ mở rộng (EM) và biên độ tập trung (IM) dựa vào cơ sở dữ liệu của Trade Map và phương pháp Đếm. Cụ thể, biên độ mở rộng (EM) được tính bằng cách đếm tất cả những tên sản phẩm được Việt Nam xuất khẩu trong một năm. Còn biên độ mở rộng (IM) được tính bằng cách đếm tất cả những tên sản phẩm đã được xuất khẩu trước năm thu thập dữ liệu ít nhất là 3 năm (kể cả là liên tiếp hay không).

Bảng 1 dưới đây là tên các biến được sử dụng trong bài nghiên cứu, định nghĩa của chúng và nguồn dữ liệu thu thập.

Bảng 1.

Biến và đo lường biến

Biến	Định nghĩa	Nguồn dữ liệu
EV_{ijt}	Giá trị xuất khẩu song phương từ Việt Nam đến đối tác thương mại (USD)	Cơ sở dữ liệu BACI của CEPII
EM_{mt}	Biên độ mở rộng của xuất khẩu Việt Nam qua đối tác thương mại	Tự xây dựng dựa trên cơ sở dữ liệu của Trade Map

IM_{mt}	Biên độ tập trung của xuất khẩu Việt Nam qua đối tác thương mại	Tự xây dựng dựa trên cơ sở dữ liệu của Trade Map	QTI_{it}	Chỉ số Cơ hở hạ tầng thương mại của Việt Nam	Cơ sở dữ liệu về Chỉ số Cạnh tranh Toàn cầu (GCI) của Diễn đàn Kinh tế Thế giới
GDP_{it}	Tổng sản phẩm nội địa của Việt Nam (USD)	Các Chỉ số Phát triển Thế giới của Ngân hàng Thế giới (WDI)	QTI_{jt}	Chỉ số Cơ hở hạ tầng thương mại của đối tác thương mại	Cơ sở dữ liệu về Chỉ số Cạnh tranh Toàn cầu (GCI) của Diễn đàn Kinh tế Thế giới
GDP_{jt}	Tổng sản phẩm nội địa của đối tác thương mại (USD)	Các Chỉ số Phát triển Thế giới của Ngân hàng Thế giới (WDI)			
DIST_{ij}	Khoảng cách song phương giữa hai quốc gia (km), từ thủ đô của Việt Nam đến thủ đô của đối tác thương mại	Cơ sở dữ liệu GeoDist của CEPII			
LPI_{it}	Chỉ số Năng lực quốc gia về logistics của Việt Nam	Cơ sở dữ liệu chỉ số Năng lực quốc gia về logistics của Ngân hàng Thế giới			
LPI_{jt}	Chỉ số Năng lực quốc gia về logistics của đối tác thương mại	Cơ sở dữ liệu chỉ số Năng lực quốc gia về logistics của Ngân hàng Thế giới			
LSCI_{it}	Chỉ số Kết nối hàng hải của Việt Nam	Cơ sở dữ liệu về vận tải hàng hải của Hội nghị Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD)			
LSCI_{jt}	Chỉ số Kết nối hàng hải của đối tác thương mại	Cơ sở dữ liệu về vận tải hàng hải của Hội nghị Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD)			

3.2. Mô hình nghiên cứu

Mô hình lực hấp dẫn được áp dụng để khám phá ảnh hưởng của năng lực quốc gia về Logistics đối với đa dạng xuất khẩu của Việt Nam, trong đó các biến đều được logarit tự nhiên.

$$\text{Mô hình: } Y_{ijt} = \alpha_0 + \alpha_1 \ln(\text{GDP}_{it} \times \text{GDP}_{jt}) + \alpha_2 \ln \text{DIST}_{ij} + \alpha_3 \ln \text{LPI}_{it} + \alpha_4 \ln \text{LPI}_{jt} + \mu_j + v_{ijt}$$

Các chỉ số phụ i, j, t lần lượt là Việt Nam, đối tác xuất khẩu và năm. Biến phụ thuộc có thể thay thế Y_{ijt} có thể lần lượt nhận các giá trị của EV, EM, IM. Các biến độc lập trong mô hình đã được định nghĩa ở Bảng 1. Ngoài ra, μ_j là tính đồng nhất không thể quan sát được hoặc ảnh hưởng của từng quốc gia không thể quan sát được và v_{ijt} là phần sai số.

Ngoài ra, nhiều nghiên cứu cho thấy GDP và LPI của cùng một quốc gia có sự tương quan với nhau (Civelek, Uca & Çemberci, 2015), và tác động đơn lẻ của GDP_{it} hoặc GDP_{jt} đến xuất khẩu cũng đã được chứng minh qua các nghiên cứu về thương mại có áp dụng mô hình trọng lực. Vì vậy, mục tiêu trọng tâm của bài nghiên cứu này là xem xét tác động của biến LPI chứ không tập trung phân tích tác động của GDP lên biên độ xuất khẩu, do đó hai biến GDP_{it} và GDP_{jt} được gộp lại thành một biến theo nguyên tắc cộng gộp logarit.

Phân tích hồi quy đa biến với dữ liệu bảng được áp dụng trong nghiên cứu này.

4. Kết quả ước lượng và thảo luận

4.1. Kết quả ước lượng

Bài nghiên cứu áp dụng mô hình tác động cố định (FEM) và mô hình Tác động ngẫu nhiên (REM) để phân tích dữ liệu bảng. Tuy nhiên hiện tượng Phương sai thay đổi và hiện tượng Tự tương quan xảy ra khi áp dụng hai phương pháp này, do đó bài nghiên cứu đã sử dụng mô hình Hồi quy Bình phương tối thiểu tổng quát khả thi (FGLS) để phân tích dữ liệu bảng nhằm khắc phục những hiện tượng này (Hoechle, 2007). Kết quả thu được từ mô hình này là kết quả cuối cùng của bài nghiên cứu.

Bảng 2 thể hiện kết quả của mô hình Hồi quy Bình phương tối thiểu tổng quát khả thi (FGLS).

Bảng 2.

Kết quả hồi quy FGLS

Biến	EV	EM	IM
$GDP_{it} \times GDP_{jt}$	0,5517*** (0,0343)	0,2005*** (0,0181)	0,5665*** (0,0359)
$DIST_{ij}$	-0,9548*** (0,0693)	- 0,4141*** (0,0335)	-0,9805*** (0,7258)
LPI_{it}	5,8911*** (1,3482)	2,6934*** (0,6466)	6,0088*** (1,4118)
LPI_{jt}	2,8152*** (0,3704)	1,6089*** (0,1883)	2,9197*** (0,3879)
Hằng số	- 17,3668*** (2,0121)	- 5,0763*** (1,0315)	- 18,2543*** (2,1070)
Số quan sát	464	436	464

Giá trị trong ngoặc đơn là sai số chuẩn.

*** $p < 0,01$; ** $p < 0,05$; * $p < 0,1$.

Kết quả từ Bảng 2 cho thấy chỉ số Năng lực quốc gia về logistics của Việt Nam và của các đối tác xuất khẩu đều có tác động thuận chiều tới giá trị xuất khẩu song phương (EV),

biên độ mở rộng (EM) và biên độ tập trung (IM). Tất cả các biến trong mô hình nghiên cứu đều có ý nghĩa thống kê rất mạnh.

Như kỳ vọng, GDP có tác động tích cực tới cả ba biến phụ thuộc. Trong khi đó, khoảng cách giữa Việt Nam và đối tác xuất khẩu có tác động tiêu cực tới ba biến này.

LPI - chỉ số đo lường năng lực quốc gia về logistics có tác động tích cực tới cả EV, EM và IM. Cụ thể, một phần trăm tăng lên trong LPI của Việt Nam dẫn tới sự tăng lên 5,8911% của EV, 2,6934% của EM và 6,0088% của IM. Tương tự như vậy, một phần trăm cải thiện trong LPI của đối tác xuất khẩu dẫn tới sự tăng lên 2,8152% của EV, 1,6089% của EM và 2,9197% của IM.

Ngoài ra, kết quả của mô hình nghiên cứu cũng chỉ ra rằng tác động của LPI tới EM và IM của Việt Nam là rất khác biệt. LPI của Việt Nam tác động lên EM với hệ số hồi quy là 2,6943, thấp hơn so với hệ số hồi quy là 6,0088 của IM. Tương tự như vậy, LPI của đối tác xuất khẩu cũng tác động lên EM với hệ số hồi quy là 1,6089, thấp hơn so với tác động lên IM với hệ số hồi quy là 2,9197. Do đó có thể kết luận rằng EV, EM và IM bị ảnh hưởng bởi LPI của Việt Nam nhiều hơn LPI của các đối tác.

Tóm lại, năng lực quốc gia về logistics có tác động tích cực và mạnh mẽ tới giá trị xuất khẩu, biên độ mở rộng và biên độ tập trung, trong đó năng lực quốc gia về logistics của Việt Nam có tác động đến thương mại mạnh hơn năng lực quốc gia về logistics của các đối tác nhập khẩu.

4.2. Kiểm định tính vững của mô hình

Sau khi nghiên cứu tác động của LPI tới biên độ xuất khẩu, bài nghiên cứu tiếp tục sử dụng hai chỉ số còn lại đo lường năng lực logistics của một quốc gia là LSCI và QTI nhằm kiểm định tính vững của mô hình nghiên cứu, nếu kết quả của mô hình kiểm

định tác động của LSCI và QTI tới biên độ xuất khẩu cũng tương đồng với kết quả kiểm định tác động của LPI tới biên độ xuất khẩu thì chứng tỏ mô hình nghiên cứu mà bài nghiên cứu này đề xuất có tính vững.

Bảng 3 thể hiện kết quả mô hình Hồi quy Bình phương tối thiểu tổng quát khả thi (FGLS) khi áp dụng với từng chỉ số LSCI và QTI¹.

Bảng 3.

Kết quả hồi quy FGLS đối với chỉ số LSCI và QTI

Biến	EV	EM	IM
LSCI _{it}	0,6329*** (0,1359)	0,3744*** (0,0813)	0,6299*** (0,1425)
LSCI _{jt}	0,8485*** (0,0738)	0,1490*** (0,0418)	0,8745*** (0,0774)
QTI _{it}	2,4773*** (0,4864)	1,2392*** (0,2148)	2,5539*** (0,5052)
QTI _{jt}	1,0030*** (0,2119)	0,5871*** (0,0950)	1,0346*** (0,2201)

Giá trị trong ngoặc đơn là sai số chuẩn.

**** $p < 0,01$; ** $p < 0,05$; * $p < 0,1$.*

Kết quả của mô hình nghiên cứu cho thấy rằng một phần trăm tăng lên trong LSCI của Việt Nam dẫn tới sự tăng lên 0,6329% của EV, 0,3744% của EM và 0,6299% của IM. Tương tự như vậy, một phần trăm cải thiện trong LSCI của đối tác xuất khẩu dẫn tới sự tăng lên 0,8485% của EV, 0,1490% của EM và 0,8745% của IM.

QTI cũng tác động tới ba biến phụ thuộc như LSCI, trong đó, cứ một phần trăm cải thiện trong QTI của Việt Nam sẽ giúp EV tăng lên 2,4773%, EM tăng lên 1,2392% và IM tăng lên 2,5539%. QTI của đối tác xuất khẩu cũng có chiều hướng tác động tương tự,

một phần trăm tăng lên dẫn tới sự tăng lên 1,0030% của EV, 0,5871% của EM và 1,0346% của IM.

Tóm lại từ bảng kết quả của mô hình nghiên cứu, chỉ số Kết nối hàng hải quốc gia và chỉ số Cơ sở hạ tầng thương mại đều có tác động tích cực tới cả giá trị xuất khẩu song phương (EV), biên độ mở rộng (EM) và biên độ tập trung (IM). Tất cả các biến được kiểm định đều có ý nghĩa thống kê rất mạnh trong mô hình.

Như vậy, kết quả nghiên cứu với biến LSCI và QTI cũng cho kết quả giống với biến LPI khi các biến này được sử dụng để đo lường năng lực quốc gia về logistics của Việt Nam, điều này đã chứng minh được tính vững của mô hình và khẳng định rằng năng lực quốc gia về logistics có tác động tích cực tới giá trị xuất khẩu song phương, biên độ mở rộng và biên độ tập trung.

4.3. Thảo luận về kết quả nghiên cứu

Trước hết, kết quả của bài nghiên cứu đã chỉ ra rằng năng lực quốc gia về logistics có tác động tích cực lên xuất khẩu của Việt Nam và đồng thời giá trị xuất khẩu của Việt Nam bị tác động bởi năng lực quốc gia về logistics của Việt Nam nhiều hơn là của các đối tác thương mại.

Logistics được coi là một trong những thành tố đặc biệt quan trọng của chuỗi cung ứng, vì nó hỗ trợ thúc đẩy quá trình sản xuất và xuất khẩu bằng cách tích hợp và điều tiết luồng đầu vào được sử dụng để sản xuất hàng hóa và dịch vụ, cũng như phân phối chúng cho các nhà nhập khẩu. Do đó, việc cải thiện các hoạt động logistics sẽ giảm thời gian giao hàng và cho phép các nhà sản xuất tiếp cận các thị trường có khoảng cách địa lý xa. Nhiều nghiên cứu về vai trò của hoạt động logistics trong thúc đẩy nhập khẩu đã đưa ra nhiều kết luận đáng quan tâm. (Hausman, Lee & Subramanian, 2013) nhận thấy rằng các nước đang phát triển đang gặp

¹ Nhóm tác giả chỉ báo cáo kết quả với các biến chính được quan tâm. Kết quả hồi quy đầy đủ sẽ được cung cấp nếu được yêu cầu

khó khăn trong việc thúc đẩy xuất khẩu và hội nhập với mạng lưới sản xuất toàn cầu do các hoạt động logistics yếu kém. (Ekici, Kabak & Ülengin, 2016) cũng chỉ ra rằng có mối quan hệ chặt chẽ giữa năng lực cạnh tranh toàn cầu và năng lực quốc gia về logistics của một quốc gia, việc cải thiện năng lực quốc gia về logistics khiến cho quốc gia đó dễ dàng thu hút nhiều nhà đầu tư và các đối tác thương mại hơn. Do đó, kết luận về mối quan hệ tích cực giữa hoạt động logistics và xuất khẩu của nghiên cứu này là phù hợp với kết quả của các nghiên cứu trước đó.

Thứ hai, nghiên cứu này cho thấy tác động tích cực của năng lực quốc gia về logistics đối với biên độ xuất khẩu được thể hiện qua hai khía cạnh: biên độ mở rộng và biên độ tập trung. Logistics tác động đến năng lực xuất khẩu của quốc gia thông qua việc giảm chi phí sản xuất hàng xuất khẩu. Một quốc gia có năng lực logistics tốt có thể giảm đáng kể các chi phí này bao gồm các chi phí cố định và chi phí biến đổi thương mại cố định và chi phí thương mại biến đổi (Lawless, 2010). Theo Meltiz (2003), quyết định xuất khẩu của một công ty phụ thuộc vào năng suất cũng như các chi phí thương mại này và việc giảm chi phí biến đổi sẽ có lợi cho biên độ xuất khẩu, nói cách khác là biên độ mở rộng và biên độ tập trung. Trong biên độ mở rộng, các mối quan hệ thương mại mới giữa các quốc gia được hình thành phụ thuộc vào việc tạo thuận lợi cho các hoạt động logistics giữa các đối tác thương mại như vận chuyển quốc tế, hải quan, theo dõi và truy xuất nguồn gốc, cơ sở hạ tầng, chất lượng và năng lực logistics. Tác động tích cực của hoạt động logistics đối với biên độ mở rộng đã được chứng minh bởi những phát hiện của một số nghiên cứu trước đây. (Chaney, 2008) khẳng định rằng hoạt động logistics tác động đáng kể đến biên độ mở rộng bằng cách giảm chi phí logistics thúc

đẩy các nhà sản xuất xuất khẩu sản phẩm mới hoặc xuất khẩu cho các đối tác thương mại mới. (Limao & Venables, 2001) cũng kết luận rằng xuất khẩu các chủng loại sản phẩm mới có sự phụ thuộc vào phương tiện vận chuyển có thể làm giảm thời gian vận chuyển khi xuất khẩu sản phẩm. Trong biên độ tập trung, khối lượng thương mại song phương được điều chỉnh bởi các quan hệ đối tác thương mại, điều này cũng phụ thuộc vào chi phí logistics, hải quan và năng lực logistics. (Chaney, 2008) kết luận rằng sự linh hoạt của việc thay thế giữa các chủng loại sản phẩm là rất quan trọng đối với biên độ tập trung. Các phát hiện của (Töngür, Türkcan & Ekmen-Özçelik, 2020) cũng đưa ra những kết luận về mối quan hệ tích cực giữa hoạt động logistics và biên độ tập trung. Do đó, kết luận về mối quan hệ tích cực giữa hoạt động logistics và biên độ xuất khẩu của nghiên cứu này hoàn toàn trùng khớp với kết quả của các nghiên cứu trước đây.

Phát hiện thứ ba của nghiên cứu này là hiệu quả hoạt động logistics có tác động tích cực đến biên độ tập trung hơn nhiều so với biên độ mở rộng ở Việt Nam. Một vài quan điểm khác nhau về vai trò của biên độ mở rộng và biên độ tập trung trong thúc đẩy xuất khẩu đã được đưa ra. (Töngür, Türkcan & Ekmen-Özçelik, 2020) kết luận rằng biên độ mở rộng đóng vai trò quan trọng trong biên độ xuất khẩu hơn là so với biên độ tập trung ở Thổ Nhĩ Kỳ bởi vì Thổ Nhĩ Kỳ là một quốc gia xuất khẩu đa dạng xuất khẩu nhiều chủng loại sản phẩm mới. (Hummel & Klenow, 2005) cũng phát hiện ra rằng thúc đẩy biên độ mở rộng là con đường quan trọng nhất để tăng trưởng xuất khẩu. Quan điểm này cũng được hỗ trợ bởi những kết luận của (Helpman, Melitz & Rubinstein, 2008). Ngược lại, kết quả nghiên cứu của chúng tôi cho thấy tác động của năng lực quốc gia về logistics tới biên độ tập trung là lớn hơn so với biên độ mở rộng. Biên độ mở rộng thể

hiện sự đa dạng hoá trong xuất khẩu và được coi là rất quan trọng đối với các nền kinh tế mới nổi. Các nước đang phát triển thường chỉ xuất khẩu tập trung vào một số sản phẩm có nhu cầu cao. Điều này có thể dẫn đến bất bình đẳng thu nhập cao, từ đó gây ra những biến động tăng trưởng đáng kể. Biên độ mở rộng, theo (Hausmann & Klinger, 2006), có lợi thế là tạo ra dòng thu nhập ổn định hơn, đặc biệt là ở các nước đang phát triển. Trong số các lập luận hiện có về vai trò của biên độ mở rộng và biên độ tập trung, chúng tôi kết luận rằng năng lực quốc gia về logistics có tác động tích cực đến biên độ tập trung nhiều hơn so với biên độ mở rộng ở Việt Nam và kết luận này trùng khớp với kết quả của các nghiên cứu trước đây.

5. Kết luận

Theo kết quả nghiên cứu, năng lực quốc gia về logistics có tác động tích cực về mặt thống kê đối với cả biên độ mở rộng và biên độ tập trung. Nghiên cứu cũng cho thấy rằng các nhà xuất khẩu Việt Nam nhạy cảm hơn đối với năng lực quốc gia về logistics của Việt Nam so với các nhà nhập khẩu. Hơn nữa, kết quả nhấn mạnh tác động của năng lực quốc gia về logistics và biên độ tập trung có ảnh hưởng lớn hơn so với biên độ mở rộng - đây là điều thường thấy ở các nước đang phát triển do thiếu năng lực trong các hoạt động nghiên cứu và phát triển để giới thiệu sản phẩm mới và nghiên cứu thị trường ở quy mô toàn cầu.

Chúng tôi đề xuất rằng Chính phủ Việt Nam nên tiến hành công bố chính sách nhằm hỗ trợ và cải thiện cơ sở hạ tầng logistics quốc gia vì các dịch vụ cơ sở hạ tầng hiệu quả, đáng tin cậy và giá cả phải chăng đặt ra một nền tảng quan trọng giúp giảm chi phí thương mại và thúc đẩy hiệu quả thương mại. Khi chi phí thương mại giảm, các doanh nghiệp địa phương được hưởng mức lợi nhuận tốt hơn, nhờ đó họ có thể tái đầu tư

vào việc phát triển các sản phẩm mới và nghiên cứu thị trường giúp mở rộng dòng sản phẩm của mình và sau đó tăng cường những nỗ lực làm đa dạng hóa xuất khẩu. Hơn nữa, các nước đang phát triển như Việt Nam nên thúc đẩy đầu tư và hiện đại hóa cơ sở hạ tầng để giúp nâng cao Chỉ số cạnh tranh toàn cầu và nhờ đó thu hút thêm các đối tác thương mại, đây cũng là một cách khác để tăng biên độ tập trung. Cung cấp trợ cấp công cho các doanh nghiệp xuất khẩu để thúc đẩy hoạt động nghiên cứu và phát triển thị trường của họ cũng là một cách quan trọng để tăng cường giới thiệu một cách liên tục các sản phẩm mới, từ đó thúc đẩy đa dạng hóa xuất khẩu. Các doanh nghiệp trong nước cũng nên tham gia cùng với chính phủ trong việc thúc đẩy đa dạng hóa xuất khẩu bằng cách tự nâng cao năng lực cốt lõi, thu hút các chuyên gia có trình độ cao và đầu tư vào các chiến lược dài hạn để phát triển các sản phẩm mới. Ngoài ra, các doanh nghiệp xuất khẩu cần tích lũy kiến thức và thông tin về các thị trường nước ngoài khác nhau, thị hiếu cũng như kỳ vọng của người tiêu dùng. Việc giới thiệu các sản phẩm mới đến các thị trường xuất khẩu chủ lực của họ và mở rộng sang các thị trường mới đều giúp thúc đẩy biên độ mở rộng.

Tuy nhiên, nghiên cứu này thừa nhận một số hạn chế. Hạn chế đáng kể nhất của nghiên cứu là phương pháp ước tính biên độ xuất khẩu. Mặc dù phương pháp đếm vẫn có hiệu quả trong việc tính toán biên độ mở rộng và biên độ tập trung, kết quả từ phương pháp này có thể kém chặt chẽ và chính xác hơn so với phương pháp được phát triển bởi (Hummels & Klenow, 2005). Phương pháp đếm giả định rằng tầm quan trọng và mức độ ưu tiên của tất cả các sản phẩm xuất khẩu là như nhau trong khi phương pháp (Hummels & Klenow, 2005) có thể giải quyết được nhược điểm này. Do đó, các nghiên cứu trong tương lai nên đào sâu dữ liệu tính toán

về biên độ xuất khẩu bằng cách áp dụng phương pháp (Hummels & Klenow, 2005). Cuối cùng, tổng giá trị xuất khẩu không được phân loại theo cấp độ sản phẩm và không có thứ tự ưu tiên trong nghiên cứu này. Do đó, các nghiên cứu trong tương lai có thể chia

tổng giá trị xuất khẩu thành giá trị xuất khẩu của hàng hóa cuối cùng và hàng hóa trung gian vì ảnh hưởng của năng lực quốc gia về logistics dự kiến sẽ khác nhau giữa các loại sản phẩm khác nhau.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Amurgo-pacheco, A., & Pierola, M. D. (2008). Patterns of Export Diversification in developing countries: Intensive and Extensive Margins. The World Bank International Trade Department.
- Amurgo-Pacheco, A. M. (2006). Mutual recognition agreements and trade diversion (No. BOOK). Graduate Institute of International Studies.
- Baier, S. L., Bergstrand, J. H., & Feng, M. (2014). Economic integration agreements and the margins of international trade. *Journal of International Economics*, 93(2), 339–350.
- Baldwin, R., & Di Nino, V. (2006). “Euros and zeros: The common currency effect on trade in new goods”. HEI Working Paper 21-2006.
- Behar, A., & Manners, P. (2008). Logistics and Exports (No. 2008-13). Centre for the Study of African Economies, University of Oxford.
- Bensassi, S., Márquez-Ramos, L., Martínez-Zarzoso, I., & Suárez-Burguet, C. (2015). Relationship between logistics infrastructure and trade: Evidence from Spanish regional exports. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 72, 47-61.
- Berthou, A., & Fontagné, L. (2015). Variable Trade Costs, Composition Effects and the Intensive Margin of Trade. *The World Economy*, 39(1), 54–71. doi:10.1111/twec.12313.
- Beverelli, C., Neumueller, S., & Teh, R. (2015). Export diversification effects of the WTO trade facilitation agreement. *World Development*, 76, 293-310.
- Bourdet, Y., & Persson, M. (2014). Expanding and Diversifying South Mediterranean Exports through Trade Facilitation. *Development Policy Review*, 32(6), 675-699.
- Chaney, T. (2008). Distorted gravity: the intensive and extensive margins of international trade. *American Economic Review*, 98(4), 1707-21.
- Civelek, M. E., Uca, N., & Çemberci, M. (2015). The mediator effect of logistics performance index on the relation between global competitiveness index and gross domestic product. *European Scientific Journal May*.
- Dennis, A., & Shepherd, B. (2011). Trade Facilitation and Export Diversification. *The World Economy*, 34(1), 101–122.
- Ekici, Ş. Ö., Kabak, Ö., & Ülengin, F. (2016). Linking to compete: Logistics and global competitiveness interaction. *Transport Policy*, 48, 117-128.
- Feenstra, R. C., & Ma, H. (2014). Trade facilitation and the extensive margin of exports. *The Japanese Economic Review*, 65(2), 158-177.

- Gani, A. (2017). The logistics performance effect in international trade. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(4), 279-288.
- Hausman, R., & Klinger, B. (2006). CID Working Paper No. 129.
- Hausman, W. H., Lee, H. L., & Subramanian, U. (2013). The impact of logistics performance on trade. *Production and Operations Management*, 22(2), 236-252.
- Helpman, E., Melitz, M., & Rubinstein, Y. (2008). Estimating trade flows: Trading partners and trading volumes. *The Quarterly Journal of Economics*, 123(2), 441-487.
- Hoechle, D. (2007). Robust standard errors for panel regressions with cross-sectional dependence. *The Stata Journal*, 7(3), 281-312.
- Hummels, D., & Klenow, P. J. (2005). The variety and quality of a nation's exports. *American Economic Review*, 95(3), 704-723.
- Lawless, M. (2010). Deconstructing gravity: trade costs and extensive and intensive margins. *Canadian Journal of Economics/Revue canadienne d'économique*, 43(4), 1149-1172.
- Lee, H. Y., & Kim, C. S. (2012). The impact of trade facilitation on the extensive and intensive margins of trade: An application for developing countries. *Journal of East Asian Economic Integration*, 16(1), 67-96.
- Limao, N., & Venables, A. J. (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade. *The World Bank Economic Review*, 15(3), 451-479.
- Martí, L., Puertas, R., & García, L. (2014). The importance of the Logistics Performance Index in international trade. *Applied economics*, 46(24), 2982-2992.
- Melitz, M. J. (2003). The impact of trade on intra-industry reallocations and aggregate industry productivity. *Econometrica*, 71(6), 1695-1725.
- Ortiz-Ospina, E., Beltekian, D., & Roser, M. (2018). Trade and globalization. Our World in Data.
- Patterns of Comparative Advantage in the Product Space". CID Working Paper
- Persson, M. (2013). Trade facilitation and the extensive margin. *The Journal of International Trade & Economic Development*, 22(5), 658-693.
- Sakyi, D., & Afesorgbor, S. K. (2019). The effects of trade facilitation on trade performance in Africa. *Journal of African Trade*, 6(1-2), 1-15.
- Saslavsky, D., & Shepherd, B. (2014). Facilitating international production networks: The role of trade logistics. *Journal of International Trade and Economic Development*, 23(7), 979-999.
- Töngür, Ü., Türkcan, K., & Ekmen-Özçelik, S. (2020). Logistics performance and export variety: Evidence from Turkey. *Central Bank Review*, 20(3), 143-154.
- Wang, T., Song, D. and Cullinane, K. (2002) The Applicability of Data Envelopment to Efficiency Measurement of Container Ports. Conference Proceedings of the IAME, Panama.
- Wilson, J. S., Mann, C. L., & Otsuki, T. (2005). Assessing the benefits of trade facilitation: A global perspective. *World Economy*, 28(6), 841-871.
- Yadav, N. (2014). Impact of Trade Facilitation on Parts and Components Trade. *International Trade Journal*, 28(4), 287-310.