

Working Paper 2026.2.1.8
- Vol.2 , No.1

**ẢNH HƯỞNG CỦA CHỈ SỐ HIỆU QUẢ LOGISTICS TỚI KIM NGẠCH XUẤT
KHẨU THỦY SẢN THÔ VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2007 - 2022**

**Hà Thúy Nga¹, Nguyễn Thị Hoàng Minh, Đỗ Mạnh Trường,
Nguyễn Huy Quang, Nguyễn Hồng Anh**

Sinh viên Khóa 62 Kinh tế đối ngoại Viện Kinh tế và Kinh doanh quốc tế
Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Chu Thị Mai Phương

Giảng viên Khoa Kinh tế quốc tế
Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Tóm tắt

Bài viết phân tích tác động của chỉ số hiệu quả logistics (LPI) đến kim ngạch xuất khẩu thủy sản thô (HS03) của Việt Nam giai đoạn 2007-2022. Sử dụng mô hình trọng lực và dữ liệu từ 40 quốc gia có FTA với Việt Nam, nghiên cứu xem xét ảnh hưởng của LPI, GDP, khoảng cách địa lý và đặc điểm địa lý (LANDLOCKED). Kết quả thực nghiệm cho thấy GDP và LPI có tác động dương đáng kể đến xuất khẩu. Đặc biệt, LPI của nước nhập khẩu có ý nghĩa thống kê mạnh hơn so với LPI nội địa, trong khi khoảng cách và vị trí không giáp biển gây trở ngại lớn cho thương mại. Từ đó, nhóm tác giả đề xuất Việt Nam cần nâng cao năng lực logistics nội địa thông qua đầu tư hạ tầng cảng biển, kho lạnh và chuyển đổi số, đồng thời ưu tiên khai thác các thị trường có nền logistics phát triển nhằm củng cố năng lực cạnh tranh bền vững.

Từ khóa: chỉ số hiệu quả logistics, xuất khẩu thủy sản, mô hình trọng lực, hiệp định thương mại

**THE IMPACTS OF THE LOGISTICS PERFORMANCE INDEX ON VIETNAM
EXPORT TURNOVER OF RAW SEAFOOD DURING THE PERIOD FROM
2007 TO 2022**

Abstract

This study examines the impact of the Logistics Performance Index (LPI) on Vietnam's export turnover of raw fishery products (HS03) from 2007 to 2022. Using a gravity model

¹ Tác giả liên hệ, Email: k62.2314110207@ftu.edu.vn

with data from 40 FTA partner countries, the research analyzes the effects of LPI, GDP, geographic distance, and landlocked status. The results reveal that GDP and LPI positively influence exports. In particular, the importing countries' LPI shows stronger statistical significance than Vietnam's LPI, while distance and landlocked status significantly hinder trade performance. The findings highlight the necessity of enhancing domestic logistics capacity through investments in seaport infrastructure, cold storage, and digital technologies. Additionally, targeting markets with advanced logistics systems is recommended to strengthen Vietnam's long-term export competitiveness.

Keywords: logistics performance index, fishery exports, gravity model, trade agreements

1. Giới thiệu

1.1. Đặt vấn đề

Ngành thủy sản là một trong những ngành kinh tế mũi nhọn của Việt Nam, đóng góp quan trọng vào thu nhập quốc dân và tạo việc làm cho hàng triệu lao động. Nhờ lợi thế về đường bờ biển dài và điều kiện tự nhiên thuận lợi, Việt Nam đã vươn lên trở thành quốc gia xuất khẩu thủy sản lớn thứ ba thế giới với kim ngạch khoảng 10 tỷ USD năm 2024. Do đặc thù là sản phẩm dễ hư hỏng, hoạt động bảo quản, vận chuyển và chuỗi cung ứng lạnh đóng vai trò đặc biệt quan trọng. Trên thực tế, hệ thống logistics trong nước còn nhiều hạn chế như chi phí logistics cao (ước tính chiếm khoảng 16-17% GDP), thiếu container lạnh, cơ sở hạ tầng kho bãi phân bố không đồng đều và sự phụ thuộc lớn vào các hãng vận tải nước ngoài. Các biến động toàn cầu như đại dịch COVID-19 hay căng thẳng tại các tuyến hàng hải quốc tế càng cho thấy tính dễ tổn thương của chuỗi cung ứng logistics Việt Nam.

Việc nâng cao hiệu quả logistics vì thế trở thành yêu cầu cấp thiết để duy trì và mở rộng năng lực cạnh tranh xuất khẩu. Trong bối cảnh đó, Chỉ số Hiệu quả Logistics (LPI) do Ngân hàng Thế giới xây dựng là một thước đo toàn diện đánh giá năng lực logistics của mỗi quốc gia. Mặc dù đã có nhiều nghiên cứu xem xét mối quan hệ giữa LPI và hoạt động thương mại quốc tế, phần lớn các nghiên cứu mới chỉ tập trung vào tổng kim ngạch xuất khẩu, chưa đi sâu vào đặc thù của từng ngành, đặc biệt là ngành thủy sản. Bên cạnh đó, mặc dù một số nghiên cứu quốc tế đã xem xét vai trò của logistics ở cả phía nước xuất khẩu và nước nhập khẩu, bằng chứng thực nghiệm đối với riêng nhóm hàng thủy hải sản thô của Việt Nam vẫn còn hạn chế.

Xuất phát từ những khoảng trống đó, nghiên cứu ***“Ảnh hưởng của chỉ số hiệu quả logistics tới kim ngạch xuất khẩu thủy hải sản thô của Việt Nam giai đoạn 2007 - 2022”*** được thực hiện nhằm phân tích tác động của hiệu quả logistics đến xuất khẩu thủy hải sản thô (HS03) của Việt Nam giai đoạn 2007-2022. Nghiên cứu áp dụng mô hình trọng lực và phương pháp hồi quy OLS với sai số chuẩn hiệu chỉnh, trong đó xem xét đồng thời LPI của Việt Nam, LPI của nước nhập khẩu và các biến kiểm soát như GDP, khoảng cách địa lý và đặc điểm không giáp biển. Ngoài phạm vi dữ liệu định lượng 2007-2022, một số báo cáo cập nhật đến năm 2023 cũng được sử dụng để bổ sung bối cảnh thực trạng ngành logistics Việt Nam. Trên cơ sở đó, bài viết đề xuất một số hàm ý chính sách nhằm nâng cao năng lực logistics và thúc đẩy xuất khẩu thủy sản trong thời gian tới.

1.2. Tổng quan tình hình nghiên cứu

Các nghiên cứu quốc tế đều khẳng định vai trò tích cực của hiệu quả logistics đối với thương mại quốc tế. Arvis và cộng sự (2007) trong *“The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability”* chỉ ra rằng các quốc gia không giáp biển chịu chi phí logistics cao hơn do phụ thuộc quốc gia trung gian, qua đó làm giảm năng lực cạnh tranh và tăng trưởng xuất khẩu. Gani (2017) trong *“The Logistics Performance Effect in International Trade”* phân tích dữ liệu của 60 quốc gia giai đoạn 2007-2014, cho thấy hiệu suất logistics (LPI và sáu thành phần cấu thành) có tác động tích cực đến kim ngạch xuất nhập khẩu, dù chưa phân tích riêng từng ngành hàng. Beysenbaev và Dus (2020) trong *“Proposals for Improving the Logistics Performance Index”* (Asian Journal of Shipping and Logistics) đề xuất thay thế LPI bằng ILPI nhằm giảm tính chủ quan trong đánh giá, nhưng vẫn khẳng định LPI là chỉ số hữu ích trong hoạch định chính sách logistics. Nhìn chung, các nghiên cứu ngoài nước đều chứng minh mối quan hệ thuận chiều giữa năng lực logistics và thương mại, song chưa đi sâu vào ngành hàng cụ thể, đặc biệt là nhóm thủy hải sản thô của Việt Nam.

Các nghiên cứu tại Việt Nam chủ yếu tập trung vào xuất khẩu tổng thể, ít công trình phân tích riêng lĩnh vực thủy sản. Mai Thị Cẩm Tú (2015) nghiên cứu *“Các yếu tố ảnh hưởng đến xuất khẩu thủy sản Việt Nam sang thị trường Nhật Bản”* giai đoạn 1988-2013, cho thấy sản lượng, thu nhập bình quân và đầu tư hạ tầng tác động dương, nhưng chưa đề cập đến yếu tố logistics. Lê Quốc Hội và cộng sự (2017) phân tích xuất khẩu sang ASEAN giai đoạn 1997-2015 bằng mô hình trọng lực, kết quả chỉ ra chi phí logistics và thủ tục hải quan tác động tiêu cực đến xuất khẩu song chưa xem xét theo từng ngành hàng. Phạm Hồ Hà Trâm và Đinh Trần Thanh Mỹ (2021) sử dụng mô hình trọng lực dữ liệu bảng giai đoạn 2007-2018, cho thấy LPI, GDP và độ mở thương mại có ảnh hưởng đáng kể đến xuất khẩu, tuy nhiên phạm vi dữ liệu còn hạn chế. Đặng Quỳnh Như và cộng sự (2022) trong *“Tác động của các biện pháp phi thuế quan đối với xuất khẩu thủy sản Việt Nam”* cho rằng các rào cản kỹ thuật (SPS, TBT) gây tác động tiêu cực, trong khi cải thiện logistics và thủ tục hải quan giúp giảm thiểu tác động này. Nhìn chung, các nghiên cứu trong nước đã đề cập đến vai trò của logistics nhưng chưa lượng hóa tác động của chỉ số LPI, đặc biệt trong ngành thủy hải sản thô có yêu cầu cao về chuỗi cung ứng lạnh.

Tổng hợp các công trình trong và ngoài nước cho thấy bốn khoảng trống chính cần được tiếp tục khai thác. *Thứ nhất*, hầu hết các nghiên cứu xem xét tác động của LPI đối với thương mại tổng thể, chưa đi sâu vào nhóm hàng có đặc thù logistics như thủy hải sản thô (HS03). *Thứ hai*, một số nghiên cứu quốc tế đã đề cập đến vai trò của LPI ở cả phía nước xuất khẩu và nước nhập khẩu, tuy nhiên bằng chứng thực nghiệm đối với riêng xuất khẩu thủy hải sản thô của Việt Nam còn hạn chế, đặc biệt trong nhóm các thị trường có FTA với Việt Nam. *Thứ ba*, nhiều nghiên cứu tại Việt Nam dừng ở giai đoạn trước COVID-19 hoặc chưa phản ánh đầy đủ các biến động chuỗi cung ứng toàn cầu trong giai đoạn gần đây. *Thứ tư*, yếu tố địa lý như tình trạng **không giáp biển (LANDLOCKED)** ít được đưa vào mô hình, trong khi đây là biến quan trọng ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí vận tải và khả năng tiếp cận thị trường.

Từ đó, nghiên cứu này lựa chọn đề tài ***“Ảnh hưởng của chỉ số hiệu quả logistics tới kim ngạch xuất khẩu thủy hải sản thô của Việt Nam giai đoạn 2007-2022”***, tập trung vào 40 quốc gia có ký kết hiệp định thương mại tự do (FTA) với Việt Nam. Dựa trên mô hình trọng lực mở rộng, nghiên cứu xem xét đồng thời tác động của LPI trong nước và LPI của nước nhập khẩu,

cùng các biến kiểm soát như GDP, khoảng cách địa lý và LANDLOCKED, nhằm cung cấp bằng chứng thực nghiệm cập nhật về vai trò của logistics trong thương mại thủy sản Việt Nam hậu COVID-19.

2. Cơ sở lý thuyết và mô hình nghiên cứu

2.1. Cơ sở lý thuyết

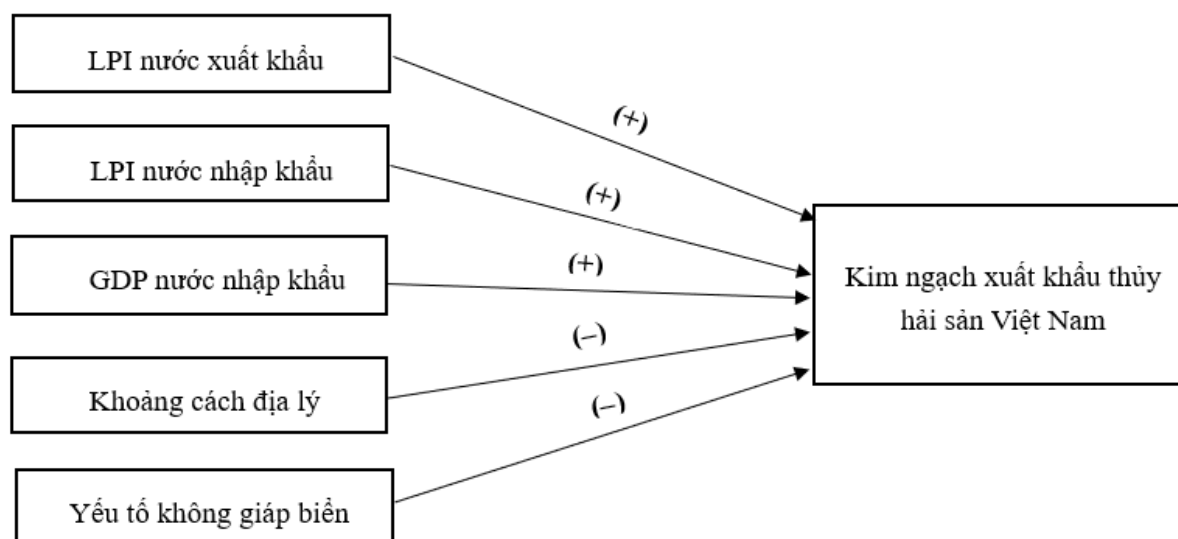
Nghiên cứu xem xét hoạt động xuất khẩu thủy hải sản thô của Việt Nam sang các quốc gia đối tác, do đó khung phân tích được xây dựng dựa trên **mô hình trọng lực** (Jan Tinbergen, 1962), theo đó dòng thương mại giữa hai quốc gia tỉ lệ thuận với quy mô kinh tế và tỉ lệ nghịch với khoảng cách địa lý. Việc bổ sung chỉ số hiệu quả logistics (LPI) vào mô hình cho phép đánh giá sâu hơn tác động của năng lực logistics đối với kim ngạch xuất khẩu, bên cạnh các yếu tố kinh tế – địa lý như GDP và khoảng cách.

Nghiên cứu đồng thời kế thừa **lý thuyết lợi thế cạnh tranh quốc gia** của Michael Porter (2008), trong đó logistics thuộc nhóm “điều kiện các yếu tố sản xuất”, phản ánh mức độ hiện đại của hạ tầng, công nghệ và năng suất lao động. Một hệ thống logistics phát triển giúp giảm chi phí, rút ngắn thời gian giao hàng và gia tăng năng lực cạnh tranh xuất khẩu. Ngoài ra, **lý thuyết lợi thế so sánh** của David Ricardo (1817) cho rằng các quốc gia nên chuyên môn hóa sản xuất hàng hóa có chi phí cơ hội thấp hơn. Đối với Việt Nam, lợi thế tự nhiên về nguồn tài nguyên thủy sản và lao động giá rẻ chỉ phát huy tối đa khi được hỗ trợ bởi năng lực logistics đủ mạnh để đảm bảo chất lượng và giảm tổn thất trong chuỗi cung ứng. Cuối cùng, **lý thuyết chi phí giao dịch** (Coase, 1937; Williamson, 1979) chỉ ra rằng logistics hiệu quả giúp giảm chi phí tìm kiếm, vận chuyển và giám sát hợp đồng, qua đó mở rộng quy mô thương mại quốc tế.

Từ các cơ sở lý thuyết này, nghiên cứu xây dựng mô hình phân tích mối quan hệ giữa LPI và kim ngạch xuất khẩu thủy sản, trong đó LPI của Việt Nam và nước nhập khẩu được xem là hai biến đại diện cho năng lực logistics trong chuỗi cung ứng song phương.

2.2. Mô hình nghiên cứu

Dựa trên mô hình trọng lực mở rộng, nghiên cứu xác định các biến trong mô hình như Hình 1.



Hình 1: Khung nghiên cứu tác động đến kim ngạch xuất khẩu thủy hải sản thô của Việt Nam

Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả

GDP của nước nhập khẩu (GDP_{jt}): Phản ánh quy mô nền kinh tế và nhu cầu tiêu dùng. Khi GDP của nước nhập khẩu tăng, nhu cầu nhập khẩu thủy sản cũng tăng tương ứng. Các nghiên cứu trước như Phạm Hương Quỳnh & Nguyễn Thu Hằng (2022) đều chỉ ra tác động dương của GDP nước nhập khẩu tới xuất khẩu thủy sản của Việt Nam.

Khoảng cách địa lý (DIS_{ij}): Đại diện cho chi phí vận chuyển và thời gian giao hàng giữa hai quốc gia. Theo mô hình trọng lực (Anderson, 1979; Eaton & Kortum, 2002), khoảng cách càng xa, chi phí vận tải càng cao, từ đó làm giảm giá trị thương mại. Do đó, khoảng cách địa lý được kỳ vọng có tác động âm đến kim ngạch xuất khẩu.

Chỉ số hiệu quả logistics của Việt Nam (LPI_{it}): Thể hiện năng lực logistics nội địa. Theo mô hình kim cương của Porter (2008), logistics là yếu tố cấu thành năng lực cạnh tranh quốc gia. Khi LPI của Việt Nam tăng, doanh nghiệp có thể giảm chi phí, rút ngắn thời gian giao hàng và mở rộng quy mô xuất khẩu.

Chỉ số hiệu quả logistics của nước nhập khẩu (LPI_{jt}): Phản ánh mức độ thuận lợi trong khâu nhập khẩu hàng hóa. Quốc gia có LPI cao thường có cơ sở hạ tầng và quy trình thông quan hiệu quả, giúp việc nhập khẩu hàng thủy sản – mặt hàng yêu cầu cao về bảo quản – trở nên dễ dàng hơn. Nghiên cứu của Phạm Hồ Hà Trâm & Đinh Trần Thanh Mỹ (2021) cũng cho thấy LPI của nước nhập khẩu có tác động tích cực đến kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam.

Yếu tố không giáp biển (LANDLOCKED_j): Xác định các quốc gia không có đường bờ biển. Các nước này thường phải chịu chi phí logistics cao hơn do phụ thuộc vào vận tải đường bộ và trung gian, dẫn đến kim ngạch nhập khẩu giảm. Theo Arvis et al. (2007), yếu tố địa lý này có ảnh hưởng tiêu cực đến thương mại quốc tế.

Trên cơ sở đó, nghiên cứu kỳ vọng rằng LPI của Việt Nam và của nước nhập khẩu có tác động dương đến kim ngạch xuất khẩu thủy sản; GDP nước nhập khẩu tác động thuận chiều, trong khi khoảng cách địa lý và biến LANDLOCKED có tác động nghịch chiều.

3. Phương pháp nghiên cứu

3.1. Dữ liệu nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng dữ liệu thứ cấp từ World Bank, CEPII và Trademap để xây dựng bộ dữ liệu về xuất khẩu thủy hải sản thô (HS03) của Việt Nam sang 40 quốc gia đối tác có FTA trong giai đoạn 2007-2022. Các quốc gia này chiếm khoảng 88,9% tổng kim ngạch xuất khẩu thủy sản của Việt Nam năm 2022 theo dữ liệu Trademap và tính toán của nhóm tác giả.

Dữ liệu được thu thập theo các năm có công bố chỉ số Hiệu quả logistics (LPI) trên hệ thống World Bank Data/WDI, gồm 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 và 2022. Tại thời điểm thu thập và xử lý dữ liệu, chuỗi LPI trên hệ thống này được hiển thị đến mốc 2022; do đó, nghiên cứu lựa chọn năm 2022 làm năm cuối nhằm đảm bảo tính thống nhất giữa LPI, kim ngạch xuất khẩu, GDP và các biến kiểm soát trong mô hình. Tổng số quan sát của bộ dữ liệu là 280, tương ứng với 7 mốc thời gian và 40 quốc gia đối tác.

Nhóm hàng HS03 bao gồm cá, giáp xác, thân mềm và các động vật thủy sinh không xương sống khác.

Các nguồn dữ liệu cụ thể được trình bày trong Bảng 1.

Bảng 1: Nguồn dữ liệu của các biến

Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả

Tên biến	Ký hiệu	Đơn vị đo	Nguồn dữ liệu
Kim ngạch xuất khẩu thủy hải sản của Việt Nam	EX_{ijt}	Nghìn USD	Trademap
GDP của nước nhập khẩu	GDP_{jt}	Nghìn USD	World Bank
Khoảng cách giữa Việt Nam và nước nhập khẩu	DIS_{ij}	Kilometers (Km)	Free Map Tools
Chỉ số hiệu quả logistics của Việt Nam	LPI_{it}	Không	World Bank
Chỉ số hiệu quả logistics của nước nhập khẩu	LPI_{jt}	Không	World Bank
Yếu tố không giáp biển	$LANDLOCKED_j$	Không	CEPII

Trước khi ước lượng, dữ liệu được xử lý và làm sạch bằng Excel và Gretl. Các quan sát thiếu dữ liệu hoặc có giá trị bất thường được loại bỏ. Các biến liên tục được logarit hóa nhằm giảm thiểu hiện tượng phân phối lệch và cho phép diễn giải kết quả theo hệ số co giãn.

3.2. Mô hình nghiên cứu

Dựa trên mô hình trọng lực mở rộng, mối quan hệ giữa hiệu quả logistics và kim ngạch xuất khẩu thủy hải sản của Việt Nam được xác định như sau:

$$\ln EX_{ijt} = \beta_0 + \beta_1 \ln GDP_{jt} + \beta_2 \ln DIS_{ij} + \beta_3 \ln LPI_{it} + \beta_4 \ln LPI_{jt} + \beta_5 LANDLOCKED_j + u_{ijt}$$

Trong đó: β_0 là hệ số chặn; $\beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4, \beta_5$ là các hệ số hồi quy;

u_{ijt} là sai số ngẫu nhiên;

i : chỉ số đại diện cho Việt Nam, $i = \{1\}$;

j : chỉ số đại diện cho các quốc gia đối tác, $j = \{2, 3, 4, \dots, 40\}$;

t : là các năm nghiên cứu: $t = \{2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018, 2022\}$.

Tất cả các biến liên tục (ngoại trừ biến giả $LANDLOCKED_j$) đều được logarit hóa nhằm đảm bảo tính tuyến tính, giảm sai lệch do thang đo và cho phép diễn giải hệ số theo dạng co giãn.

3.3. Phương pháp ước lượng và kiểm định

Mô hình được ước lượng bằng phương pháp bình phương tối thiểu thông thường (Ordinary Least Squares – OLS). Đây là phương pháp phù hợp khi dữ liệu bao gồm nhiều đơn vị quan

sát qua các thời kỳ nhưng không có đủ biến động để tách riêng hiệu ứng cố định hoặc ngẫu nhiên cho từng quốc gia.

Để đảm bảo độ tin cậy của kết quả, nghiên cứu sử dụng sai số chuẩn hiệu chỉnh theo phương sai thay đổi (heteroskedasticity-robust standard errors), đồng thời thực hiện các kiểm định thống kê nhằm đánh giá mức độ phù hợp của mô hình. Cụ thể, kiểm định Ramsey RESET được dùng để phát hiện khả năng bỏ sót biến quan trọng hoặc sai dạng hàm mô hình; kiểm định đa cộng tuyến thông qua hệ số phóng đại phương sai (VIF), trong đó $VIF < 10$ cho thấy mô hình không có đa cộng tuyến nghiêm trọng; kiểm định Breusch-Pagan được áp dụng để kiểm tra phương sai sai số thay đổi; và kiểm định Breusch-Godfrey nhằm xác định hiện tượng tự tương quan của sai số. Sau khi mô hình vượt qua các kiểm định trên, quá trình ước lượng được thực hiện bằng phần mềm Gretl, các hệ số hồi quy được diễn giải theo dạng co giãn, thể hiện mức thay đổi phần trăm của kim ngạch xuất khẩu khi biến độc lập thay đổi 1%.

4. Kết quả và thảo luận

4.1. Thực trạng về chỉ số hiệu quả logistics (LPI) và hệ thống logistics tại Việt Nam

4.1.1. Thực trạng về Chỉ số hiệu quả logistics (LPI)

Bảng 2: Chỉ số LPI Việt Nam giai đoạn 2007-2022

Nguồn: World Bank

Year	Overall	Rank	Custom	Infrastructure	International shipments	Logistics quality and competence	Tracking and tracing	Timeliness
2007	2.89	53	2.89	2.50	3.00	2.80	2.90	3.22
2010	2.96	53	2.68	2.56	3.04	2.89	3.10	3.44
2012	3.00	53	2.65	2.68	3.14	2.68	3.16	3.64
2014	3.15	48	2.81	3.11	3.22	3.09	3.19	3.49
2016	2.98	64	2.75	2.70	3.12	2.88	2.84	3.50
2018	3.27	39	2.95	3.01	3.16	3.40	3.45	3.67
2022	3.30	43	3.10	3.20	3.30	3.20	3.30	3.40

Trong giai đoạn 2007-2022, điểm LPI tổng hợp của Việt Nam tăng từ 2,89 lên 3,30, với nhịp cải thiện rõ trong 2007-2014, giảm vào 2016, sau đó phục hồi vào 2018 và 2022. Các cấu phần LPI dao động khoảng 2,6-3,6; trong đó Cơ sở hạ tầng và Thủ tục hải quan là hai cấu phần có điểm thấp hơn mặt bằng chung, phản ánh tính chưa đồng bộ của hạ tầng và hiệu quả thông quan còn dư địa cải thiện.

4.1.2. Thực trạng về ngành logistics tại Việt Nam

Việt Nam đã nhận thức rõ những hạn chế trong cơ sở hạ tầng và thủ tục hải quan, đồng thời nỗ lực cải thiện thông qua đầu tư mở rộng hạ tầng, hoàn thiện khung pháp lý, thúc đẩy phát triển bền vững và tăng cường hợp tác quốc tế. Nhờ đó, năng lực logistics quốc gia đã có những bước tiến đáng kể, theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 (Bộ Công Thương).

Những kết quả này được phản ánh rõ qua báo cáo Agility 2025, khi thị trường logistics Việt Nam đạt 5.52 điểm, xếp thứ 10/50 thị trường logistics mới nổi và tiềm năng nhất toàn cầu.

Bảng 3: The Agility Emerging Markets Logistics Index – Overall

Nguồn: Agility

Rank	Country	Overall Score	Last Year's Score	Domestic Opportunities	International Opportunities	Business Fundamentals	Digital Readiness
1	China	8.58	8.61	8.58	9.65	6.37	8.47
2	India	6.94	7.21	7.59	7.49	6.03	5.76
3	UAE	6.31	6.49	5.53	5.90	8.53	6.55
4	Saudi Arabia	6.08	6.05	5.61	6.07	7.45	5.82
5	Malaysia	6.04	6.17	5.26	5.78	7.72	5.61
6	Indonesia	5.94	6.16	6.16	6.12	5.85	5.41
7	Mexico	5.77	5.60	5.49	6.45	5.61	5.34
8	Qatar	5.64	5.85	5.36	4.92	6.97	6.23
9	Thailand	5.61	5.59	5.05	5.86	5.94	5.82
10	Vietnam	5.52	5.73	5.09	5.81	6.01	5.37

Tuy nhiên, cũng theo báo cáo Logistics Việt Nam 2023 (Bộ Công Thương), ngành logistics nước ta vẫn đối mặt thách thức như nhu cầu dịch vụ suy giảm, phụ thuộc vận tải đường bộ gây chi phí cao, hạ tầng thiếu đồng bộ, năng lực doanh nghiệp trong nước còn hạn chế và công tác thống kê dữ liệu chưa đáp ứng cho hoạch định chính sách. Từ những thách thức trên, Việt Nam cần đa dạng hóa phương thức vận tải, đồng bộ đầu tư hạ tầng then chốt, thúc đẩy chuyển đổi số và nâng cao năng lực doanh nghiệp logistics để tăng sức cạnh tranh trong giai đoạn tới.

4.2. Tác động của LPI tới xuất khẩu thủy hải sản của Việt Nam

Sau khi phân tích thực trạng hệ thống logistics của Việt Nam, phần này tiếp tục đánh giá tác động định lượng của chỉ số hiệu quả logistics (LPI) và các yếu tố kinh tế – địa lý đến kim ngạch xuất khẩu thủy hải sản thô của Việt Nam thông qua mô hình hồi quy OLS.

Bảng 4: Kết quả ước lượng OLS

Nguồn: Tính toán của nhóm tác giả

Biến	Hệ số hồi quy	Sai số chuẩn	Giá trị kiểm định t	p-value
Hệ số chặn	-10,8709	2,1061	-5,162	<0,0001***
lnGDP_{jt}	0,7829	0,0546	14,32	<0,0001***
lnDIS_{ij}	-0,6616	0,0887	-7,463	<0,0001***
lnLPI_{it}	2,8136	1,4910	1,887	0,0602*
lnLPI_{jt}	2,1661	0,5940	3,646	0,0003***
LANDLOCKED_j	-3,0653	0,3510	-8,733	<0,0001***

Chú thích: *, **, *** lần lượt đại diện cho mức ý nghĩa 10%, 5% và 1%.

Từ kết quả ước lượng rút ra được mô hình hồi quy mẫu:

$$\ln EX_{ijt} = -10,8709 + 0,7829 \ln GDP_{jt} - 0,6616 \ln DIS_{ij} + 2,8136 \ln LPI_{it} + 2,1661 \ln LPI_{jt} - 3,0653 \text{ LANDLOCKED}_j + u_{ijt}$$

Tác động của các chỉ số hiệu quả logistics

Kết quả thực nghiệm khẳng định **chỉ số hiệu quả logistics (LPI)** là yếu tố có ảnh hưởng đáng kể đến kim ngạch xuất khẩu thủy hải sản thô của Việt Nam. Trong đó, *LPI của nước nhập khẩu (LPI_{jt})* thể hiện tác động có ý nghĩa thống kê mạnh hơn so với *LPI của Việt Nam (LPI_{it})*. Cụ thể, khi LPI của nước nhập khẩu tăng 1%, kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam tăng trung bình **2,17%**, phản ánh vai trò quan trọng của hạ tầng logistics và thủ tục thông quan tại thị trường nhập khẩu trong việc giảm chi phí và thời gian vận chuyển.

Đối với Việt Nam, LPI_{it} cũng có tác động tích cực với hệ số co giãn **2,81** và có ý nghĩa thống kê ở mức 10%. Điều này cho thấy việc cải thiện logistics trong nước góp phần mở rộng thương mại, dù bằng chứng thống kê chưa mạnh bằng LPI của nước nhập khẩu. Kết quả này hàm ý rằng năng lực xuất khẩu của Việt Nam phụ thuộc đồng thời vào logistics nội địa và điều kiện logistics tại thị trường nhập khẩu. Phát hiện này phù hợp với lý thuyết chi phí giao dịch (Coase, 1937; Williamson, 1979) và các nghiên cứu trước như Trâm & Mỹ (2021), cho thấy logistics nội địa cần được xem là một phần của chuỗi cung ứng toàn cầu thay vì chỉ là yếu tố nội bộ.

Tác động của các biến giải thích còn lại trong mô hình

Ngoài LPI, các biến kinh tế – địa lý trong mô hình cũng có tác động nhất quán với kỳ vọng. *GDP của nước nhập khẩu* có ảnh hưởng thuận chiều, khi tăng 1% thì kim ngạch xuất khẩu tăng trung bình **0,78%**, phản ánh nhu cầu nhập khẩu cao hơn tại các nền kinh tế lớn. *Khoảng cách địa lý* tác động nghịch chiều (**-0,66%**), cho thấy chi phí vận tải và thời gian giao hàng là rào cản đáng kể đối với thương mại hàng dễ hư hỏng. Trong khi đó, *quốc gia không giáp biển (LANDLOCKED)* có kim ngạch nhập khẩu thấp hơn nước ven biển khoảng **95%**, minh chứng cho vai trò quan trọng của khả năng tiếp cận đường biển đối với thương mại thủy sản.

Những kết quả này phù hợp với dự đoán của mô hình trọng lực thương mại và củng cố các bằng chứng thực nghiệm trong các nghiên cứu trước (Anderson, 1979; Eaton & Kortum, 2002; Arvis et al., 2007), khẳng định rằng yếu tố quy mô kinh tế, khoảng cách và đặc điểm địa lý tiếp tục đóng vai trò nền tảng trong việc giải thích dòng thương mại quốc tế của Việt Nam.

4.3. Thảo luận

Kết quả nghiên cứu khẳng định cả LPI của Việt Nam và của nước nhập khẩu đều có tác động tích cực đến kim ngạch xuất khẩu thủy hải sản thô, cho thấy hiệu quả logistics là yếu tố then chốt thúc đẩy thương mại quốc tế. Tuy nhiên, LPI của nước nhập khẩu thể hiện bằng chứng thống kê rõ ràng hơn, phản ánh rằng khả năng tiếp cận hệ thống logistics hiện đại và thủ tục thông quan hiệu quả tại thị trường đối tác có ý nghĩa quyết định đối với kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam.

So với các nghiên cứu trước vốn thường xem xét xuất khẩu tổng thể hoặc gộp hiệu quả logistics thành một chỉ số chung, nghiên cứu này mở rộng góc nhìn theo hướng chuỗi giá trị toàn cầu bằng cách phân tách LPI của Việt Nam và LPI của nước nhập khẩu trong bối cảnh riêng của nhóm hàng HS03. Điều này hàm ý rằng nâng cao năng lực logistics trong nước cần song hành với chiến lược lựa chọn và khai thác thị trường có hạ tầng logistics phát triển, đồng thời tận dụng các hiệp định thương mại tự do (FTA) để tối ưu hóa chuỗi cung ứng và giảm rào cản vận chuyển. Bên cạnh đó, các yếu tố GDP, khoảng cách địa lý và đặc điểm không giáp biển

vẫn thể hiện tác động nhất quán, nhấn mạnh vai trò kết hợp giữa chính sách logistics, định hướng thị trường và lợi thế địa lý trong phát triển xuất khẩu.

Từ những phát hiện này, có thể thấy rằng nâng cao chất lượng logistics nội địa phải đi đôi với chiến lược mở rộng thị trường xuất khẩu một cách chọn lọc. Việt Nam cần ưu tiên đầu tư hạ tầng logistics trọng điểm như các cảng Cái Mép – Thị Vải, Lạch Huyện; phát triển kho lạnh tại Đồng bằng sông Cửu Long ứng dụng IoT và AI để tăng khả năng bảo quản, đồng thời đẩy mạnh xuất khẩu sang các thị trường có LPI cao như Đức, Hà Lan, Nhật Bản, Singapore và Mỹ. Cùng với đó, việc hoàn thiện chính sách hỗ trợ doanh nghiệp logistics, tận dụng ưu đãi thuế – tín dụng và đào tạo nhân lực chuyên biệt cho lĩnh vực logistics thủy sản là điều kiện cần thiết để tăng năng lực cạnh tranh trong giai đoạn hội nhập sâu rộng.

5. Kết luận

Nghiên cứu sử dụng dữ liệu của 40 quốc gia giai đoạn 2007-2022 nhằm lượng hóa tác động của chỉ số hiệu quả logistics (LPI) đến xuất khẩu thủy hải sản thô của Việt Nam. Kết quả thực nghiệm khẳng định logistics đóng vai trò quyết định trong thúc đẩy thương mại thủy sản, đặc biệt trong bối cảnh chuỗi cung ứng toàn cầu chịu tác động mạnh sau COVID-19. So với các nghiên cứu trước chủ yếu tập trung vào logistics nội địa hoặc xuất khẩu tổng thể, nghiên cứu này chỉ ra tầm quan trọng tương đối giữa LPI của Việt Nam và LPI của các thị trường nhập khẩu đối với riêng nhóm hàng HS03.

Về mặt học thuật, nghiên cứu góp phần bổ sung bằng chứng định lượng mới cho lĩnh vực thương mại quốc tế, đồng thời mở rộng mô hình trọng lực truyền thống bằng cách kết hợp các yếu tố logistics song phương. Kết quả cũng củng cố lập luận rằng năng lực logistics không chỉ là lợi thế chi phí mà còn là năng lực cạnh tranh động, quyết định khả năng duy trì và mở rộng thị phần xuất khẩu của Việt Nam.

Tuy nhiên, nghiên cứu vẫn tồn tại một số hạn chế. Mô hình chưa xem xét đầy đủ các yếu tố phi kinh tế như rào cản kỹ thuật, chính sách thương mại, biến động thể chế hay yêu cầu kiểm dịch đối với hàng thủy sản. Bên cạnh đó, LPI là chỉ số tổng hợp nên chưa phản ánh riêng biệt tác động của từng cấu phần logistics như hạ tầng, thủ tục hải quan, vận chuyển quốc tế hay khả năng theo dõi đơn hàng. Phạm vi mẫu cũng chỉ bao gồm các đối tác có FTA với Việt Nam, trong khi một số thị trường tiềm năng khác chưa được đưa vào phân tích. Ngoài ra, nghiên cứu sử dụng dữ liệu đến năm 2022 do chuỗi LPI trên hệ thống World Bank Data tại thời điểm thu thập được hiển thị đến mức này. Trong tương lai, các nghiên cứu có thể mở rộng phạm vi dữ liệu, bổ sung biến về rào cản thương mại và phân tích sâu hơn từng cấu phần của LPI để làm rõ hơn vai trò của logistics trong xuất khẩu thủy sản Việt Nam.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Nguyễn, H. (2025), “Infographic: Xuất khẩu thủy sản của Việt Nam năm 2024”, *VASEP*, Truy cập tại: <https://vasep.com.vn/san-pham-xuat-khau/infographic/infographic-xuat-khau-thuy-san-cua-viet-nam-nam-2024-32607.html> (Truy cập ngày 19/03/2025).
2. Nguyễn, L. (2024), “Giảm chi phí logistics để nâng cao năng lực cạnh tranh cho hàng hóa Việt Nam”, *Báo Chính phủ*, Truy cập tại: <https://baochinhphu.vn/giam-chi-phi-logistics-de-nang-cao-nang-luc-cananh-tranh-cho-hang-hoa-viet-nam-102240306085403838.htm> (Truy cập ngày 19/03/2025).
3. Will, K. (2024), “Logistics: What It Means and How Businesses Use It”, *Investopedia*, Truy cập tại: <https://www.investopedia.com/terms/l/logistics.asp> (Truy cập ngày 20/03/2025).
4. International Transport Forum (2018), “The World Bank’s Logistics Performance Index (LPI) and drivers of logistics performance”, [Internet], Truy cập tại: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/ojala.pdf> (Truy cập ngày 20/03/2025).
5. Lê, N.H. (2013), “Lý luận chung về hoạt động xuất khẩu”, *VOER* [Internet], Truy cập tại: <https://www.voer.edu.vn/c/ly-luan-chung-ve-hoat-dong-xuat-khau/64ee38b2> (Truy cập ngày 19/03/2025).
6. Gani, A. (2017), “The Logistics Performance Effect in International Trade”, *Asian Journal of Shipping and Logistics*, Vol. 33, No. 4, pp. 279–288, Truy cập tại: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521217300688> (Truy cập ngày 19/03/2025).
7. Burkov, R. & Dementiev, Y. (2020), “Proposals for improving the Logistics Performance Index”, *Asian Journal of Shipping and Logistics*, Vol. 36, No. 1, pp. 34–42.
8. Mai, T.C.T. (2015), “Các yếu tố ảnh hưởng đến xuất khẩu thủy sản của Việt Nam sang thị trường Nhật Bản”, *Tạp chí UEF*, Truy cập tại: <https://www.uef.edu.vn/newsimg/tap-chi-uef/2015-01-02-20/10.pdf> (Truy cập ngày 19/03/2025).
9. Trường Đại học Kinh tế Quốc dân (2017), “Các yếu tố ảnh hưởng đến xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam sang các nước ASEAN trong bối cảnh hội nhập AEC”, *Tạp chí Kinh tế & Phát triển* [Internet], Truy cập tại: <https://ktpt.neu.edu.vn/Uploads/Bai%20bao/2017/So%20242/375670.pdf> (Truy cập ngày 19/03/2025).
10. Phạm, H.H.T. & Đinh, T.T.M. (2021), “Tác động của năng lực quốc gia về logistics đến xuất khẩu – Nghiên cứu thực tiễn tại Việt Nam”, [Internet], Truy cập tại: <https://scv.udn.vn/mydt/Bao/26721> (Truy cập ngày 19/03/2025).
11. Như, Đ.Q., Quỳnh, P.H. & Hằng, N.T. (2023), “Tác động của các biện pháp phi thuế quan đối với xuất khẩu thủy sản Việt Nam”, *Tạp chí Quản lý và Kinh tế Quốc tế*, No. 153, pp. 15–25.
12. Đào, N.T. (2010), “Điều chỉnh cơ cấu thị trường xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam trong xu thế tự do hoá thương mại”, Luận án Tiến sĩ [Internet], Truy cập tại:

<http://luanan.nlv.gov.vn/luanan?a=d&d=TTcFabCyAMNm2010> (Truy cập ngày 19/03/2025).

13. Tsiotras, V. (2024), “An adapted Porter Diamond Model for the evaluation of transnational education host countries”, *ResearchGate* [Internet], Truy cập tại: https://www.researchgate.net/publication/322543250_An_adapted_Porter_Diamond_Model_for_the_evaluation_of_transnational_education_host_countries (Truy cập ngày 20/03/2025).
14. Gilbert, F. (2024), “Comparative Advantage”, *ResearchGate* [Internet], Truy cập tại: https://www.researchgate.net/publication/290821134_Comparative_Advantage (Truy cập ngày 20/03/2025).
15. Cục Xuất nhập khẩu – Bộ Công Thương (2023), *Báo cáo logistics Việt Nam 2023*, Cục Xuất bản, In và Phát hành – Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch, Hà Nội.
16. Agility (2025), *Agility Emerging Markets Logistics Index 2025*, Truy cập tại: <https://emli.agility.com/wp-content/uploads/2025/02/Agility-Emerging-Markets-Logistics-Index-2025.pdf> (Truy cập ngày 20/03/2025).