

# TÁC ĐỘNG CỦA ĐẦU TƯ TRỰC TIẾP NƯỚC NGOÀI TRONG KHU VỰC ĐẾN QUY MÔ CẢNG BIỂN HẢI PHÒNG THE IMPACT OF FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN THE REGION ON THE SCALE OF OUTPUT AT HAI PHONG SEAPORT

NGUYỄN THỊ DIỆP, VƯƠNG THU GIANG\*

Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

\*Email liên hệ: [vuongthugiang@vimaru.edu.vn](mailto:vuongthugiang@vimaru.edu.vn)

DOI: <https://doi.org/10.65154/jmst.1020>

## Tóm tắt

Nghiên cứu này điều tra cách vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài tác động đến quy mô sản lượng cảng biển, sử dụng Hải Phòng - thành phố cảng lớn nhất miền Bắc Việt Nam, làm trường hợp nghiên cứu. Nghiên cứu áp dụng phương pháp phân tích hồi quy dữ liệu bảng kết hợp cho dữ liệu từ năm 2010 đến năm 2024. Kết quả của nghiên cứu chỉ ra rằng vốn FDI khu vực Đồng bằng sông Hồng có ảnh hưởng tích cực đến quy mô sản lượng hàng hóa qua cảng biển khu vực Hải Phòng trong giai đoạn nghiên cứu. Phát hiện này là bằng chứng về cơ chế truyền dẫn ảnh hưởng của FDI tới tăng trưởng kinh tế khu vực và đất nước. Ngoài ra, bài báo muốn nhấn mạnh mức độ quan trọng của việc cân bằng sản lượng, tăng trưởng kinh tế và chiến lược thu hút FDI hướng đến phát triển bền vững.

**Từ khóa:** FDI, Đồng bằng sông Hồng, sản lượng thông qua, cảng biển, Hải Phòng.

## Abstract

This study investigates how foreign direct investment (FDI) affects seaport throughput scale, using Hai Phong—the largest port city in northern Vietnam—as a case study. The panel data regression method is applied to data from 2010 to 2024. The research results indicate that FDI capital in the Red River Delta region has a positive impact on the seaport throughput scale of Hai Phong during the study period. This finding provides evidence of the transmission mechanism through which FDI influences regional and national economic growth. The study also emphasizes the importance of balancing throughput, economic growth, and FDI attraction strategies toward sustainable development.

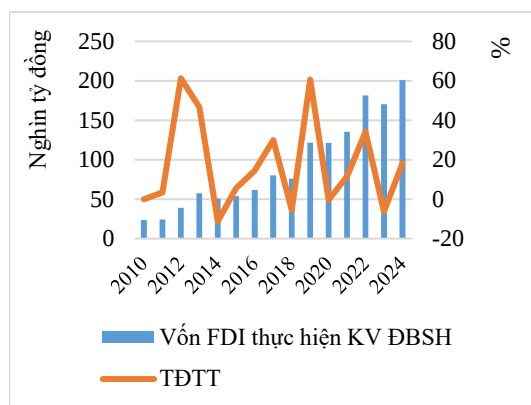
**Keywords:** FDI, The Red River Delta, throughput, seaport, Hai Phong.

## 1. Mở đầu

Vận tải đường biển là thành phần then chốt của thương mại toàn cầu, chiếm trên 90% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển trên toàn thế giới [26]. Trong bối cảnh thương mại toàn cầu bùng nổ mạnh mẽ, các cảng biển được khai thác hiệu quả và đáng tin cậy ngày càng đóng vai trò then chốt [21]. Là nút giao thông chiến lược trong chuỗi cung ứng toàn cầu, chúng hỗ trợ dòng chảy hàng hóa, dịch vụ với các chức năng cốt lõi như xử lý hàng hóa, lưu kho bãi và vận tải liên phương thức. Tuy nhiên, hiệu suất và khả năng cạnh tranh của các cảng biển không chỉ phụ thuộc duy nhất vào hạ tầng cảng hoặc hiệu quả vận hành [13]. Môi trường kinh tế xung quanh, bao gồm vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) trong khu vực, quyết định mạnh mẽ đến sự tăng trưởng của cảng.

Việt Nam là một quốc gia ven biển, nằm ở rìa phía Tây của Biển Đông thuộc châu Á, sở hữu vị trí có ý nghĩa địa chính trị và kinh tế chiến lược cùng bờ biển dài hơn 3.260 km trải từ Bắc chí Nam [20]. Top 50 cảng container hàng đầu thế giới năm 2023 thể hiện sự thống trị của châu Á, đồng thời ghi nhận sự nổi lên của các cửa ngõ hàng hải mới nổi - cảng biển Hải Phòng, Việt Nam [28]. Sản lượng hàng hóa qua cảng biển khu vực Hải Phòng đạt 39,3 triệu tấn vào năm đầu của thời kỳ nghiên cứu, tăng lên đạt 106,5 triệu tấn vào năm cuối của kỳ nghiên cứu, đạt tốc độ tăng bình quân 7,9%/năm và chiếm 15% tổng lượng hàng hóa qua các cảng cả nước [27]. Hiện nay, cảng biển Hải Phòng phục vụ chủ yếu nhu cầu hàng hóa xuất nhập khẩu và tiêu dùng nội địa cho các tỉnh Đồng bằng sông Hồng (ĐBSH) (bao gồm 11 tỉnh thành theo phân chia địa giới trước tháng 7 năm 2025), cụ thể: Hải Phòng, Hà Nội, Quảng Ninh, Hưng Yên, Hải Dương, Thái Bình, Nam Định, Bắc Ninh, Vĩnh Phúc, Hà Nam, Ninh Bình. Khu vực Đồng bằng sông Hồng giữ vị trí chiến lược then chốt về kinh tế, chính trị, văn hóa - xã hội và quốc phòng, an ninh của cả nước, là một trong hai vùng kinh tế năng động bậc nhất Việt Nam, là một cực tăng trưởng quan trọng, giữ vai trò quyết định cho sự phát

triển của cả nước. Các dự án FDI đầu tư vào khu vực ĐBSH là vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài vào các ngành công nghiệp sản xuất và chế biến tạo ra nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa, trực tiếp thúc đẩy sản lượng hàng qua cảng biển. Vốn FDI thực hiện khu vực ĐBSH thuộc nhóm cao nhất cả nước, chiếm 30% vốn FDI cả nước.



(Nguồn: Cục Thống kê, Việt Nam)

**Hình 1. Quy mô và tốc độ tăng trưởng của chỉ tiêu vốn FDI khu vực Đồng bằng sông Hồng giai đoạn 2010-2024**

Hình 1 cho thấy vốn FDI thực hiện khu vực ĐBSH có chiều hướng tăng trưởng trong thời kỳ nghiên cứu từ 23,5 nghìn tỷ đồng vào năm 2010, đạt 201 nghìn tỷ đồng vào năm cuối của kỳ nghiên cứu với tốc độ tăng không ổn định, trung bình đạt 18,8%/năm. Ba yếu tố chính khiến dòng vốn FDI thực hiện tại khu vực ĐBSH tăng trưởng nhanh chóng trong thời gian qua là: *Thứ nhất* là hạ tầng giao thông đồng bộ. Bên cạnh cảng nước sâu Lạch Huyện, hệ thống cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, Vân Đồn - Móng Cái, Nội Bài - Lào Cai,... đang kết nối nhanh chóng vùng này với Trung Quốc và ASEAN. Các sân bay quốc tế như Nội Bài, Cát Bi, Vân Đồn cũng giúp gia tăng lợi thế về logistics; *Thứ hai*, cải cách hành chính đang tạo sự thay đổi rõ nét. Việc giảm thiểu thời gian xử lý thủ tục đầu tư, đất đai, thi công xây dựng tại Hà Nội, Hải Phòng hay Bắc Ninh giúp doanh nghiệp nước ngoài tiết kiệm đáng kể chi phí cơ hội. Trường hợp Gamuda Land tăng vốn 1,12 tỷ USD tại dự án Gamuda City (Hà Nội) là minh chứng rõ ràng cho xu hướng này; *Thứ ba*, địa phương trong vùng đang định hình chiến lược thu hút các dự án FDI có chọn lọc, ưu tiên các dự án công nghệ cao, công nghiệp sạch, năng lượng tái tạo và bất động sản sinh thái - đô thị thông minh. Bắc Ninh và Thái Nguyên tiếp tục là nơi tập trung nhiều mạng lưới cung ứng điện tử quốc tế; Quảng Ninh chú trọng vào

công nghiệp xanh và logistics; Hà Nội trở thành trung tâm nghiên cứu và phát triển, dịch vụ chất lượng cao.

Đặt trong bối cảnh kinh tế xã hội của Việt Nam hiện nay, một đất nước đang bước vào kỷ nguyên mới, kỷ nguyên của giàu có và thịnh vượng với các mục tiêu kinh tế tầm vĩ mô là trở thành nước công nghiệp phát triển vào năm 2045 [3, 4], cụ thể mục tiêu tăng trưởng kinh tế cả nước được đặt ra mỗi năm là tăng trưởng ít nhất 8%/năm. Hải Phòng hướng tới phát triển dựa trên ba nền tảng chính: Một là cảng biển, hai là công nghiệp và ba là du lịch thương mại [1]; với mục tiêu phát triển thành trung tâm cảng lớn hàng đầu trong khu vực và trên toàn thế giới [6] thì việc nghiên cứu ảnh hưởng của vốn FDI tới ngành cảng biển, logistics thành phố là hết sức cần thiết. Vậy sự tăng trưởng cả về quy mô và tốc độ của vốn FDI tại các tỉnh ĐBSH thời gian qua có tác động như thế nào đến quy mô sản lượng hàng qua cảng biển Hải Phòng? Câu trả lời thực sự quan trọng để hiểu rõ vai trò của vốn FDI trong việc phát triển hạ tầng, cải thiện năng lực cạnh tranh của cảng biển Hải Phòng và thúc đẩy thương mại quốc tế, từ đó hoạch định chính sách thích hợp nhằm thu hút và sử dụng hiệu quả vốn FDI, nâng cao hiệu quả vận hành của cảng biển khu vực Hải Phòng và góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội của quốc gia.

Cấu trúc các phần tiếp theo của nghiên cứu được trình bày như sau. Phần 2 tiến hành tổng quan về bối cảnh nghiên cứu. Phần 3 tóm tắt phương pháp nghiên cứu, dữ liệu được thu thập trong nghiên cứu và phân tích, thống kê mô tả tất cả các biến số. Phần 4 phân tích kết quả của nghiên cứu.

## 2. Tổng quan về tình hình nghiên cứu hiện tại

Không thể phủ nhận rằng vốn FDI mang lại những ảnh hưởng tích cực đáng kể tới sự phát triển về kinh tế ở cấp độ tầm quốc gia, vùng miền và cấp địa phương. Thật vậy, P. Pegkas phân tích thực nghiệm và ước lượng ảnh hưởng của FDI đến tăng trưởng về kinh tế ở các quốc gia khu vực Eurozone trong thời kỳ 2002-2012 [22]. Bài viết chỉ ra FDI là yếu tố then chốt mang ảnh hưởng thuận chiều đáng kể đến mở rộng quy mô kinh tế ở các nước Eurozone. Có nét tương đồng về bối cảnh nghiên cứu, hiệu ứng thúc đẩy tăng trưởng kinh tế của FDI cũng được chỉ ra đối với các nước ở khu vực Trung và Đông Âu và các nước thuộc Liên Xô cũ [17]. Tại những nền kinh tế mới nổi, như ở Ấn Độ, một phân tích thực nghiệm với dữ liệu chuỗi thời gian hàng năm giai đoạn 1980-2012, kết luận rằng có bằng chứng mạnh mẽ về

mối liên hệ hai chiều tích cực, mang ý nghĩa thống kê giữa dòng vốn FDI và GDP ở cả dài hạn và ngắn hạn [18].

Ở Việt Nam - một quốc gia đang phát triển, tầm quan trọng của FDI đối với tăng trưởng kinh tế đất nước cũng được công nhận trong lĩnh vực nghiên cứu. Với dữ liệu trong giai đoạn 1990-2019, tác giả Hồ Đình Bảo những bằng chứng thống kê về tác động tích cực của FDI đến tăng trưởng kinh tế của Việt Nam cả trong ngắn hạn và dài hạn [8]. Các bài viết có cùng đối tượng nghiên cứu này với thời gian nghiên cứu tương đồng và bằng những phương pháp khác nhau đã đưa ra kết quả tương tự, đó là dòng vốn FDI ảnh hưởng thuận chiều đến tăng trưởng về kinh tế ở Việt Nam [9, 10, 12]. Tác động của FDI tới tốc độ tăng trưởng kinh tế ở vùng có quy mô kinh tế nhỏ hơn cũng được kiểm chứng. Cụ thể, nghiên cứu ảnh hưởng của FDI tới phát triển về kinh tế tại vùng kinh tế trọng điểm Đông Nam Bộ (gồm 8 tỉnh/thành theo phân chia địa giới trước 2025: TP. Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh, Long An và Tiền Giang) sử dụng dữ liệu giai đoạn 2001-2019 cho thấy FDI, cùng với đầu tư nhà nước, đầu tư của khu vực tư nhân và nguồn nhân lực, hỗ trợ thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực này [14]. Tương tự, với dữ liệu từ 1997-2012, Nguyễn Minh Tiến cũng nhận thấy những ảnh hưởng thuận lợi của FDI đến phát triển kinh tế vùng Đồng bằng sông Hồng [11].

Có thể thấy, ảnh hưởng từ FDI tới tăng trưởng và phát triển kinh tế được làm rõ ở nhiều cấp độ: cấp độ quốc gia, khu vực và địa phương. Tuy nhiên, rất hiếm thấy nghiên cứu về cơ chế truyền dẫn như thế nào, bằng cách chỉ ra ảnh hưởng của FDI tới sản lượng cảng biển, từ đó tăng trưởng xuất khẩu và GRDP địa phương (tỉnh/thành phố). Do đó, bài báo này nhằm bổ sung vào khoảng trống nghiên cứu hiện có bằng cách mang lại chứng cứ thực nghiệm về ảnh hưởng của FDI đến sản lượng hàng hóa qua cảng, với trường hợp là cảng biển khu vực Hải Phòng và FDI tại vùng Đồng bằng sông Hồng, Việt Nam.

### 3. Dữ liệu và phương pháp nghiên cứu

#### 3.1. Dữ liệu

Để giải quyết câu hỏi nghiên cứu, bài báo cần thu thập dữ liệu về quy mô cảng biển Hải Phòng cùng dòng vốn FDI thực hiện vào các địa phương thuộc vùng châu thổ sông Hồng.

Về việc lựa chọn các chỉ tiêu đại diện cho quy mô hoạt động của cảng biển, bài báo này tiến hành tổng hợp và xem xét các công trình nghiên cứu liên quan

đến lĩnh vực. Cụ thể, Cong và các cộng sự đã phân tích mối liên quan chặt chẽ giữa các chỉ tiêu kinh tế của các đô thị có cảng với hiệu suất hoạt động cảng, từ đó kết luận rằng sản lượng hàng qua cảng có tác động đáng kể và không thể xem nhẹ đối với GDP của khu vực [13]. Tương tự như vậy, Wim Heijman cũng đã lựa chọn và áp dụng chỉ tiêu sản lượng hàng qua cảng làm đại diện chính để tiến hành đánh giá mức độ tác động của hoạt động thương mại toàn cầu đối với hiệu suất và quy mô hoạt động của cảng Rotterdam [23]. Có thể thấy, sản lượng hàng hóa qua cảng là chỉ số sản xuất cốt lõi của cảng biển, thể hiện rõ nhu cầu về dịch vụ cảng và phản ánh toàn diện năng lực cạnh tranh cũng khả năng sản xuất của cảng [16]. Hướng đến mục tiêu nghiên cứu đề ra, chỉ tiêu sản lượng hàng qua cảng là đại lượng đo lường thành tựu sản xuất - vận hành, quy mô cảng biển [24].

Vậy bài báo thu thập dữ liệu sản lượng thông qua cảng biển Hải Phòng và vốn FDI thực hiện của 11 tỉnh/thành khu vực Đồng bằng sông Hồng (theo phân chia địa giới trước tháng 7 năm 2025) trong thời kỳ nghiên cứu từ năm 2010 đến năm 2024.

#### 3.2. Phương pháp nghiên cứu

Dữ liệu được thu thập thuộc loại dữ liệu bảng (panel data), đặc trưng bởi sự kết hợp đồng thời cả chiều không gian và chiều thời gian. Bố cục của dữ liệu bảng này được hình thành từ hai phần: phần dữ liệu cắt ngang phản ánh sự biến thiên giữa các đơn vị tại một thời điểm nhất định, và thành phần số liệu chuỗi thời gian thể hiện sự biến thiên theo thời gian của từng đơn vị cụ thể. Với đặc tính dữ liệu nêu trên, nghiên cứu sử dụng phân tích hồi quy bảng, bao gồm mô hình OLS gộp (pooled OLS), mô hình hồi quy hiệu ứng cố định (Fixed Effects Model - FEM) và mô hình hiệu ứng ngẫu nhiên (Random Effects Model - REM). Việc kết hợp các cách tiếp cận này cho phép kiểm soát sự phụ thuộc của các yếu tố độc lập không quan sát vào biến phụ thuộc, tránh sai lệch ước lượng thường gặp trong hồi quy tuyến tính cổ điển. Mô hình hồi quy dữ liệu bảng có dạng:

$$Y_{it} = a + bX_{it} + \varepsilon_{it} \quad (1)$$

Trong đó:  $Y$  là biến được giải thích;  $X$  là biến giải thích;  $a$ ,  $b$  là các hệ số;  $i$ ,  $t$  là các chỉ số lần lượt cho đối tượng và thời gian trong mô hình.

Kỹ thuật hồi quy được tiến hành theo trình tự sau:

**Bước 1:** Phân tích đặc trưng các biến trong mô hình;

**Bước 2:** Đánh giá mối liên hệ tương quan giữa các biến;

Bảng 1. Phân tích đặc trưng thống kê các biến

| Variables | Obs | Mean     | Std.dev  | Min      | Max      |
|-----------|-----|----------|----------|----------|----------|
| THR       | 165 | 7.53e+07 | 2.08e+07 | 3.93e+07 | 1.06e+08 |
| FDI       | 165 | 8474787  | 1.24e+07 | 97999    | 8.77e+07 |

Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả

**Bước 3:** Xác định mức độ ảnh hưởng của các biến giải thích đối với biến được giải thích, nghiên cứu sử dụng kết hợp ba phương pháp tính toán tham số: hồi quy bình phương nhỏ nhất phổ thông (OLS), mô hình FEM và mô hình REM, nhằm đảm bảo tính tin cậy của kết quả phân tích;

**Bước 4:** Hai kiểm định là kiểm định Breusch - Pagan Lagrangian và Hausman được sử dụng để chọn lựa mô hình hồi quy phù hợp để sử dụng nghiên cứu.

## 4. Kết quả

### 4.1. Phân tích đặc trưng thống kê và điều tra mối liên quan giữa các biến trong mô hình

Dựa vào số liệu thu thập được, nhóm tác giả thực hiện phân tích đặc trưng thống kê cho các biến trong mô hình, với kết quả được cho tại Bảng 1. Phân tích cho thấy các biến số duy trì sự ổn định, mức độ tương quan ở ngưỡng chấp nhận được, chứng tỏ dữ liệu mẫu đại diện tốt cho tổng thể và đáp ứng mục tiêu đề ra.

Bảng 2. Kiểm tra xác định giá trị tương quan

| Variables | THR    | FDI    |
|-----------|--------|--------|
| THR       | 1.0000 |        |
| FDI       | 0.3597 | 1.0000 |

Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả

Bảng 2 cho thấy giá trị  $sig < 5\%$  sản lượng có mối liên hệ tương quan với FDI với mức độ tương quan là 0,3597. Hệ số này cũng cho biết đây là mối tương quan tỷ lệ thuận giữa các biến thuộc mô hình.

### 4.2. Kết quả phân tích từ các mô hình hồi quy

Trong hồi quy gộp (pooled OLS) ta thấy hệ số quyết định hiệu chỉnh là 0,1241 nghĩa là biến FDI của 11 tỉnh/thành Đồng bằng sông Hồng giải thích được 12,4% sự thay đổi của sản lượng qua cảng biển Hải Phòng. Hệ số tác động là 0,6 tức là khi FDI khu vực tăng 01 đơn vị thì lượng hàng qua cảng khu vực Hải Phòng tăng 0,6 đơn vị.

Từ kết quả trình bày trong Bảng 4, giá trị  $P\text{-value} < 5\%$  cho phép kết luận rằng theo mô hình FEM, dòng vốn FDI từ 11 tỉnh/thành Đồng bằng sông Hồng ảnh hưởng thuận lợi đến lượng hàng qua cảng khu vực Hải Phòng trong thời kỳ 2010-2024. Đồng thời, bảng phân tích trên cũng chỉ ra mô hình FEM vượt trội hơn trong việc giải thích biến động của biến phụ thuộc sau khi loại bỏ hiệu ứng từ các yếu tố không quan sát được liên quan đến thời gian hoặc các đối tượng khảo sát cụ thể. Do đó, nghiên cứu chấp nhận mô hình FEM để xử lý số liệu dạng bảng, thay thế mô hình p-OLS truyền thống.

Bảng 3. Kết quả ước lượng theo mô hình p-OLS

| Source   | SS          | df        | MS         | Number of obs | = | 165      |
|----------|-------------|-----------|------------|---------------|---|----------|
| Model    | 9.1640e+15  | 1         | 9.1640e+15 | F(1, 163)     | = | 24.23    |
| Residual | 6.1645e+16  | 163       | 3.7819e+14 | Prob > F      | = | 0.0000   |
|          |             |           |            | R-squared     | = | 0.1294   |
| Total    | 7.0809e+16  | 164       | 4.3176e+14 | Adj R-squared | = | 0.1241   |
|          |             |           |            | Root MSE      | = | 1.9e+07  |
| THR      | Coefficient | Std. err. | t          | p> t          |   | Beta     |
| FDI      | .6049954    | .1229029  | 4.92       | 0.000         |   | .3597499 |
| cons     | 7.02e+07    | 1837641   | 38.18      | 0.000         |   |          |

Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả

Bảng 4. Kết quả ước lượng theo mô hình FEM

| THR     | Coefficient | Std. err.                         | t     | P> t  | [95% conf. interval] |          |
|---------|-------------|-----------------------------------|-------|-------|----------------------|----------|
| FDI     | 1.1176      | .161192                           | 6.93  | 0.000 | .79915071            | 1.43605  |
| _cons   | 6.58e+07    | 2000106                           | 32.90 | 0.000 | 6.19e+07             | 6.98e+07 |
| sigma_u | 9778683     |                                   |       |       |                      |          |
| sigma_e | 18765834    |                                   |       |       |                      |          |
| rho     | .21354867   | (fraction of variance due to u_i) |       |       |                      |          |

F test that all u\_i=0: F(10, 153) = 2.20

Prob &gt; F = 0.0202

Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả

**Bảng 5. Kết quả ước lượng theo mô hình REM**

| THR   | Coefficient | Std. err. | z     | P> z  | [95% conf. interval] |          |
|-------|-------------|-----------|-------|-------|----------------------|----------|
| FDI   | .6049954    | .1229029  | 4.92  | 0.000 | .3641102             | .8458806 |
| _cons | 7.02e+07    | 1837641   | 38.18 | 0.000 | 6.66e+07             | 7.38e+07 |

Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả

**Bảng 6. Kiểm định nhân tử Lagrangian của Breusch và Pagan (Breusch-Pagan LM test)**

|                 | Var              | SD=sqrt(Var) |
|-----------------|------------------|--------------|
| THR             | 4.32e+14         | 2.08e+07     |
| e               | 3.52e+14         | 1.88e+07     |
| u               | 0                | 0            |
| Test var(u) = 0 |                  |              |
|                 | chibar2(01) =    | 0.00         |
|                 | Prob > chibar2 = | 1.0000       |

Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả

**Bảng 7. Kiểm định Hausman**

|     | (b)    | (B)      | (b-B)      | sqrt(diag(V_b-V_B)) |
|-----|--------|----------|------------|---------------------|
|     | fixed  | random   | Difference | Std. err.           |
| FDI | 1.1176 | .6049954 | .5126048   | .1042965            |

b = Consistent under H0 and Ha; obtained from xtreg.

Prob > chi2 = 0.0000

Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả

Từ Bảng 5, giá trị P-value dưới 5% thể hiện mô hình hồi quy REM xác nhận dòng vốn FDI từ 11 tỉnh/thành Đồng bằng sông Hồng ảnh hưởng thuận chiều đến thông lượng hàng qua cảng khu vực Hải Phòng thời kỳ từ năm 2010 đến năm 2024.

Phân tích áp dụng kiểm tra yếu tố Lagrangian của Breusch-Pagan (LM test) nhằm phát hiện tự tương quan trong dữ liệu bảng hoặc hiệu ứng ngẫu nhiên, thường dùng khi so sánh mô hình OLS gộp và mô hình REM. Bảng 6 chỉ ra giá trị  $Prob > I$ , do đó nghiên cứu chọn mô hình OLS gộp để thực hiện tính toán tham số.

Bảng 7 hiển thị  $Prob < 5\%$ , dẫn đến nhóm tác giả chọn mô hình FEM làm cơ sở đánh giá dữ liệu bảng, nhằm đánh giá cụ thể tác động của dòng vốn FDI thực tế từ ĐBSH đến quy mô hoạt động cảng Hải Phòng.

#### 4.3. Kiểm tra những giả thuyết cơ bản

Nhóm tác giả tiếp tục điều tra tình trạng đa cộng tuyến trong mô hình nghiên cứu trên; kết quả trong Bảng 8 cho thấy không phát hiện dấu hiệu đa cộng tuyến vì tất cả giá trị VIF đều nhỏ hơn 5%. Tuy nhiên, qua các kiểm tra xttest3 (phát hiện hiện tượng

phương sai sai số thay đổi theo nhóm) và xtserial (kiểm tra hiện tượng tự tương quan theo Wooldridge), phương trình hồi quy tồn tại cả vấn đề phương sai sai số không đồng đều lẫn tự tương quan giữa các sai số, dẫn đến tình trạng kết quả ước lượng tham số thiếu độ tin cậy và có thể bị sai lệch.

Để khắc phục các vi phạm giả thuyết cổ điển,

**Bảng 8. Kiểm tra hiện tượng đa cộng tuyến**

| Variables | VIF  | 1/VIF    |
|-----------|------|----------|
| FDI       | 1.00 | 1.000000 |
| Mean VIF  | 1.00 |          |

Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả

nghiên cứu áp dụng mô hình hồi quy FGLS (Feasible Generalized Least Squares), giúp khắc phục triệt để heteroskedasticity và hiện tượng tự tương quan - những hạn chế mà mô hình OLS hoặc FEM thông thường không thể giải quyết triệt để. Do mô hình FGLS ước lượng phương sai riêng cho từng tỉnh/thành, mô hình hóa tương quan AR(1) trong mỗi tỉnh/thành. Kết quả mô hình FGLS cho bởi Bảng 9. Bảng 9 chỉ ra rằng  $P\text{-value} < 5\%$ , nên biến vốn FDI thực hiện của 11 tỉnh/thành ĐBSH vẫn ảnh hưởng

**Bảng 9. Kết quả tính toán tham số theo mô hình FGLS**

Estimated covariances = 11  
 Estimated autocorrelations = 1  
 Estimated coefficients = 2

Number of obs = 165  
 Number of groups = 11  
 Time periods = 15  
 Wald chi2(1 = 7.46  
 Prob > chi2 = 0.0063

| THR   | Coefficient | Std. err. | z     | P> z  | [95% conf. interval] |          |
|-------|-------------|-----------|-------|-------|----------------------|----------|
| FDI   | .3156555    | .1156023  | 2.73  | 0.006 | .0890792             | .5422319 |
| _cons | 7.11e+07    | 3888709   | 18.29 | 0.000 | 6.35e+07             | 7.87e+07 |

Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả

tích cực tới lượng hàng qua cảng khu vực thành phố Hải Phòng, chi tiết, khi FDI khu vực tăng 1 đơn vị thì sản lượng thông qua cảng biển Hải Phòng tăng 0,316 đơn vị.

## 5. Kết luận

Mục tiêu trung tâm của nghiên cứu nằm ở việc ước lượng chính xác mối liên hệ giữa dòng FDI được thực hiện tại 11 tỉnh/thành thuộc vùng Đồng bằng sông Hồng với quy mô hoạt động của cảng biển khu vực Hải Phòng. Kết quả từ phân tích thực nghiệm trong giai đoạn 2010-2024 chỉ ra rằng vốn FDI từ các địa phương cụ thể này - bao gồm Hải Phòng, Hà Nội, Quảng Ninh, Hưng Yên, Hải Dương, Thái Bình, Nam Định, Bắc Ninh, Vĩnh Phúc, Hà Nam, Ninh Bình - đã tạo ra tác động thuận lợi rõ rệt tới lượng hàng qua cảng khu vực Hải Phòng. Bằng phương pháp ước lượng mô hình dữ liệu dạng bảng kết hợp, nghiên cứu xác định cụ thể rằng cứ tăng 1 đơn vị FDI khu vực thì lượng hàng qua cảng biển thành phố Hải Phòng sẽ tăng thêm 0,316 đơn vị, đại diện cho mức ảnh hưởng thống kê đáng kể và chứng tỏ FDI trong khu vực giữ vai trò là một nhân tố then chốt định hình quy mô, hiệu suất cảng biển. Từ đó, góp phần thúc đẩy kim ngạch về xuất nhập khẩu và hỗ trợ tăng trưởng, phát triển kinh tế ở cấp độ khu vực lẫn quốc gia. Kết quả nghiên cứu này là tài liệu tham khảo đánh giá cho các nhà xây dựng chính sách bởi nó hoàn toàn đồng bộ với những định hướng chiến lược dài hạn mà Đảng và Chính phủ Việt Nam đang triển khai nhằm nâng cao cả số lượng lẫn chất lượng nguồn vốn FDI vào toàn quốc, đặc biệt ưu tiên khu vực Đồng bằng sông Hồng [5, 7, 2]. Tuy nhiên, có thể mức độ giải thích của FDI chưa cao. Kết quả này mở ra hướng nghiên cứu tiếp theo cho tác giả về các yếu tố kinh tế khác trong vùng có thể ảnh hưởng tới sản lượng thông qua cảng biển khu vực Hải Phòng.

Mặt khác, một số nghiên cứu khác nêu ra ý kiến về việc dòng vốn FDI có thể có ảnh hưởng cùng chiều đến lượng phát thải Carbon [25]. Lượng vốn FDI chảy vào ngành sản xuất làm tăng ô nhiễm, trong khi dòng vốn vào ngành dịch vụ thì cải thiện chất lượng môi trường [19]. Vì vậy, việc cải thiện chất lượng FDI có thể tạo ra tác động tích cực đáng kể đến hiệu suất phát thải năng lượng - carbon trong khu vực. Mức độ phát triển năng lượng tái tạo, việc tối ưu hóa cấu trúc công nghiệp và nâng cao khả năng đổi mới xanh có thể điều tiết tích cực tác động của FDI đến hiệu suất phát thải năng lượng - Carbon [15]. Nghiên cứu này muốn nhấn mạnh ý nghĩa quan trọng của việc cân bằng sản lượng, tăng trưởng & phát triển kinh tế, chiến lược FDI lâu

dài và đạt hiệu quả trong sử dụng năng lượng để hỗ trợ tính bền vững môi trường dài hạn và tương lai xanh cho đất nước.

Khu vực Đồng bằng sông Hồng (ĐBSH), với vị thế là vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc Việt Nam, đang đối mặt với yêu cầu cấp thiết phải hoàn thiện chính sách thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) theo cấu trúc hệ thống, đồng thời tăng cường cơ chế phối hợp liên tỉnh nhằm tối ưu hóa lợi thế cạnh tranh vùng. Nghiên cứu này đề xuất cấu trúc chính sách thu hút FDI theo ba cấp độ ưu đãi phân tầng (cấp quốc gia, cấp vùng và cấp tỉnh), ưu tiên dự án công nghệ cao và xanh. Cơ sở lý thuyết từ mô hình Porter về lợi thế cạnh tranh quốc gia nhấn mạnh rằng, ưu đãi này sẽ kích thích dòng vốn FDI chất lượng cao, góp phần nâng tỷ lệ nội địa hóa chuỗi cung ứng. Các cơ quan chức năng cần xây dựng danh mục dự án ưu tiên theo quy hoạch vùng ĐBSH đến 2030, tầm nhìn 2045, tập trung vào bốn lĩnh vực: chế biến chế tạo công nghệ cao, logistics, dịch vụ tài chính số, và nông nghiệp công nghệ cao. Không chỉ vậy để tăng cường cơ chế phối hợp giữa các tỉnh/thành, việc thu hút các dự án FDI cần dựa trên nguyên tắc đồng thuận, bình đẳng và minh bạch, với phân công nhiệm vụ cụ thể: Hà Nội dẫn dắt công nghệ cao, Hải Phòng logistics, Bắc Ninh - Hưng Yên sản xuất linh kiện. Ngoài ra, để có sự phối hợp hiệu quả, cần triển khai nền tảng dữ liệu số chung để chia sẻ thông tin dự án FDI, tránh cạnh tranh nội vùng (như phá giá ưu đãi đất đai); đánh giá hiệu quả qua bộ chỉ số KPI vùng (tỷ lệ FDI xanh, tăng trưởng GRDP liên vùng), với cơ chế hỗ trợ chéo: tỉnh mạnh (Hà Nội, Hải Phòng) chuyển giao kinh nghiệm cho tỉnh yếu (Vĩnh Phúc).

## Lời cảm ơn

Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Hàng hải Việt Nam trong đề tài mã số: **DT25-26.110**.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Bộ Chính trị (2019), NQ 45-NQ/TW 19 về *Xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*.
- [2] Bộ Chính trị (2019), NQ số 50-NQ/TW về *Định hướng hoàn thiện thể chế, chính sách, nâng cao chất lượng, hiệu quả hợp tác đầu tư nước ngoài đến năm 2030*.
- [3] BCH TW (2018), NQ 23-NQ/TW về *Định hướng xây dựng chính sách phát triển công nghiệp quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*.
- [4] BCH TW (2022), NQ Số 29-NQ/TW về *Tiếp tục đẩy mạnh Công nghiệp hóa, Hiện đại hóa đất*

- nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.
- [5] Chính Phủ (2013), NQ số 103/NQ-CP về Định hướng nâng cao hiệu quả thu hút, sử dụng và quản lý đầu tư trực tiếp nước ngoài trong thời gian tới.
- [6] Thủ tướng Chính phủ (2023), QĐ 1516/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch thành phố Hải Phòng thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.
- [7] Bộ Kế hoạch và Đầu tư (2018), Chiến lược và định hướng chiến lược thu hút FDI thế hệ mới giai đoạn 2018 - 2030.
- [8] Hồ Đình Bảo (2020), Vai trò của đầu tư trực tiếp nước ngoài đối với tăng trưởng kinh tế của Việt Nam, Tạp chí Kinh tế & Phát triển, Số 279, tr.2-11.
- [9] Hồ Sỹ Hòa (2017), Đo lường tác động của đầu tư trực tiếp nước ngoài đến tăng trưởng kinh tế, Tạp chí Kinh tế và Dự báo, tr. 3-6.
- [10] Lê Trọng Nghĩa (2022), Tác động của FDI đến tăng trưởng kinh tế của Việt Nam, Tạp chí Kinh tế và Dự báo, tr. 3-6.
- [11] Nguyễn Minh Tiến (2014), Tác động của FDI lên tăng trưởng kinh tế vùng Đồng bằng sông Hồng, \*Tạp chí Khoa học thương mại\*, Số 68, tr. 11-17.
- [12] Nguyễn Thị Mỹ Linh (2019), Tác động của vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài đến tăng trưởng kinh tế tại Việt Nam, Tạp chí Khoa học Kinh tế, Số 7(01), tr.18-29.
- [13] Cong, L. Z., Zhang, D., Wang, M. L., Xu, H. F., & Li, L. (2020), The role of ports in the economic development of port cities: panel evidence from China, Transport Policy, Vol.90, pp.13-21.
- [14] Đoàn Ngọc Phúc (2022), Impact of foreign direct investment on economic growth of the southern key economic region, Journal of Finance - Marketing, Vol.70(4).
- [15] Wang, F., et al. (2024), The impact of FDI on energy conservation and emission reduction performance: A FDI quality perspective, Heliyon, Vol.10, e25676.
- [16] Han, E. Y., Wang, D. R. N., & Li, B. (2019), Spillover effects of ports and logistics development on economic power: evidence from the Chinese BTH regions, Sustainability, Vol.11(8), pp.1-17.
- [17] Iwasaki, I., & Tokunaga, M. (2014), Macroeconomic Impacts of FDI in Transition Economies: A Meta-Analysis, World Development, Vol.61, pp.53-69.
- [18] Bhasin, N. (2017), Macroeconomic impact of FDI inflows: an ARDL approach for the case of India, Transnational Corporations Review, Vol.9(3), pp.150-168.
- [19] Doytch, N., & Uctum, M. (2016), Globalization and the environmental impact of sectoral FDI, Economic Systems, Vol.40, pp.582-594.
- [20] Pham, T. Y., Jeon, J. W., Dang, V. L., Cha, Y. D., & Yeo, G. T. (2016), A Longitudinal Analysis of Concentration Developments for Container Terminals in Northern Vietnam, Asian Journal of Shipping and Logistics, Vol.32(3), pp.157-164.
- [21] Pham, T. Y., & Nguyen, P. N. (2025), A Data-Driven framework for predicting ship berthing time and optimizing port operations at Tan Cang Cat Lai Port, Vietnam, Case Studies on Transport Policy, Vol.20, p. 101441.
- [22] Pegkas, P. (2015), The impact of FDI on economic growth in Eurozone countries, The Journal of Economic Asymmetries, Vol.12, pp.124-132.
- [23] Heijman, W., et al. (2017), The impact of world trade on the Port of Rotterdam and the wider region of Rotterdam-Rijnmond, Case Studies on Transport Policy, Vol.5, pp.351-354.
- [24] Kong, Y., & Liu, J. (2021), Sustainable port cities with coupling coordination and environmental efficiency, Ocean and Coastal Management, Vol.205, p. 105534.
- [25] Zhang, Y., & Zhang, S. (2018), The impacts of GDP, trade structure, exchange rate and FDI inflows on China's carbon emissions, Energy Policy, Vol.120, pp.347-353.
- [26] UNCTAD (2022), Review of maritime transport 2022: Navigating stormy waters.
- [27] Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam (n.d.), Báo cáo hàng năm.
- [28] Lloyd's List (2024), One Hundred Container Ports 2024, Lloyd's List.

|                    |            |
|--------------------|------------|
| Ngày nhận bài:     | 23/02/2026 |
| Ngày nhận bản sửa: | 18/03/2026 |
| Ngày duyệt đăng:   | 03/04/2026 |