

NGHIÊN CỨU ẢNH HƯỞNG CỦA NĂNG LỰC SẢN XUẤT VÀ SẢN LƯỢNG THÔNG QUA HỆ THỐNG CẢNG BIỂN ĐẾN HOẠT ĐỘNG XUẤT NHẬP KHẨU CỦA ASEAN

INVESTIGATING THE INFLUENCE OF PRODUCTION CAPACITY AND SEAPORT THROUGHPUT ON ASEAN'S TRADE ACTIVITIES

NGUYỄN THỊ THÚY HỒNG

Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam

Email liên hệ: hongntt.ktc@vimaru.edu.vn

DOI: <https://doi.org/10.65154/jmst.2025.i84.878>

Tóm tắt

Trong bối cảnh toàn cầu hóa mạnh mẽ ngày nay, ASEAN đang nổi lên như một khu vực kinh tế mở, năng động và giữ vai trò quan trọng trong hoạt động thương mại quốc tế Đông - Tây. Nghiên cứu này sử dụng mô hình hồi quy đa biến với số liệu bảng để phân tích ảnh hưởng của năng lực sản xuất đến hoạt động xuất nhập khẩu của ASEAN với một biến trung gian là sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển của các nước trong khu vực. Kết quả nghiên cứu củng cố các luận điểm về tác động tích cực của năng lực sản xuất, năng lực vận tải đối với thương mại quốc tế, góp phần quan trọng vào thành công của chiến lược phát triển kinh tế định hướng xuất khẩu của các quốc gia ASEAN giai đoạn từ năm 2000 đến 2023, đồng thời khẳng định tính đúng đắn và hiệu quả của chiến lược này. Bên cạnh đó, nghiên cứu cũng kiểm chứng lý thuyết thương mại quốc tế trong bối cảnh thực tế ASEAN. Cho thấy đặc điểm thương mại quốc tế của ASEAN thời gian qua là “nhập khẩu chủ yếu để phục vụ xuất khẩu”.

Từ khóa: Xuất nhập khẩu, năng lực sản xuất, sản lượng thông qua cảng biển.

Abstract

In the context of accelerating globalization, ASEAN has emerged as an open and dynamic economic region, playing a pivotal role in East-West international trade. This study uses a panel data multivariate regression model to analyze the impact of production capacity on ASEAN's import and export activities with an intermediate variable being container output through the seaport system of countries in the region. The research finding reinforces the arguments about the positive impact of production capacity and transport capacity on international trade,

contributing significantly to the export-oriented economic development strategy of ASEAN countries from 2000 to 2023, simultaneously, this affirms the validity and effectiveness of the strategy. Furthermore, the study also tests international trade theory within the specific context of ASEAN. It highlights that the characteristic of ASEAN's international trade in recent years has been 'primarily importing to facilitate exports.

Keywords: Import and Export, Production Capacity, Seaport throughput.

1. Giới thiệu

Nhiều năm qua, xuất khẩu đã trở thành một trong những mục tiêu quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế tại các nước đang phát triển. Đẩy mạnh xuất khẩu góp phần thúc đẩy tăng trưởng, giảm tỷ lệ thất nghiệp, gia tăng mức độ ảnh hưởng và lợi thế cạnh tranh quốc gia. Đi kèm với xuất khẩu, các hoạt động nhập khẩu cũng đồng thời có xu hướng tăng ở phạm vi mỗi quốc gia và trên thế giới, định hình rõ nét mức độ chuyên môn hóa trong việc cung cấp các loại hàng hóa và dịch vụ toàn cầu. Tổng giá trị xuất nhập khẩu toàn thế giới năm 2023 là 23,8 nghìn tỷ USD, bằng 22,6% GDP, tăng trung bình 7% giai đoạn 2020-2024, cao hơn nhiều mức tăng GDP trung bình là 2,5% trong cùng giai đoạn. Trong bức tranh tổng thể, các nước thuộc Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) đang nổi lên như các nền kinh tế hướng tới xuất khẩu và định hình mục tiêu phát triển kinh tế dựa trên xuất khẩu từ rất sớm. Có nhiều lý do để giải thích sự tăng trưởng thương mại của ASEAN như sự hội nhập kinh tế nội khối và quốc tế, sự gia tăng mạnh mẽ của các hoạt động đầu tư, thị trường tiêu thụ lớn, vị trí địa chính trị thuận lợi và đặc biệt là sự cải thiện đáng kể năng lực sản xuất quốc gia. Từ nhóm các quốc gia có chỉ số năng lực sản xuất thấp nhất thế giới đầu những năm 2000, ASEAN đã chứng tỏ nội lực thông qua sự

thay đổi tích cực về năng lực sản xuất trong hơn 20 năm qua để trở thành nhóm nước có chỉ số năng lực sản xuất ở mức trung bình cao trên thế giới. Cùng với đó, hạ tầng giao thông phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu của ASEAN ngày càng được cải thiện. Hiện nay ASEAN đang sở hữu nhiều cảng biển nằm trong top 50 của thế giới như Singapore, Klang, Tanjung Pelepas, Laem Chabang, Tanjung Priok và Cái Mép-Thị Vải với sản lượng thông qua mỗi cảng từ 7 - 40 triệu TEU/năm.

Trong bối cảnh đó, nghiên cứu này nhằm khẳng định ý nghĩa của việc cải thiện năng lực sản xuất quốc gia và tầm quan trọng của cảng biển đối với nền kinh tế định hướng xuất khẩu của ASEAN trong khoảng 20 năm gần đây.

2. Tổng quan nghiên cứu

Các tài liệu gần đây về thương mại quốc tế đưa ra giả thuyết về vai trò quan trọng của năng suất trong quá trình tham gia của các doanh nghiệp sản xuất hàng xuất khẩu vào thị trường toàn cầu. Theo đó, tác động của năng lực sản xuất đối với xuất khẩu là một chủ đề được thảo luận nhiều trong các tài liệu về thương mại và kinh tế (Dalgic và cộng sự (2021)) [1]. Lập luận lý thuyết khẳng định rằng các doanh nghiệp có năng suất cao hơn có xu hướng trở thành nhà xuất khẩu. Tuy nhiên, bằng chứng thực nghiệm lại trái chiều (Gabrielczak và Serwach (2018) [2]; (Segarra-Blasco và cộng sự (2022)) [3], Thanh Quang Ngo và cộng sự (2023) [4]).

Ngoài ra, có nhiều nghiên cứu trong và ngoài nước về các nhân tố ảnh hưởng đến xuất khẩu. Các tác giả lựa chọn bối cảnh khá đa dạng như xuất khẩu của Việt Nam với các đối tác thương mại chính [5], với Liên minh châu Âu [6], hoặc với các quốc gia cụ thể [7]. Các lý thuyết được sử dụng chủ yếu là về thương mại quốc tế bao gồm cả các lý thuyết hiện đại như lý thuyết Heckscher - Ohlin, lý thuyết khoảng cách công nghệ. Bên cạnh đó, có một số nghiên cứu sử dụng Học thuyết nguồn lực (Resource Base View - RBV); Lý thuyết dự phòng (Contingency Theory - CoT) [7]. Nhiều công bố tiếp cận mô hình trọng lực và phân tích định lượng bằng mô hình nhân tố cố định (Fix Effect Model - FEM), nhân tố ngẫu nhiên (Random Effect Model - REM) [6], hoặc mô hình bình phương nhỏ nhất (Ordinary Least Square - OLS) trên bộ dữ liệu thứ cấp. Bên cạnh đó cũng có nghiên cứu thu thập dữ liệu sơ cấp nhằm phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến xuất khẩu [8]. Kết quả nghiên cứu phần lớn khẳng định tổng sản phẩm quốc nội của nước nhập khẩu, giá của mặt hàng xuất khẩu, dân số nước nhập khẩu, là

đối tác có ký kết các Hiệp định thương mại tự do, lạm phát, tỷ giá hối đoái,... có tác động đến xuất khẩu. Tuy nhiên mức độ ảnh hưởng của các nhân tố không giống nhau, đặc biệt có một số nghiên cứu cho kết quả trái ngược.

Về quan hệ giữa sản lượng thông qua cảng biển và xuất nhập khẩu, các nghiên cứu đã công bố đều khẳng định tương quan thuận mạnh mẽ và tác động hai chiều giữa hai yếu tố này [9]. Lý thuyết thương mại quốc tế và lý thuyết tăng trưởng tân cổ điển, kết hợp với các phương pháp nghiên cứu quen thuộc như phương pháp OLS và mô hình tự hồi qui véc tơ (Vector Autoregression - VAR) để phân tích ảnh hưởng qua lại giữa sản lượng thông qua, hiệu quả khai thác cảng và xuất nhập khẩu [11, 12].

Như vậy, các nghiên cứu hầu như chỉ xem xét ảnh hưởng của nhân tố năng suất đến sản xuất và thương mại mà chưa đề cập đến năng lực sản xuất. Bối cảnh nghiên cứu cũng thường là giữa một quốc gia là Việt Nam với một nhóm hoặc một quốc gia khác. Trong bài báo này, tác giả nghiên cứu trên dữ liệu của toàn bộ các quốc gia (có biển) của ASEAN để đánh giá năng lực toàn khối từ năm 2000 đến nay. Đồng thời, lựa chọn đưa vào mô hình nghiên cứu nhân tố năng lực sản xuất quốc gia là một nhân tố chưa được đề cập trực tiếp ở các công bố trước.

3. Khung lý thuyết

Về lý thuyết, năng lực sản xuất quốc gia là khả năng tạo ra hàng hóa và dịch vụ của một nền kinh tế. Nó phản ánh tổng hợp các nguồn lực mà một quốc gia sở hữu để phục vụ sản xuất. Năng lực sản xuất có vai trò sống còn đối với sự phát triển kinh, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, làm tăng khả năng cạnh tranh và góp phần cải thiện mức sống [13]. Năng lực sản xuất không chỉ là số lượng hàng hóa sản xuất được, mà còn là khả năng tối ưu hóa kết hợp các yếu tố đầu vào để đạt được hiệu quả đầu ra cao nhất. Để đo lường năng lực sản xuất của một đất nước, Hội nghị Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD) sử dụng chỉ số năng lực sản xuất quốc gia (Productive Capacities Index - PCI). PCI được thiết kế như một chỉ số đa chiều được tổng hợp từ 8 chỉ số phụ, được chia thành 3 nhóm chính: nguồn lực sản xuất, năng lực khởi nghiệp và liên kết sản xuất, được dùng để đánh giá và xếp hạng năng lực sản xuất của các nền kinh tế trên toàn thế giới. Nó không chỉ đơn thuần đo lường sản lượng đầu ra mà còn phân tích các yếu tố cốt lõi tạo nên năng lực sản xuất. PCI giúp các quốc gia xác định những điểm mạnh và điểm yếu để có thể xây dựng chính sách phát triển phù hợp [14].

Trong nghiên cứu này, tác giả tiếp cận lý thuyết thương mại quốc tế và lý thuyết tăng trưởng mới để xác định khung phân tích. Trong đó, xuất nhập khẩu của ASEAN phụ thuộc trực tiếp vào năng lực sản xuất quốc gia. Bên cạnh đó, sự phát triển của thương mại quốc tế cũng phụ thuộc vào sự phát triển của vận tải nói chung và vận tải biển nói riêng. Vì vậy, tác giả tiến hành kiểm chứng sự phụ thuộc của hoạt động xuất nhập khẩu của ASEAN vào hệ thống cảng biển. Có 2 giả thuyết bao gồm:

(1) Hoạt động thương mại quốc tế của ASEAN và năng lực sản xuất có mối quan hệ thuận chiều.

(2): Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của ASEAN chịu ảnh hưởng của sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển trong khu vực.

Bảng 1 mô tả cụ thể các nhân tố trong mô hình và các biến số đại diện.

4. Phương pháp nghiên cứu

Như đã trình bày, có thể xác định ảnh hưởng của các nhân tố đến xuất nhập khẩu bằng nhiều phương pháp. Với bộ dữ liệu thứ cấp, tác giả tiến hành thực hiện thống kê mô tả đặc điểm của số liệu và lựa chọn mô hình định lượng để xem xét mức độ ảnh hưởng

của năng lực sản xuất quốc gia và sản lượng container thông qua cảng biển đến giá trị xuất nhập khẩu của ASEAN. Dữ liệu bảng được dùng để mô tả sự không đồng nhất dữ liệu của các quốc gia, phù hợp với ước lượng OLS, FEM hoặc REM. Để tìm được kết quả phù hợp nhất, tác giả đã tiến hành ước lượng bằng cả 3 mô hình. Kết quả cụ thể như thể hiện ở Bảng 2a, 2b.

Để lựa chọn mô hình phù hợp, tác giả thực hiện kiểm định so sánh Breusch- pagan Lagrangian Multiplier (LM) để lựa chọn giữa OLS và FEM. Kết quả cho thấy ít nhất 1 trong các hệ số của biến giả có ý nghĩa thống kê. Kết luận FEM tốt hơn OLS. Sau đó, kiểm định Hausman được dùng để lựa chọn 1 trong 2 mô hình là FEM và REM. Kết quả cho Chi - Squ là 83.532465 và P value bằng 0.0000 cho thấy mô hình FEM tốt hơn REM. Như vậy, trong 3 mô hình, FEM là mô hình phù hợp nhất. Tuy nhiên, kiểm định Wooldridge và Wald cho thấy có hiện tượng tự tương quan và phương sai thay đổi. Để khắc phục, tác giả sử dụng phương pháp sai số chuẩn mạnh (Robust Standard Errors) để đảm bảo rằng các kết luận về ý nghĩa thống kê của các biến độc lập vẫn chính xác ngay cả khi giả định phương sai hằng số của mô hình FEM bị vi phạm. Kết quả hồi qui như sau:

Bảng 1. Mô tả các nhân tố và biến số

	Nhân tố	Biến số	Ký hiệu/ đơn vị tính	Nguồn số liệu
Nhân tố mục tiêu	Kết quả hoạt động xuất nhập khẩu của ASEAN	Tổng giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu	EIP (tỷ USD)	Ngân hàng thế giới (WB)
Nhân tố tác động	Năng lực sản xuất quốc gia của ASEAN	Chỉ số năng lực sản xuất quốc gia	PCI	UNCTAD
Nhân tố trung gian	Năng lực thông qua của hệ thống cảng biển toàn khối	Sản lượng container thông qua cảng biển	VTP (Teus)	UNCTAD

Nguồn: Tổng hợp của tác giả

Bảng 2a. Thống kê các biến số

Tên biến*	Số quan sát	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất
LEIP	207	18.35728	1.613977	15.01698	20.71360
LPCI	207	3.727185	0.305372	2.827314	4.062166
LVTP	207	11.08139	2.243151	5.981414	13.97430

Bảng 2b. Kết quả ước lượng

Mô hình	Hệ số		P-value		R ²
	LPCI	LVTP	LPCI	LVTP	
OLS	1.440672	0.570400	0.0000	0.0000	0.938921
FEM	1.417618	0.203605	0.0000	0.0009	0.976871
REM	1.243142	0.410408	0.0000	0.0000	0.835324

Nguồn: Tác giả tính toán, hỗ trợ bằng Eviews 12

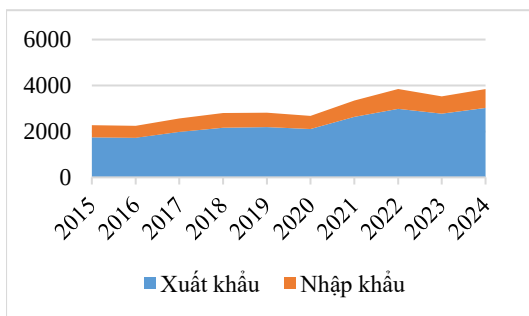
*Các ký hiệu LPCI, LVTP và LEIP là logarit của các biến số PCI, VTP và EIP. Việc lấy logarit là yêu cầu bắt buộc đối với số liệu chạy mô hình FEM và REM.

$$LEIP = 1.529681 * LPCI + 0.554432 * LVTP + 6.181981 \quad (1)$$

với $R^2 = 0.783297$

5. Kết quả và thảo luận

Kết quả mô hình định lượng cho thấy giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu của ASEAN phụ thuộc tỉ lệ thuận vào năng lực sản xuất và sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển toàn khối. Trong đó, ghi nhận ảnh hưởng lớn của năng lực sản xuất với hệ số hồi qui là 1.529681. Tức là chỉ số PCI tăng 1% làm kim ngạch xuất nhập khẩu tăng khoảng 1,5%. Kết quả này hoàn toàn phù hợp với thực tiễn khu vực trong những năm gần đây. ASEAN được biết đến là khu vực kinh tế năng động bậc nhất châu Á, cầu nối địa kinh tế, chính trị Đông - Tây. Các quốc gia ASEAN có đặc trưng chính sách tương đồng. Đó là phát triển kinh tế theo định hướng đẩy mạnh xuất khẩu và đang tham gia ngày càng sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu.



Nguồn: Asean Statistics Web Portal

Hình 1. Giá trị kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa của các nước ASEAN giai đoạn 2015-2024
 (đơn vị: tỷ đô la Mỹ)

Có thể thấy giá trị xuất nhập khẩu hàng hóa của ASEAN có xu hướng tăng trong khoảng 10 năm trở lại đây. Trong đó, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa gấp khoảng 3 lần so với nhập khẩu. Điều đó cũng đồng thời cho thấy mức độ cải thiện tích cực về năng lực sản xuất của các quốc gia trong khu vực. Các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu của ASEAN bao gồm máy móc và thiết bị điện tử, đang được coi là là động lực chính thúc đẩy thương mại quốc tế. Điển hình là Philippines (chiếm 58% tổng giá trị xuất khẩu), Malaysia (38%), Việt Nam (31%) và Singapore (23%). Đứng thứ hai về kim ngạch xuất khẩu là máy móc và thiết bị cho công nghiệp chế tạo và xây dựng, chiếm khoảng 13% tổng kim ngạch xuất khẩu toàn khối (Indonesia và Việt Nam là những quốc gia đóng góp đáng kể cho lĩnh vực này). Nhiên liệu và dầu khoáng ở vị trí thứ 3 với khoảng 9,15% tổng kim ngạch. Brunei và Malaysia là những nhà xuất khẩu dầu và khí đốt tự nhiên lớn nhất

nhì ASEAN. Tiếp đến là các sản phẩm nông nghiệp bao gồm dầu cọ và cao su từ Indonesia và Malaysia. Hai nước này đang cung cấp gần 90% lượng dầu cọ và khoảng 70% lượng cao su của thế giới; Ngũ cốc từ Thái Lan, dừa và dứa từ Philippines ca cao và trà từ Indonesia. Các sản phẩm xuất khẩu của ASEAN đa dạng và thể hiện rõ sự chuyển dịch cơ cấu từ xuất khẩu các mặt hàng thô sang các sản phẩm sản xuất. Cụ thể là trong khi một số quốc gia (như Malaysia, Singapore, Thái Lan) tập trung vào các mặt hàng công nghệ cao, các quốc gia còn khác lại chủ yếu xuất khẩu các sản phẩm nông nghiệp và một số sản phẩm sản xuất [15]. Bên cạnh đó ASEAN có xu hướng tăng cường sản xuất các sản phẩm trung gian có giá trị gia tăng cao, thay thế việc nhập khẩu, cho thấy sự dịch chuyển lên phân khúc cao hơn trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Theo chiều ngược lại, ASEAN nhập khẩu máy móc, thiết bị và linh kiện điện tử với tỷ trọng lớn nhằm phục vụ các ngành sản xuất, đặc biệt là máy tính và điện thoại, sau đó tái xuất khẩu thành phẩm với giá trị cao hơn. Trên thực tế, ASEAN đang đóng vai trò như một trung tâm sản xuất và lắp ráp trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Nhóm mặt hàng nhập khẩu ở vị trí thứ hai là nhiên liệu và dầu khoáng nhằm phục vụ nhu cầu năng lượng cho hoạt động sản xuất, đặc biệt là trong các ngành công nghiệp nặng và vận tải. Tiếp đến là nguyên vật liệu phục vụ sản xuất của các ngành hàng dệt may, da giày và hóa chất. Ngoài ra, ASEAN cũng nhập khẩu nông sản và thực phẩm nhằm bổ sung nguồn cung trong nước và các mặt hàng tiêu dùng khác [15].

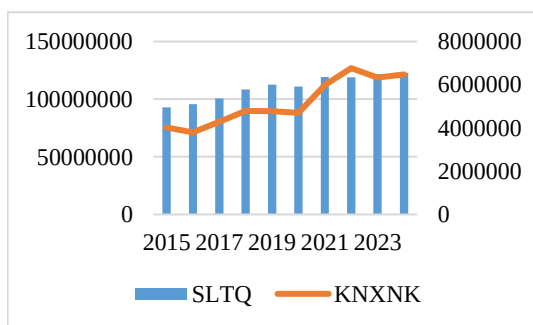
Tóm lại, các mặt hàng xuất nhập khẩu của ASEAN phản ánh một nền kinh tế năng động và đa dạng, với thế mạnh rõ rệt trong ngành công nghiệp điện tử, máy móc, năng lượng và nông nghiệp.

Thực tế cho thấy đặc trưng hoạt động thương mại quốc tế của ASEAN là nhập khẩu chủ yếu để phục vụ xuất khẩu. Ở một góc độ nhất định, thặng dư thương mại chứng tỏ các quốc gia ASEAN đang tạo ra ngày càng nhiều giá trị gia tăng từ các hoạt động sản xuất hàng hóa xuất khẩu. Nghiên cứu này đã cho thấy một trong những yếu tố chính ảnh hưởng đến thương mại quốc tế của ASEAN là do là sự cải thiện đáng kể năng lực sản xuất quốc gia.

ASEAN có nguồn cung lao động dồi dào, duy trì ổn định ở mức 300.000 người trong nhiều năm. Đa số các nước ASEAN có tỷ lệ lao động trình độ cao chiếm tỷ trọng khoảng 12%, cá biệt có những quốc gia như Singapore lên đến gần 60%, Brunei khoảng 35% [15]. Tỷ lệ này tăng đáng kể trong những năm gần đây cho thấy sự cải thiện chất lượng lao động toàn khối.

Thu hút đầu tư là một trong những điểm mạnh của ASEAN. Với chính sách cởi mở và điều kiện địa chính trị thuận lợi, FDI vào ASEAN luôn ở mức cao và có xu hướng tăng trong những năm gần đây. Tổng FDI vào ASEAN hiện đạt khoảng 230 tỷ USD [16], gấp 1,5 lần Trung Quốc và 9 lần Ấn Độ. ASEAN cũng đang được xem là điểm đến của FDI trong làn sóng rút vốn của các nhà đầu tư tại Trung Quốc.

Kết nối giữa năng lực sản xuất và xuất nhập khẩu là vai trò của vận tải. Trong nghiên cứu này, tác giả sử dụng biến số trung gian là sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển của ASEAN làm đại diện. Theo đó, 1% gia tăng sản lượng container thông qua cảng biển của các nước ASEAN làm kim ngạch xuất nhập khẩu tăng khoảng 0,554432%. Mối quan hệ thuận chiều giữa xuất nhập khẩu và sản lượng thông qua hoàn toàn phù hợp với lý thuyết và thực tiễn (hình 2). ASEAN là khu vực tập trung nhiều cảng quốc tế lớn của thế giới. Ngoài giữ vai trò trung chuyển hàng hóa trên các tuyến vận tải quan trọng toàn cầu, hệ thống cảng biển của ASEAN còn tiếp nhận phần lớn hàng hóa xuất nhập khẩu toàn khối. Tổng lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển của ASEAN năm 2024 đạt khoảng 120 triệu teus, bằng 15% lượng container thông qua các cảng biển trên toàn thế giới, cho thấy vị trí và vai trò của ASEAN trong chuỗi cung ứng toàn cầu.



Nguồn: UNCTAD

Hình 2. Sản lượng container thông qua (Teus) và kim ngạch xuất nhập khẩu của ASEAN (USD) giai đoạn 2015-2024

6. Kết luận

Bằng sự cải thiện không ngừng năng lực sản xuất, bao gồm vốn con người, vốn tài chính, năng lực vận tải, công nghệ kỹ thuật và thể chế, ASEAN đã thành công trong việc phát triển nền kinh tế dựa vào xuất khẩu. Thông qua mô hình định lượng và các số liệu thống kê, nghiên cứu đã khẳng định vai trò của năng lực sản xuất quốc gia và khả năng thông qua của hệ thống cảng biển đối với hoạt động xuất nhập khẩu của

ASEAN. Qua đó cung cấp cái nhìn đầy đủ hơn về các nền kinh tế ASEAN như một liên minh các quốc gia có nhiều điểm chung, đặc biệt là chiến lược phát triển kinh tế hướng tới xuất khẩu. Tuy nhiên, nghiên cứu này vẫn còn một số hạn chế. Đặc biệt là về nguồn dữ liệu dẫn đến việc chưa thể đánh giá toàn diện ảnh hưởng của vận tải đến thương mại của ASEAN. Mặc dù vậy, kết quả nghiên cứu này cũng mở ra nhiều hướng nghiên cứu khác về mối quan hệ giữa thương mại nội khối ASEAN và năng lực vận tải hoặc nghiên cứu sâu hơn về các chỉ số thành phần của PCI để xác định yếu tố quan trọng đóng góp vào năng lực sản xuất của ASEAN và từng quốc gia trong khối.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Basak Dalgic, Burcu Fazlioglu & Michael Gasiorsek (2021), *Does it matter where you export and does productivity rise with exporting*, The Journal of International Trade & Economic Development, Taylor & Francis Journals, Vol.30(5), pp.766-791.
- [2] Piotr Gabrielczak và Tomasz Serwach (2018), *The links between firm-level productivity and modes of international expansion of firms from the Lodz Voivodeship*, Economic Research-Ekonomska Istraživanja.
- [3] Segarra-Blasco & Mercedes Teruel & Sebastiano Cataruzzo (2022), *Innovation, productivity and learning induced by export across European manufacturing firms*, Economics of Innovation and New Technology.
- [4] Thanh Quang Ngo & Canh Thi Nguyen & Trung Thanh Nguyen & Khoa Dang Duong & Sang Van Nguyen (2023), *The impact of productivity on export transitions: revisited evidence from the Vietnamese manufacturing sectors*, Economic Research-Ekonomska Istraživanja.
- [5] Nguyễn Văn, Công (2022), *Các yếu tố ảnh hưởng đến xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam giai đoạn 2004-2021*, Tạp chí Kinh tế và Phát triển.
- [6] Phan Thanh Hoàn, Nguyễn Thị Diệu My, Nguyễn Thị Lệ Hương (2023), *Yếu tố ảnh hưởng đến xuất khẩu của Việt nam sang liên minh châu Âu trong bối cảnh EVFTA*, Tạp chí Khoa học Đại học Huế: Nghiên cứu và Phát triển.
- [7] Nguyễn Tuấn Đạt, Phạm Ngọc Khanh, Nguyễn Thị Phương Thảo, Nguyễn Thị Phương Anh, Nguyễn Thị Hồng Hạnh, Mai Thị Bạch Tuyết (2022), *Các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động*

- xuất khẩu nông sản sang thị trường Trung Quốc của các công ty xuất nhập khẩu Việt Nam, Tạp chí Khoa học Trường Đại học Bà Rịa Vũng Tàu.
- [8] Nguyễn Hoàng Tính và Lê Cảnh Dũng (2024), *Phân tích các nhân tố tác động đến kim ngạch xuất khẩu gạo của Việt Nam*, Tạp chí Khoa học Đại học Cần Thơ.
- [9] Phạm Văn Hưng (2020), *Luận án "Nghiên cứu vai trò của cảng Cái Mép - Thị Vải trong việc thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa container tại khu vực phía Nam"*, Trường Đại học Giao thông Vận tải TP.HCM.
- [10] J.H. Park và H. K. Kim (2012), *Causality between seaborne trade and economic growth*, Maritime Policy & Management Journal.
- [11] Enock Kojo Ayesu, Daniel Sakyi & Alexander Bilson Darku (2022), *Seaport efficiency, port throughput, and economic growth in Africa*, Maritime Economics and Logistics.
- [12] Xueqing Liu (2024), *The Role of Logistics and Infrastructure in Promoting International Trade*, Journal of Education and Educational Research.
- [13] Mankiw, N. Gregory (2020). *Principles of economics (Ninth ed.)*. Boston, MA: Cengage Learning.
- [14] Trang web <https://unctad.org/topic/least-developed-countries/productive-capacities-index>
- [15] ASEAN Secretariat (2024), ASEAN Key Figures.
- [16] ASEAN Secretariat & United Nations Trade and Development (2024), ASEAN Investment Report 2024.

Ngày nhận bài:	04/09/2025
Ngày nhận bản sửa:	22/09/2025
Ngày duyệt đăng:	22/09/2025