

---

# TÁC ĐỘNG CỦA VẬN TẢI HÀNG HẢI ĐẾN THU HÚT VỐN ĐẦU TƯ TRỰC TIẾP NƯỚC NGOÀI CỦA VIỆT NAM

**Huỳnh Thị Diệu Linh**

*Trường Đại học Kinh tế, Đại học Đà Nẵng  
Email: linhhtd@due.edu.vn*

**Hoàng Thanh Hiền**

*Đại học Duy Tân  
Email: hoangthanhhiem@dtu.edu.vn*

**Chu Đức Hiền**

*Trường Đại học kinh tế Quốc dân  
Email: dh@neu.edu.vn*

**Kongmany SICHANTHAPADID**

*Sở công thương tỉnh Attapeu, CHDCND Lào  
Email:kongsichanthapadit@gmail.com*

Mã bài: JED - 956

Ngày nhận bài: 03/10/2022

Ngày nhận bài sửa: 16/12/2022

Ngày duyệt đăng: 02/01/2023

## **Tóm tắt**

*Bài viết đánh giá ảnh hưởng của chất lượng vận tải hàng hải đối với thu hút dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vào Việt Nam từ 17 đối tác đầu tư chính trong giai đoạn 2013 - 2020. Áp dụng mô hình lực hấp dẫn mở rộng (Augmented Gravity Model), kết quả nghiên cứu khẳng định tầm quan trọng của vận tải hàng hải với thu hút FDI vào Việt Nam. Cụ thể, trong khi kết nối vận tải, lượng tàu được đóng mới và lượng tàu đăng ký có tác động tích cực đáng kể đến thu hút FDI vào Việt Nam, thì tuổi của tàu và lượng hàng hóa được chuyên chở có tác động tiêu cực đáng kể đến sự hấp dẫn của FDI vào nước ta. Vì vậy, để tiếp tục duy trì và đẩy mạnh thu hút nguồn vốn này, chính phủ Việt Nam cần quan tâm và khuyến khích hơn việc đầu tư có hiệu quả vào lĩnh vực vận tải hàng hải để tạo điều kiện gia tăng cạnh tranh trong sản xuất và tăng tính hấp dẫn của Việt Nam như một điểm đến đầu tư.*

**Từ khóa:** Vận tải hàng hải, kết nối vận tải đường biển, đầu tư trực tiếp nước ngoài, các công ty đa quốc gia, Việt Nam.

**Mã JEL:** C33, C50, F21, F23.

## **The Impact of Maritime Transportation on Foreign Direct Investment Of Vietnam**

### **Abstract**

*The study evaluates the influence of maritime transport quality on attracting foreign direct investment (FDI) to Vietnam from 17 main investment partners in the period 2013 - 2020. Based on an augmented Gravity Model, research results confirm the importance of maritime transport in attracting FDI into Vietnam. Specifically, while transport connectivity, the number of new ships built, and the number of ships registered have a significant positive effect on FDI attraction to Vietnam, the age of the ship and the amount of cargo transported significantly negatively affect the attractiveness of FDI inflows into this country. Therefore, to continue to maintain and promote this capital attraction, the Vietnamese government should pay more attention to and encourage effective investment in the maritime transport sector to facilitate increased competition in manufacturing and increase the attractiveness of Vietnam as an investment destination.*

**Keywords:** Maritime transport, ocean transport connection, foreign direct investment, multinational companies, Vietnam.

**JEL codes:** C33, C50, F21, F23.

---

## 1. Giới thiệu

Toàn cầu hóa thị trường và toàn cầu hóa hoạt động sản xuất đã thúc đẩy nhu cầu di chuyển hàng hóa nhiều hơn giữa các quốc gia, và đều được hưởng lợi từ sự phát triển của vận tải quốc tế, trong đó đặc biệt là sự phát triển của vận tải đường biển. Vận tải đường biển là đặc biệt quan trọng đối với vận chuyển quốc tế vì không kén mặt hàng và cước phí thấp hơn (Rushton, Croucher, & Baker, 2022). Vận tải đường biển phát triển đã làm cho việc vận chuyển hàng hóa trở nên thuận lợi và dễ dàng hơn, thông qua đó đã thúc đẩy giao thương giữa các quốc gia với nhau và góp phần thúc đẩy toàn cầu hóa. Toàn cầu hóa phát triển cũng đã thúc đẩy các công ty mở rộng biên giới hoạt động ra thị trường toàn cầu, tạo điều kiện cho các công ty trở thành các công ty đa quốc gia (MNC) khi di chuyển hoạt động sản xuất, kinh doanh đến quốc gia khác (Hill, 2020). Trong quá trình mở rộng quốc tế, quyết định lựa chọn quốc gia nào để đầu tư là một trong những quyết định quan trọng nhất của các MNC. Đầu tư trực tiếp nước ngoài được chứng minh là đã góp phần thúc đẩy phát triển nền kinh tế của quốc gia, đặc biệt là đối với các quốc gia đang phát triển (Gholami, Tom Lee, & Heshmati, 2006) vì FDI thường liên quan đến việc di chuyển vốn và công nghệ là 2 yếu tố thường thiếu tại các nước này.

Cùng với sự bùng nổ của FDI, nhiều nghiên cứu đã được thực hiện nhằm xác định để đầu tư có trọng điểm vào các nhân tố ảnh hưởng để gia tăng lợi thế cạnh tranh trong thu hút FDI của các nước nhận đầu tư, tuy nhiên không nhiều nghiên cứu tập trung vào tầm quan trọng của vận tải hàng hải đến thu hút FDI. Các nghiên cứu trong lĩnh vực này chủ yếu tập trung vào các yếu tố như chi phí thấp, cơ sở hạ tầng, nguồn lao động, hay tài nguyên tự nhiên, cho đến nay, yếu tố vận tải đường biển – nhân tố chính thúc đẩy di chuyển hàng hóa lại chưa được đề cập nhiều. Trên thế giới chỉ có vài nghiên cứu tập trung vào chủ đề này và mới chỉ sử dụng 1 hoặc 2 khía cạnh của vận tải hàng hải như: chỉ số kết nối vận tải hoặc cơ sở hạ tầng cảng biển (Chen & Lin, 2020; Dell’Anno & Strat, 2018; Halaszovich & Kinra, 2020; Jouili, 2018). Tại Việt Nam hiện nay, chưa có nghiên cứu nào về mối quan hệ này được thực hiện, trong khi FDI là động lực quan trọng để phát triển kinh tế tại nước ta. Để lấp đầy khoảng trống đó, nghiên cứu này được thực hiện nhằm đánh giá ảnh hưởng của vận tải biển đến thu hút FDI tại Việt Nam từ 17 đối tác đầu tư lớn nhất trong giai đoạn 2013 đến 2020. Mục tiêu chính của nghiên cứu nhằm: (1) Sử dụng bộ chỉ số mới nhất hiện nay về vận tải hàng hải của các quốc gia được công bố bởi Hội nghị của Liên hiệp quốc về thương mại và phát triển (UNCTAD) năm 2022, và (2) Đánh giá tác động của vận tải hàng hải đến quyết định lựa chọn Việt Nam làm địa điểm đầu tư của các MNC.

## 2. Tổng quan nghiên cứu

### 2.1. Vận tải hàng hải và đo lường vận tải hàng hải

Vận tải hàng hải hay vận tải đường biển là một trong những loại hình vận tải then chốt, đóng vai trò quan trọng bậc nhất trong hoạt động giao thương quốc tế hiện nay. Với nhiều lợi thế so với vận tải đường bộ và đường hàng không, nhiều doanh nghiệp lựa chọn vận tải đường biển nhằm tối ưu hoá chi phí và loại hàng vận chuyển. Thực tế hiện nay, vận tải biển có cước phí rẻ nhất trên 1 đơn vị sản phẩm và hầu hết các loại hàng hoá đều có thể vận chuyển bằng đường biển (Murphy & Wood, 2008). Để đo lường chất lượng của vận tải biển ảnh hưởng đến thu hút FDI, nghiên cứu này sử dụng các chỉ số cụ thể của Vận tải hàng hải công bố bởi UNCTAD bao gồm:

- Kết nối tàu biển (LSCI): chỉ số này đo lường sự kết nối song phương bằng tàu biển theo tuyến giữa 2 quốc gia thông qua mức độ tích hợp của một cặp quốc gia vào mạng lưới vận tải đường biển toàn cầu.
- Tuổi tàu (AGE): chỉ số này trình bày tuổi trung bình của tàu chở hàng theo đăng ký hoặc theo cờ của 1 quốc gia.
- Tàu được đóng mới (BSIP): chỉ số này đo lường lượng tàu chở hàng được đóng trong 1 năm tại 1 quốc gia, tính theo tổng trọng tải.
- Container thông qua cảng (POR): chỉ số này đo tổng số lượng container được xếp dỡ ước tính trên mỗi quốc gia, tính bằng đơn vị TEU tương đương 20 feet, (40 feet được tính là hai TEU).
- Trọng tải hàng hóa (GRW): chỉ số này đại diện tổng trọng tải hàng hóa được bốc dỡ trong năm bằng tàu đăng ký tại 1 quốc gia.
- Số lượng tàu (SHIP): chỉ số này đo lường số lượng tàu chở hàng theo đăng ký hoặc theo cờ của 1 quốc gia.

## 2.2. Các nghiên cứu về mối quan hệ giữa vận tải hàng hải và FDI

Duval & Utoktham (2014) kiểm tra ảnh hưởng của thuận lợi thương mại đến hiệu quả thu hút vốn FDI, trong đó LSCI là một trong những biến chính được sử dụng để đo lường ảnh hưởng của kết nối vận tải đường biển đến sự hấp dẫn FDI. Nghiên cứu này kết luận cải thiện khả năng kết nối vận tải biển của các nước đang phát triển cũng sẽ làm tăng đáng kể FDI nhưng điều này có thể sẽ đòi hỏi đầu tư vào cơ sở hạ tầng hàng hải ở nhiều nước. Bên cạnh đó, các tác giả cũng kết luận việc thực hiện cải cách tạo thuận lợi thương mại và nâng cao hiệu quả thương mại sẽ thu hút nhiều đầu tư trực tiếp nước ngoài hơn. Các tác giả đưa ra quan điểm rằng tạo thuận lợi thương mại phải là thành phần cốt lõi để gia tăng thu hút dòng vốn FDI và cung cấp thêm bằng chứng về những lợi ích liên quan đến nâng cao hiệu quả thương mại.

Unver & Koyuncu (2016) đánh giá tác động của cơ sở hạ tầng đối với thu hút FDI tại 187 quốc gia. Nghiên cứu này sử dụng năm biến kiểm soát và bảy biến đo lường cơ sở hạ tầng bao gồm: điện thoại cố định, băng thông rộng cố định, điện thoại di động, đường sắt, kết nối đường sắt, vận tải hàng không và kết nối vận tải biển trong giai đoạn 1990-2014. Kết quả ước lượng cho thấy tất cả bảy chỉ số cơ sở hạ tầng đều giúp thúc đẩy và khuyến khích thu hút vốn đầu tư vào các nước được nghiên cứu.

Dell'Anno & Strat (2018) đánh giá các yếu tố tác động đến thu hút FDI tại 28 nước thành viên Liên minh Châu Âu (EU) từ 2000 đến 2012. LSCI được sử dụng để đo lường tác động của vận tải hàng hải đến quyết định lựa chọn địa điểm của các MNC. Kết quả ước lượng cho thấy ảnh hưởng của LSCI đối với thu hút FDI là không đáng kể do cơ sở hạ tầng vận tải tại EU đã rất phát triển, nên sự khác biệt của nó giữa các nước là không lớn. Nghiên cứu này kết luận khi xem xét đầu tư vào EU, các nhà đầu tư nước ngoài quan tâm nhiều hơn đến các yếu tố như nghiên cứu và phát triển (R&D), chất lượng thể chế, và môi trường công nghệ cho sản xuất. Ngược lại, các yếu tố như nguồn tái tạo trong sản xuất điện và quy mô thương mại quốc tế là không có ảnh hưởng đáng kể đến thu hút FDI tại các nước thuộc Liên minh Châu Âu

Chen & Lin (2020) xem xét tác động của kết nối giao thông đến thu hút FDI tại các nền kinh tế mới nổi (BRIC) trong khoảng thời gian từ 2000 đến 2016. Nghiên cứu kết luận rằng việc mở rộng mạng lưới giao thông mà trong đó kết nối vận tải là 1 nhân tố chính đã góp phần làm tăng đầu tư xuyên biên giới của các nước được nghiên cứu. Bên cạnh kết nối vận tải đường biển, sự gia tăng của các chuyến bay thẳng, và đường sắt tốc độ cao cũng góp phần thúc đẩy đầu tư FDI. Các tác giả cũng kết luận đối với các quốc gia đang phát triển với các đặc điểm thể chế và thị trường kém hấp dẫn hơn thì quy mô thị trường, hiệu quả quản lý và hội nhập thương mại là đặc biệt quan trọng trong việc thu hút FDI.

Nhìn chung, các nghiên cứu về mối quan hệ giữa vận tải hàng hải và FDI được đã được thực hiện tập trung vào nhiều yếu tố tác động và vận tải hàng hải chỉ được xem là một trong các nhân tố đó. Hơn nữa, bộ chỉ số vận tải hàng hải mới được công bố bởi UNCTAD năm 2022 nên các nghiên cứu về chủ đề này chưa sử dụng bộ chỉ số đầy đủ này mà chỉ mới dùng một vài khía cạnh của vận tải hàng hải như: chỉ số kết nối vận tải hoặc cơ sở hạ tầng cảng biển.

## 3. Mô hình, dữ liệu và phương pháp ước lượng

### 3.1. Mô hình nghiên cứu

Để đánh giá mối quan hệ giữa vận tải hàng hải và FDI, nghiên cứu này sử dụng mô hình trọng lực có biến đổi (augmented gravity model) được đề xuất bởi De Mello-Sampayo (2009), Jouili (2018), và Chen & Lin (2020), mô hình có dạng như sau:

$$\ln FDI_{ijt} = \beta_0 + \beta_1 \ln GDP_{it} + \beta_2 \ln GDP_{jt} + \beta_3 \ln DIS_{ijt} + \beta_4 FTA_{ijt} + \beta_5 OPEN_{ijt} + \beta_6 LSCI_{ijt} + \beta_7 AGE_{ijt} + \beta_8 BSIP_{ijt} + \beta_9 POR_{ijt} + \beta_{10} GRW_{ijt} + \beta_{11} SHIP_{ijt} + \varepsilon_{ijt} \quad (1)$$

Trong đó  $i, j, t$  tương ứng là quốc gia đối tác đầu tư của Việt Nam, Việt Nam, và yếu tố thời gian trong dữ liệu. Biến phụ thuộc,  $FDI_{ijt}$ , là vốn FDI vào Việt Nam từ các quốc gia đối tác đầu tư. Các biến kiểm soát,  $GDP_{it}$ ,  $GDP_{jt}$  đại diện cho trình độ phát triển của quốc gia đối tác đầu tư và Việt Nam, với dự đoán trình độ phát triển càng cao thì khả năng đầu tư ra bên ngoài, và hấp thụ được vốn đầu tư càng nhiều. Biến,  $DIS_{ijt}$  thể hiện khoảng cách giữa quốc gia đầu tư và Việt Nam, đại diện cho chi phí đầu tư giữa 2 quốc gia với dự đoán khoảng cách càng xa thì chi phí đầu tư càng nhiều.  $FTA_{ijt}$  là biến giả, và có giá trị bằng 1 nếu quốc gia đối tác và Việt Nam đã có ký kết FTA tại năm  $t$ , và bằng 0 nếu các điều kiện trên không thỏa mãn. Biến,  $OPEN_{ijt}$  thể hiện độ mở trung bình của các quốc gia đối tác và Việt Nam về mặt thương mại. Chỉ số này được đo bằng tỉ lệ % của tổng giá trị xuất khẩu và nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ so với tổng sản phẩm quốc nội

của một quốc gia. Các biến đo lường kết nối vận tải bao gồm,  $LSCI_{ijt}$ ,  $AGE_{ijt}$ ,  $BSIP_{ijt}$ ,  $POR_{ijt}$ ,  $GWR_{ijt}$ ,  $SHIP_{ijt}$ , như đã mô tả ở phần 2.1. Cuối cùng,  $\varepsilon_{ijt}$  là sai số của mô hình trong phương trình (I).

### 3.2. Dữ liệu

Nghiên cứu này sử dụng số liệu hàng năm bao gồm 131 quan sát từ 17 quốc gia đối tác đầu tư chính của Việt Nam trong giai đoạn 2013 – 2020. Các số liệu có đơn vị tiền tệ đều được chuyển về giá cố định năm 2015. Các số liệu về FDI được trích xuất từ báo cáo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư (MPI). Số liệu về GDP bình quân đầu người được lấy từ cơ sở dữ liệu của Hội nghị của Liên hiệp quốc về thương mại và phát triển (UNCTAD). Dữ liệu về khoảng cách địa lý được trích xuất từ trang web của Time and Date AS (<http://www.timeanddate.com>). Thông tin về FTA thu thập từ Trung tâm WTO của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI). Dữ liệu về độ mở thương mại (OPEN) được trích xuất từ cơ sở dữ liệu của Ngân hàng thế giới (WB). Dữ liệu của 6 biến giải thích về chất lượng vận tải hàng hải được thu thập từ cơ sở dữ liệu Vận tải hàng hải của UNCTAD. Để tạo ra biến  $AGE_{ijt}$ , trung bình cộng tuổi của tàu của quốc gia đối tác và Việt Nam được tính toán theo công thức  $\frac{(AGE_{it} + AGE_{jt})}{2}$ , nhằm đo lường tác động của tuổi tàu trung bình của cả 2 quốc gia. Thực hiện trung bình cộng tương tự cho các biến  $BSIP_{ijt}$ ,  $POR_{ijt}$ ,  $GRW_{ijt}$ ,  $SHIP_{ijt}$  (biến  $LSCI_{ijt}$  đã được thu thập từ kết nối song phương giữa đối tác đầu tư và Việt Nam nên không tính trung bình cộng). Bảng 1 cung cấp thông tin tổng quan về dữ liệu và dự đoán chiều tác động của các biến độc lập đối với biến phụ thuộc.

**Bảng 1: Thông tin các biến sử dụng trong mô hình**

Biến	Số quan sát	Chiều biến động dự đoán	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất
lnFDI	136		6,323	1,811	1,696	9,340
lnGDPPCi	136	+	10,102	0,881	7,875	11,009
lnGDPPCj	136	+	7,721	0,119	7,541	7,884
lnDIS	136	-	8,284	0,879	6,772	9,500
FTA	136	+	0,551	0,499	0,000	1,000
OPEN	131	+	150,160	50,769	97,554	303,857
LSCI	136	+	118,939	476,144	0,231	2020,000
AGE	136	+	18,419	3,977	10,698	27,216
BSIP	136	+	2024760	3819113	168172	13600000
POR	136	+	19100000	23900000	6375617	129000000
GRW	136	+	13294,120	14815,580	2955,492	66535,380
SHIP	136	+	1891,603	752,690	1042,500	4311,000

*Nguồn: Tổng hợp từ kết quả xử lý dữ liệu nghiên cứu.*

Hệ số tương quan giữa các biến sử dụng trong mô hình (I) được trình bày trong Bảng 2. Chỉ số tương quan của ba cặp biến độc lập có hệ số tương đối lớn hơn 0,6 nên mô hình có thể gặp phải vấn đề đa cộng tuyến (*multicollinearity*) (Wooldridge, 2009). Phương pháp phân tử phóng đại phương sai (VIF) sẽ được sử dụng để kiểm tra hiện tượng đa cộng tuyến (nếu có) trong mô hình nghiên cứu.

### 3.3. Phương pháp ước lượng

Phương pháp Bình phương nhỏ nhất cho dữ liệu bảng (pooled OLS) được áp dụng trước tiên để ước lượng phương trình (I) vì phương pháp này thường cho kết quả ước lượng hiệu quả với chiều biến động chính xác. Tuy nhiên, ước lượng pooled OLS thường bỏ qua hiệu ứng của chuỗi thời gian và hiệu ứng của dữ liệu chéo (Gujarati, 2003), nên có thể làm phát sinh các vấn đề kinh tế lượng như phương sai thay đổi, tự tương quan và tương quan chéo. Do đó, để khắc phục các vấn đề kinh tế lượng trên, nghiên cứu này tiếp tục ước lượng phương trình (I) bằng mô hình Hiệu ứng cố định - fixed effect (FE) và Mô hình Hiệu ứng ngẫu nhiên random effect (RE) và áp dụng phương pháp tính sai số chuẩn *robust* trong phần mềm Stata vì kết quả ước lượng từ 2 phương pháp FE và RE là vững hơn pooled OLS (Wooldridge, 2002). Kết quả kiểm định từ *Hausman test* cho thấy việc ước lượng bằng RE là phù hợp hơn và hiệu quả hơn so với FE ( $p\text{-value} = 0,4373$ ).

**Bảng 2: Ma trận tương quan giữa các biến**

	lnFDI	lnGDPPCi	lnGDPPCj	lnDIS	FTA	OPEN	LSCI	AGE	BSIP	POR	GRW	SHIP
lnFDI	1											
lnGDPPCi	0,2456	1										
lnGDPPCj	-0,0538	0,0416	1									
lnDIS	-0,4173	0,522	0	1								
FTA	0,1146	-0,4835	0,1384	-0,3761	1							
OPEN	0,3692	0,2337	0,1366	-0,5363	-0,0894	1						
LSCI	0,0437	-0,3958	0,0003	-0,396	0,2255	0,0259	1					
AGE	-0,5332	-0,1826	0,2402	0,3951	-0,0695	-0,5656	0,1698	1				
BSIP	0,4433	-0,1624	-0,0135	-0,1959	0,4054	-0,2591	-0,118	-0,1971	1			
POR	0,2711	-0,1954	0,0725	-0,1546	0,214	-0,0999	-0,0991	-0,3016	0,6774	1		
GRW	0,433	0,2183	0,084	-0,4347	-0,0286	0,758	-0,1546	-0,6938	0,1459	0,3561	1	
SHIP	0,3762	-0,0326	0,1	-0,148	0,3141	0,0563	-0,1958	-0,3764	0,567	0,6179	0,5012	1

Nguồn: Tổng hợp từ kết quả xử lý dữ liệu nghiên cứu.

#### 4. Kết quả ước lượng và thảo luận

##### 4.1. Kết quả chính

Bảng 3 trình bày kết quả ước lượng phương trình (I) sử dụng phương pháp Pooled OLS, FE, RE và RE

**Bảng 3: Kết quả ước lượng mô hình thu hút FDI của Việt Nam**

	Pooled OLS(1)	FE (2)	RE (3)	RE robust (4)
	lnFDI	lnFDI	lnFDI	lnFDI
lnGDPPCi	1,606*** (6,57)	-0,824 (-0,24)	1,613*** (6,65)	1,613*** (8,93)
lnGDPPCj	-0,548 (-0,55)	-5,854 (-1,64)	-0,532 (-0,54)	-0,532 (-0,67)
lnDIS	-1,567*** (-5,59)	0 (.)	-1,583*** (-4,89)	-1,583*** (-7,51)
FTA	-0,207 (-0,86)	0,0464 (0,09)	-0,196 (-0,71)	-0,196 (-0,70)
OPEN	0,00308 (0,63)	0,0504** (2,05)	0,00226 (0,40)	0,00226 (0,47)
LSCI	0,000461** (2,02)	0,274 (1,54)	0,000457* (1,67)	0,000457*** (3,80)
AGE	-0,0829* (-1,83)	0,0381 (0,14)	-0,0817* (-1,88)	-0,0817*** (-3,99)
BSIP	0,000000149*** (4,54)	-0,000000213 (-1,04)	0,000000145*** (2,85)	0,000000145*** (3,82)
POR	4,84e-09 (0,82)	4,30e-08 (0,64)	4,76e-09 (0,64)	4,76e-09 (1,23)
GRW	-0,0000540*** (-3,33)	0,000126** (2,11)	-0,0000512*** (-3,00)	-0,0000512*** (-5,06)
SHIP	0,000655*** (3,56)	-0,000192 (-0,12)	0,000637*** (2,83)	0,000637*** (3,96)
_cons	7,524 (1,03)	15,98 (0,47)	7,556 (1,12)	7,556 (1,17)
Số quan sát	131	131	131	131
adj. R <sup>2</sup>	0,674	0,087	0,701	0,701

Ghi chú: Sai số chuẩn trong ngoặc đơn: \*, \*\*, \*\*\* thể hiện mức ý nghĩa tương ứng với 10%, 5%, và 1%.  
Nguồn: Tổng hợp từ kết quả xử lý dữ liệu nghiên cứu.

---

robust lần lượt tương ứng trong các cột (1), (2), (3) và (4).

Kết quả của nghiên cứu chủ yếu được thảo luận từ phương pháp RE robust có đối chiếu với kết quả từ phương pháp pooled OLS. Kết quả thực nghiệm cho thấy khoảng 70 phần trăm dao động trong giá trị FDI vào Việt Nam từ 17 đối tác đầu tư chính trong giai đoạn 2013 – 2020 là có thể được giải thích bởi các biến trong phương trình (1). Dòng vốn đầu tư nước ngoài vào Việt Nam là chịu ảnh hưởng bởi trình độ phát triển kinh tế của quốc gia đối tác đầu tư, khoảng cách địa lý giữa 2 quốc gia, và hầu hết (5/6) biến giải thích về chất lượng vận tải hàng hải của nước đầu tư và Việt Nam, cụ thể: kết nối vận tải song phương, tuổi của tàu biển chờ hàng, lượng (trọng tải) tàu chờ hàng được đóng mới, lượng hàng hóa lưu thông qua cảng, và số lượng tàu chờ hàng đăng ký. Trong khi các yếu tố như FTA, OPEN và lượng container được bốc dỡ không có ý nghĩa thống kê. Mặc dù không có ý nghĩa, nhưng các biến này vẫn được giữ lại trong mô hình để tránh trường hợp kết quả nghiên cứu bị bóp méo do thiếu biến, và ảnh hưởng đến kết quả ước lượng của các biến khác.

Kết quả thực nghiệm của hầu hết (5/6) các biến chất lượng vận chuyển hàng hải có ý nghĩa thống kê với độ tin cậy 99 phần trăm. Trong khi kết nối vận tải, lượng tàu được đóng mới và lượng tàu đăng ký có tác động tích cực đáng kể đến thu hút FDI vào Việt Nam, thì tuổi của tàu và lượng hàng hóa lưu thông qua cảng có tác động tiêu cực đáng kể đến sự hấp dẫn của FDI vào nước này. Cụ thể, kết nối vận tải hàng hải song phương giữa quốc gia đối tác đầu tư và Việt Nam càng cải thiện thì sẽ giúp việc vận chuyển máy móc, nguyên vật liệu, bán thành phẩm, thành phẩm giữa 2 nước trở nên dễ dàng, nhanh chóng và thuận tiện hơn, từ đó thúc đẩy các nhà đầu tư nước ngoài đến Việt Nam đầu tư vì họ giảm việc lo lắng rằng Việt Nam không đủ máy móc thiết bị cần thiết, hay thiếu nguyên vật liệu để sản xuất, cũng như không phải lo lắng về việc thành phẩm sau khi sản xuất ra sẽ gặp khó khăn trong vận chuyển ngược lại về nước đầu tư. Kết quả này là phù hợp với nghiên cứu của Jouili (2018) và Chen & Lin (2020).

Tuổi trung bình của tàu chờ hàng càng cao thì khả năng tàu càng “già” và dễ gặp rủi ro, hỏng hóc. Điều này đã được chứng minh trong vận tải và bảo hiểm quốc tế khi các công ty bảo hiểm hàng hóa quốc tế thu phí bảo hiểm cao hơn đối với những con tàu “già”. Do đó, khi tuổi của tàu tăng lên thì sẽ làm giảm sức hấp dẫn của FDI do các nhà đầu tư ngại việc vận chuyển bằng tàu của nước đầu tư hoặc của Việt Nam sẽ có thể gặp sự cố gây ra rủi ro trên đường vận chuyển, nếu chuyển sang dùng tàu của nước khác thì sẽ không có thuận lợi bằng tàu của nước mình trong thương lượng giá và các điều kiện vận chuyển nhất là trong tình trạng cước phí vận chuyển tăng cao do thiếu hụt tàu chờ hàng quốc tế như trong giai đoạn đại dịch Covid 19 trầm trọng..

Ngược với tuổi trung bình của tàu thì số lượng tàu chờ hàng được đóng mới tại quốc gia đối tác đầu tư và Việt Nam có tác động tích cực đáng kể đến thu hút FDI vào Việt Nam. Điều này là do khi lượng tàu được đóng mới tăng lên thì khả năng chuyên chở hàng hóa cũng tăng lên góp phần tạo thuận lợi cho việc vận tải bằng đường biển từ đối tác đầu tư và từ Việt Nam tăng lên trong việc di chuyển máy móc, trang thiết bị, nguyên vật liệu, thành phẩm. Trên thực tế, thuận lợi trong vận chuyển góp phần thúc đẩy toàn cầu hóa hoạt động sản xuất của các MNC nhằm đạt được tính kinh tế của địa điểm do giảm bớt rào cản về vận chuyển nên có thể di chuyển các hàng hóa từ nơi có chất lượng tốt và giá thành rẻ đến nơi sản xuất cần thiết cũng như di chuyển thành phẩm vào các thị trường tiêu thụ thuận lợi. Bên cạnh đó, lượng tàu đóng mới tăng lên cũng đồng nghĩa với việc giảm độ tuổi trung bình của đội tàu chờ hàng, và giúp giảm chi phí bảo hiểm cũng như các rủi ro trong vận chuyển.

Mặc dù hàng hóa lưu thông qua cảng tăng lên thể hiện sự thuận lợi của thương mại bằng đường biển, tuy nhiên, khi thuận lợi của thương mại tăng lên, hàng hóa xuất nhập khẩu dễ dàng hơn thì các nhà đầu tư nước ngoài có thể lựa chọn thương mại quốc tế thay vì đầu tư quốc tế. Điều này sẽ giúp các công ty giảm được rủi ro khi đầu tư 1 lượng vốn lớn vào nước nhận đầu tư, và có thể bị mất bí quyết công nghệ. Đối với nước nhận đầu tư, khi thương mại quốc tế phát triển, các doanh nghiệp tại có thể dễ dàng hơn trong mở rộng thị trường tiêu thụ ở nước ngoài, và tiếp cận thị trường cung cấp quốc tế nên các doanh nghiệp này có xu hướng lựa chọn xuất nhập khẩu trực tiếp hơn là phải thông qua chuỗi cung ứng toàn cầu các MNC nhằm tránh việc phải phụ thuộc vào các MNC cũng như chia sẻ lợi nhuận. Do đó, thuận lợi xuất nhập khẩu hàng hóa đã có ảnh hưởng ngược chiều đến FDI. Quan điểm này đã từng được đề cập trong nghiên cứu của Hill (2008).

Kết quả ước lượng của biến lượng tàu đăng ký tại quốc gia đối tác đầu tư và Việt Nam có ảnh hưởng tích cực đến dòng vốn FDI vào Việt Nam. Khi lượng tàu chờ hàng đăng ký tại 1 quốc gia tăng lên đồng nghĩa với việc các doanh nghiệp tại quốc gia đó sẽ thuận lợi hơn trong việc tìm kiếm tàu chờ hàng, thuê chỗ trên

---

tàu chợ (booking space on liner) hoặc thuê tàu chuyển để chuyên chở hàng hóa từ quốc gia đó. Bên cạnh đó, khi lượng tàu đăng ký tại quốc gia đó tăng lên, doanh nghiệp sẽ thuận lợi hơn trong đàm phán, thương lượng các điều kiện vận chuyển trong hợp đồng, ví dụ như dễ dàng nhận được Clean Bill of Lading hơn giúp thuận lợi hơn cho việc thanh toán. Hơn nữa, khi có rủi ro xảy ra trên đường vận chuyển hàng hóa, các thủ tục để giải quyết tranh chấp, khiếu nại bồi thường, luật áp dụng sẽ được thực hiện nhanh chóng và đơn giản hơn đối với đội tàu đăng ký tại nước mình.

Đối với các biến kiểm soát, trình độ phát triển kinh tế của đối tác đầu tư và Việt Nam có kết quả ước lượng trái ngược nhau, trong khi trình độ phát triển của đối tác đầu tư có tác động dương với độ tin cậy 99 phần trăm, thì hệ số này của Việt Nam có tác động âm và không có ý nghĩa thống kê. Cụ thể nếu trình độ phát triển của nước đầu tư tăng lên 1 phần trăm sẽ làm tăng 1,6 phần trăm FDI vào Việt Nam. Điều này là do khi trình độ phát triển kinh tế của nước đầu tư tăng lên thì họ có nhiều khả năng để đầu tư ra nước ngoài nhằm tối đa hóa lợi nhuận hơn, và hơn nữa khi thu nhập người dân tăng lên làm mức lương tăng lên kéo theo chi phí lao động tại nước đó tăng lên nên các MNC có xu hướng chuyển việc sản xuất ra nước ngoài thông qua FDI để cắt giảm chi phí. Bên cạnh đó, khi kinh tế càng phát triển thì có một số ngành và lĩnh vực mà chính phủ và người dân tại đó không muốn sản xuất tại nước mình nên cũng làm gia tăng việc di chuyển sản xuất ra nước ngoài thông qua đầu tư.

Kết quả ước lượng của biến khoảng cách địa lý kết luận rằng khoảng cách giữa nước đầu tư và Việt Nam có tác động tiêu cực đến thu hút đầu tư nước ngoài vào Việt Nam. Tham số này có ý nghĩa thống kê ở mức 1 phần trăm, cụ thể khi khoảng cách từ nước đầu tư đến Việt Nam xa thêm 1 phần trăm sẽ làm giảm thu hút vốn đầu tư vào nước này khoảng 1.6 phần trăm. Việc vận chuyển máy móc, nguyên vật liệu đầu vào từ đối tác đầu tư đến Việt Nam cũng như việc vận chuyển thành phẩm từ Việt Nam về nước đầu tư sẽ trở nên khó khăn và chi phí cao hơn khi khoảng cách từ quê nhà đến nước nhận đầu tư tăng lên, nhất là trong tình hình đứt gãy chuỗi cung ứng toàn cầu hiện nay do đại dịch Covid 19 gây ra. Hơn nữa, khoảng cách càng xa thì càng gây khó khăn cho các nhà đầu tư nước ngoài trong việc điều động sắp xếp lao động cũng như trong việc tìm hiểu, thương lượng và tìm kiếm cơ hội kinh doanh tại Việt Nam.

Chúng tôi cũng tiến hành kiểm định VIF đối với các biến sử dụng trong phương trình (I). Kết quả kiểm định cho thấy tất cả các biến đều có giá trị dưới 10, và giá trị VIF trung bình cũng nhỏ hơn 10 nên có thể kết luận là kết quả ước lượng của mô hình không bị ảnh hưởng bởi hiện tượng đa cộng tuyến.

#### **4.2. Kiểm định tính bền vững của kết quả**

Kết quả nghiên cứu được kiểm định tính bền vững để xem mô hình có gặp vấn đề nội sinh hay không. Phương pháp ước lượng dữ liệu bảng động và mô hình System Generalized Method of Moments (Dynamic panel-data estimation, one-step system GMM) được sử dụng. Kết quả kiểm định bằng ước lượng GMM cho thấy rằng mô hình là phù hợp. Các biến đều có ý nghĩa thống kê và có hệ số ước lượng tương đương với kết quả chính trong Bảng 4.<sup>1</sup>

### **5. Kết luận và hàm ý chính sách**

Kết quả phân tích định lượng cho thấy mối quan hệ tích cực trong việc cải thiện vận tải hàng hải của Việt Nam và đối tác đầu tư đến việc thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào Việt Nam. Trong các yếu tố vận tải hàng hải cụ thể, các MNC bị thu hút bởi sự cải thiện trong kết nối vận tải hàng hải song phương, lượng tàu đóng mới, lượng tàu đăng ký, và trẻ hóa độ tuổi của tàu chở hàng nhưng lại không bị hấp dẫn bởi lưu lượng hàng hóa xuất nhập khẩu. Kết quả của nghiên cứu này đã khẳng định tầm quan trọng của vận tải hàng hải hiệu quả trong việc đẩy mạnh thu hút FDI vào Việt Nam. Do đó, để tiếp tục đẩy mạnh thu hút nguồn vốn này chính phủ cần phổ biến tầm quan trọng của vận tải hàng hải không chỉ đối với thương mại quốc tế mà còn đối với thu hút FDI. Bên cạnh đó, chính phủ cần định hướng cho các địa phương và doanh nghiệp Việt Nam nên quan tâm nhiều hơn đến việc có chính sách thu hút đầu tư từ các quốc gia có vận tải hàng hải hiệu quả để đạt được sự thuận lợi trong dòng vận động hàng hóa.

Chính phủ, các nhà hoạch định chính sách và các bên liên quan trong ngành vận tải cần quan tâm hơn đến việc phát triển, cải thiện và nâng cao chất lượng vận tải hàng hải tại Việt Nam. Đặc biệt trong điều kiện hiện nay, khi mà đại dịch COVID-19 tác động tiêu cực đến chuỗi cung ứng toàn cầu, gây ra việc thiếu hụt tàu chở hàng quốc tế và containers rỗng, gây khó khăn trong việc thuê tàu, thuê chỗ trên tàu, và giá cước vận tải quốc tế liên tục tăng rất cao trong thời gian gần đây, thậm chí là hơn gấp 5 lần so với trước đại dịch. Điều

---

này đã gây khó khăn cho MNC khi muốn chuyên chở hàng hóa phục vụ sản xuất từ nơi khác đến Việt Nam cũng như khó khăn trong việc vận chuyển thành phẩm từ Việt Nam về nước đầu tư hoặc thị trường tiêu thụ. Trở ngại trong vận chuyển hàng hóa đã làm gia tăng chi phí cũng như xáo trộn và bị động các kế hoạch dự trữ và sản xuất của các doanh nghiệp (trong đó có các MNC). Dù vấn đề này là yếu tố khách quan, nhưng một trong những nguyên nhân chính là do ngành công nghiệp đóng tàu tại Việt Nam chưa thật sự phát triển, và các doanh nghiệp Việt Nam hoạt động trong lĩnh vực hàng hải quốc tế chủ yếu là làm dịch vụ logistics chứ không phải là công ty vận chuyên, do đó phần lớn thị phần vận tải biển quốc tế tại Việt Nam là do các doanh nghiệp nước ngoài chi phối và doanh nghiệp Việt Nam đa phần là làm đại lý cho phía nước ngoài. Vì vậy, khi gặp khó khăn trong vận tải đường biển quốc tế như tác động của đại dịch Covid 19, việc kêu gọi các doanh nghiệp ngoại giảm giá cước hay ưu tiên tàu và containers cho thị trường Việt Nam hầu như không đạt được kết quả như mong đợi. Qua đó, có thể thấy được vai trò rất quan trọng của vận tải hàng hải đối với sản xuất, khả năng cạnh tranh và tính hấp dẫn của Việt Nam trong thu hút FDI, vì vậy để tiếp tục duy trì và đẩy mạnh thu hút nguồn vốn này vào nước ta, chính phủ cần quan tâm và khuyến khích hơn việc đầu tư có hiệu quả vào lĩnh vực vận tải hàng hải nhằm cải thiện chất lượng và hiệu quả của vận tải hàng hải để tạo điều kiện gia tăng cạnh tranh trong sản xuất và tăng tính hấp dẫn của Việt Nam như một điểm đến đầu tư.

Bên cạnh các yếu tố liên quan đến vận tải hàng hải, nghiên cứu này còn cho thấy Việt Nam thu hút được FDI từ các nước có trình độ phát triển kinh tế cao. Đây là những thị trường tiềm năng về các dự án FDI thâm dụng công nghệ. Vì vậy chính phủ Việt Nam cần có chính sách ưu tiên phù hợp để khuyến khích thu hút FDI từ các thị trường phát triển này, cũng như có chính sách hạn chế dần các dự án FDI thâm dụng lao động phổ thông nhưng lại gây hại môi trường để giảm bớt tình trạng các MNC di chuyển các máy móc, thiết bị, công nghệ lỗi thời qua Việt Nam nhằm kéo dài vòng đời sản phẩm quốc tế của chúng mà không đóng góp tích cực vào chuyển giao công nghệ tại nước ta, nhưng lại gây ra tác động tiêu cực vào môi trường làm ảnh hưởng xấu đến mục tiêu phát triển bền vững của Việt Nam.

#### **Ghi chú:**

1. Tuy nhiên để tiết kiệm không gian, tác giả không trình bày kết quả ước lượng bằng GMM trong nội dung bài viết và sẽ sẵn sàng cung cấp khi có yêu cầu.

**Lời thừa nhận/Cảm ơn:** Nghiên cứu này được tài trợ bởi Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ Quốc gia (NAFOSTED) trong đề tài mã số **502.01-2019.318**.

#### **Tài liệu tham khảo**

- Chen, M.X. & Lin, C. (2020), 'Geographic connectivity and cross-border investment: The Belts, Roads and Skies', *Journal of Development Economics*, 146, 102469. Doi:<https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2020.102469>.
- de Mello-Sampayo, F. (2009), 'Competing-destinations gravity model: an application to the geographic distribution of FDI', *Applied economics*, 41(17), 2237-2253.
- Dell'Anno, R. & Strat, V.A. (2018), 'The potential of the EU economies in attracting FDI—A composite index based approach', *Journal of Applied Quantitative Methods*, 13(4), 24-40.
- Duval, Y. & Utoktham, C. (2014), *Impact of trade facilitation on foreign direct investment*, retrieved on August 20<sup>th</sup> 2022, from <<https://www.unescap.org/resources/impact-trade-facilitation-foreign-direct-investment>>.
- Gholami, R., Tom Lee, S.Y. & Heshmati, A. (2006), 'The causal relationship between information and communication technology and foreign direct investment', *World Economy*, 29(1), 43-62.



- 
- Gujarati, D.N. (2003), *Basic Econometrics*, McGraw-Hill Higher Education, New York.
- Halaszovich, T.F. & Kinra, A. (2020), 'The impact of distance, national transportation systems and logistics performance on FDI and international trade patterns: Results from Asian global value chains', *Transport Policy*, 98, 35-47.
- Hill, C. (2008), 'International business: Competing in the global market place', *Strategic Direction*, 24(9). Doi:<https://doi.org/10.1108/sd.2008.05624iae.001>.
- Hill, C. (2020), *Global Business Today, 11e*, McGraw-Hill Education, New York.
- Jouili, T. (2018), 'Determinants of foreign investment in maritime nations', *International Journal of Advanced and Applied Sciences*, 5(5), 43-47.
- Murphy, P.R. & Wood, D.F. (2008), *Contemporary logistics (Vol. 415)*, Pearson Prentice Hall.
- Rushton, A., Croucher, P. & Baker, P. (2022), *The handbook of logistics and distribution management: Understanding the supply chain*, Kogan Page Publishers.
- Unver, M. & Koyuncu, C. (2016), 'The impact of infrastructure on FDI inflows: A panel data analysis', Paper presented at the 2nd International Osmaneli Social Sciences Congress.
- Wooldridge, J.M. (2002), *Econometric Analysis of Cross Section and Panel Data*, MIT Press.
- Wooldridge, J.M. (2009), *Introductory Econometrics: A Modern Approach*, South-Western Cengage Learning, US.