

Ước lượng tác động của chi phí xuất khẩu đến xuất khẩu Việt Nam

Mai Thị Cẩm Tú

Tóm tắt—Trong bối cảnh cạnh tranh quốc tế gay gắt như hiện nay, chi phí sản xuất và chi phí xuất khẩu là hai nhân tố quan trọng có ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh và tăng trưởng xuất khẩu bền vững của các quốc gia đang phát triển. Bài viết nhằm tập trung ước lượng mức độ tác động của nhân tố chi phí xuất khẩu tác động đến giá trị xuất khẩu Việt Nam. Bài viết sử dụng phương pháp kiểm định Hausman - Taylor (1981) để lựa chọn phương pháp tối ưu giữa phương pháp ước lượng Fixed - effects (FE), Random - effects (RE), dữ liệu bảng hỗn hợp (panel data) của 70 quốc gia đối tác xuất khẩu chính của Việt Nam giai đoạn 2001 - 2013 với 910 quan sát. Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra rằng nhân tố chi phí xuất khẩu đóng vai trò quan trọng bậc nhất so với các nhân tố khác có tác động đến giá trị xuất khẩu của Việt Nam trong thời gian qua. Các nhân tố tác động đến giá trị xuất khẩu của Việt Nam lần lượt như sau: Chi phí xuất khẩu (-2,965); GDP của Việt Nam (0,658); GDP của quốc gia nhập khẩu (0,413); dân số của quốc gia nhập khẩu (0,289); Độ mở cửa thương mại của quốc gia nhập khẩu (0,252). Do đó, để tăng trưởng xuất khẩu trong thời gian tới, Việt Nam cần đặc biệt chú trọng đến việc tối ưu hóa chi phí xuất khẩu nội địa.

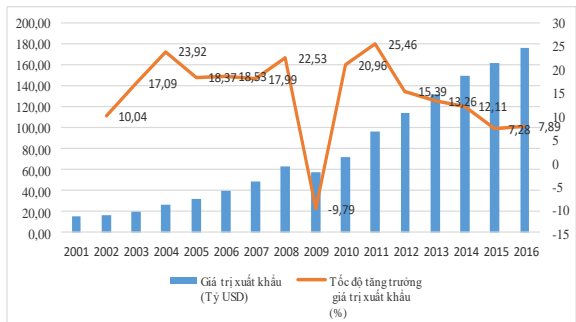
Từ khóa—Chi phí xuất khẩu, xuất khẩu Việt Nam, GDP, Việt Nam.

1 GIỚI THIỆU

Trong bối cảnh nền kinh tế toàn cầu như hiện nay, sự khác biệt về chi phí sản xuất hàng hóa xuất khẩu giữa các quốc gia có điều kiện tự nhiên tương đồng là rất ít. Tuy nhiên, để duy trì và mở rộng thị phần xuất khẩu của quốc gia mình trên thị trường xuất khẩu trên thị trường thế giới, các quốc gia xuất khẩu này luôn phải đối mặt với tình trạng cạnh tranh với nhau rất khốc liệt về giá cả xuất khẩu. Với điều kiện chi phí sản xuất hàng hóa xuất

khẩu tương đồng, chi phí xuất khẩu cao làm cho giá cả xuất khẩu cao và làm giảm năng lực cạnh tranh xuất khẩu của quốc gia đó. Do đó, các quốc gia luôn chú trọng tối ưu hóa chi phí xuất khẩu bên cạnh tối ưu hóa chi phí sản xuất để nâng cao năng lực cạnh tranh xuất khẩu trên thị trường thế giới.

Nhìn lại hoạt động xuất khẩu của Việt Nam trong thời gian qua cho thấy, hoạt động xuất khẩu đóng vai trò quan trọng trong việc tạo nguồn thu ngoại tệ cho quốc gia, giải quyết công ăn việc làm, tăng thu nhập cho người dân, chuyển dịch cơ cấu kinh tế và góp phần phát triển nền kinh tế - xã hội. Năm 2016, giá trị xuất khẩu của Việt Nam đạt 175,9 tỷ USD [12]. Giá trị xuất khẩu Việt Nam tăng qua các năm trong giai đoạn năm 2001 đến năm 2016, giá trị xuất khẩu năm sau tăng cao hơn so với giá trị xuất khẩu năm trước (chỉ trừ năm 2009). Tuy nhiên, tốc độ tăng trưởng giá trị xuất khẩu qua các năm tăng không đồng đều và thiếu tính bền vững (xem hình 1).



Hình 1. Giá trị xuất khẩu và tốc độ tăng trưởng giá trị xuất khẩu của Việt Nam giai đoạn 2001 – 2016

Nguồn: *Thống kê thương mại quốc tế (Trademap.org) (2001-2015) và Tổng cục thống kê (năm 2016)*

Theo số liệu thống kê từ Ngân hàng Thế giới năm 2016, chi phí logistics tại Việt Nam ước tính khoảng 25% GDP hằng năm, cao hơn đáng kể so với tỷ trọng 19% của Thái Lan, 18% của Trung Quốc, 13% của Malaysia và cao gấp ba lần nếu so với các nước như Mỹ hay Singapore. Nếu chỉ tính riêng khâu quan trọng nhất trong logistics

Bài nhận ngày 10 tháng 9 năm 2017, hoàn chỉnh sửa chữa ngày 01 tháng 12 năm 2017.

Tác giả Mai Thị Cẩm Tú, Trường Đại học Kinh tế - Luật, ĐHQG-HCM (e-mail: tumtc@uel.edu.vn).

là vận tải, chiếm từ 40 - 60% chi phí [14]. Vì vậy, tác giả đặt ra câu hỏi là liệu rằng chi phí xuất khẩu có tác động gì đến giá trị xuất khẩu của Việt Nam trong thời gian qua không?

Để trả lời câu hỏi đó, tác giả bắt đầu tìm hiểu các nghiên cứu trong nước có liên quan đến vấn đề này. Cho đến thời điểm này, tác giả đã tìm được một vài nghiên cứu như: Trần Nhuận Kiên và Ngô Thị Mỹ [2]; Phạm Thị Ngân và Nguyễn Thanh Tú [3]. Các nghiên cứu này đã ước lượng tác động của khoảng cách địa lý từ Thủ đô của quốc gia xuất khẩu đến Thủ đô của các quốc gia nhập khẩu (đại diện cho chi phí vận chuyển chính và thời gian vận chuyển từ quốc gia xuất khẩu đến quốc gia nhập khẩu) đến giá trị xuất khẩu thủy sản Việt Nam và giá trị xuất khẩu nông sản Việt Nam. Chi phí vận chuyển chính từ quốc gia xuất khẩu đến quốc gia nhập khẩu là một trong những chi phí xuất khẩu, chưa phản ánh được tổng chi phí xuất khẩu tác động như thế nào đến giá trị xuất khẩu. Ở nước ngoài đã có rất nhiều nghiên cứu tương tự như hai công trình nghiên cứu trong nước nêu trên về tác động của khoảng cách địa lý đến xuất khẩu. Đối với tác động của chi phí xuất khẩu đến xuất khẩu, tác giả chỉ tìm thấy có một vài nghiên cứu như: Anderson và Wincoop [5], De [11] Khan và Kalirajan [9]. Các nghiên cứu này đã ước lượng tác động của chi phí thương mại đến hoạt động xuất khẩu của các quốc gia công nghiệp, các quốc gia đang phát triển; xuất khẩu của Pakistan. Qua lượt khảo nghiên cứu trong và ngoài nước, tác giả nhận thấy chưa có nghiên cứu nào thực hiện ước lượng tác động của chi phí xuất khẩu đến xuất khẩu Việt Nam một cách tương đối đầy đủ. Chính vì vậy, việc thực hiện nghiên cứu này là việc làm cần thiết. Với mong muốn của nghiên cứu này là ước lượng tác động của chi phí xuất khẩu đến giá trị xuất khẩu Việt Nam, từ kết quả nghiên cứu đó nhằm đề xuất một số gợi ý chính sách liên quan đến chi phí xuất khẩu để tăng trưởng xuất khẩu của Việt Nam một cách bền vững.

Các phần tiếp theo của bài viết này bao gồm: (2) cơ sở lý thuyết và đề xuất mô hình nghiên cứu; (3) Dữ liệu và phương pháp nghiên cứu; (4) Kết quả và thảo luận; (5) Kết luận, hàm ý chính sách, hạn chế và hướng nghiên cứu tiếp theo.

2 CƠ SỞ LÝ THUYẾT VÀ ĐỀ XUẤT MÔ HÌNH NGHIÊN CỨU

2.1 Chi phí xuất khẩu

Chi phí xuất khẩu không phải là một thuật ngữ

mới và xa lạ đối với các nhà nghiên cứu kinh tế và thực tiễn các doanh nghiệp xuất nhập khẩu hàng hóa. Với mỗi góc độ tiếp cận khác nhau thì khái niệm chi phí xuất khẩu cũng không giống nhau. Dưới đây là một số khái niệm về chi phí xuất khẩu.

Chi phí thương mại (trade cost) là tất cả các khoản chi phí phát sinh từ khi nhận hàng ở doanh nghiệp sản xuất xuất khẩu của quốc gia xuất khẩu đến người tiêu dùng cuối cùng ở quốc gia nhập khẩu. Những khoản chi phí liên quan đến hoạt động xuất khẩu giữa hai quốc gia với nhau đó là: (i) Chi phí vận chuyển (liên quan đến cước phí vận chuyển và chi phí thời gian vận chuyển); (ii) Chi phí liên quan đến chính sách xuất khẩu, nhập khẩu (thuế quan; phí thuế quan; hạn ngạch); (iii) Chi phí thông tin xuất khẩu, nhập khẩu; (iv) Chi phí thực hiện hợp đồng xuất khẩu, nhập khẩu; (v) Các chi phí khác do sự khác biệt giữa môi trường của quốc gia xuất khẩu và môi trường của quốc gia nhập khẩu (sự khác biệt về tiền tệ; sự khác biệt về tôn giáo; sự khác biệt về văn hóa; sự khác biệt về hệ thống pháp luật, phong tục tập quán; kênh phân phối, ...) [5].

Một khái niệm khác về chi phí thương mại (trade cost) của De [11] thì chi phí thương mại gồm ba khoản chi phí chính đó là: (i) chi phí liên quan đến chính sách (thuế quan; phí thuế quan và hạn ngạch); (ii) chi phí vận chuyển gồm chi phí vận chuyển trực tiếp (cước phí vận chuyển và phí bảo hiểm); và chi phí vận chuyển gián tiếp (chi phí chuyển tải và chi phí vận chuyển phụ); (iii) chi phí khác như chi phí liên quan đến cơ sở hạ tầng.

Theo Incoterms 2010, những chi phí chính liên quan đến hoạt động xuất khẩu đó là: chi phí đóng gói; chi phí bốc hàng lên phương tiện vận tải tại kho người bán; chi phí vận tải nội địa tại quốc gia xuất khẩu; chi phí dỡ hàng khỏi phương tiện vận tải nội địa quốc gia xuất khẩu; chi phí thông quan xuất khẩu; chi phí bốc hàng lên phương tiện vận chuyển chính; chi phí vận tải chính; chi phí bảo hiểm quốc tế; chi phí dỡ hàng khỏi phương tiện vận tải chính; chi phí thông quan nhập khẩu; chi phí vận chuyển nội địa tại quốc gia nhập khẩu; chi phí dỡ hàng từ phương tiện vận tải chờ đến kho người mua.

Krugman và Obstfeld [7] cho rằng các chi phí có tác động đến hoạt động xuất khẩu của quốc gia xuất khẩu đó là: Thuế quan xuất khẩu, hàng rào phi thuế quan xuất khẩu, tỷ giá hối đoái và các chính sách xuất khẩu; Các chi phí có tác động đến hoạt động nhập khẩu của quốc gia nhập khẩu đó là thuế quan nhập khẩu; Hàng rào phi thuế quan nhập

khẩu; Tỷ giá hối đoái và các chính sách nhập khẩu.

Tóm lại, ở bài viết này tiếp cận chi phí xuất khẩu là tất cả các khoản chi phí phát sinh từ khi nhận hàng ở doanh nghiệp sản xuất xuất khẩu ở quốc gia xuất khẩu đến người tiêu dùng cuối cùng ở quốc gia nhập khẩu. Không giống như thương mại trong nước, xuất khẩu là hoạt động bán hàng hóa hoặc cung ứng dịch vụ từ một quốc gia xuất khẩu sang một hoặc nhiều quốc gia nhập khẩu nhằm thu lợi nhuận. Theo khái niệm xuất khẩu, chi phí xuất khẩu bao gồm ba khoản chi phí chính như: (i) Chi phí phát sinh ở quốc gia xuất khẩu; (ii) Chi phí phát sinh ở quốc gia nhập khẩu; (iii) Chi phí vận tải chính và một số chi phí khác có liên quan đến hoạt động xuất khẩu hàng hóa.

Nếu gọi P_p là giá thành hàng hóa sản xuất của doanh nghiệp sản xuất xuất khẩu ở quốc gia xuất khẩu. EC_i là chi phí xuất khẩu phát sinh ở quốc gia xuất khẩu i . Chi phí xuất khẩu phát sinh ở quốc gia xuất khẩu là tất cả các khoản chi phí phát sinh từ lúc nhận hàng ở doanh nghiệp sản xuất xuất khẩu đến hoàn tất giao hàng lên phương tiện vận tải chính tại quốc gia xuất khẩu. EC_i bao gồm các khoản chi phí chính như: Chi phí bao bì đóng gói, chi phí bốc hàng lên phương tiện vận tải, chi phí vận tải nội địa, chi phí dỡ hàng khỏi phương tiện vận tải, chi phí lưu kho bãi, Chi phí cảng và thủ tục hải quan, thuế xuất khẩu, các chi phí khác liên quan đến hoạt động xuất khẩu). EC_j là chi phí xuất khẩu phát sinh ở quốc gia nhập khẩu j . Chi phí xuất khẩu phát sinh ở quốc gia nhập khẩu là tất cả các khoản chi phí phát sinh từ lúc nhận hàng tại phương tiện vận tải chính đến người tiêu dùng cuối cùng tại quốc gia nhập khẩu. EC_j bao gồm các khoản chi phí chính: Chi phí xếp dỡ hàng từ phương tiện vận tải, thuế nhập khẩu, chi phí cảng và hải quan, chi phí lưu kho bãi, chi phí vận chuyển nội địa, chi phí phân phối hàng hóa, các chi phí khác liên quan đến hoạt động nhập khẩu). EC_t là chi phí vận tải chính và bảo hiểm từ quốc gia xuất khẩu i đến quốc gia nhập khẩu j . Như vậy, chi phí xuất khẩu $EC_{ij} = EC_i + EC_t + EC_j$. Giá cả hàng hóa người tiêu dùng cuối cùng ở quốc gia nhập khẩu phải trả là $P_c = P_p + EC_{ij}$. Trong điều kiện cạnh tranh quốc tế mạnh mẽ như hiện nay giá thành sản phẩm hàng hóa P_p ở các quốc gia xuất khẩu có điều kiện tương đồng rất ít khác biệt. Chính vì vậy EC_{ij} , cụ thể là EC_i của quốc gia xuất khẩu nào càng thấp thì giá cả thấp và khả năng cạnh tranh xuất khẩu cao hơn.

2.2 Mô hình lực hấp dẫn trong thương mại quốc tế (The Gravity model of International Trade)

Mô hình lực hấp dẫn trong thương mại quốc tế được nhiều nhà nghiên cứu kinh tế trên thế giới vận dụng để phân tích hoạt động thương mại giữa hai hay nhiều quốc gia với nhau từ suốt những năm 1970 đến nay. Theo lý thuyết lực hấp dẫn trong thương mại quốc tế được Tinbergen (1962) và Poyhonen (1963) phát triển từ mô hình lực hấp dẫn giữa hai vật của nhà vật lý học Newton (1687), (Jeffrey, 1998) như sau:

$$X_{ij} = \varphi \left(\frac{Y_i * Y_j}{D_{ij}} \right) \quad (1)$$

Trong đó:

X_{ij} : Giá trị xuất khẩu từ quốc gia i sang quốc gia j ;
 Y_i, Y_j : Tổng sản phẩm quốc nội (GDP) của quốc gia i và j . GDP của quốc gia xuất khẩu i đại diện cho khả năng sản xuất hàng hóa xuất khẩu. GDP của quốc gia nhập khẩu j đại diện cho mức thu nhập bình quân của quốc gia nhập khẩu;

D_{ij} : khoảng cách địa lý giữa quốc gia i và j ;

φ : hằng số.

Giá trị xuất khẩu hàng hóa từ quốc gia i sang quốc gia j tỷ lệ thuận với GDP của quốc gia i và j và tỷ lệ nghịch với khoảng cách địa lý giữa hai quốc gia i và j .

Từ (1) có thể viết lại thành phương trình hồi quy như sau:

$$\ln X_{ij} = \beta_0 + \beta_1 \ln(Y_i) + \beta_2 \ln(Y_j) - \beta_3 \ln(D_{ij}) + \varepsilon \quad (2)$$

Mô hình (2) được xem là mô hình lý thuyết nền tảng để lượng hóa các yếu tố ảnh hưởng đến xuất khẩu giữa hai hay nhiều quốc gia với nhau. Từ nghiên cứu ban đầu của Tinbergen (1962) và Poyhonen (1963) gồm ba nhân tố như thể hiện ở phương trình (2), các nhà nghiên cứu sau đó đã bổ sung thêm vào phương trình (2) những nhân tố có tác động đến khối lượng hoặc giá trị xuất khẩu giữa hai hay nhiều quốc gia với nhau như: dân số, ngôn ngữ, tỷ giá hối đoái, chung biên giới, thành viên các Hiệp định song phương và đa phương,... Mô hình lực hấp dẫn thương mại quốc tế của Bergstrand (1985) và Anderson và van Wincoop (2003) phản ánh được đầy đủ các yếu tố nêu trên, đây cũng là mô hình tổng quát nhất và được các nhà nghiên cứu vận dụng nhiều nhất trong nhiều thập kỷ qua.

$$\ln X_{ij} = \beta_0 + \beta_1 \ln(Y_i) + \beta_2 \ln(Y_j) - \beta_3 \ln(D_{ij}) + \sum_{n=1}^m \beta_n \ln(A_{ij}) + \varepsilon \quad (3)$$

Trong đó:

X_{ij} : khối lượng hoặc giá trị xuất khẩu từ quốc gia i sang quốc gia j ;

Y_i, Y_j : GDP của quốc gia i và j ;

D_{ij} : khoảng cách đại lý giữa hai quốc gia i và j ;

A_{ij} : các nhân tố có tác động tiêu cực, tích cực đến hoạt động xuất khẩu giữa hai quốc gia i và j .

2.3 Một số nghiên cứu thực nghiệm về nhân tố chi phí xuất khẩu tác động đến giá trị xuất khẩu

Hiện đã có rất nhiều nghiên cứu về tác động của chi phí vận tải chính EC_t đến khối lượng hoặc giá trị xuất khẩu giữa hai hay nhiều quốc gia với nhau nhưng có rất ít nghiên cứu về tác động của chi phí xuất khẩu EC đến khối lượng hoặc giá trị xuất khẩu. Một số nghiên cứu liên quan trực tiếp đến tác động của chi phí xuất khẩu đến xuất khẩu EC đó là: De [11], Khan và Kalirajan [9].

De [11] nghiên cứu về tác động của chi phí thương mại (trade cost) lên hoạt động thương mại, nghiên cứu điển hình ở các quốc gia Châu Á. Nghiên cứu cũng vận dụng mô hình lực hấp dẫn trong thương mại quốc tế (3) để đánh giá tác động. Biến phụ thuộc là giá trị nhập khẩu của quốc gia i từ quốc gia j . Các biến độc lập lần lượt là GDP_i , GDP_j , khoảng cách địa lý giữa hai quốc gia i và j , chất lượng cơ sở hạ tầng của quốc gia i và j , chi phí vận tải từ quốc gia i đến quốc gia j , khoảng cách từ quốc gia i, j đến tất cả các quốc gia khác (Remoteness), mức thuế trung bình giữa quốc gia i và j và ba biến giả (hiệp định FTA, chung biên giới, chung ngôn ngữ). Nghiên cứu sử dụng số liệu thống kê của năm 2004 của 10 quốc gia Châu Á, bằng phương pháp ước lượng 2SLS. Kết quả nghiên cứu cho thấy, tất cả các biến đều có ý nghĩa thống kê (trừ biến giả chung biên giới). Nếu giảm thuế và chi phí vận tải 10% thì giá trị song phương giữa hai quốc gia tăng lên 2% và 6%.

Khan và Kalirajan [9] vận dụng mô hình lực hấp dẫn trong thương mại quốc tế (3) để xem xét tác động của chi phí thương mại đến hoạt động xuất khẩu của Pakistan. Biến phụ thuộc là giá trị xuất khẩu từ quốc gia i sang quốc gia j . Các biến độc lập lần lượt là: dân số của quốc gia j , mức thu nhập bình quân đầu người của quốc gia j ; khoảng cách địa lý từ quốc gia i và j , tỷ giá hối đoái thực giữa tiền tệ của quốc gia i và j , mức thuế trung bình giữa quốc gia i và j . Nghiên cứu sử dụng số liệu thống kê của 79 quốc gia nhập khẩu từ Pakistan năm 1999 và năm 2004 với phương pháp ước lượng OLS. Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng, tất cả các biến đều có ý nghĩa thống kê và mức thuế giữa

Pakistan và các quốc gia j có tác động đáng kể đến giá trị xuất khẩu (mức thuế giảm 1% thì giá trị xuất khẩu của Pakistan đến các đối tác tăng 5,59% năm 1999 và tăng 2,84% năm 2004).

Kepaptsoglou và cộng sự [6] đã tổng hợp hơn 50 công trình nghiên cứu đã vận dụng và điều chỉnh mô hình lực hấp dẫn trong thương mại quốc tế từ mô hình lý thuyết (3) của Jerrey H. Bergstrand (1985) của nhiều tác giả từ năm 1999 đến năm 2009 để kiểm tra tác động của các nhân tố tác động đến khối lượng hoặc giá trị xuất khẩu, nhập khẩu giữa hai hay nhiều quốc gia với nhau. Kết quả nghiên cứu hầu hết đều khẳng định rằng: (i) GDP của quốc gia xuất khẩu và GDP quốc gia nhập khẩu có quan hệ cùng chiều với khối lượng hoặc giá trị xuất khẩu giữa quốc gia xuất khẩu và quốc gia nhập khẩu; (ii) khoảng cách địa lý giữa quốc gia xuất khẩu và quốc gia nhập khẩu (liên quan đến chi phí vận chuyển chính và thời gian vận chuyển) có quan hệ ngược chiều với khối lượng hoặc giá trị xuất khẩu giữa quốc gia xuất khẩu và quốc gia nhập khẩu; (iii) nhóm các nhân tố tác động thuận lợi hoặc hạn chế đến khối lượng hoặc giá trị xuất khẩu hàng hóa giữa hai hay nhiều quốc gia với nhau đó là: dân số của quốc gia nhập khẩu (tác động dương); độ mở cửa thương mại của quốc gia xuất khẩu, độ mở cửa thương mại của quốc gia nhập khẩu (tác động dương); tỷ giá hối đoái (tác động dương, âm); hiệp định song phương, đa phương (tác động dương, âm),... Tương tự, Trần Nhuận Kiên và Ngô Thị Mỹ [2]; Phạm Thị Ngân và Nguyễn Thanh Tú [3] cũng đã chỉ ra kết quả tương tự cho giá trị xuất khẩu thủy sản Việt Nam và giá trị xuất khẩu nông sản Việt Nam.

Tóm lại, các nghiên cứu thực nghiệm đã vận dụng và bổ sung mô hình lực hấp dẫn trong thương mại quốc tế (3) để đo lường tác động của các nhân tố tác động đến khối lượng hoặc giá trị xuất khẩu, nhập khẩu giữa hai hay nhiều quốc gia với nhau, trong đó có cả nhân tố chi phí xuất khẩu EC_{ij} và chi phí vận tải chính EC_t . Do đó, tác giả bài viết này sẽ vận dụng mô hình (3) để ước lượng tác động của chi phí xuất khẩu đến giá trị xuất khẩu của Việt Nam sang 70 quốc gia xuất khẩu của Việt Nam.

2.4 Một số nghiên cứu thực nghiệm về nhân tố chi phí xuất khẩu tác động đến giá trị xuất khẩu

Bài viết vận dụng mô hình lực hấp dẫn trong thương mại quốc tế (3) để đề xuất mô hình nghiên cứu về tác động của chi phí xuất khẩu đến giá trị

xuất khẩu. Mô hình tác động của chi phí xuất khẩu đến giá trị xuất khẩu được biểu diễn như sau:

$$\ln EX_{ijt} = \beta_0 + \beta_1 \ln(GDP_{it}) + \beta_2 \ln(GDP_{jt}) - \beta_3 \ln(EC_{ijt}) + \beta_4 \ln(OPEN_{jt}) + \beta_5 \ln(POP_{jt}) + \varepsilon_{ijt} \quad (4)$$

Trong đó:

Biến phụ thuộc $\ln EX_{ijt}$: logarithm giá trị xuất khẩu của Việt Nam (i) sang các quốc gia nhập khẩu (j) năm t;

Các biến độc lập lần lượt là:

$\ln(GDP_{it})$: logarithm giá trị GDP của Việt Nam (i) năm t;

$\ln(GDP_{jt})$: logarithm giá trị GDP của các quốc gia nhập khẩu (j) năm t;

$\ln(EC_{ijt})$: logarithm chi phí xuất khẩu từ Việt Nam (i) sang các quốc gia nhập khẩu (j) năm t;

$\ln(OPEN_{jt})$: logarithm độ mở của thương mại của quốc gia nhập khẩu (j) năm t;

$\ln(POP_{jt})$: logarithm dân số của quốc gia nhập khẩu (j) năm t.

Dấu kỳ vọng: $\beta_1, \beta_2, \beta_4, \beta_5 > 0$; và $\beta_3 < 0$.

Từ lý thuyết và các nghiên cứu thực nghiệm nêu trên đều đã khẳng định GDP của quốc gia xuất khẩu, GDP của quốc gia nhập khẩu, dân số của quốc gia nhập khẩu, độ mở cửa thương mại của quốc gia nhập khẩu có tác động cùng chiều tới khối lượng hoặc giá trị xuất khẩu của quốc gia xuất khẩu [6]. Do đó, bài viết này, kỳ vọng các biến trên có tác động cùng chiều tới giá trị xuất khẩu.

Chi phí xuất khẩu

Từ lý thuyết và nghiên cứu thực nghiệm trên cho thấy chi phí xuất khẩu EC, chi phí vận tải chính EC_t tác động âm đến giá trị hoặc khối lượng xuất khẩu [9; 11]. Do đó, bài viết này cũng kỳ vọng chi phí xuất khẩu tác động ngược chiều với giá trị xuất khẩu.

3 DỮ LIỆU VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Nghiên cứu sử dụng dữ liệu bảng hỗn hợp (panel data) của 70 quốc gia đối tác xuất khẩu quan trọng của Việt Nam giai đoạn 2001 - 2013, chiếm khoảng 80% tổng giá trị xuất khẩu Việt Nam với 910 quan sát. Để ước lượng tác động của nhân tố chi phí xuất khẩu cũng như các nhân tố khác ảnh hưởng đến xuất khẩu Việt Nam, nghiên cứu vận dụng phương pháp ước lượng Hausman - Taylor (1981) để lựa chọn phương pháp tối ưu nhất giữa phương pháp Fixed-effects (FE) và phương pháp

Random-effects (RE) cho dữ liệu bảng hỗn hợp. Bài viết sử dụng phần mềm thống kê Stata 13.0.

3.1 Dữ liệu nghiên cứu

Tác giả dùng số liệu bảng hỗn hợp (panel data) bao gồm 70 đối tác xuất khẩu ổn định và quan trọng của Việt Nam: Mỹ, Nhật Bản, Trung Quốc, Hàn Quốc, Đài Loan, Hồng Kông, Ấn Độ, Úc, Anh, Thái Lan, Singapore, Malaysia, Brunay, Campuchia, Lào, Indonesia, Philippines, Đức, Thụy Sĩ, Ý, Pháp, Tây Ban Nha, Nam Phi, Bỉ, Thổ Nhĩ Kỳ, Brazil, Thụy Điển, Mexico, Ả rập Saudi, Ba Lan, Ai Cập, Cộng hòa Ả rập Thống nhất, Đan Mạch... Số liệu thu thập liên tục từ năm 2001 đến năm 2013. Số liệu được thu thập từ ngân hàng thế giới (Worldbank data) và Thống kê thương mại quốc tế (Trademap). Cụ thể:

BẢNG 1
SỐ LIỆU THU THẬP LIÊN TỤC TỪ
NĂM 2001 ĐẾN NĂM 2013

STT	Các biến	Nguồn số liệu
1	Giá trị xuất khẩu của Việt Nam sang các quốc gia j năm t (EX_{ijt})	Trade Map International Trade statistics
2	Chi phí xuất khẩu của Việt Nam sang các quốc gia j năm t (EC_{ijt})	World Bank database (WDI)
3	Tổng giá trị quốc nội (GDP) của Việt Nam năm t (GDP_{it})	World Bank database (WDI)
4	Tổng giá trị quốc nội GDP của các quốc gia j năm t (GDP_{jt})	World Bank database (WDI)
5	Dân số của các quốc gia j năm t (POP_{jt})	World Bank database (WDI)
6	Độ mở cửa thương mại của các quốc gia j năm t ($OPEN_{jt}$)	World Bank database (WDI)

3.2 Dữ liệu nghiên cứu

Với cấu trúc dữ liệu được thiết kế theo dạng bảng (Panel data), hai mô hình được sử dụng phổ biến là mô hình tác động cố định (Fixed Effects Model - FEM) và mô hình tác động ngẫu nhiên (Random Effects Model - REM). Để kết hợp ưu điểm của cả 2 phương pháp FEM và REM, Hausman và Taylor (1981) đã đề xuất một phương pháp ước lượng mới mang tên Hausman - Taylor. Với cách tiếp cận đó, sẽ giúp tác giả chọn phương pháp tối ưu cho dữ liệu với phương pháp FEM hoặc REM.

4 KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ THẢO LUẬN

Như đề cập ở phương pháp nghiên cứu nêu trên, đầu tiên tác giả ước lượng theo hai phương pháp OLS và REM. Từ kết quả ước lượng, tác giả tiến hành thực hiện kiểm định Breusch and Pagan Lagrangian multiplier (LM) để lựa chọn phương pháp tối ưu. Kết quả kiểm định cho thấy, lựa chọn

phương pháp REM là tối ưu. Tiếp theo, tác giả ước lượng FEM. Thực hiện kiểm định Hausman để lựa chọn tối ưu giữa REM và FEM. Kết quả kiểm định Hausman cho thấy FEM là tối ưu. Sau đó, tác giả thực hiện kiểm định ràng buộc của FEM. Kết quả kiểm định cho thấy có hiện tượng tương quan chuỗi và phương sai thay đổi (xem Bảng 2). Do

đó, tác giả thực hiện ước lượng Fixed Effects Generalised Least Square (FGLS) để khắc phục hai hiện tượng trên. Tác giả sử dụng kết quả của phương pháp ước lượng FGLS để thảo luận kết quả nghiên cứu.

BẢNG 2
 KẾT QUẢ ƯỚC LƯỢNG OLS, REM, FEM VÀ CÁC KIỂM ĐỊNH

Các biến	OLS	Random Effects	Fixed Effects
GDP của quốc gia nhập khẩu j ($\ln GDP_j$)	0,4137389***	0,6038692***	0,9103753***
Dân số của quốc gia nhập khẩu j ($\ln POP_j$)	0,2891917***	0,3224727***	1,240166***
Chi phí xuất khẩu từ Việt Nam sang quốc gia nhập khẩu j ($\ln EC_{ij}$)	-2,965792***	-1,856053***	-1,617789***
Độ mở thương mại của quốc gia nhập khẩu j ($\ln OPEN_j$)	0,2529936***	0,4456534***	0,5059724***
GDP của Việt Nam ($\ln GDP_i$)	0,6587991***	0,8247239***	0,5817932***
Hằng số	-2,930277**	-9,886976***	-17,90863***
R-squared	0,8592	0,8328	0,7142
Breusch – Pagan test	144,01(0,0000)		
Hausman test	53,91(0,0000)		
Wooldrige's serial correlation test	33,842 (0,0000)		
Số quan sát	910	910	910

Ghi chú: ***, ** mức ý nghĩa thống kê 1%, 5%

BẢNG 3
 KẾT QUẢ ƯỚC LƯỢNG FGLS

Các biến	Hệ số
GDP của quốc gia nhập khẩu j ($\ln GDP_j$)	0,4137389***
Dân số của quốc gia nhập khẩu j ($\ln POP_j$)	0,2891917***
Chi phí xuất khẩu từ Việt Nam sang quốc gia nhập khẩu j ($\ln EC_{ij}$)	-2,965792***
Độ mở thương mại của quốc gia nhập khẩu j ($\ln OPEN_j$)	0,2529936***
GDP của Việt Nam ($\ln GDP_i$)	0,6587991***
Hằng số	-2,930277***

Ghi chú: ***, mức ý nghĩa thống kê 1%.

Căn cứ vào kết quả FGLS (bảng 3) cho thấy, tất cả các nhân tố ban đầu đưa vào mô hình đều có ý nghĩa thống kê ở mức ý nghĩa 1%, phù hợp với giả thuyết ban đầu đặt ra. Kết quả nghiên cứu cũng tương đồng với các nghiên cứu trước và phù hợp với thực tiễn của Việt Nam. Các nhân tố tác động đến giá trị xuất khẩu của Việt Nam lần lượt như sau: Chi phí xuất khẩu (-2,965); GDP của Việt Nam (0,658); GDP của quốc gia nhập khẩu (0,413); Dân số của quốc gia nhập khẩu (0,289); Độ mở cửa thương mại của quốc gia nhập khẩu (0,252). Từ kết quả nghiên cứu cho thấy, chi phí xuất khẩu đóng vai trò quan trọng nhất trong giai đoạn 2001-2013. Chi phí xuất khẩu tác động ngược chiều với giá trị xuất khẩu của Việt Nam sang các quốc gia trên thế giới. Với điều kiện các nhân tố khác không đổi, chi phí xuất khẩu của Việt Nam sang quốc gia nhập khẩu j tăng 1% thì giá trị xuất khẩu của Việt Nam thu về từ quốc gia nhập

khẩu j đó giảm tương ứng là 2,96%. So với hai nghiên cứu trong nước của Trần Nhuận Kiên và Ngô Thị Mỹ (2015); Phạm Thị Ngân và Nguyễn Thanh Tú (2015). Hai nghiên cứu này đã đo lường tác động của khoảng cách địa lý (đại diện cho chi phí xuất khẩu, thời gian xuất khẩu) đến xuất khẩu lần lượt là (-0,173) và (-0,61). Trong khi nghiên cứu của tác giả đo lường được tác động của chi phí xuất khẩu đến xuất khẩu là (-2,965), giá trị này lớn hơn rất nhiều so với hai nghiên cứu trước. Điều này, có thể khẳng định chi phí vận chuyển chính (đo lường bằng khoảng cách địa lý) là một trong những khoản của chi phí của xuất khẩu, đúng như khái niệm ban đầu của tác giả đưa ra. Kết quả nghiên cứu này đã đo lường được tác động của chi phí xuất khẩu đến xuất khẩu là (-2,965), giá trị này lớn hơn rất nhiều so với hai nghiên cứu trước. Điều này, có thể khẳng định là điểm mới nổi bật của nghiên cứu này.

Theo cơ sở lý trình bày ở phần trên, chi phí xuất khẩu $EC_{ij} = EC_i + EC_t + EC_j$ và nghiên cứu của Anderson và Wincoop (2004) đã chỉ ra rằng chi phí thương mại ở các nước công nghiệp là 170% so với chi phí sản xuất biên. Trong đó, chi phí vận tải chính (EC_i) là 21%; chi phí phát sinh ở quốc gia xuất khẩu (EC_t) là 50%; còn lại là chi phí phát sinh ở quốc gia nhập khẩu (EC_j) và các chi phí khác. Ở góc độ quốc gia xuất khẩu, để tăng trưởng xuất khẩu thì cần phải giảm thiểu đến mức tối ưu chi phí xuất khẩu, đặc biệt là chi phí xuất khẩu trong nội địa Việt Nam EC_i . Việt Nam chưa có lợi thế trong vận tải hàng hóa quốc tế nên bài viết này

không đề cập đến tối ưu hóa chi phí vận tải chính và bảo hiểm EC_i. Mặc dù, chi phí xuất khẩu của Việt Nam có cải thiện qua các năm nhưng so với các quốc gia trong khu vực thì chi phí xuất khẩu của Việt Nam vẫn cao hơn các quốc gia trong khu vực (Thống kê Ngân hàng Thế giới, 2016 tại lpi.worldbank.org). Cũng theo thống kê của Ngân hàng thế giới thì tỷ lệ những chi phí chính liên quan đến EC_i đó là: (i) chi phí vận tải nội địa chiếm khoảng 58%; (ii) chi phí xếp dỡ chiếm khoảng 21%; (iii) chi phí lưu kho chiếm khoảng 10%; (iv) chi phí bao bì chiếm khoảng 8% và (v) chi phí cảng và hải quan chiếm khoảng 3% tổng chi phí EC_i. Chi phí EC_i của Việt Nam cao là do hai nguyên nhân chính sau: Thứ nhất, cơ sở hạ tầng phục vụ cho hoạt động vận tải, kho bãi, phương tiện vận tải, xếp dỡ, ... của Việt Nam còn hạn chế. Số liệu khảo sát của Ngân hàng Thế giới cho thấy, cơ sở hạ tầng cho hoạt động vận tải, kho bãi, phương tiện vận tải, xếp dỡ, ... của Việt Nam đạt 3,11/5 điểm (năm 2014) và 2,7/5 điểm (năm 2016) (Thống kê Ngân hàng Thế giới, 2014, 2016) tại lpi.worldbank.org), Blancas (2014). Thứ hai, thủ tục hành chính của ngành Hải quan Việt Nam còn hạn chế. Thủ tục hành chính trong quá trình thông quan rất tốn kém thời gian và chi phí cho các đơn vị nhận ủy thác làm thủ tục hải quan. Quá trình thông quan chứa đựng nhiều kẽ hở cho hành vi nhận tiền bồi dưỡng của cán bộ, coi như một thủ tục để “được việc”, chủ yếu do mức độ tham gia của con người còn cao và những cách hiểu khác nhau về quy định hải quan. Đây cũng là một yếu tố đáng kể khiến thời gian xử lý thủ tục cho hàng hóa xuất khẩu bị kéo dài và tốn kém chi phí. Số liệu khảo sát của Ngân hàng Thế giới cho thấy, hoạt động Hải quan của Việt Nam đạt 2,81/5 điểm (năm 2014) và 2,75/5 điểm (năm 2016) (Thống kê Ngân hàng Thế giới, 2014, 2016) tại lpi.worldbank.org), Blancas (2014). Do đó, trong thời gian tới, để tăng trưởng xuất khẩu, Việt Nam cần chú trọng tối ưu năm chi phí chính kể trên bằng cách (i) tiếp tục cải thiện cơ sở hạ tầng phục vụ cho hoạt động vận tải, kho bãi, phương tiện vận tải, xếp dỡ, ... và (ii) tiếp tục cải thiện thủ tục hành chính của ngành Hải quan Việt Nam.

5 KẾT LUẬN, GỢI Ý CHÍNH SÁCH, HẠN CHẾ VÀ ĐỊNH HƯỚNG NGHIÊN CỨU TIẾP THEO

Kết quả nghiên cứu đã chỉ ra rằng nhân tố chi phí xuất khẩu đóng vai trò quan trọng bậc nhất so với các nhân tố có tác động đến giá trị xuất khẩu của Việt Nam trong thời gian qua. Với điều kiện

các nhân tố khác không đổi, chi phí xuất khẩu của Việt Nam sang quốc gia nhập khẩu j tăng 1% thì giá trị xuất khẩu của Việt Nam thu về từ quốc gia nhập khẩu j đó giảm tương ứng là 2,96%. Các nhân tố tác động đến giá trị xuất khẩu của Việt Nam lần lượt như sau: Chi phí xuất khẩu (-2,965); GDP của Việt Nam (0,658); GDP của quốc gia nhập khẩu (0,413); dân số của quốc gia nhập khẩu (0,289); độ mở cửa thương mại của quốc gia nhập khẩu (0,252).

Như cách tiếp cận của bài báo này ở nội dung cơ sở lý thuyết, chi phí xuất khẩu từ Việt Nam sang quốc gia nhập khẩu j (EC_{ij}) bao gồm (i) chi phí phát sinh ở Việt Nam (EC_i); (ii) chi phí vận tải chính từ Việt Nam sang quốc gia j (EC_j) và (iii) chi phí phát sinh ở quốc gia nhập khẩu j (EC_j). Do đó để tăng trưởng xuất khẩu trong thời gian tới, Việt Nam cần đặc biệt chú trọng đến việc tối ưu hóa chi phí xuất khẩu phát sinh ở Việt Nam bên cạnh tối ưu hóa chi phí sản xuất hàng hóa. Từ kết quả nghiên cứu và phân tích nguyên nhân ở trên, tác giả đề xuất gợi ý chính sách nhằm tối ưu hóa chi phí xuất khẩu phát sinh ở Việt Nam mà Nhà nước cần quan tâm đó là: Thứ nhất, Nhà nước cần có chính sách tiếp tục đầu tư và thu hút đầu tư vào lĩnh vực cơ sở hạ tầng phục vụ cho hoạt động vận tải, kho bãi, phương tiện vận tải, xếp dỡ, ... của Việt Nam nhằm cải thiện và tối ưu các khoản chi phí liên quan đến vận tải trong nước, chi phí xếp dỡ, chi phí lưu kho bãi, ...; Thứ hai, Nhà nước cần đẩy mạnh hệ thống hải quan tự động toàn phần nhằm giảm đáng kể sự can thiệp của con người và thủ tục giấy tờ tạo sự nhất quán, ổn định, minh bạch cho quá trình thông quan, thông qua đó cắt giảm đáng kể thời gian và chi phí cho thủ tục thông quan cũng như chi phí xuất khẩu.

Nghiên cứu đã ước lượng được mức độ tác động của chi phí xuất khẩu đến hoạt động xuất khẩu của Việt Nam sang các quốc gia trên thế giới. Tuy nhiên, nghiên cứu này vẫn còn một số hạn chế nhất định. Thứ nhất, bộ dữ liệu dùng để ước lượng còn hạn chế. Số liệu thống kê về chi phí thương mại (bao gồm chi phí xuất khẩu và chi phí nhập khẩu (Tradecost) Việt Nam với các quốc gia nhập khẩu và xuất khẩu của Ngân hàng Thế giới chỉ thống kê từ năm 2000 đến năm 2015. Tuy nhiên số liệu thống kê năm 2000 và năm 2015 không thống kê đầy đủ đối với các quốc gia. Chính vì vậy nghiên cứu sử dụng bộ dữ liệu tương đối đầy đủ giai đoạn 2001 - 2013 là bộ dữ liệu tốt nhất cho đến thời điểm hiện nay. Thứ hai, nghiên cứu chưa ước lượng tác động của chi phí xuất khẩu đến giá

trị xuất khẩu đối với các nhóm hàng hóa xuất khẩu chính của Việt Nam. Chính vì vậy, trong thời gian tới, tác giả sẽ cố gắng ước lượng tác động của chi phí xuất khẩu đến giá trị xuất khẩu đối với các nhóm hàng hóa xuất khẩu chính của Việt Nam, cụ thể như: nhóm các mặt hàng nông sản; nhóm các mặt hàng công nghiệp.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Jan Ramberg, 2015. *Hiểu và áp dụng tốt Incoterm 2010*. Dịch từ Tiếng Anh. Người dịch: Nguyễn Trọng Thùy. Nhà xuất bản Tài chính.
- [2] Trần Nhuận Kiên và Ngô Thị Mỹ, “Các yếu tố ảnh hưởng đến kim ngạch xuất khẩu nông sản Việt Nam: Phân tích bằng mô hình trọng lực”, *Tạp chí những vấn đề Kinh tế & Chính trị thế giới*, số 3 (227), tr. 47 – 52, 2015.
- [3] Phạm Thị Ngân và Nguyễn Thanh Tú, “Các yếu tố ảnh hưởng đến xuất khẩu thủy sản của Việt Nam sang thị trường Âu Mỹ”, *Tạp chí Khoa học thương mại*, số 80, tr. 10 – 19, 2015.
- [4] J. H. Bergstrand, “The Gravity Equation in International Trade: Some Microeconomic Foundations and Empirical Evidence”, *Review of Economics and Statistics*, vol. 67, no.3, 474-481, 1985.
- [5] J. E. Anderson and E. V. Wincoop “Trade costs”, *Journal of Economic Literature*, vol. 42, no. 3, pp. 691-751, 2004.
- [6] K. Kepaptsoglou, M. G. Karlaftis and D. Tsamboulas, “The gravity model specification for modeling international trade flows and free trade agreement effects: a 10-year review of empirical studies”, *The open economics journal*, vol. 3, pp. 1-13, 2010.
- [7] P. R. Krugman, et al., *International economics: Theory and Policy*, 9th ed., Addison Wesley Pearson, 2012.
- [8] L. C. Blancas, J. Isbell, M. Isbell, H. J. Tan, W. Tao, *Efficient Logistics A Key to Vietnam's Competitiveness*, The Worldbank, 2014.
- [9] I. U. Khan and K. Kalirajan, “The impact of trade costs on exports: An empirical modelling”, *Economic modelling*, vol. 28, no. 3, pp. 1341-1347, 2011.
- [10] J. A. Frankel, *The Regionalization of the world economy*, National Bureau of Economic Research, The University of Chicago Press, 1998.
- [11] P. De, 2007, “Impact of trade costs on trade: Empirical evidence from Asian countries”, Chapter IX in ESCAP, United Nations, New York, 2007, pp. 281-307.
- [12] Tổng cục thống kê Việt Nam: www.gso.gov.vn, ngày truy cập 23/7/2017.
- [13] www.trademap.org, ngày truy cập 19/7/2017
- [14] <https://lpi.worldbank.org>, ngày truy cập 06/8/2017
- [15] <https://data.worldbank.org>, ngày truy cập 04/02/2017.

Estimating the impact of export costs on Vietnam's export

Mai Thi Cam Tu

Abstract—In the context of increasing international competition, production and export costs are the two crucial factors affecting the competitiveness and sustainability of developing countries' export growth. The paper hence focused on estimating the impact of export cost on Vietnam's export value. This paper employed panel data set which covers the annual export from 2001 to 2013 of 70 Vietnamese major exporters with 910 observations. Hausman – Taylor (1981) test is used to compare the Random-effects (RE) and Fixed-effects

(FE) estimations to determine the most appropriate. The findings confirmed that export cost plays an important role in the Vietnam's export performance in the period 2001-2013. The determinants of Vietnam's export value are trade cost (-2.965), Vietnam's GDP (0.658), importer's GDP (0.413), importer's population (0.289), importer's openness (0.252). This suggests that the Vietnamese Government should attempt to reduce domestic trade costs to enhance competitiveness and boost export growth sustainably.

Index Terms—Export cost, Vietnam's export, GDP, Vietnam.