



ISSN 1859-3666
E-ISSN 2815-5726

Tạp chí KHOA HỌC THƯƠNG MẠI

TẠP CHÍ CỦA TRƯỜNG ĐẠI HỌC THƯƠNG MẠI



Năm thứ 25 - số 215
7/2026



khoa học thương mại

TẠP CHÍ CỦA TRƯỜNG ĐẠI HỌC THƯƠNG MẠI
BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

PHỤ TRÁCH TẠP CHÍ:

NGUYỄN ĐỨC NHUẬN

PHÓ TỔNG BIÊN TẬP:

TRƯỞNG BAN TRỊ SỰ

NGUYỄN THỊ QUỲNH TRANG

Tòa soạn

Phòng 202 nhà T

Trường Đại học Thương mại

Số 79 đường Hồ Tùng Mậu

Mai Dịch, Cầu Giấy, Hà Nội

Điện thoại: 024.37643219 máy lẻ 2102

Fax: 024.37643228

Email: tckhtm@tmu.edu.vn

Website: tckhtm.tmu.edu.vn

GP hoạt động báo chí:

Số 195/GP-BTTTT ngày 05/6/2023

Chế bản tại: Tòa soạn

Tạp chí Khoa học Thương mại

In tại: Cty TNHH In & TM Hải Nam

Nộp lưu chiểu: 7/2026

HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP

Họ tên	Cơ quan công tác	Quốc gia	Nhiệm vụ
Nguyễn Đức Nhuận	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Chủ tịch
Nguyễn Hoàng	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên
Nguyễn Hoàng Việt	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên
Bùi Hữu Đức	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên
Hà Văn Sự	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên
Trần Thọ Đạt	Đại học Kinh tế Quốc dân	Việt Nam	Ủy viên
Nguyễn Đông Phong	Đại học Kinh tế TP. Hồ Chí Minh	Việt Nam	Ủy viên
Nguyễn Quang Thuấn	Viện Hàm lâm KHXH Việt Nam	Việt Nam	Ủy viên
Nguyễn Văn Tiến	Học viện Ngân Hàng	Việt Nam	Ủy viên
Lê Quốc Hội	Đại học Kinh tế Quốc dân	Việt Nam	Ủy viên
Trương Bá Thanh	Đại học Kinh tế - Đại học Đà Nẵng	Việt Nam	Ủy viên
T. Ramayah	Đại học Khoa học Malaysia (USM)	Malaysia	Ủy viên
S. Mostafa Rasoolimanesh	Đại học Edith Cowan (ECU)	Australia	Ủy viên
Jayaraman Krishnaswamy	Đại học Alliance	Ấn Độ	Ủy viên
Hervé B. Boismery	Đại học Reunion	Pháp	Ủy viên
Noor Hazlina Ahmad	Đại học Khoa học Malaysia (USM)	Malaysia	Ủy viên
Imran Mahmud	Đại học Quốc tế Daffodil	Bangladesh	Ủy viên
H. Eric Boutin	Đại học Toulon	Pháp	Ủy viên
Hee Cheol Moon	Trường Đại học Quốc Gia Chungnam	Hàn Quốc	Ủy viên
Nastaran Taghizadeh	Đại học RMIT	Australia	Ủy viên
Nguyễn Việt Cường	Viện Nghiên cứu phát triển Mekong; Đại học Quốc gia Hà Nội	Việt Nam	Ủy viên
Đặng Tùng Lâm	Trường Đại học Kinh tế, Đại học Đà Nẵng	Việt Nam	Ủy viên
Mai Thanh Lan	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên
Lê Như Tuyền	Grenoble École de Management	Pháp	Ủy viên
Đỗ Thị Bình	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên
Vũ Mạnh Chiến	Đại học Québec en Outaouais (UQO)	Canada	Ủy viên
Nguyễn Vũ Hùng	Đại học Kinh tế Quốc dân	Việt Nam	Ủy viên
Phạm Đức Hiếu	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên
Trần Quang Tuyền	Đại học Quốc gia Hà Nội	Việt Nam	Ủy viên
Trần Văn Trang	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên
Lê Ba Phong	Đại học Công nghiệp Hà Nội	Việt Nam	Ủy viên
Nguyễn Thành Hưng	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên
Hoàng Xuân Trung	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên
Vũ Văn Hường	Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội	Việt Nam	Ủy viên
Trịnh Thị Hường	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên
Nguyễn Thị Uyên	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên
Nguyễn Thế Ninh	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên
Phạm Minh Đạt	Trường Đại học Thương mại	Việt Nam	Ủy viên

KINH TẾ VÀ QUẢN LÝ

- 1. Đỗ Thị Hoa Liên và Nguyễn Văn Hiếu** - Tác động của thương mại hàng hóa ICT đến cường độ năng lượng và tính bền vững môi trường: bằng chứng từ các quốc gia châu Á. **Mã số: 215.1TrEM.11** 3

The Impact of ICT Goods Trade on Energy Intensity and Environmental Sustainability: Evidence from Asia Countries

- 2. Hoàng Thanh Hiền, Doãn Thị Tường Vy, Ngô Công Minh và Huỳnh Thị Diệu Linh** - Tác động trực tiếp và gián tiếp của hàng không giá rẻ đến cung du lịch quốc tế: bằng chứng từ các nước Asean. **Mã số: 215.1HIEM.11** 15

Direct and Indirect Effects of Low-Cost Carriers on International Tourism Supply: Evidence from ASEAN Countries

- 3. Huỳnh Công Minh** - Chất lượng quản trị địa phương và kinh tế ngầm: bằng chứng thực nghiệm cấp tỉnh từ Việt Nam. **Mã số: 215.1DEco.11** 26

Local governance quality and the shadow economy: Provincial-level empirical evidence from Vietnam

- 4. Phan Thu Trang** - Vai trò trung gian của động lực làm việc trong mối quan hệ giữa đào tạo số, lãnh đạo số và hiệu quả công việc tại các doanh nghiệp xuất khẩu Việt Nam. **Mã số: 215.1IBMg.11** 37

Mediating Role of Work Motivation in the Relationship Between Digital Training, Digital Leadership, and Work Performance: Evidence from Vietnamese Exporting Enterprises

QUẢN TRỊ KINH DOANH

- 5. Nguyễn Hồ Phương Thảo và Nguyễn Thị Nhật Phương** - Các nhân tố tác động đến hiệu quả hoạt động của các công ty ngành bất động sản niêm yết tại thị trường chứng khoán Việt Nam. **Mã số: 215.2FiBa.21** 48

Determinants of Firm Performance in Listed Real Estate Companies on the Vietnamese Stock Exchange

- 6. Trần Thị Thu Hương, Trần Thành Đạt và Vũ Tiến Đạt** - Nghiên cứu các yếu tố của hệ thống truy xuất nguồn gốc trong chuỗi cung ứng thực phẩm ảnh hưởng đến ý định mua của người tiêu dùng tại Việt Nam. **Mã số: 215.2BAdm.21** 62

Exploring the Factors of Traceability System in Food Supply Chain Impact on Consumers' Purchase Intentions in Vietnam

- 7. Trịnh Thị Hồng Minh, Cao Minh Trí và Bảo Trung** - Tác động của trò chơi hóa đến đồng sáng tạo giá trị: vai trò trung gian của trải nghiệm và tình yêu thương hiệu. **Mã số: 215.2BMkt.21** 79

The Impact of Gamification on Value Co-creation: The Mediating Role of Customer Experience and Brand Love

Ý KIẾN TRAO ĐỔI

- 8. Bùi Hữu Đức và Bùi Khánh Linh** - Tác động của minh bạch thông tin đến quyết định lựa chọn cơ sở giáo dục đại học của sinh viên: Nghiên cứu thực nghiệm tại Hà Nội. **Mã số: 215.3OMIs.31** 92

Mediating Role of Trust in the Relationship Between "Three Disclosures" Information Transparency and University Choice Decisions: An Empirical Study in Hanoi

- 9. Nguyễn Việt Dũng, Nguyễn Thị Hân, Đào Hương Giang, Phan Thu Ngân, Nguyễn Thị Hạnh và Dương Xuân Cường** - Ảnh hưởng của marketing đa giác quan đến ý định quay trở lại không gian học tập và làm việc phi chính thức của khách hàng thế hệ Z: Vai trò của sự hứng thú, tính chân thực và sự gắn bó. **Mã số: 215.3BMkt.31** 104

The Impact of Sensory Marketing on the Revisit Intention to Informal Learning and Working Spaces of Generation Z Customers In Vietnam: The Roles of Perceived Enjoyment, Perceived Authenticity, and Place Attachment

TÁC ĐỘNG TRỰC TIẾP VÀ GIÁN TIẾP CỦA HÀNG KHÔNG GIÁ RẺ ĐẾN CUNG DU LỊCH QUỐC TẾ: BẰNG CHỨNG TỪ CÁC NƯỚC ASEAN

Hoàng Thanh Hiền

Trường Đại học FPT

Email: hienht57@fe.edu.vn

Doãn Thị Tường Vy*

Email: vydoan174@gmail.com

Ngô Công Minh*

Email: congminh3102003@gmail.com

Huỳnh Thị Diệu Linh*

Email: linhhthd@due.edu.vn

*** Trường Đại học Kinh tế - Đại học Đà Nẵng**

Ngày nhận: 21/11/2025

Ngày nhận lại: 14/01/2026

Ngày duyệt đăng: 19/01/2026

Nghiên cứu này đánh giá tác động của hàng không giá rẻ (LCC) đến nguồn cung du lịch quốc tế tại ASEAN. Sử dụng dữ liệu bảng từ 7 quốc gia ASEAN giai đoạn 2010-2022 và các phương pháp ước lượng khác nhau, nghiên cứu phân tích ảnh hưởng của LCC đến ba yếu tố đại diện cho cung du lịch: sân bay quốc tế, lao động du lịch và phòng lưu trú. Kết quả cho thấy LCC có tác động tích cực và có ý nghĩa thống kê đến số sân bay và lao động du lịch, trong khi ảnh hưởng đến lưu trú chủ yếu diễn ra gián tiếp thông qua sự gia tăng khách quốc tế - đóng vai trò như biến trung gian. Ngoài ra, nghiên cứu làm rõ vai trò điều chỉnh của các yếu tố vĩ mô như GDP, tỷ giá và chi tiêu chính phủ. Điểm mới của nghiên cứu là cách tiếp cận toàn diện cả tác động trực tiếp và gián tiếp của LCC đến cung du lịch trong bối cảnh ASEAN - vốn chưa được quan tâm nhiều trong các nghiên cứu trước. Trên cơ sở đó, nghiên cứu đề xuất các khuyến nghị chính sách nhằm hỗ trợ mở rộng hạ tầng, phát triển nhân lực và nâng cao năng lực tiếp nhận khách du lịch một cách bền vững.

Từ khóa: LCC, nhân lực du lịch, phòng lưu trú, sân bay quốc tế, ASEAN.

Keywords: LCC, tourism workforce, accommodation, international airport, ASEAN.

JEL Classifications: C23, L83, L93.

DOI: 10.54404/JTS.2026.215V.02

1. Giới thiệu

Trong bối cảnh toàn cầu hóa, giao thông vận tải - đặc biệt là sự phát triển nhanh chóng của các hãng hàng không giá rẻ (LCC) - đã trở thành động lực quan trọng thúc đẩy ngành du lịch. Nhờ chính sách tự do hóa hàng không trong khuôn khổ Thị trường Hàng không Đơn nhất ASEAN (ASAM), LCC phát triển mạnh tại khu vực, dù ba quốc gia gồm Brunei,

Campuchia và Lào chưa có hãng LCC bản địa. Do đó, nghiên cứu này tập trung vào bảy quốc gia còn lại giai đoạn 2010-2022.

LCC không chỉ làm thay đổi hành vi du lịch thông qua việc giảm chi phí di chuyển mà còn đóng vai trò là lực đẩy đối với cầu du lịch quốc tế và mở rộng chuỗi cung ứng du lịch như lưu trú, dịch vụ ăn uống, giải trí và vận tải (Barbu & Stănilă, 2016; Bowen, 2019;

Skeels & General, 2005). Mặc dù vậy, phần lớn các nghiên cứu hiện có chủ yếu tập trung vào thị trường Mỹ và châu Âu, trong khi bằng chứng thực nghiệm từ khu vực ASEAN còn tương đối ít và chưa đánh giá đầy đủ vai trò của LCC đối với cung du lịch trên nhiều khía cạnh (Lai et al., 2019). Vì vậy, cần có nghiên cứu chuyên sâu hơn để đánh giá toàn diện hơn mối quan hệ này.

Khác với các nghiên cứu trước thường xem cung du lịch như một tổng thể, nghiên cứu này tiếp cận cung du lịch theo các cấu phần chính, qua đó cho phép phân tích rõ hơn các kênh tác động trực tiếp và gián tiếp của hàng không giá rẻ. Việc đưa câu du lịch quốc tế vào vai trò biến trung gian giúp làm rõ cơ chế truyền dẫn từ kết nối hàng không đến điều chỉnh cung du lịch, góp phần tinh chỉnh khung phân tích cung - cầu du lịch hiện hành. Cách tiếp cận này không chỉ bổ sung bằng chứng thực nghiệm trong bối cảnh ASEAN mà còn mang lại giá trị tham khảo về mặt lý thuyết cho các nghiên cứu về động lực phát triển du lịch quốc tế.

Trên cơ sở lý thuyết cung - cầu du lịch, nghiên cứu này nhằm phân tích tác động trực tiếp và gián tiếp của hàng không giá rẻ đến cung du lịch quốc tế tại ASEAN, thông qua ba yếu tố đại diện: số lượng sân bay quốc tế, số lượng nhân lực trong ngành du lịch và số lượng phòng lưu trú. Qua đó, nghiên cứu cung cấp bằng chứng thực nghiệm về vai trò của LCC trong việc thúc đẩy mở rộng hạ tầng và nguồn lực phục vụ du lịch, từ đó đề xuất các hàm ý chính sách nhằm phát triển chuỗi cung ứng du lịch theo hướng bền vững trong khu vực.

2. Tổng quan nghiên cứu

Hàng hàng không chi phí thấp (LCC) vận hành theo mô hình tối ưu chi phí và đơn giản-hoas dịch vụ nhờ đó tạo ra mức giá cạnh tranh và mở rộng khả năng tiếp cận du lịch của một bộ phận lớn người tiêu dùng. Tuy nhiên, khi bàn về tác động của LCC lên cung du lịch, cần phân biệt rõ: LCC lãng “tăng cầu” nhận, nhưng cung du lịch (năng lực phục vụ tại điểm đến) lại thường điều chỉnh chậm hơn và chịu ràng buộc bởi điều kiện kinh tế xã hội và tự nhiên

Theo Pulina và Cortés-Jiménez (2010), cung du lịch là tập hợp hàng hóa và dịch vụ phục vụ nhu cầu du khách, chịu ảnh hưởng bởi điều kiện kinh tế, xã hội và tự nhiên. Trong nghiên cứu kinh tế du lịch, cung thường được lượng hóa thông qua các biến như cơ sở hạ tầng, năng lực lưu trú và lao động ngành du lịch - phản ánh trực tiếp năng lực tiếp nhận và chất lượng phục vụ của điểm đến. Trên nền tảng đó, để đo lường cung du lịch trong nghiên cứu này, ba đại diện được lựa chọn gồm số sân bay quốc tế, số lượng lao động du lịch và số phòng lưu trú (Vanhove, 2022). Cách tiếp cận này phù hợp với mục tiêu nắm bắt năng lực cung ứng của hệ sinh thái du lịch, nhưng cũng hàm ý rằng tác động của LCC lên cung có thể khác nhau giữa từng cấu phần do mức độ điều chỉnh và độ trễ khác nhau.

Phần lớn nghiên cứu trước đây tập trung vào tác động của LCC đối với cầu du lịch, trong khi mối liên hệ giữa LCC và cung du lịch ít được phân tích sâu, đặc biệt tại khu vực ASEAN. Một số nghiên cứu tại châu Âu nhấn mạnh vai trò của LCC trong việc định hình mạng lưới sân bay và cấu trúc kết nối, từ đó tạo điều kiện cho điểm đến mở rộng năng lực tiếp nhận (Beria, Laurino, & Nadia Postorino, 2017; Vera Rebollo & Ivars Baidal, 2009). Tuy nhiên, tác động này không đồng nhất và phụ thuộc mạnh vào nền tảng hạ tầng sẵn có cũng như bối cảnh thể chế.

Một nhánh nghiên cứu khác cho rằng tác động của LCC lên cung chủ yếu diễn ra gián tiếp thông qua cầu du lịch (Pulina & Cortés-Jiménez, 2010). Khi cầu tăng, doanh nghiệp và chính quyền có động lực mở rộng đầu tư vào lưu trú, dịch vụ và lao động. Tuy nhiên, trong các bối cảnh có ràng buộc về hạ tầng, quy hoạch hoặc nguồn lực, tăng cầu nhanh có thể dẫn đến quá tải hơn là mở rộng cung bền vững.

Cầu và cung du lịch có mối liên hệ hai chiều và phụ thuộc lẫn nhau. Một số nghiên cứu cho rằng tăng trưởng cầu kéo theo sự mở rộng của cung (Kim, 1996; Wannapan, Chaiboonsri, & Sriboonchitta, 2018), trong khi ở chiều ngược lại, sự cải thiện năng lực cung ứng lại có thể kích thích cầu thông qua nâng cao chất lượng và khả năng tiếp cận

điểm đến. Các yếu tố như giá cả, thông tin thị trường và kết nối giao thông đóng vai trò trung gian trong mối quan hệ này (Formica & Uysal, 2006). Trong bối cảnh ASEAN, sự khác biệt lớn giữa các quốc gia khiến mối liên kết cung - cầu không đồng nhất, hàm ý cần cách tiếp cận linh hoạt khi đánh giá vai trò của LCC.

Tổng quan cho thấy các nghiên cứu hiện có còn thiếu bằng chứng thực nghiệm trực tiếp về tác động của LCC lên cung du lịch, đặc biệt trong bối cảnh ASEAN. Các kết quả trước đây chưa thống nhất về việc LCC tác động trực tiếp đến cung hay chủ yếu thông qua cầu du lịch. Ngoài ra, sự khác biệt về hạ tầng, thị trường và thể chế trong ASEAN khiến việc áp dụng các kết luận từ các khu vực khác có thể chưa phù hợp. Trên cơ sở đó, nghiên cứu này hướng tới làm rõ vai trò của LCC đối với các cầu phân cung du lịch và kiểm định đồng thời kênh tác động trực tiếp và gián tiếp thông qua cầu, qua đó đóng góp bằng chứng thực nghiệm mới cho bối cảnh ASEAN.

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

3.1. Giả thuyết

Các nghiên cứu trước đây và tổng quan tài liệu đã ghi nhận rằng hàng không giá rẻ ở một số quốc gia tác động trực tiếp đến cung du lịch. Ngoài ra, sự phát triển của các hãng hàng không giá rẻ còn dẫn đến sự gia tăng nhu cầu và đồng thời sự gia tăng cầu này đòi hỏi phải mở rộng nguồn cung du lịch để đảm bảo sự cân bằng và duy trì chất lượng dịch vụ. Trên cơ sở lý thuyết cung - cầu trong du lịch và các nghiên cứu trước, nghiên cứu đề xuất bốn giả thuyết:

H1: LCC có tác động tích cực đến lượng khách du lịch quốc tế.

H2: LCC thúc đẩy gia tăng số lượng sân bay quốc tế.

H3: LCC có ảnh hưởng tích cực đến quy mô lao động trong ngành du lịch.

H4: LCC tác động tích cực đến số lượng phòng lưu trú.

3.2. Mô hình nghiên cứu

Dựa trên hàm sản xuất Cobb-Douglas và tiếp cận hồi quy logarit tuyến tính, nghiên cứu

xây dựng bốn mô hình thực nghiệm nhằm kiểm định tác động trực tiếp và gián tiếp của hàng không giá rẻ (LCC) đến cung du lịch quốc tế tại ASEAN. Trong bối cảnh nghiên cứu này, hàm Cobb-Douglas được sử dụng như một khung khái niệm để xem xét năng lực cung du lịch quốc tế như kết quả của sự kết hợp giữa các yếu tố đầu vào, trong đó hàng không giá rẻ đóng vai trò cải thiện khả năng kết nối và tiếp cận điểm đến. Theo cách tiếp cận này, các cầu phân của cung du lịch (hạ tầng hàng không, lao động du lịch và năng lực lưu trú) được xem như những đầu ra chịu tác động của sự thay đổi trong các yếu tố đầu vào chủ chốt. Mỗi mô hình được ước lượng cho quốc gia i tại thời điểm t , với thành phần sai số ngẫu nhiên được ký hiệu là ε_{it} , phản ánh các yếu tố không quan sát được ảnh hưởng đến biến phụ thuộc.

Các mô hình được ước lượng như sau:

$$\ln ITA_{it} = \beta_0 + \beta_1 \ln LCC_{it} + \beta_2 \ln GDP_{it} + \beta_3 \ln EX_{it} + \beta_4 \ln ROOM_{it} + \beta_5 \ln COVID + \varepsilon_{it} \quad (1)$$

$$\ln AIRPORT_{it} = \beta_0 + \beta_1 \ln GOV_{it} + \beta_2 \ln EM_{it} + \beta_3 \ln EX_{it} + \beta_4 \ln GDP_{it} + \beta_5 \ln LCC_{it} + \varepsilon_{it} \quad (2)$$

$$\ln TOUREM_{it} = \beta_0 + \beta_1 \ln GOV_{it} + \beta_2 \ln EM_{it} + \beta_3 \ln EX_{it} + \beta_4 \ln GDP_{it} + \beta_5 \ln LCC_{it} + \varepsilon_{it} \quad (3)$$

$$\ln ROOM_{it} = \beta_0 + \beta_1 \ln GOV_{it} + \beta_2 \ln EM_{it} + \beta_3 \ln EX_{it} + \beta_4 \ln GDP_{it} + \beta_5 \ln LCC_{it} + \varepsilon_{it} \quad (4)$$

Mô hình (1) kiểm định ảnh hưởng của LCC đến cầu du lịch quốc tế, với biến phụ thuộc $\ln ITA$ là logarit số lượng khách du lịch quốc tế. Biến giải thích chính $\ln LCC$ phản ánh số hành khách quốc tế sử dụng các hãng hàng không giá rẻ. Các biến kiểm soát gồm $\ln GDP$ (quy mô nền kinh tế), $\ln EX$ (tỷ giá hối đoái), $\ln ROOM$ (số lượng phòng lưu trú, đại diện cho năng lực tiếp nhận), và $\ln COVID$, biến giả bằng 1 trong các năm có đại dịch.

Các mô hình (2), (3) và (4) lần lượt kiểm định tác động của LCC đến ba chỉ số đại diện cho cung du lịch: $\ln AIRPORT$ (số lượng sân bay quốc tế), $\ln TOUREM$ (số lao động ngành du lịch), và $\ln ROOM$ (số phòng lưu trú). Trong các mô hình này, ngoài các biến đã nêu trên thì biến độc lập $\ln EM$ đại diện cho quy mô lực lượng lao động). Các biến đại diện

cho cung du lịch trong nghiên cứu này phản ánh năng lực phục vụ tại điểm đến, nhưng có đặc điểm kinh tế và cơ chế điều chỉnh khác nhau. Biến số lượng sân bay quốc tế (AIRPORT) mang tính “cấu trúc” và thường điều chỉnh chậm theo thời gian do phụ thuộc vào quy hoạch, đầu tư công, điều kiện kỹ thuật và thủ tục phê duyệt. Vì vậy, AIRPORT có thể có mức biến động thấp trong giai đoạn quan sát, dẫn đến (i) hạn chế khả năng phản ánh các thay đổi ngắn hạn của năng lực cung ứng; và (ii) hệ số ước lượng có thể nhạy với đặc tả mô hình hoặc chịu ảnh hưởng bởi các yếu tố không quan sát. Trong khi đó, các biến như năng lực lưu trú và lao động du lịch thường có khả năng điều chỉnh nhanh hơn (thông qua quyết định đầu tư của khu vực tư nhân, điều chuyển lao động theo mùa vụ, hoặc thay đổi số lượng cơ sở lưu trú), do đó kỳ vọng phản ứng rõ hơn trước các cú hích về nhu cầu.

Tất cả các mô hình đều được ước lượng với dữ liệu bảng và kiểm định tính phù hợp thông qua các kỹ thuật kinh tế lượng như OLS, FE và RE. Việc lựa chọn mô hình phù hợp giữa FE và RE được thực hiện thông qua kiểm định Hausman.

3.3. Dữ liệu

Dữ liệu sử dụng trong nghiên cứu là dữ liệu bảng của 7 quốc gia ASEAN giai đoạn 2010 - 2022, được thu thập từ World Bank,

IMF, UNWTO và các báo cáo hàng năm của các hãng hàng không. Nhằm đảm bảo tính thời sự và giá trị thực tiễn của nghiên cứu, bộ dữ liệu được sử dụng trong bài viết đã được cập nhật đến năm 2022, là mốc thời gian mới nhất hiện nay cho phép thu thập đầy đủ và nhất quán các biến nghiên cứu giữa các quốc gia ASEAN từ các nguồn chính thức.

Các yếu tố đại diện cho cung du lịch bao gồm ba biến chính: số lượng sân bay quốc tế, phản ánh năng lực hạ tầng kết nối liên quốc gia; số lượng lao động trong ngành du lịch quốc tế, đại diện cho quy mô hoạt động phục vụ du khách; và số lượng phòng lưu trú, thể hiện năng lực tiếp nhận khách tại điểm đến. Đây là ba chỉ số phổ biến trong các nghiên cứu về cung du lịch và được đo lường thông qua thống kê từ UNWTO và các niên giám du lịch quốc gia.

Về phía biến giải thích chính, LCC được đo lường bằng tổng số hành khách quốc tế vận chuyển bởi các hãng LCC tại mỗi quốc gia theo từng năm. Dữ liệu này được tổng hợp từ các hãng tiêu biểu trong khu vực như VietJet Air, AirAsia, Lion Air, Scoot, Cebu Pacific và các hãng liên quan khác. Đây là biến trung tâm trong phân tích, nhằm xác định vai trò của LCC trong kích thích cả cầu và cung du lịch.

Bảng 1: Mô tả biến

Biến	Giải thích	Nguồn dữ liệu
ITA	Khách du lịch quốc tế	World Bank
LCC	Hành khách sử dụng hàng không giá rẻ	Annual report, INACA, Qantas, CAPA, Niên giám Thống kê.
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội (USD)	IMF (Quỹ Tiền tệ Quốc tế)
EX	Tỷ giá của đồng nội tệ/đô la Mỹ	IMF (Quỹ Tiền tệ Quốc tế)
GOV	Chỉ tiêu của chính phủ	World Bank
EM	Lực lượng lao động	World Bank
ROOM	Số lượng phòng	UNWTO
AIRPORT	Số lượng sân bay quốc tế	Niên giám Thống kê ASEAN
TOUREM	Số lượng lao động làm việc ở lĩnh vực du lịch quốc tế	UNWTO (Tổ chức du lịch thế giới)
COVID	Dịch Covid 19	Biến giả bằng 1 tại các năm có Covid và còn lại bằng 0

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

Các biến kiểm soát gồm GDP (tổng sản phẩm quốc nội), tỷ giá hối đoái, chỉ tiêu chính phủ, quy mô lực lượng lao động toàn nền kinh tế, và COVID-19 - biến giả phản ánh tác động tiêu cực của đại dịch trong các năm 2020-2021. Ngoài ra, nghiên cứu sử dụng biến tương tác giữa lượng khách du lịch quốc tế và số hành khách của LCC nhằm kiểm định tác động gián tiếp của LCC đến cung du lịch thông qua cầu. Bảng 1 và 2 trình bày thống kê mô tả cho toàn bộ các biến được sử dụng trong mô hình nghiên cứu.

Bảng 2: Thống kê của các biến

Biến	Quan sát	Giá trị trung bình	Độ lệch chuẩn	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất
ITA	91	1.16e+07	9948903	130900	3.99e+07
LCC	91	1.73e+07	1.52e+07	0	5.78e+07
ROOM	90	313690.9	264876.6	11807	870783
AIRPORT	91	9.494505	9.206729	1	36
TOUREM	84	2425992	1685552	110335	5719000
GDP	91	3.94e+11	2.79e+11	4.95e+10	1.32e+12
EX	91	5055.378	8141.366	1.249676	23271
GOV	91	4.48e+10	2.67e+10	2.27e+09	9.40e+10
COVID	91	.3076923	.4640955	0	1

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

4. Kết quả và thảo luận

4.1. Tác động của LCC đến nhu cầu du lịch

Kết quả hồi quy của phương trình (1), với biến phụ thuộc là $\ln ITA$ được trình bày tại Bảng 3. Tổng thể, mô hình có hệ số xác định ($R^2 = 0.684$), chỉ ra rằng các biến giải thích có khả năng lý giải 68,4% sự biến động trong cầu du lịch quốc tế. Trong cả ba phương pháp ước lượng (POLS, GLS, FE), hệ số của biến $\ln LCC$ đều dương và có ý nghĩa thống kê cao ($p < 0.01$), phản ánh mối quan hệ tích cực và mạnh mẽ giữa số lượng hành khách của các hãng hàng không giá rẻ và lượng khách du lịch quốc tế. Cụ thể, trong mô hình hiệu ứng cố định (FE), hệ số $\beta = 0.957$ cho thấy khi số hành khách sử dụng hàng không giá rẻ tăng 1%, số lượng khách du lịch quốc tế tăng xấp xỉ 0.96%, kết quả này phù hợp với nghiên cứu của (Khan et al., 2020) khi xác định LCC thúc đẩy nhu cầu du lịch quốc tế thông qua việc cải thiện khả năng tiếp cận và giảm chi phí di chuyển.

Từ góc độ thực tiễn, các hãng LCC không chỉ mở rộng mạng lưới bay đến các điểm đến mới nổi mà còn góp phần duy trì tính ổn định mùa vụ của du lịch, nhờ gia tăng tần suất chuyên bay vào các giai đoạn thấp điểm. Chính sách giá linh hoạt và khả năng tiếp cận đa dạng hóa của LCC là những yếu tố chiến lược giúp kích cầu du lịch quốc tế trong khu vực ASEAN.

Các biến kiểm soát cũng có tác động đáng kể. Biến $\ln GDP$ có hệ số âm và có ý nghĩa thống kê trong tất cả các mô hình, kết quả này

có thể là do khi quy mô nền kinh tế tăng lên kéo theo thu nhập tăng lên, khách du lịch có nhiều lựa chọn hơn như du lịch nội địa hoặc du lịch quốc tế tại các nước phát triển chứ không phải ASEAN. Biến $\ln ROOM$ - đại diện cho năng lực lưu trú - có tác động dương và có ý nghĩa trong hai mô hình POLS và GLS, song không đạt mức ý nghĩa trong mô hình FE. Kết quả tác động tích cực của số phòng có thể là do khi khách có nhiều lựa chọn về phòng lưu trú hơn thì cũng thúc đẩy nhu cầu du lịch quốc tế tại địa điểm đó. Biến giả $COVID$ thể hiện tác động tiêu cực rõ rệt đến nhu cầu du lịch, phản ánh sự sụt giảm mạnh của du lịch quốc tế trong giai đoạn 2020-2021.

4.2. Hàng không giá rẻ và cung ứng du lịch quốc tế

Trong phần này nghiên cứu tập trung phân tích mối quan hệ giữa hàng không giá rẻ và cung du lịch trong đó các yếu tố cung ứng du lịch được đại diện bởi số lượng sân bay quốc

Bảng 3: Kết quả hồi quy cho nhu cầu du lịch

Biến độc lập	lnITA		
	POLS	GLS	FE
lnLCC	0.596*** [-6.95]	0.596*** [6.66]	0.957*** [9.74]
lnGDP	-0.585*** [-2.71]	-0.585*** [-2.81]	-1.244* [-1.85]
lnEX	-0.0999*** [4.01]	-0.0999*** [4.15]	0.141 [1.37]
lnROOM	0.283** [2.58]	0.283*** [2.67]	-0.0107 [-0.04]
Covid	-1.213*** [-5.45]	-1.213*** [-5.64]	-0.867*** [4.06]
Hằng số _cons	18.99*** [4.40]	18.99*** [4.56]	33.08** [2.10]
Số quan sát (N)	89	89	89
square	0.653		0.684

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

Chú thích: *Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 10%. **Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 5%.

***Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 1%.

tê (AIRPORT) và lao động trong ngành du lịch quốc tế (TOUREM), cũng như số lượng phòng lưu trú (ROOM).

lnAIRPORT, logarit của số lượng sân bay quốc tế, đại diện cho năng lực hạ tầng hàng không phục vụ du lịch. Các mô hình OLS và

Bảng 4: Kết quả hồi quy cho số lượng sân bay quốc tế

	OLS	RE
	LnAIRPORT	LnAIRPORT
lnGOV	-0.106 (-1.21)	-0.106 (-1.21)
lnEM	0.530*** (14.92)	0.530*** (14.92)
lnEX	0.0177* (1.77)	0.0177* (1.77)
lnGDP	0.424*** (4.61)	0.424*** (4.61)
lnLCC	0.113*** (4.22)	0.113*** (4.22)
_cons	-17.72*** (-16.49)	-17.72*** (-16.49)
N	89	89
adj. R ²	0.945	

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

Chú thích: *Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 10%. **Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 5%.

***Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 1%.

4.2.1. Tác động của LCC đến số lượng sân bay quốc tế

Bảng 4 trình bày kết quả ước lượng từ mô hình (2), trong đó biến phụ thuộc là

RE cho kết quả nhất quán, với hệ số của biến lnLCC là 0.113 và có ý nghĩa thống kê cao ở mức 1% ($p < 0.01$). Điều này hàm ý rằng khi số lượng hành khách sử dụng hàng không giá

rẻ tăng 1%, số lượng sân bay quốc tế có thể tăng tương ứng khoảng 0.113%, nếu các yếu tố khác không đổi. Mặc dù R^2 điều chỉnh đạt 94,5% cho thấy mô hình có mức độ phù hợp cao, kết quả này cần được xem xét cân trọng. Nguyên nhân là số lượng sân bay quốc tế là biến mang tính cấu trúc, điều chỉnh chậm và ít biến động trong ngắn hạn, nên giá trị R^2 cao không nhất thiết phản ánh đầy đủ sức mạnh giải thích hay khả năng khái quát hóa của mô hình đối với các thay đổi về cung du lịch theo thời gian.

Tác động tích cực này phản ánh vai trò của LCC trong việc kích thích nhu cầu mở rộng mạng lưới hàng không quốc tế, đặc biệt tại các thành phố cấp hai và ba - nơi có tiềm năng du lịch nhưng hạ tầng kết nối quốc tế còn hạn chế. Sự gia tăng tần suất chuyên bay và việc mở các tuyến bay mới đến các địa phương này góp phần làm gia tăng nhu cầu đầu tư hạ tầng hàng không, bao gồm nâng cấp sân bay nội địa lên chuẩn quốc tế hoặc phát triển các sân bay quốc tế mới. Bên cạnh đó, mô hình khai thác chi phí thấp của LCC, vốn ưu tiên sử dụng các sân bay nhỏ và vừa, càng tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng số lượng sân bay quốc tế ở các nền kinh tế đang phát triển trong ASEAN.

Các biến kiểm soát khác cũng cho thấy ảnh hưởng đáng kể. Biến $\ln EM$ có tác động dương mạnh và có ý nghĩa thống kê cao ($\beta = 0.530$, $p < 0.01$), cho thấy sự mở rộng của thị trường lao động đi kèm với gia tăng nhu cầu di chuyển và kết nối quốc tế. Biến $\ln GDP$ cũng có ảnh hưởng dương và có ý nghĩa ($\beta = 0.424$, $p < 0.01$), phản ánh rằng các nền kinh tế lớn có xu hướng đầu tư nhiều hơn vào hạ tầng hàng không. Biến $\ln EX$ có hệ số dương nhỏ nhưng có ý nghĩa ở mức 10%, cho thấy khả năng thu hút khách quốc tế nhờ chi phí du lịch rẻ hơn khi đồng nội tệ mất giá.

4.2.2. Đối với số lượng lao động du lịch

Bảng 5 trình bày kết quả hồi quy từ mô hình (3), trong đó biến phụ thuộc là $\ln TOUREM$. Kết quả từ cả hai phương pháp OLS và RE đều cho thấy biến $\ln LCC$ có hệ số dương ($\beta = 0.447$) và có ý nghĩa thống kê cao ở mức 1% ($p < 0.01$). Điều này khẳng định rằng sự gia tăng số hành khách quốc tế sử dụng hàng không giá rẻ có tác động tích cực đến quy mô nguồn nhân lực phục vụ du lịch. Cụ thể, khi lượng hành khách LCC tăng 1%, số lượng lao động trong ngành du lịch quốc tế tăng khoảng 0.447%. Mô hình có độ phù hợp tương đối cao với hệ số xác định điều chỉnh $R^2 = 67.6\%$.

Bảng 5: Kết quả hồi quy cho số lượng nhân viên du lịch quốc tế

	(OLS)	(RE)
	$\ln TOUREM$	$\ln TOUREM$
$\ln GOV$	1.306*** (4.31)	1.306*** (4.31)
$\ln EM$	1.070*** (8.64)	1.070*** (8.64)
$\ln EX$	-0.167*** (-4.78)	-0.167*** (-4.78)
$\ln GDP$	-2.502*** (-7.72)	-2.502*** (-7.72)
$\ln LCC$	0.447*** (4.56)	0.447*** (4.56)
_cons	23.99*** (6.22)	23.99*** (6.22)
N	84	84
adj. R^2	0.676	

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

Chú thích: *Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 10%. **Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 5%.

***Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 1%.

Kết quả này phản ánh vai trò của LCC trong việc mở rộng quy mô du lịch quốc tế, từ đó kéo theo nhu cầu tuyển dụng lao động tại các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ du lịch như khách sạn, nhà hàng, lữ hành và vận tải. Đặc biệt tại các địa phương được LCC mở mạng lưới bay mới, sự gia tăng dòng khách quốc tế làm phát sinh nhu cầu nhân lực tại chỗ, thúc đẩy phát triển nguồn lao động bản địa. Ngoài ra, để đáp ứng yêu cầu về chất lượng dịch vụ trong bối cảnh tăng trưởng du lịch nhanh, nhiều quốc gia đã đầu tư vào đào tạo và phát triển nhân lực chuyên môn trong lĩnh vực này (Yang et al., 2023).

Về các biến kiểm soát, chỉ tiêu chính phủ ($\ln GOV$) và quy mô lực lượng lao động chung ($\ln EM$) đều có tác động tích cực và có ý nghĩa thống kê, trong khi $\ln GDP$ có tác động tiêu cực đáng kể. Đầu ăm của GDP có thể phản ánh sự khác biệt về cấu trúc nền kinh tế và mức độ năng suất lao động giữa các quốc gia, trong đó các nền kinh tế có quy mô GDP lớn thường gắn với quá trình hiện đại hóa ngành du lịch, ứng dụng công nghệ và nâng cao hiệu quả sử dụng lao động, dẫn đến nhu cầu lao động tăng chậm hơn hoặc thậm chí giảm tương đối. Đối với tỷ giá hối đoái, do được đo lường theo đơn vị USD/đồng nội tệ, nên khi tỷ giá tăng tức là đồng nội tệ mất giá. Trong

bối cảnh này, chi phí nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ đầu vào trong ngành du lịch trở nên đắt đỏ hơn, buộc các doanh nghiệp phải thắt chặt chi phí - trong đó có thể bao gồm việc giảm tuyển dụng lao động, từ đó làm giảm quy mô nguồn nhân lực trong ngành.

4.2.3. Đối với lĩnh vực lưu trú

Kết quả hồi quy từ mô hình (4), với biến phụ thuộc là $\ln ROOM$, được trình bày tại Bảng 6. Trong cả hai phương pháp ước lượng (OLS và FE), biến $\ln LCC$ không cho thấy ý nghĩa thống kê, cho thấy hàng không giá rẻ không tác động trực tiếp đến quy mô hạ tầng lưu trú. Trong số các biến kiểm soát, chỉ tiêu chính phủ ($\ln GOV$) có tác động tích cực và có ý nghĩa thống kê cao ($\beta = 1.188$, $p < 0.01$) trong mô hình FE. Kết quả này phản ánh vai trò của đầu tư công trong việc hỗ trợ phát triển hạ tầng lưu trú, thông qua các chương trình hỗ trợ ngành du lịch hoặc phát triển đô thị. Ngược lại, biến $\ln EX$ có tác động tiêu cực đáng kể ($\beta = -0.136$, $p < 0.05$), cho thấy khi đồng nội tệ mất giá, chi phí đầu tư vào trang thiết bị và xây dựng tăng lên, khiến doanh nghiệp thận trọng hơn trong việc mở rộng quy mô lưu trú.

Kết quả ước lượng cho thấy mặc dù LCC không trực tiếp thúc đẩy việc gia tăng số lượng cơ sở lưu trú, nhưng lại có tác động gián tiếp thông qua việc làm tăng đáng kể số

Bảng 6: Kết quả hồi quy cho số phòng lưu trú

	(OLS)	(FE)
	$\ln ROOM$	$\ln ROOM$
$\ln GOV$	1.379***	1.188***
	(4.86)	(5.06)
$\ln EM$	0.174	1.939***
	(1.52)	(2.96)
$\ln EX$	0.0910	-0.136**
	(1.51)	(-2.19)
$\ln GDP$	-0.356	0.189
	(-1.20)	(0.58)
$\ln LCC$	-0.144	-0.0209
	(-1.66)	(-0.48)
_cons	-13.35***	-54.08***
	(-3.86)	(-6.16)
N	88	88
adj. R^2	0.678	0.679

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

Chủ thích: *Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 10%. **Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 5%.

***Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 1%.

lượng khách du lịch quốc tế - từ đó tạo áp lực mở rộng hệ thống khách sạn, nhà nghỉ và các loại hình lưu trú khác để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng. Điểm đáng chú ý là cơ chế tác động gián tiếp này có sự tương đồng với những gì được quan sát ở hai biến số khác trong nghiên cứu - số lượng sân bay quốc tế (AIRPORT) và số lao động trong ngành du lịch quốc tế (TOUREM). Tương tự như với hệ thống sân bay, khi lượng khách quốc tế tăng mạnh nhờ vào các chuyến bay giá rẻ, nhiều địa phương - đặc biệt là các điểm đến mới nổi - buộc phải mở rộng năng lực tiếp nhận thông qua đầu tư vào hạ tầng lưu trú. Bên cạnh đó, như đã thấy ở biến TOUREM, sự gia tăng du khách cũng kéo theo nhu cầu tuyển dụng nhân sự phục vụ du lịch tại địa phương, từ đó kích thích toàn bộ chuỗi cung ứng du lịch, trong đó lưu trú là một mắt xích quan trọng. Ngoài ra, đặc thù của các hãng hàng không giá rẻ là thường mở rộng mạng lưới đường bay đến các thành phố cấp hai, cấp ba - những nơi chưa có hệ thống lưu trú phát triển mạnh. Khi các địa phương này được kết nối trực tiếp với thị trường du lịch

quốc tế, nhu cầu về chỗ ở lập tức tăng cao, dẫn đến việc xây dựng thêm khách sạn hoặc mở rộng các cơ sở sẵn có. Bên cạnh yếu tố thị trường, các doanh nghiệp trong ngành lưu trú cũng bị thúc đẩy bởi kỳ vọng lợi nhuận từ dòng khách ổn định do LCC mang lại, từ đó mạnh dạn đầu tư mở rộng quy mô.

4.3. Kiểm định tính bền vững

Kết quả tại Bảng 7 cho thấy khi sử dụng biến hàng không giá rẻ trễ một bậc, các ước lượng chính vẫn giữ nguyên dấu và mức ý nghĩa thống kê đối với số lượng sân bay quốc tế và lao động du lịch, trong khi không có ý nghĩa thống kê đối với số phòng lưu trú. Điều này phản ánh đặc điểm điều chỉnh chậm theo thời gian của các cấu phần cung du lịch, đặc biệt là hạ tầng hàng không và thị trường lao động. Nhìn chung, các kết quả này cho thấy kết luận chính của nghiên cứu là ổn định và không nhạy cảm với việc đặc tả lại mô hình theo hướng có xét đến độ trễ.

5. Kết luận và hàm ý chính sách

5.1. Kết luận

Nghiên cứu này khẳng định vai trò của hàng không giá rẻ (LCC) trong việc thúc đẩy

Bảng 7: Kiểm định độ bền vững của kết quả

	(RE) LnAIRPORT	(RE) lnTOUREM	(FE) lnROOM
lnGOV	-0.202** (-2.00)	0.770** (2.34)	1.112*** (4.90)
lnEM	0.542*** (14.46)	1.162*** (9.51)	2.193*** (3.18)
lnEX	0.0142 (1.32)	-0.179*** (-5.06)	-0.0925 (-1.45)
lnGDP	0.497*** (5.23)	-2.644*** (-8.16)	0.279 (0.89)
L.lnLCC	0.106*** (4.07)	0.749*** (6.86)	0.0375 (0.93)
ITALCC	-3.24e-17 (-0.44)	-3.35e-16 (-1.39)	8.51e-17 (0.81)
_cons	-17.39*** (-16.33)	34.41*** (8.46)	-60.11*** (-6.12)
N	82	78	81
adj. R ²			0.651

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

Chú thích: *Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 10%. **Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 5%.

***Hệ số có ý nghĩa thống kê ở mức 1%.

năng lực cung du lịch quốc tế tại khu vực ASEAN thông qua cả tác động trực tiếp và gián tiếp. Sự mở rộng hoạt động của LCC giúp giảm chi phí di chuyển, tăng khả năng kết nối và tiếp cận điểm đến, qua đó kích thích nhu cầu du lịch quốc tế; đồng thời tạo động lực điều chỉnh các cấu phần cung ứng của ngành du lịch như hạ tầng hàng không, nguồn nhân lực và năng lực lưu trú.

Về kết quả thực nghiệm, LCC cho thấy tác động trực tiếp và có ý nghĩa thống kê đối với số lượng sân bay quốc tế và lao động du lịch, phản ánh sự thích ứng của hạ tầng và thị trường lao động trước gia tăng dòng khách. Đối với lĩnh vực lưu trú, LCC không tạo tác động trực tiếp rõ ràng đến số phòng, nhưng ảnh hưởng gián tiếp thông qua kênh gia tăng khách du lịch quốc tế - đóng vai trò biến trung gian trong chuỗi cung ứng du lịch. Bên cạnh đó, các yếu tố vĩ mô như GDP, chỉ tiêu chính phủ và tỷ giá cho thấy mức độ tác động phức tạp và khác nhau tùy mô hình/ước lượng, hàm ý rằng chính sách phát triển du lịch trong ASEAN cần tiếp cận linh hoạt theo bối cảnh từng nhóm quốc gia thay vì áp dụng một khuôn mẫu chung.

5.2. Hàm ý chính sách

Kết quả cho thấy LCC có liên hệ chặt chẽ với việc mở rộng hạ tầng hàng không, vì vậy các quốc gia ASEAN cần tiếp tục thúc đẩy tự do hóa hàng không nội khối và liên kết vận tải, nhưng đồng thời tăng phối hợp quy hoạch mạng đường bay nhằm tránh cạnh tranh dàn trải và trùng lặp tuyến. Về thực thi, có thể ưu tiên cơ chế phối hợp song phương hoặc đa phương cho các hành lang du lịch trọng điểm (ví dụ các tuyến kết nối cụm điểm đến biên đảo, đô thị trung tâm và điểm đến di sản), đi kèm tiêu chí đánh giá hiệu quả tuyến bay theo mùa vụ và theo tải.

Vì LCC thường hỗ trợ mở rộng điểm đến và tạo dòng khách mới, ASEAN nên khuyến khích phát triển mạng sân bay vệ tinh (secondary airports) bằng các gói đầu tư có chọn lọc cho hạ tầng thiết yếu (cộng suất nhà ga, slot, kết nối “last-mile”, chuẩn dịch vụ tối thiểu). Cách tiếp cận này đặc biệt phù hợp với các quốc gia có điểm đến phân tán và tiềm năng du lịch vùng, địa phương nhằm giúp giảm quá tải tại các cửa ngõ truyền thông và tăng năng lực tiếp nhận tại điểm đến mới.

Khi LCC làm cầu tăng nhanh, áp lực lên lao động du lịch xuất hiện sớm. Do đó, các

nước ASEAN nên ưu tiên (i) chương trình đào tạo ngắn hạn theo chuẩn kỹ năng dịch vụ; (ii) cơ chế liên kết doanh nghiệp - cơ sở đào tạo; và (iii) các mô hình lao động linh hoạt theo mùa vụ để tránh thiếu hụt cục bộ. Với nhóm quốc gia có du lịch phát triển mạnh, trọng tâm là nâng năng suất và chất lượng dịch vụ; với nhóm quốc gia đang phát triển, trọng tâm là chuẩn hóa kỹ năng nền tảng và tăng khả năng huy động lao động theo chu kỳ.

Vì tác động của LCC lên số phòng có xu hướng gián tiếp qua cầu, việc mở rộng lưu trú nên gắn với dự báo cầu theo mùa, quản trị điểm đến và điều kiện hạ tầng đô thị (nước, rác thải, giao thông). Điều này giúp hạn chế rủi ro dự thừa công suất lưu trú hoặc phát triển thiếu kiểm soát tại các điểm đến mới nổi.

Khi LCC thúc đẩy tăng trưởng khách, các nước ASEAN cần đồng thời tính đến: nguy cơ quá tải du lịch tại điểm đến, phát thải và tác động môi trường, cũng như rủi ro phụ thuộc quá mức vào phân khúc giá rẻ (dễ tổn thương trước cú sốc kinh tế - y tế). Vì vậy, các chính sách khuyến khích LCC nên đi kèm bộ công cụ quản trị bền vững: giới hạn tải tại một số điểm nhạy cảm, tiêu chuẩn môi trường tối thiểu và cơ chế phân bổ dòng khách theo không gian - thời gian (giãn khách mùa cao điểm, phát triển điểm đến thay thế).

5.3. Hướng nghiên cứu tiếp theo

Mặc dù nghiên cứu đã kiểm soát tác động của COVID-19 đối với cầu du lịch quốc tế, ảnh hưởng của đại dịch lên cung du lịch thường diễn ra thông qua quá trình điều chỉnh theo thời gian và các kênh lan tỏa gián tiếp. Do đó, các nghiên cứu tiếp theo có thể mở rộng bằng cách sử dụng dữ liệu chi tiết hơn cho giai đoạn hậu COVID-19, đồng thời áp dụng các phương pháp phù hợp nhằm phản ánh rõ hơn cơ chế điều chỉnh của cung du lịch, như phân tích độ trễ, phân tách các giai đoạn trước - trong - sau đại dịch hoặc các mô hình động khi dữ liệu cho phép.

Bên cạnh đó, dù kết quả thực nghiệm trong nghiên cứu này cho thấy sự nhất quán giữa các phương pháp ước lượng, các nghiên cứu trong tương lai có thể xem xét sử dụng chuỗi dữ liệu dài hơn hoặc các kỹ thuật kiểm định bổ sung để đánh giá sâu hơn độ bền vững của kết quả, đặc biệt trong bối cảnh một số biến cung du lịch mang tính cầu trúc và ít biến động theo thời gian.

Ngoài ra, mối quan hệ hai chiều giữa hàng không giá rẻ (LCC) và hạ tầng sân bay cũng cần được xem xét kỹ hơn. Trong khi hạ tầng hàng không có thể tạo điều kiện cho LCC mở rộng mạng bay và tần suất khai thác, sự gia tăng hoạt động của LCC đồng thời có thể tạo áp lực thúc đẩy quá trình điều chỉnh và nâng cấp hạ tầng. Do đó, các nghiên cứu tiếp theo có thể áp dụng các kỹ thuật xử lý nội sinh chuyên sâu hơn nhằm kiểm định chặt chẽ hơn mối quan hệ này. ♦

Tài liệu tham khảo:

- Barbu, C., & Stănilă, A. (2016). Economic impact of accommodation structures on the local territorial system. *Annals of Valahia University of Targoviste, Geographical Series*, 16, 102-107.
- Beria, P., Laurino, A., & Nadia Postorino, M. (2017). Low-cost carriers and airports: A complex relationship. In *The economics of airport operations* (pp. 361-386). Emerald Publishing Limited.
- Bowen, J. (2019). Lions and Tigers: LCCs in Southeast Asia. *Low-Cost Carriers in Emerging Countries*, 161.
- Formica, S., & Uysal, M. (2006). Destination attractiveness based on supply and demand evaluations: An analytical framework. *Journal of Travel research*, 44(4), 418-430.
- Khan, N., Hassan, A. U., Fahad, S., & Naushad, M. (2020). Factors affecting tourism industry and its impacts on global economy of the world. *Available at SSRN 3559353*.
- Kim, Y. (1996). *Development of a model to examine the determinants of demand for international hotel rooms in Seoul*. Virginia Polytechnic Institute and State University.
- Lai, P., Jang, H., Xu, C., & Xin, S. (2019). The impact of low-cost carriers on inbound tourism of Thailand. *International Journal of Supply Chain Management*, 8(3), 846-853.
- Pulina, M., & Cortés-Jiménez, I. (2010). Have low-cost carriers influenced tourism demand and supply? The case of Alghero, Italy. *Tourism Analysis*, 15(6), 617-635.
- Skeels, J., & General, S. (2005). Is airport growth a necessity or a luxury? Overall view of market growth. ACI Annual Congress, Vanhove, N. (2022). *The economics of tourism destinations: Theory and practice*. Routledge.
- Vera Rebollo, J. F., & Ivars Baidal, J. A. (2009). Spread of low-cost carriers: tourism and regional policy effects in Spain. *Regional Studies*, 43(4), 559-570.
- Wannapan, S., Chaiboonsri, C., & Sriboonchitta, S. (2018). Identification of the connection between tourism demand and economic growth in ASEAN-3. *International Journal of Trade and Global Markets*, 11(1-2), 12-20.
- Yang, Q., Dan, H., Ni, T., Zhao, P., Wei, J., & Wang, G. (2023). Research on the coupling and coordinated development of the tourism industry and regional economy in the economic circle of the Sichuan - Chongqing region in Southwest China. *Sustainability*, 15(3), 2405.

Summary

This study investigates the effects of low-cost carriers (LCCs) on international tourism supply in ASEAN. Using panel data for seven ASEAN countries over the period 2010 to 2022 and employing multiple estimation approaches, the analysis examines how LCC development influences three proxies for tourism supply, namely the number of international airports, tourism employment, and accommodation capacity. The results indicate that LCCs exert positive and statistically significant effects on both international airports and tourism employment. In contrast, the effect on accommodation capacity is primarily indirect and operates through an increase in international tourist arrivals, which serves as a mediating variable. The study also clarifies the moderating roles of macroeconomic conditions, including GDP, exchange rates, and government expenditure. The main contribution lies in providing an integrated assessment of both direct and indirect LCC effects on tourism supply in the ASEAN context, which remains underexplored in prior research. Based on these findings, the study offers policy implications to support infrastructure expansion, workforce development, and the sustainable enhancement of destination capacity.