

MỤC LỤC

KINH TẾ VÀ QUẢN LÝ

- 1. Phan Thu Hiền và Lý Nguyên Ngọc** - Bộ tiêu chí đo lường hoạt động đại lý hải quan tại Việt Nam: Nghiên cứu áp dụng phương pháp so sánh thứ bậc mờ Fuzzy AHP. *Mã số: 178.ISMET.11* 3
Measuring criteria of customs brokerage performance in Vietnam: An application of Fuzzy Analytic Hierarchy Process (Fuzzy AHP)
- 2. Lê Hải Trung** - Các nhân tố nội tại tác động đến rủi ro hệ thống của các ngân hàng thương mại Việt Nam *Mã số: 178.IFiBa.11* 19
Determinants of Systemic Risks in Vietnamese Commercial Banks
- 3. Trần Ngọc Mai, Cao Thị Khánh Linh, Quách Thu Hà và Phan Thị Tường Vân** - Tác động của logistics xanh đến xuất khẩu của Việt Nam tới các quốc gia RCEP. *Mã số: 178.IIBMg.11* 31
Impact of Green Logistics Performance on Vietnam's Export Trade to Regional Comprehensive Economic Partnership Countries

QUẢN TRỊ KINH DOANH

- 4. Phạm Thị Dự, Nguyễn Thị Minh Nhân và Nguyễn Thị Thu Hiền** - Ảnh hưởng của thay đổi công nghệ đến chuyển dịch cơ cấu lao động ngành công nghiệp chế biến chế tạo ở Việt Nam. *Mã số: 178.2Deco.21* 40
Effects of Technological Change on Labor Structure Shift in Vietnam's Manufacturing and Processing Industry
- 5. Nguyễn Thị Thu Hương, Phạm Thị Sâm, Nguyễn Linh Chi và Lê Việt Anh** - Các yếu tố ảnh hưởng tới ý định mua sản phẩm thời trang xanh của sinh viên. *Mã số: 178.2BMkt.21* 51
Factors affecting students' intention to buy green fashion products

- 6. Nguyễn Thị Mỹ Nguyệt và Trần Thị Hoàng Hà** - Chất lượng sống trong công việc và sự hài lòng của các lao động giao đồ ăn trực tuyến tại Việt Nam. *Mã số: 178.2Bdm.21*
Quality of Working Life and Job Satisfaction of Vietnamese Online Food Delivery Workers 66
- 7. Nguyễn Thanh Hùng** - Tác động của năng lực phân tích dữ liệu lớn đến hiệu suất của doanh nghiệp dịch vụ logistics tại Thành phố Hồ Chí Minh thông qua khả năng phục hồi chuỗi cung ứng vận tải. *Mã số: 178.2TrEM.21* 77
Impact of Big Data Analytics Capabilities on Ho Chi Minh City based Logistics Service Providers' Performance through Transport Supply Chain Resilience
- 8. Khuu Thị Phương Đông, Khổng Tiến Dũng, Nguyễn Minh Đức, Hồ Thị Huỳnh Giao và Đỗ Gia Linh** - Ảnh hưởng của hiểu biết và thái độ với rủi ro tới quyết định sử dụng dịch vụ ví điện tử: Nghiên cứu trường hợp người dân thành phố Cần Thơ. *Mã số: 178.2TrEM.21* 90
The impact of risk attitudes on E-wallet usage decision: Evidences from people in Can Tho city

Ý KIẾN TRAO ĐỔI

- 9. Trần Hương Giang, Hồ Ngọc Ninh và Trương Ngọc Tín** - Phát triển chuỗi giá trị dược liệu cho các hộ nghèo dân tộc thiểu số tại huyện Kon Plong, tỉnh Kon Tum. *Mã số: 178.3Deco.31* 106
Developing a pharmaceutical value chain for ethnic minority households in Kon Plong District, Kon Tum Province

TÁC ĐỘNG CỦA LOGISTICS XANH ĐẾN XUẤT KHẨU CỦA VIỆT NAM TỚI CÁC QUỐC GIA RCEP

Trần Ngọc Mai *

Email: maitn@hvn.edu.vn

Cao Thị Khánh Linh *

Email: khanhlinh.cao189@gmail.com

Quách Thu Hà *

Email: quachthuha111987@gmail.com

Phan Thị Tường Vân *

Email: vanphantuong001@gmail.com

* Học viện Ngân hàng

Ngày nhận: 19/03/2023

Ngày nhận lại: 22/05/2023

Ngày duyệt đăng: 25/05/2023

Bài viết này nghiên cứu tác động của logistics xanh đến xuất khẩu của Việt Nam đối với các quốc gia thuộc Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP), với sự tham gia của 13 quốc gia trong giai đoạn 2012-2018. Sử dụng mô hình trọng lực để phân tích dữ liệu, kết quả nghiên cứu cho thấy rằng logistics xanh có tác động tích cực và đáng kể đến thương mại xuất khẩu của Việt Nam sang các nước RCEP. Điều này chứng minh vai trò quan trọng của logistics xanh trong việc tăng cường thương mại quốc tế và thúc đẩy phát triển bền vững. Bài viết đề xuất các hướng giải pháp đối với chính phủ và các nhà xuất khẩu Việt Nam trong việc cải thiện và áp dụng các chính sách và hoạt động xanh. Bằng cách thực hiện những đề xuất này, Việt Nam có thể đảm bảo phát triển kinh tế song hành cùng bảo vệ môi trường, tạo nền tảng cho một tương lai bền vững và phát triển toàn diện.

Từ khóa: logistics xanh, mô hình trọng lực, thương mại xuất khẩu, RCEP.

JEL Classifications: F14, F18, Q56.

1. Giới thiệu

Logistics là một trong những ngành thâm dụng nhiên liệu và gây ra nhiều tác hại cho cả xã hội và môi trường. Trong thời đại toàn cầu hóa và mối quan tâm về môi trường ngày càng được nâng cao, vai trò của logistics xanh trong việc tăng cường thương mại quốc tế trở nên quan trọng hơn bao giờ hết. Logistics xanh bao gồm việc tích hợp các thực tiễn bền vững trên các khía cạnh khác nhau của logistics và quản lý chuỗi cung ứng, bao gồm vận chuyển, lưu kho, đóng gói và logistics ngược. Trước bối cảnh này, logistics xanh được đề xuất như một giải pháp nhằm tối thiểu hóa các tác động tiêu cực đến môi trường sản sinh ra từ hoạt động logistics trong thương mại quốc tế. Logistics xanh có ý nghĩa to lớn trong việc bảo vệ môi trường, thúc đẩy tiến bộ xã hội và tăng trưởng kinh tế (Khan et al., 2019). Tầm

quan trọng của logistics xanh đã được nhấn mạnh trong các nghiên cứu của (Karaman et al., 2020; Li et al., 2021) trong việc tăng cường các hoạt động kinh tế xanh ở các quốc gia và giảm lượng khí thải như carbon.

Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP) là một thỏa thuận thương mại tự do được ký kết bởi 10 quốc gia thành viên ASEAN và 6 quốc gia đã ký kết thỏa thuận thương mại tự do với ASEAN (bao gồm Úc, Trung Quốc, Ấn Độ, Nhật Bản, Hàn Quốc và New Zealand) nhằm mục đích tạo ra một thỏa thuận thương mại tự do cho khu vực Đông Á và khởi đầu cho việc xây dựng một Đối tác Kinh tế Toàn diện Đông Á. RCEP được hình thành với kỳ vọng tạo ra một thị trường lớn với quy mô 2,2 tỷ người tiêu dùng, chiếm khoảng 30% dân số thế giới, với GDP xấp xỉ 26.200 tỷ USD, chiếm khoảng

30% GDP toàn cầu và trở thành khu vực thương mại tự do lớn nhất trên thế giới. Với triển vọng phát triển như vậy, RCEP đã, đang và được kỳ vọng sẽ góp phần tạo nên một cấu trúc thương mại mới trong khu vực, thúc đẩy toàn cầu hóa theo hướng tự do hóa, thuận lợi hóa thương mại một cách bền vững. Khi các quốc gia cố gắng cải thiện hoạt động xuất khẩu của mình đồng thời tuân thủ các quy định nghiêm ngặt về môi trường, hiểu được tác động của hậu cần xanh đối với quan hệ thương mại là rất quan trọng. Việt Nam, với tư cách là một nền kinh tế đang phát triển nhanh chóng và là một bên ký kết Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP), đã tích cực tìm cách nâng cao khả năng cạnh tranh xuất khẩu và giảm tác động đến môi trường. Mặc dù vậy, các nghiên cứu trong nước liên quan đến tác động của logistics nói chung và logistics xanh nói riêng đến thương mại quốc tế của Việt Nam còn rất hạn chế, chủ yếu là các nghiên cứu dưới góc độ cơ sở lý luận và thực tiễn ở góc độ vĩ mô (Lê, 2015; Vũ, 2018) chứ chưa có các nghiên cứu thực nghiệm để đo lường các tác động.

2. Cơ sở lý thuyết

Khái niệm Logistics xanh xuất hiện từ những năm 1990 (Srivastava, 2007) với mục tiêu giảm thiểu các tác động đối với môi trường bên ngoài từ các hoạt động logistics, chẳng hạn như phát thải khí nhà kính, tiếng ồn và chất thải, đồng thời đạt được sự phát triển cân bằng giữa kinh tế, xã hội và môi trường. Khác với hoạt động Logistics truyền thống có mục đích chính là giảm thiểu chi phí (Bajdor, 2012), logistics xanh còn có một mục tiêu khác là giảm thiểu các tác động tiêu cực đến môi trường hoặc tăng hiệu quả sử dụng năng lượng. Hoạt động Logistics xanh có thể góp phần cải thiện các tác động đối với môi trường (Dekker et al., 2012), tuy nhiên việc thực hiện logistics xanh lại bị chi phối bởi các quy định về môi trường của chính phủ, khách hàng, quản lý nội bộ công ty, quản lý nhà cung cấp, các yếu tố xã hội và khả năng cạnh tranh (Luthra et al., 2016; Tseng & Chiu, 2013).

Logistics xanh mở rộng phạm vi của logistics truyền thống, cả về mặt chiến lược và hoạt động, có thể được hiểu là một hình thức hiện đại hóa cách tiếp cận truyền thống vì nó bổ sung các nguyên tắc môi trường vào một hệ thống hiện có thay vì thay thế hoàn toàn. Trong khi Logistics truyền thống nhấn mạnh vào việc cắt giảm chi phí mà không tính

đến tính bền vững thì Logistics xanh có trọng tâm là giảm tác động tiêu cực đến môi trường và tăng hiệu quả sử dụng năng lượng. Mặc dù ban đầu, để thực hiện logistics xanh có thể phải chịu chi phí cao hơn so với các phương pháp tiếp cận truyền thống, nhưng về trung và dài hạn, những lợi ích tích lũy bao gồm cả chi phí thấp hơn và tính bền vững của mô hình kinh doanh (Chhabra et al., 2021; Ostapenko et al., 2020).

Các nghiên cứu lý thuyết về tác động của Logistics đến thương mại quốc tế rất phong phú, tuy nhiên hầu hết các nghiên cứu này phần lớn dựa vào chỉ số LPI (Logistics Performance Index) được tính toán bởi Ngân hàng Thế giới (World Bank - WB) (Chakraborty & Mukherjee, 2016; Marti et al., 2014; Puertas et al., 2014; Uca et al., 2016). Chỉ số này được xây dựng dựa trên các thang đo bao gồm hiệu suất của thủ tục thông quan, chất lượng của cơ sở hạ tầng liên quan đến thương mại và vận tải, sự thuận tiện trong việc sắp xếp vận chuyển hàng hóa với giá cả cạnh tranh, khả năng và chất lượng của dịch vụ logistics, khả năng theo dõi hàng hóa và thời gian vận chuyển hàng hóa, do đó, mới chỉ phản ánh các hoạt động logistics đơn thuần mà chưa tính đến các yếu tố nền tảng như phát thải khí nhà kính và tiêu thụ nhiên liệu hóa thạch.

Trong khi logistics xanh ngày càng được quan tâm hơn trong thời gian gần đây, các tài liệu nghiên cứu về mối quan hệ giữa nhân tố này đối với thương mại khu vực còn rất hạn chế trên thế giới, chủ yếu đến từ những khó khăn trong việc đo lường khái niệm logistics xanh. Trên cơ sở 6 chỉ số thành phần của chỉ số LPI truyền thống, một số tác giả đã nỗ lực xây dựng chỉ số GLPI (Green Logistics Performance Index) bằng việc tích hợp thêm vào chỉ số LPI truyền thống với các chỉ số về môi trường như chỉ số CO₂ (Le et al., 2022; Wang et al., 2018) hay nhóm chỉ số N₂O, CH₄, Fgas, Fossil (Fan et al., 2022) để chỉ ra tác động tích cực của logistics xanh đến khối lượng xuất khẩu của nhóm nước thuộc cùng một khu vực thương mại.

3. Phương pháp nghiên cứu

Mô hình trọng lực đã được sử dụng rộng rãi làm cơ sở để phân tích và đưa ra dự đoán về thương mại song phương giữa các quốc gia (Ahmadi & Taghizadeh, 2019; Pöyhönen, 1963). Cụ thể, theo Định luật này, lực hấp dẫn tỷ lệ thuận với độ lớn và tỷ lệ nghịch với bình phương khoảng cách. Điều này

có nghĩa là, khi độ lớn của một thực thể tăng lên, lực hấp dẫn sẽ tăng lên; còn khi khoảng cách giữa chúng tăng lên, lực hấp dẫn giữa chúng sẽ giảm xuống. Phương trình mô tả về mô hình trọng lực như sau:

$$EXP_{ij} = A^{b_0} \frac{(GDP_i * GDP_j)^{b_1}}{DIS_{ij}^{b_2}}$$

Trong đó: EXP_{ij} là khối lượng thương mại (xuất khẩu hoặc nhập khẩu) giữa nước i và j ; GDP_i và GDP_j là GDP của nước i và j ; DIS_{ij} phản ánh khoảng cách giữa nước i và j (đo bằng kilômét hoặc dặm); A là hằng số.

Bên cạnh biến GDP và DIS, nhóm yếu tố kiểm soát khác cũng được bổ sung vào mô hình như dân số (POP), độ mở của nền kinh tế (OPEN), biến giả ASEAN và APEC lần lượt nhận giá trị bằng 1 nếu quốc gia trong RCEP cũng đồng thời nằm trong khu

vực ASEAN và APEC, và nhận giá trị bằng 0 nếu không nằm trong khu vực này. Mô hình nghiên cứu có phương trình như sau:

$$\ln EXP_{ij} = \beta_0 + \beta_1 \ln GLPI_{jt} + \beta_2 \ln GDP_{it} + \beta_3 \ln GDP_{jt} + \beta_4 \ln DIS_{ij} + \beta_5 \ln POP_{jt} + \beta_6 \ln OPEN_{jt} + \beta_7 \text{ASEAN}_j + \beta_8 \text{APEC}_j + u_{ij}$$

Nghiên cứu sử dụng chỉ số GLPI được tính toán bởi Fan và cộng sự (2022) và các số liệu được lấy từ cơ sở dữ liệu thương mại của Liên hợp quốc, WDI, bản đồ CEPII, trang web chính thức của APEC và các quốc gia RCEP13 (bao gồm Nhật Bản, Hàn Quốc, Úc, New Zealand, Indonesia, Malaysia, Philippines, Thailand, Singapore, Brunei, Campuchia, Lào, Myanmar) trong giai đoạn từ 2012 đến 2018.

Bảng 1: Định nghĩa các biến và nguồn dữ liệu

Biến	Mô tả và viết tắt	Tác động dự kiến	Nguồn dữ liệu
EXP_{ij}	Xuất khẩu của Việt Nam sang các nước RCEP	-	Cơ sở dữ liệu thương mại của Liên hợp quốc
GDP_{it}	GDP của Việt Nam	+	Cơ sở dữ liệu WDI của ngân hàng thế giới
GDP_{jt}	GDP của các nước RCEP	+	Cơ sở dữ liệu WDI của ngân hàng thế giới
DIS_{ij}	Khoảng cách giữa Việt Nam và các nước RCEP	-	CEPII
$GLPI_{jt}$	Hiệu suất Logistic xanh	+	Fan và cộng sự (2022)
$OPEN_{jt}$	Độ mở kinh tế của các nước RCEP	-	Cơ sở dữ liệu WDI của ngân hàng thế giới
POP_{jt}	Dân số của các nước RCEP	+	Cơ sở dữ liệu WDI của ngân hàng thế giới
$ASEAN_j$	Là thành viên của ASEAN hay không	-	Trang web chính thức của ASEAN
$APEC_j$	Là thành viên của APEC hay không	-	Trang web chính thức của APEC

(Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả)

Bảng 2: Các thành tố của Logistics xanh

Yếu tố	Thang đo	Nguồn
Các yếu tố logistics	Thông quan (Custom)	World Bank
	Cơ sở hạ tầng (Infra)	World Bank
	Chuyển hàng Quốc tế (Ship)	World Bank
	Năng lực (Service)	World Bank
	Truy xuất (Tracing)	World Bank
	Thời gian (Timeliness)	World Bank
Các yếu tố xanh	CO2	Climate Watch
	N2O	Climate Watch
	CH4	Climate Watch
	Fgas	Climate Watch

(Nguồn: Fan và cộng sự (2022))

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Thống kê mô tả

Bảng 3 đề trình bày kết quả phân tích thống kê mô tả của từng chỉ số ở các quốc gia RCEP 13. Từ đó chỉ ra rằng, các quốc gia khác nhau rất nhiều về GDP, dân số, khoảng cách và các khía cạnh khác. Xét về chỉ số GLPI và các chỉ số phụ, cường độ phát thải khí nhà kính và mức tiêu thụ nhiên liệu hóa thạch có sự khác biệt lớn.

4.2. Kết quả hồi quy

Thông qua việc sử dụng phần mềm stata 11.0, nghiên cứu đã tiến hành phân tích hồi quy từ dữ liệu bảng của các quốc gia RCEP từ năm 2012 đến năm 2018. Kiểm định đa cộng tuyến được thực hiện bằng phương pháp hệ số phương sai cực đại. Mô hình đã loại biến LnGDPjt do có vấn đề cộng tuyến với các biến khác. Thông qua kết quả kiểm định Lagrange (LM) và Hausman, nghiên cứu chọn mô hình tác động ngẫu nhiên và thu được kết quả hồi quy trong bảng 4 cho mô hình tổng quát như sau:

$$\text{LnEXPij} = -73,673 + 7,177\text{LnGLPIjt} + 5,699\text{LnGDPit} + 0,625\text{LnDISij} + 0,821\text{LnPOPjt} + 0,647\text{LnOPENjt} - 0,180\text{ASEANj} - 9,186\text{APECj}$$

Các kết quả hồi quy trong Bảng 4 cho thấy khả năng giải thích của mô hình không ngừng được nâng

cao thông qua việc bổ sung dần các biến. Kết quả cụ thể như sau:

Thứ nhất, biến giải thích GLPIjt có tác động lớn nhất đến thương mại xuất khẩu của Việt Nam. Hệ số ước tính của chỉ số GLPI đối với thương mại xuất khẩu của Việt Nam là 7,177, có ý nghĩa thống kê, cho thấy các quốc gia RCEP có chỉ số GLPI càng cao thì càng thuận lợi cho phát triển thương mại xuất khẩu với Việt Nam, đồng thời tốc độ tăng trưởng thương mại sẽ cao hơn. *Thứ hai*, tác động của GDPi đối với thương mại xuất khẩu của Việt Nam chỉ đứng sau chỉ số GLPI, cho thấy nếu GDP của Việt Nam tăng 1% thì thương mại xuất khẩu của Việt Nam sẽ tăng 5,699%. Điều này chứng tỏ GDP là một chỉ số hấp dẫn thu hút thương mại quốc tế. *Thứ ba*, trong mô hình, POPj là biến ảnh hưởng thứ ba chỉ ra nếu dân số của các quốc gia trong RCEP tăng 1% thì xuất khẩu của Việt Nam sẽ tăng 0,821%. *Thứ tư*, biến OPENj cho thấy nếu mức độ mở cửa nền kinh tế của các nước RCEP tăng 1% thì thương mại xuất khẩu của Việt Nam sẽ tăng 0,647%. *Thứ năm*, biến DISj đứng vị trí thứ 5 với hệ số ảnh hưởng là 0,625 có nghĩa là giao thương với các quốc gia càng xa Việt Nam thì càng đạt được hiệu quả logistics xanh cao hơn. *Thứ sáu*, biến giải thích ở vị trí thứ 6 là ASEAN, với hệ số -0,180 có tác động tiêu

Bảng 3: Thống kê tóm tắt của biến đổi với mẫu phụ RCEP

Yếu tố	Số lượng quan sát	Mean	Std. dev	Min	Max
Country	91	7	3,762387	1	13
Year	91	2015	2,01108	2012	2018
Lnexport	91	16,34587	3,169535	9,733344	22,15938
LnGDPvn	91	12,4067	0,145782	12,18379	12,64013
LnGDPr	91	12,81496	2,621112	9,229442	20,04354
LnGLPI	91	0,6913503	0,211028	0,1823216	1,098612
LnDIS	91	7,586342	0,7968486	6,170761	9,122383
LnOPEN	91	4,319654	0,7367797	1,1207	5,911371
LnPOP	91	16,94842	1,674064	12,89671	19,40527
LnSHIP	91	1,137046	0,1600158	0,7608059	1,383791
LnService	91	1,153261	0,2027379	0,7419373	1,589235
LnCustom	91	1,113315	0,2060221	0,6151857	1,526056
LnTimeliness	91	1,266276	0,152928	0,9516578	1,481605
LnCO2	91	4,802038	1,579245	1,912501	7,360403
LnN2O	91	2,43375	1,529201	-1,966113	4,676188

(Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả)

cực đến thương mại xuất khẩu của Việt Nam đến các quốc gia RCEP. Do xuất khẩu của Việt Nam sang các quốc gia RCEP cao hơn nhiều so với khối lượng xuất khẩu sang các quốc gia ASEAN, đây có thể là lí do dẫn đến hệ số ước tính âm. Thứ bảy, biến ảnh hưởng cuối cùng là APEC, với hệ số ảnh hưởng có ý nghĩa thống kê là -9,186 cho thấy việc tham gia vào APEC không mang lại kết quả tích cực cho thương mại xuất khẩu của Việt Nam sang các quốc gia RCEP.

4.3. Kết quả hồi quy chỉ số phụ trong GLPI

Chỉ số GLPI được cấu thành bởi nhiều chỉ số phụ, nhóm tác giả tiếp tục xây dựng các phương trình nghiên cứu bằng cách lần lượt thay thế giá trị GLPI bằng các chỉ số phụ cấu thành như Tracing, Ship, Service, Custom, Timeliness, Infra, CO2, N2O, CH4, Gas để phân tích thực nghiệm tác động

của từng chỉ số phụ trong GLPI đến biên phụ thuộc xuất khẩu.

Các chỉ số phụ cấu thành nên chỉ số GLPI có giá trị p-value nhỏ hơn mức ý nghĩa 0,05 cho thấy Ship, Service, Custom, Timeliness, CO2 và N2O đều có tác động tích cực đến xuất khẩu (Bảng 5). Cụ thể, tác động của các yếu tố chỉ số phụ cấu thành nên chỉ số GLPI đến xuất khẩu của Việt Nam đối với các quốc gia trong RCEP được xếp theo giá trị giảm dần như sau: khả năng kết nối và vận chuyển hàng quốc tế (SHIP), thời gian giao hàng (TIMELINESS), hiệu quả của việc thông quan (CUSTOM), chất lượng dịch vụ logistic (SERVICE) có tác động lớn đến thương mại xuất khẩu của Việt Nam với các hệ số ước tính lần lượt là 7,848; 6,666; 6,273; 4,848. Bên cạnh đó, hai biến CO2 và N2O cũng có tác động tích cực nhưng nhỏ đến xuất khẩu. Các giá trị F-test

Bảng 4: Kết quả hồi quy

Variable	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	LnExp	LnExp	LnExp	LnExp	LnExp	LnExp	LnExp
LnGLPI	-5,171**	-6,158**	-3,991	-1,239	-1,725	-3,422	7,177***
	(1,495)	(1,953)	(2,517)	(2,303)	(2,565)	(2,327)	(1,725)
LnGDPVN	–	-2,690	-1,291	0,990	0,757	-0,001	5,699***
	–	(2,550)	(2,740)	(2,475)	(2,543)	(2,284)	(1,512)
LnGDPR	–	0,035	-0,003	-0,508	-0,515	-0,573	0,008
	–	(0,143)	(0,145)	(0,164)	(0,166)	(0,149)	(0,106)
LnDIS	–	–	-0,710	-0,697	-0,569	-2,429	0,625
	–	–	(0,524)	(0,465)	(0,551)	(0,635)	(0,479)
LnPOP	–	–	–	1,067	1,110	1,116	0,821***
	–	–	–	(0,217)	(0,239)	(0,214)	(0,137)
LnOPEN	–	–	–	–	0,217	0,917	0,647**
	–	–	–	–	(0,494)	(0,468)	(0,293)
ASEAN	–	–	–	–	–	-4,816	-0,180***
	–	–	–	–	–	(1,037)	(0,764)
APEC	–	–	–	–	–	–	-9,186***
	–	–	–	–	–	–	(0,804)
_cons	19,921	53,529	40,544	-1,356	-0,692	24,947	-73,673
F value	11,97	4,33	3,73	8,63	7,16	10,72	40,34
	0,001	0,007	0,008	0,000	0,000	0,000	0,000
R2	0,119	0,130	0,148	0,337	0,338	0,475	0,797
AIC	459,710	462,541	462,620	441,827	443,619	424,586	339,919
BIC	464,732	472,584	475,174	456,892	461,195	444,672	362,517

(Nguồn: Tính toán của nhóm tác giả)

Bảng 5: Hồi quy các chỉ số phụ GLPI ở các quốc gia RCEP

Phương trình quy chuẩn	P-value	F	R2	Adj-R2
$\text{LnEXP}_{ij} = -8,819 + 7,848\text{LnSHIP}_{jt} + 1,122\text{LnGDP}_{vn} + 0,009\text{LnGDP}_{pr} + 0,673\text{LnDIS} + 0,721\text{LnPOP} + 0,484\text{LnOPEN} - 0,462\text{ASEAN} - 8,991\text{APEC} + U_{ij}$	0.000	39,79	0,7952	0,7752
$\text{LnEXP}_{ij} = -16,577 + 4,848\text{LnSERVICE} + 1,106\text{LnGDP}_{vn} + 0,011\text{LnGDP}_{pr} + 0,547\text{LnDIS} + 0,770\text{LnPOP} + 0,701\text{LnOPEN} - 0,506\text{ASEAN} - 8,372\text{APEC}$	0.003	36,44	0,7805	0,7591
$\text{LnEXP}_{ij} = -21,949 + 6,273\text{LnCUSTOM} + 1,440\text{LnGDP}_{vn} - 0,074\text{LnGDP}_{pr} + 0,441\text{LnDIS} + 0,914\text{LnPOP} + 0,468\text{LnOPEN} - 0,205\text{ASEAN} - 8,322\text{APEC}$	0.000	39,31	0,7932	0,7730
$\text{LnEXP}_{ij} = -18,287 + 6,666\text{LnTIMELINESS} - 1,092\text{LnGDP}_{vn} - 0,020\text{LnGDP}_{pr} + 0,478\text{LnDIS} + 0,787\text{LnPOP} - 0,628\text{LnOPEN} - 0,534\text{ASEAN} - 8,341\text{APEC}$	0.011	34,98	0,7734	0,7513
$\text{LnEXP}_{ij} = -4,603 + 1,081\text{LnCO2} + 0,927\text{LnGDP}_{vn} + 0,021\text{LnGDP}_{pr} + 0,744\text{LnDIS} + 0,011\text{LnPOP} + 1,112\text{LnOPEN} - 0,651\text{ASEAN} - 8,064\text{APEC}$	0.000	39,64	0,7946	0,7745
$\text{LnEXP}_{ij} = 4,425 + 1,039\text{LnN2O} + 1,552\text{LnGDP}_{vn} - 0,126\text{LnGDP}_{pr} - 1,057\text{LnDIS} + 0,109\text{LnPOP} + 0,910\text{LnOPEN} - 2,614\text{ASEAN} - 5,475\text{APEC}$	0.000	40,89	0,7996	0,7800

(Nguồn: Tổng hợp của nhóm tác giả)

tương ứng với từng phương trình tổng quát trong mô hình hồi quy cho thấy rằng mô hình hồi quy có ý nghĩa tổng thể và ít nhất một biến độc lập có tác động đáng kể đến biến phụ thuộc. Giá trị R2 của các phương trình nằm trong khoảng từ 0,7739 đến 0,7996 cho thấy một phần lớn phương sai của biến phụ thuộc có thể được giải thích bởi các biến độc lập trong mô hình.

5. Kết luận, kiến nghị và đề xuất hướng nghiên cứu

Bài viết thực hiện nghiên cứu về tác động của logistics xanh đối với xuất khẩu của Việt Nam sang các nước RCEP sử dụng dữ liệu từ 13 quốc gia RCEP trong đó có Việt Nam trong giai đoạn 2012 - 2018. Kết quả phân tích mô hình trọng lực chỉ ra rằng logistics xanh có tác động tích cực đến xuất khẩu của Việt Nam sang các quốc gia RCEP. Đây là

một bằng chứng cho thấy việc cải thiện hơn nữa các chính sách và hoạt động phát triển xanh nói chung và logistics xanh nói riêng không những góp phần giảm thiểu các tác động tiêu cực đến môi trường đồng thời còn trở thành yếu tố thu hút thương mại, tạo ra sự phát triển bền vững ở các quốc gia RCEP. Dựa trên kết quả nghiên cứu, nhóm tác giả đưa ra các kiến nghị sau:

Thứ nhất, các quốc gia cần thiết lập cơ chế đối thoại với các quốc gia RCEP, phát huy tối đa tính linh hoạt của hiệp định, tăng cường việc bố trí các tuyến logistics giữa các thành viên RCEP và cải thiện khả năng đáp ứng của các dịch vụ Logistics xanh trong khu vực. *Thứ hai*, hải quan các nước cần phát huy hết chức năng của mình, hợp tác với chính quyền địa phương và cộng đồng doanh nghiệp để tối ưu hóa quy trình thông quan, từ đó cải thiện hiệu

quả thông quan chung. *Thứ ba*, cần phát huy vai trò tích cực của các tổ chức kinh tế khu vực, tăng cường việc hợp tác Logistic xanh giữa các nước thành viên RCEP có chỉ số GLPI cao và thấp, cung cấp kinh nghiệm xây dựng Logistics xanh phù hợp và hiệu quả cho các nước RCEP có chỉ số GLPI thấp. Thông qua đó có thể tối đa hóa thương mại giữa Việt Nam và các nước thành viên RCEP. Việc ký kết hiệp định RCEP không chỉ thúc đẩy sự kết nối giữa các nước thành viên RCEP và các ngành công nghiệp Việt Nam mà điều này còn có lợi cho sự bổ sung thương mại của tất cả các nước thành viên trong khu vực đồng thời hiện thực hóa sự phát triển chung. *Thứ tư*, trong bối cảnh toàn cầu nỗ lực ứng phó với biến đổi khí hậu và cùng thúc đẩy phát triển carbon thấp, các nước thành viên RCEP cần hợp tác để giảm mức phát thải CO₂ và N₂O. *Thứ năm*, cần thúc đẩy sự phát triển bền vững của Logistics xanh thông qua việc lập kế hoạch, chính sách và công nghệ Logistics tiên tiến, từ đó cải thiện hiệu suất của Logistics xanh tại các nước thành viên RCEP và tạo ra một môi trường thuận lợi cho sự phát triển của Logistics xanh. *Thứ sáu*, chính phủ nên xây dựng các quy định về môi trường phù hợp và hiệu quả để khuyến khích sự phát triển của Logistics xanh. Việc có các quy định và chính sách phù hợp sẽ tạo điều kiện thuận lợi để phát triển Logistics xanh. Từ đó, phát triển kinh tế xã hội và môi trường bền vững.

Mặc dù, kết quả nghiên cứu đã có những đóng góp quan trọng cả về lý thuyết và thực nghiệm liên quan đến chủ đề Logistics xanh và thương mại quốc tế. Tuy nhiên, bài nghiên cứu không tránh khỏi những hạn chế nhất định có thể trở thành những gợi ý cho các nghiên cứu cùng chủ đề trong tương lai. *Thứ nhất*, trong bài nghiên cứu này, nhóm tác giả sử dụng chỉ số GLPI được tính toán bởi Fan và cộng sự (2022), tuy nhiên, chỉ số này chỉ đại diện cho một cách tính mà chưa có một chỉ số chuẩn được công bố trên phạm vi toàn cầu. *Thứ hai*, nghiên cứu này tập trung vào nhóm quốc gia RCEP do đó kết quả nghiên cứu có thể không đại diện được cho các khu vực thương mại khác. *Thứ ba*, mô hình nghiên cứu có đưa thêm vào một số biến kiểm soát như GDP, khoảng cách, dân số, độ mở của nền kinh tế và khu vực thương mại. Tuy nhiên trên thực tế có thể còn

tồn tại các yếu tố khác cũng có thể có ảnh hưởng đến xuất khẩu như chính sách thương mại, hạ tầng và nguồn nhân lực chưa được đề cập đến trong phạm vi nghiên cứu này. Các nghiên cứu trong tương lai có thể mở rộng phạm vi nghiên cứu, cụ thể, nghiên cứu tác động của logistics xanh đến thương mại bao gồm cả xuất khẩu và nhập khẩu của một quốc gia cụ thể đối với nhóm thương mại khác hay nghiên cứu tác động của logistics xanh trong thương mại hai chiều giữa các quốc gia.

Tài liệu tham khảo:

1. Ahmadi, M., & Taghizadeh, R. (2019). A gene expression programming model for economy growth using knowledge-based economy indicators: A comparison of GEP model and ARDL bounds testing approach. *Journal of Modelling in Management*.
2. Bajdor, P. (2012). Comparison between sustainable development concept and Green Logistics: The literature review. *Polish journal of management studies*, 5, 225-233.
3. Chakraborty, D., & Mukherjee, S. (2016). How trade facilitation measures influence export orientation? Empirical estimates with logistics performance index data. *Journal of Economics Library*, 3(4), 554-569.
4. Chhabra, D., Singh, R. K., & Kumar, V. (2021). Developing IT-enabled performance monitoring system for green logistics: a case study. *International Journal of Productivity and Performance Management*, 71(3), 775-789.
5. Dekker, R., Bloemhof, J., & Mallidis, I. (2012). Operations Research for green logistics—An overview of aspects, issues, contributions and challenges. *European journal of operational research*, 219(3), 671-679.
6. Fan, M., Wu, Z., Qalati, S. A., He, D., & Hussain, R. Y. (2022). Impact of green logistics performance on China's export trade to regional comprehensive economic partnership countries. *Frontiers in Environmental Science*, 544.
7. Karaman, A. S., Kilic, M., & Uyar, A. (2020). Green logistics performance and sustainability reporting practices of the logistics sector: The mod-

erating effect of corporate governance. *Journal of cleaner production*, 258, 120718.

8. Khan, M. T. I., Yaseen, M. R., & Ali, Q. (2019). Nexus between financial development, tourism, renewable energy, and greenhouse gas emission in high-income countries: a continent-wise analysis. *Energy Economics*, 83, 293-310.

9. Le, T.-H., Nguyen, H.-K., & Nguyen, T.-L. (2022). Impact of Green Logistics on International Trade: An Empirical Study in Asia-Pacific Economic Cooperation. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 12(4), 97.

10. Lê, T. B. (2015). Phát triển Logistics xanh tại Việt Nam trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế: Luận văn ThS. Kinh tế: 60 31 01 06.

11. Li, X., Sohail, S., Majeed, M. T., & Ahmad, W. (2021). Green logistics, economic growth, and environmental quality: evidence from one belt and road initiative economies. *Environmental Science and Pollution Research*, 28, 30664-30674.

12. Luthra, S., Garg, D., & Haleem, A. (2016). The impacts of critical success factors for implementing green supply chain management towards sustainability: an empirical investigation of Indian automobile industry. *Journal of cleaner production*, 121, 142-158.

13. Martí, L., Puertas, R., & García, L. (2014). Relevance of trade facilitation in emerging countries' exports. *The Journal of International Trade & Economic Development*, 23(2), 202-222.

14. Ostapenko, O., Savina, N., Mamatova, L., Zienina-Bilichenko, A., & Selezneva, O. (2020). Perspectives of application of innovative resource-saving technologies in the concepts of green logistics and sustainable development. *Revista Turismo Estudos e Práticas-RTEP/UERN*(2), 1-12.

15. Pöyhönen, P. (1963). A tentative model for the volume of trade between countries. *Weltwirtschaftliches archiv*, 93-100.

16. Puertas, R., Martí, L., & García, L. (2014). Logistics performance and export competitiveness: European experience. *Empirica*, 41, 467-480.

17. Srivastava, S. K. (2007). Green supply-chain management: a state-of-the-art literature review. *International journal of management reviews*, 9(1), 53-80.

18. Tseng, M.-L., & Chiu, A. S. (2013). Evaluating firm's green supply chain management in linguistic preferences. *Journal of cleaner production*, 40, 22-31.

19. Uca, N., İnce, H., & Sümen, H. (2016). The mediator effect of logistics performance index on the relation between corruption perception index and foreign trade volume.

20. Vũ, T. M. C. (2018). Khả năng thực hiện các hoạt động logistics xanh của một số doanh nghiệp logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

21. Wang, D.-F., Dong, Q.-L., Peng, Z.-M., Khan, S. A. R., & Tarasov, A. (2018). The green logistics impact on international trade: Evidence from developed and developing countries. *Sustainability*, 10 (7), 2235.

Summary

This study examines the effect of green logistics on Vietnam's exports to countries in the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) during 2012-2018. Results from employing gravity models to analyze available data demonstrate that green logistics has a positive and significant impact on Vietnam's exports to RCEP countries. This reflects its considerable role in improving international trade and fostering sustainable development. In order to take advantage of this potential, this paper offers suggestions for Vietnam's government and exporters on how to improve and implement green policies and activities. By doing so, Vietnam can ensure both economic growth and environmental protection, laying a solid foundation for inclusive development that is also sustainable in the long term.