



ISSN 1859-3666
E-ISSN 2815-5726

Tạp chí KHOA HỌC THƯƠNG MẠI

TẠP CHÍ CỦA TRƯỜNG ĐẠI HỌC THƯƠNG MẠI



Năm thứ 24 - số 205
9/2025



khoa học thương mại

TẠP CHÍ CỦA TRƯỜNG ĐẠI HỌC THƯƠNG MẠI
ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI

TỔNG BIÊN TẬP:

ĐINH VĂN SƠN

PHÓ TỔNG BIÊN TẬP:

THƯ KÝ TÒA SOẠN

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 chiếu: 9/2025

HỘI ĐỒNG KHOA HỌC BIÊN TẬP

Đinh Văn Sơn - Đại học Thương mại (Chủ tịch)

Phạm Vũ Luận - Đại học Thương mại (Phó Chủ tịch)

Nguyễn Bách Khoa - Đại học Thương mại (Phó chủ tịch)

Phạm Minh Đạt - Đại học Thương mại (Ủy viên thư ký)

Các ủy viên

- **Vũ Thành Tự Anh** - ĐH Fulbright Việt Nam (Hoa Kỳ)

- **Lê Xuân Bá** - Viện QLKT TW

- **Hervé B. Boismery** - Đại học Reunion (Pháp)

- **H. Eric Boutin** - Đại học Toulon Var (Pháp)

- **Nguyễn Thị Doan** - Hội Khuyến học Việt Nam

- **Haasis Hans** - Đại học Bremenr (Đức)

- **Lê Quốc Hội** - Đại học Kinh tế quốc dân

- **Nguyễn Thị Bích Loan** - Đại học Thương mại

- **Nguyễn Hoàng Long** - Đại học Thương mại

- **Nguyễn Mai** - Chuyên gia kinh tế độc lập

- **Dương Thị Bình Minh** - ĐH Kinh tế Tp Hồ Chí Minh

- **Hee Cheon Moon** - Hội Nghiên cứu TM Hàn Quốc

- **Bùi Xuân Nhàn** - Đại học Thương mại

- **Lương Xuân Quỳ** - Hội Khoa học kinh tế Việt Nam

- **Nguyễn Văn Song** - Học viện Nông nghiệp Việt Nam

- **Nguyễn Thanh Tâm** - Đại học California (Hoa Kỳ)

- **Trương Bá Thanh** - ĐH Kinh tế - Đại học Đà Nẵng

- **Đinh Văn Thành** - Viện Nghiên cứu thương mại

- **Đỗ Minh Thành** - Đại học Thương mại

- **Lê Đình Thắng** - Đại học Québec (Canada)

- **Trần Đình Thiên** - Viện Kinh tế Việt Nam

- **Nguyễn Quang Thuấn** - Viện Hàn lâm KHXH Việt Nam

- **Washio Tomoharu** - ĐH Kwansey Gakuin (Nhật Bản)

- **Lê Như Tuyền** - Grenoble École de Managment (Pháp)

- **Zhang Yujie** - Đại học Tsinghua (Trung Quốc)

KINH TẾ VÀ QUẢN LÝ

- 1. Nguyễn Hoàng** - Ảnh hưởng của chất lượng thể chế đến chi phí logistics cấp tỉnh ở Việt Nam. *Mã số: 205.1TrEM.11* 3

The Impact of Institutional Quality on Provincial Logistics Costs in Vietnam

- 2. Hoàng Hải Hà** - Tác động của niềm tin tới ý định sử dụng dịch vụ công trực tuyến của công dân trên địa bàn thành phố Hà Nội. *Mã số: 205.1GEMg.11* 20

The impact of trust on citizens' intention to use e-government services in Hanoi city

QUẢN TRỊ KINH DOANH

- 3. Nguyễn Văn Nam** - Phát triển nguồn lực tài chính của đơn vị sự nghiệp công lập trong lĩnh vực văn hoá trực thuộc Bộ Văn hoá, Thể thao và Du lịch. *Mã số: 205.2FiBa.21* 33

Developing Financial Resources of Public Service Units in the Cultural Sector under the Ministry of Culture, Sports and Tourism

- 4. Phạm Hùng Cường, Nguyễn Xuân Minh và Tạ Thị Hương** - Tác động của thông tin đánh giá trực tuyến đến quyết định mua hàng tiêu dùng nhanh trên các sàn thương mại điện tử của Gen Z tại Thành phố Hồ Chí Minh. *Mã số: 205.2BMkt.21* 47

The impact of Gen Z's online review information on fast-moving consumer goods purchasing decision on e-commerce platforms in Ho Chi Minh City

- 5. Lê Thị Thu Mai, Lương Châu Giang, Lý Xuân Trà, Cao Hiếu Trang, Nguyễn Mai Linh và Trần Thị Hà Phương** - Vai trò của cảm nhận về mức độ chân thành trong hoạt động trách nhiệm xã hội đối với lòng trung thành với thương hiệu. **Mã số: 205.2BMkt.21**

65

The influence of perceived corporate social responsibility authenticity on brand loyalty

- 6. Bùi Thị Minh Hằng và Nguyễn Thị Thanh Huyền** - Khác biệt giới trong nhận thức về biến đổi khí hậu của nông dân tại tỉnh Bắc Kạn và Tuyên Quang. **Mã số: 205.2DEco.21**

80

Gender Differences in Perception of Climate Change Among Farmers in Bac Kan and Tuyen Quang Provinces

Ý KIẾN TRAO ĐỔI

- 7. Nguyễn Đức Nhuận và Phạm Ngọc Minh Châu** - Thương mại Mỹ - Trung dưới nhiệm kỳ thứ hai của Tổng thống Donald Trump: Triển vọng - Cơ hội và Thách thức. **Mã số: 205.3IIEEM.31**

91

U.S.–China Trade Relation under the Second Presidency of Donald Trump: Prospects, Opportunities, and Challenges

- 8. Hồ Thị Lam, Lê Trương Minh Thư, Hoàng Thùy Dương, Trịnh Thị Ngọc Thuận, Huỳnh Thế Công và Trần Nguyễn Uyển Nhi** - Dự báo lạm phát Việt Nam: Liệu học máy có vượt trội hơn mô hình truyền thống? **Mã số: 205.3OMIs.31**

100

Forecasting Inflation in Vietnam: Can Machine Learning Outperform Traditional Models?

ẢNH HƯỞNG CỦA CHẤT LƯỢNG THỂ CHẾ ĐẾN CHI PHÍ LOGISTICS CẤP TỈNH Ở VIỆT NAM

Nguyễn Hoàng

Trường Đại học Thương mại

Email: nguyenhoang@tmu.edu.vn

Ngày nhận: 25/05/2025

Ngày nhận lại: 07/07/2025

Ngày duyệt đăng: 10/07/2025

Là một nền kinh tế đang phát triển, nơi logistics đóng vai trò thiết yếu đối với tăng trưởng và hội nhập quốc tế, nhưng chi phí logistics ở Việt Nam vẫn ở mức cao (16–20% GDP), ảnh hưởng tiêu cực đến năng lực cạnh tranh. Nghiên cứu này lựa chọn Việt Nam làm bối cảnh để phân tích tác động của chất lượng thể chế địa phương đến chi phí logistics cấp tỉnh - một chủ đề còn ít được quan tâm trong các nghiên cứu về logistics. Dữ liệu nghiên cứu được xây dựng từ hai nguồn: các chỉ số về kinh tế - xã hội theo tỉnh giai đoạn 2010-2022 từ Niên giám Thống kê Việt Nam, và chỉ số PCI phản ánh chất lượng thể chế địa phương từ khảo sát doanh nghiệp do VCCI và USAID thực hiện. Nghiên cứu sử dụng phương pháp phân tích dữ liệu bảng với 819 quan sát cho 63 tỉnh thành. Kết quả cho thấy bốn yếu tố PCI có tác động làm giảm chi phí logistics một cách có ý nghĩa thống kê, bao gồm: khả năng tiếp cận đất đai và sự ổn định trong sử dụng đất; dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp; chính sách đào tạo lao động; thiết chế pháp lý và an ninh trật tự. Trong đó, chính sách đào tạo lao động và thiết chế pháp lý, an ninh trật tự là hai yếu tố có ảnh hưởng mạnh nhất. Nghiên cứu hàm ý rằng để giảm chi phí logistics, bên cạnh đầu tư hạ tầng, các tỉnh/thành Việt Nam cần đặc biệt chú trọng cải thiện thể chế địa phương, nhất là về nguồn nhân lực, thủ tục hành chính và tính minh bạch pháp lý.

Từ khóa: Chi phí logistics, thể chế, PCI, Việt Nam.

JEL Classifications: G20, O25, P33

DOI: 10.54404/JTS.2025.205V.01

1. Mở đầu

Chi phí logistics là một cấu phần thiết yếu trong tổng chi phí sản xuất - kinh doanh, ảnh hưởng trực tiếp đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và nền kinh tế quốc gia. Theo Báo cáo Chỉ số Hiệu quả Logistics (LPI) 2023 của Ngân hàng Thế giới, Việt Nam xếp hạng 43/139 quốc gia, với điểm số logistics là 3,3 trên 5, tăng nhẹ so với các năm trước nhưng vẫn thấp hơn các nước trong khu vực như Singapore (hạng 1), Thái Lan (hạng 34)

hay Malaysia (hạng 26). Đồng thời, tỷ trọng chi phí logistics so với GDP của Việt Nam dao động ở mức 16% - 20%, cao hơn đáng kể so với mức trung bình toàn cầu (khoảng 10% - 12%) (The World Bank, 2023). Chi phí logistics cao không chỉ làm tăng giá thành sản phẩm mà còn làm giảm khả năng mở rộng thị trường xuất khẩu, hạn chế thu hút đầu tư nước ngoài và gia tăng chi phí cơ hội trong sản xuất - kinh doanh.

Mặc dù số lượng nghiên cứu phân tích chi phí logistics ở cấp quốc gia đang được chú trọng hơn, đặc biệt là vai trò của cơ sở hạ tầng, chính sách thương mại và dịch vụ logistics (Banomyong et al., 2022; Jan H. Havenga et al., 2022), nghiên cứu ở cấp độ địa phương - điển hình là cấp tỉnh và thành phố - còn rất hạn chế (Rantasila & Ojala, 2015; Shikur, 2022). Trong khi đó, tại các quốc gia đang phát triển như Việt Nam, sự khác biệt lớn giữa các địa phương về chất lượng hạ tầng, thể chế và trình độ phát triển kinh tế làm cho chi phí logistics biến động đáng kể giữa các vùng miền (Ma et al., 2021; Xiaolei et al., 2010). Sự bất cân xứng này, nếu không được nghiên cứu kỹ lưỡng, sẽ làm suy yếu hiệu quả của các chính sách phát triển logistics theo hướng đồng bộ và bền vững.

Bên cạnh hạ tầng, lý thuyết thể chế (Milgrom et al., 1990; Williamson, 1996) chỉ ra rằng chi phí logistics còn chịu tác động mạnh từ yếu tố thể chế, bao gồm tính minh bạch, hiệu quả điều hành và sự ổn định của môi trường kinh doanh (Lee & van Wyk, 2015; Soh et al., 2021). Một thể chế địa phương hiệu quả có thể làm giảm chi phí logistics thông qua việc đơn giản hóa thủ tục hành chính, giảm thiểu chi phí không chính thức và tăng cường hiệu quả dịch vụ logistics (Nasser & Ouerghi, 2024).

Tại Việt Nam, Chỉ số Năng lực Cạnh tranh cấp tỉnh (PCI), do Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) phối hợp với USAID thực hiện, cung cấp hệ thống dữ liệu phong phú về môi trường kinh doanh địa phương, phản ánh rõ sự chênh lệch giữa các tỉnh thành trong các yếu tố như “chi phí không chính thức”, “tính minh bạch”, hay “tiếp cận đất đai và dịch vụ công” (VCCI; USAID, 2023). Kết quả chỉ số PCI năm 2023 cho thấy, trong khi một số tỉnh như Quảng Ninh, Hải Phòng đạt điểm số cao, nhiều địa phương khác vẫn gặp khó khăn lớn về hiệu quả điều hành và minh bạch thông tin, gây cản trở cho hoạt động logistics.

Mặc dù PCI đã được sử dụng rộng rãi trong nghiên cứu về môi trường kinh doanh và thu hút đầu tư, đến nay mối quan hệ định lượng giữa chất lượng thể chế địa phương (theo PCI) và chi phí logistics cấp tỉnh vẫn chưa được khai thác một cách hệ thống và sâu sắc. Khoảng trống nghiên cứu này trở nên đặc biệt cấp bách trong bối cảnh Chính phủ Việt Nam đặt mục tiêu giảm tỷ trọng chi phí logistics xuống còn 12 - 15% GDP vào năm 2030, nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia (Bộ Công Thương, 2024).

Xuất phát từ những khoảng trống cả về lý thuyết và thực tiễn đó, nghiên cứu này được thực hiện nhằm phân tích tác động của chất lượng thể chế địa phương, đo lường qua các chỉ số PCI, đối với chi phí logistics cấp tỉnh, thành ở Việt Nam. Thông qua việc kết hợp khung lý thuyết thể chế và lý thuyết chi phí giao dịch với phân tích thực chứng trên bộ dữ liệu đa tỉnh, nghiên cứu kỳ vọng sẽ làm rõ cơ chế ảnh hưởng của chất lượng thể chế đến chi phí logistics, đồng thời cung cấp bằng chứng khoa học để hỗ trợ việc xây dựng các chính sách logistics có trọng tâm, phù hợp với điều kiện phát triển không đồng đều giữa các vùng miền tại Việt Nam.

2. Cơ sở lý luận và giả thuyết nghiên cứu

2.1. Chi phí logistics như một chỉ số trọng yếu phản ánh hiệu quả logistics vĩ mô

Hiệu quả logistics ở cấp độ vĩ mô phản ánh năng lực của một quốc gia hoặc khu vực trong việc tổ chức và quản lý các hoạt động logistics nhằm hỗ trợ phát triển kinh tế và thúc đẩy thương mại quốc tế (Arvis et al., 2007; Wong & Tang, 2018). Hiệu quả này bao gồm các khía cạnh cốt lõi như chất lượng hạ tầng giao thông, dịch vụ logistics và mức độ kết nối chuỗi cung ứng, góp phần thúc đẩy sự lưu chuyển hàng hóa, rút ngắn thời gian vận chuyển, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia. Trong thực tiễn, hiệu quả logistics vĩ mô thường được đo lường thông qua Chỉ số Hiệu quả Logistics (Logistics Performance Index -

LPI) do Ngân hàng Thế giới công bố (Ju et al., 2024; Nayak et al., 2024).

Trong số các chỉ số đánh giá hiệu quả logistics, *chi phí logistics* được xem là một thước đo đặc biệt quan trọng, phản ánh tổng thể mức độ tối ưu hóa và hiệu quả vận hành hệ thống logistics (Santoso et al., 2021). Chi phí này bao gồm các thành phần chính như chi phí vận tải, lưu kho, quản lý chuỗi cung ứng và chi phí hành chính, cung cấp cái nhìn trực tiếp về mức độ tiết giảm lãng phí và tối ưu hóa quy trình logistics (Engblom et al., 2012; J. Havenga, 2010). Các nghiên cứu của (Arvis et al., 2007) cũng như báo cáo của Ngân hàng Thế giới (The World Bank, 2023) nhấn mạnh rằng hệ thống logistics vận hành hiệu quả, với chi phí thấp, đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy tăng trưởng kinh tế thông qua việc phân phối nguồn lực hiệu quả và tạo thuận lợi cho thương mại. Việc giảm chi phí logistics góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, hỗ trợ tăng trưởng xuất khẩu và thu hút đầu tư (Jan H. Havenga et al., 2022; Jan Hendrik Havenga, 2015). Do đó, chi phí logistics không chỉ phản ánh hiệu quả trong quá khứ mà còn cung cấp căn cứ quan trọng để hoạch định chính sách và phát triển cơ sở hạ tầng trong tương lai. Ở cấp độ địa phương, đặc biệt là tại cấp tỉnh, hiệu quả logistics chịu ảnh hưởng tương tự từ chất lượng hạ tầng, dịch vụ logistics và khả năng phối hợp chuỗi cung ứng. Chi phí logistics cấp tỉnh đóng vai trò là chỉ số quan trọng để đánh giá năng lực logistics và tiềm năng kinh tế vùng (Ma et al., 2021; Xiaolei et al., 2010). Những địa phương có chi phí logistics thấp thường sở hữu hạ tầng giao thông phát triển, dịch vụ logistics chất lượng cao và hệ thống quản lý chuỗi cung ứng hiệu quả, từ đó nâng cao năng suất sản xuất và hiệu quả thương mại. Ngược lại, những vùng có chi phí logistics cao thường đối mặt với hạn chế về hạ tầng, chất lượng dịch vụ logistics thấp và sự phân mảnh trong chuỗi cung ứng, dẫn

đến chi phí vận hành cao và cản trở tăng trưởng kinh tế. Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến chi phí logistics cấp tỉnh vì thế có ý nghĩa thiết thực trong việc nhận diện bất cập, định hướng đầu tư hạ tầng và thúc đẩy phát triển kinh tế vùng, qua đó góp phần vào tăng trưởng kinh tế quốc gia.

2.2. *Chất lượng thể chế và Chi phí logistics*

Để lý giải sự hình thành và biến động của chi phí logistics cấp tỉnh, cần vận dụng các khung lý thuyết phù hợp. **Lý thuyết thể chế** nhấn mạnh vai trò của chất lượng thể chế - chẳng hạn như mức độ minh bạch, hiệu lực thực thi pháp luật và môi trường kinh doanh - trong việc giảm thiểu bất định, thúc đẩy niềm tin và hạn chế hành vi cơ hội trong các giao dịch kinh tế (Scott, 2014). Các thể chế mạnh mẽ có thể giảm đáng kể chi phí giao dịch và từ đó kéo giảm chi phí logistics. Ngược lại, thể chế yếu kém góp phần làm gia tăng sự thiếu hiệu quả và chi phí vận hành trong hệ thống logistics.

Để nghiên cứu tác động của chất lượng thể chế đến chi phí logistics cấp tỉnh/thành, nghiên cứu này sử dụng khung lý luận năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) do VCCI phát triển. PCI là bộ chỉ số có khả năng đo lường và phản ánh một cách tương đối đầy đủ chất lượng thể chế của các địa phương, thông qua đánh giá mức độ thuận lợi trong môi trường kinh doanh và điều hành kinh tế tại cấp tỉnh. PCI thể hiện năng lực cạnh tranh giữa các địa phương, phản ánh cách chính quyền địa phương tạo lập và cải thiện điều kiện thể chế môi trường hoạt động cho doanh nghiệp. Do logistics là lĩnh vực phụ thuộc mạnh vào chất lượng thể chế và môi trường điều hành ở từng địa phương, việc sử dụng PCI làm khung lý luận cho phép phân tích tác động của thể chế đến chi phí logistics một cách gián tiếp nhưng đáng tin cậy và có cơ sở lý thuyết (Malesky et al., 2023).

Khung lý luận PCI ban đầu gồm 9 yếu tố cốt lõi: (1) gia nhập thị trường, (2) tiếp cận đất đai và ổn định trong sử dụng đất, (3) tính minh bạch và tiếp cận thông tin, (4) chi phí thời gian để thực hiện các quy định của Nhà nước, (5) chi phí không chính thức, (6) tính năng động và tiên phong của lãnh đạo tỉnh, (7) chính sách hỗ trợ doanh nghiệp, (8) đào tạo lao động, (9) thiết chế pháp lý và an ninh trật tự (VCCI; USAID, 2023). Các yếu tố này được thiết kế để phản ánh các khía cạnh quan trọng trong môi trường thể chế có ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động của doanh nghiệp. Mỗi khía cạnh này được nhận định có tác động đến chi phí logistics của địa phương như sau:

Chi phí gia nhập thị trường phản ánh mức độ thuận lợi hoặc rào cản mà doanh nghiệp mới gặp phải trong quá trình hoàn tất thủ tục pháp lý và hành chính để đi vào hoạt động. Ở cấp địa phương, chi phí này không chỉ ảnh hưởng đến tốc độ hình thành doanh nghiệp mà còn có thể làm tăng chi phí logistics thông qua việc trì hoãn xây dựng mạng lưới cung ứng, tồn kém tiếp cận hạ tầng hậu cần, hoặc phát sinh chi phí do thời gian xử lý thủ tục kéo dài. Khi thời gian đăng ký kinh doanh bị kéo dài, đặc biệt nếu nhiều doanh nghiệp phải chờ hơn một tháng hoặc ba tháng, sẽ dẫn đến trì hoãn trong thuê kho, mở mã số thuế, hợp đồng vận chuyển và sử dụng dịch vụ hậu cần (VCCI; USAID, 2023). Bên cạnh đó, mức độ công khai, minh bạch và chất lượng phục vụ của cơ quan hành chính (hướng dẫn rõ ràng, chuyên môn, ứng dụng công nghệ thông tin...) ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí thời gian và tài chính của doanh nghiệp. Địa phương có thủ tục chậm trễ, thiếu minh bạch sẽ làm gia tăng gánh nặng thể chế, kéo theo chi phí logistics cao hơn do phát sinh chi phí không chính thức và chi phí cơ hội. Trên cơ sở đó, nghiên cứu đề xuất giả thuyết sau:

Giả thuyết H1: *Chi phí gia nhập thị trường càng thấp thì chi phí logistics càng thấp*

Khả năng tiếp cận đất đai và sự ổn định trong sử dụng đất là một yếu tố thể chế có ảnh hưởng quan trọng đến chi phí logistics cấp địa phương, bởi đất đai là yếu tố đầu vào thiết yếu để triển khai các hoạt động liên quan đến lưu trữ, phân phối và vận chuyển hàng hóa. Nếu doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc tiếp cận hoặc mở rộng mặt bằng kinh doanh, hoặc phải chờ đợi lâu để được cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, thì quá trình đầu tư cơ sở hạ tầng logistics như kho bãi, trung tâm phân phối, hoặc trạm trung chuyển sẽ bị trì hoãn, kéo theo chi phí vận hành tăng cao. Ngoài ra, mức độ ổn định của quyền sử dụng đất - thể hiện qua cảm nhận của doanh nghiệp về rủi ro bị thu hồi đất hoặc khả năng được bồi thường thỏa đáng khi thu hồi - ảnh hưởng lớn đến quyết định đầu tư dài hạn vào hạ tầng logistics tại địa phương. Khi môi trường đất đai thiếu minh bạch, thông tin không được cung cấp nhanh chóng, hoặc tồn tại tình trạng giải phóng mặt bằng chậm và thiếu quỹ đất sạch, chi phí logistics sẽ tăng do doanh nghiệp phải đối mặt với rủi ro pháp lý, tốn thời gian xử lý thủ tục, hoặc buộc phải sử dụng các vị trí không tối ưu về địa lý và kết nối hạ tầng (Malesky et al., 2023). Do đó, một hệ thống đất đai thuận lợi, minh bạch, ít rủi ro và ổn định sẽ góp phần đáng kể vào việc giảm chi phí logistics cho doanh nghiệp tại địa phương. Theo quan điểm này, nghiên cứu đề xuất giả thuyết thứ hai:

Giả thuyết H2: *Khả năng tiếp cận đất đai thuận lợi và sử dụng đất ổn định tại địa phương có tác động làm giảm chi phí logistics.*

Tính minh bạch và khả năng tiếp cận thông tin môi trường kinh doanh đóng vai trò quan trọng trong việc giảm chi phí logistics ở cấp địa phương, bởi thông tin rõ ràng, dễ tiếp cận giúp doanh nghiệp lập kế hoạch và tổ chức các hoạt động logistics một cách hiệu quả, tránh được những chi phí phát sinh không cần thiết (VCCI; USAID, 2023). Khi doanh

ngành có thể dễ dàng tiếp cận các tài liệu quy hoạch, pháp lý và ngân sách của địa phương, hoặc có thể dự liệu được việc thực thi các quy định pháp luật của trung ương tại địa phương, họ sẽ có cơ sở để lựa chọn vị trí kho bãi, tuyến đường vận chuyển tối ưu và kế hoạch đầu tư dài hạn phù hợp. Ngược lại, khi thông tin quan trọng chỉ có thể tiếp cận thông qua “mối quan hệ” hay cần đến sự “thỏa thuận” với cán bộ nhà nước, thì doanh nghiệp sẽ phải gánh thêm các chi phí không chính thức, kéo dài thời gian ra quyết định và tăng rủi ro trong vận hành logistics. Việc các thông tin mời thầu không được công khai, trang web tỉnh thiếu cập nhật, hoặc doanh nghiệp phải chờ đợi lâu để được cung cấp tài liệu cũng làm suy giảm tính minh bạch, ảnh hưởng đến năng lực phản ứng và triển khai logistics của doanh nghiệp. Do đó, môi trường kinh doanh minh bạch và khả năng tiếp cận thông tin cao sẽ giúp doanh nghiệp giảm thiểu chi phí tìm kiếm, chi phí hành chính và rủi ro vận hành logistics. Nghiên cứu đề xuất giả thuyết thứ ba:

Giả thuyết H3: *Mức độ minh bạch và tiếp cận thông tin cao của môi trường kinh doanh tại địa phương có tác động làm giảm chi phí logistics.*

Chi phí thời gian để thực hiện các quy định của Nhà nước là một yếu tố thể chế quan trọng có ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí logistics tại cấp tỉnh, bởi logistics là một chuỗi hoạt động liên tục, có tính thời gian và phụ thuộc lớn vào hiệu quả hành chính công. Khi doanh nghiệp phải dành hơn 10% quỹ thời gian chỉ để tìm hiểu và thực hiện các quy định pháp luật, hoặc phải đi lại nhiều lần để hoàn tất thủ tục hành chính, thì chi phí cơ hội, chi phí nhân lực và thời gian chờ đợi tăng lên, ảnh hưởng tiêu cực đến hiệu suất logistics (VCCI; USAID, 2023). Bên cạnh đó, việc bị thanh kiểm tra nhiều lần trong năm, với nội dung trùng lặp và thời lượng kéo dài, không chỉ tạo gánh nặng gián tiếp mà còn buộc doanh nghiệp phải tạm ngừng hoặc trì hoãn

hoạt động vận hành, gây tắc nghẽn chuỗi cung ứng và phát sinh chi phí không chính thức. Ngược lại, nếu thủ tục hành chính đơn giản, phí - lệ phí được công khai và cán bộ công chức hành xử thân thiện, hiệu quả, doanh nghiệp sẽ giảm được chi phí xử lý giấy tờ, có thể chủ động sắp xếp thời gian vận hành logistics phù hợp và tối ưu hóa các nguồn lực đầu vào. Do đó, môi trường hành chính công với chi phí thời gian thấp và tính dự đoán cao sẽ góp phần quan trọng trong việc giảm chi phí logistics tại địa phương. Trên cơ sở đó, nghiên cứu đề xuất giả thuyết thứ tư:

Giả thuyết H4: *Chi phí thời gian để thực hiện các quy định của Nhà nước tại địa phương càng thấp thì chi phí logistics càng giảm.*

Chi phí không chính thức (CPKCT) là một yếu tố phi chính thức nhưng có tác động sâu rộng đến chi phí logistics tại cấp địa phương, bởi nó ảnh hưởng trực tiếp đến sự minh bạch, công bằng và hiệu quả của hệ thống thể chế hành chính và thực thi chính sách (VCCI; USAID, 2023). Khi doanh nghiệp phải chi trả thêm các khoản CPKCT để hoàn tất thủ tục hành chính, để được giải quyết vấn đề đất đai, hoặc để “đảm bảo” trúng thầu, thì các chi phí này được tính gộp vào tổng chi phí vận hành, bao gồm cả logistics. Đặc biệt, trong chuỗi hoạt động logistics - nơi thường xuyên tiếp xúc với các khâu kiểm tra, giám sát, đấu thầu hạ tầng, xin cấp phép vận tải - thì tình trạng những nhiễu hay yêu cầu CPKCT không chỉ làm tăng chi phí tài chính mà còn tạo nên rủi ro không chắc chắn, khiến doanh nghiệp khó chủ động trong lập kế hoạch và tối ưu hóa chi phí. Thêm vào đó, nếu doanh nghiệp phải chi trả hơn 10% doanh thu cho các khoản chi không chính thức hoặc luôn phải “chạy thủ tục”, “chạy án”, thì các nguồn lực đáng lẽ dành cho đầu tư phát triển và cải thiện logistics sẽ bị tiêu hao, làm gia tăng tổng chi phí và giảm năng lực cạnh tranh. Do vậy, môi trường thể chế minh bạch

và ít CPKCT sẽ góp phần giảm đáng kể chi phí logistics cho doanh nghiệp tại địa phương. Theo đó:

Giả thuyết H5: *Chi phí không chính thức tại địa phương càng thấp thì chi phí logistics càng giảm.*

Tính năng động và tiên phong của lãnh đạo địa phương đóng vai trò then chốt trong việc tạo dựng môi trường kinh doanh thuận lợi và giảm chi phí logistics tại cấp địa phương. Khi chính quyền địa phương thể hiện tinh thần chủ động, linh hoạt trong vận dụng pháp luật và thực thi chính sách, đặc biệt trong bối cảnh các quy định Trung ương còn chưa rõ ràng thì doanh nghiệp được hỗ trợ kịp thời để tháo gỡ các vướng mắc phát sinh trong quá trình vận hành chuỗi logistics (VCCI; USAID, 2023). Sự năng động này thể hiện qua việc lãnh đạo địa phương sẵn sàng đối thoại với doanh nghiệp, phản hồi nhanh chóng các phản ánh từ doanh nghiệp, và tìm kiếm giải pháp sáng tạo nhằm cải thiện hạ tầng, thủ tục hành chính và cơ chế phối hợp liên ngành. Ngược lại, nếu chính quyền địa phương thụ động, chỉ “đợi xin ý kiến” thay vì tự chủ giải quyết, thì các rào cản về thủ tục, quy hoạch, giao thông vận tải hay sử dụng đất phục vụ logistics sẽ bị kéo dài, làm tăng chi phí thời gian, chi phí vận hành và rủi ro cho doanh nghiệp. Do đó, tính tiên phong của lãnh đạo địa phương không chỉ thúc đẩy hiệu quả điều hành mà còn tạo môi trường logistics ổn định và chi phí thấp hơn cho doanh nghiệp. Từ những lập luận này, nghiên cứu đề xuất giả thuyết thứ sáu:

Giả thuyết H6: *Tính năng động, sáng tạo của chính quyền địa phương càng cao thì chi phí logistics càng giảm.*

Dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp tại địa phương là một trong những yếu tố quan trọng góp phần giảm chi phí logistics thông qua việc nâng cao năng lực tổ chức, quản trị và kết nối thị trường của các doanh nghiệp (VCCI; USAID, 2023). Những dịch vụ như

xúc tiến thương mại, tư vấn pháp luật, hỗ trợ tìm kiếm đối tác, cung cấp thông tin thị trường hay đào tạo về kế toán, quản trị... không chỉ giúp doanh nghiệp tiếp cận cơ hội kinh doanh mới mà còn tối ưu hóa chuỗi cung ứng, hạn chế các chi phí phát sinh không cần thiết trong quá trình vận hành logistics. Đặc biệt, khi doanh nghiệp được hỗ trợ tiếp cận thông tin thị trường một cách kịp thời và chính xác, họ sẽ có điều kiện lựa chọn đối tác vận tải, kho bãi, nhà cung ứng phù hợp hơn, từ đó giảm chi phí vận chuyển, lưu trữ và xử lý đơn hàng. Ngoài ra, việc phát triển các khu/cụm công nghiệp và dịch vụ công nghệ tại địa phương giúp cải thiện hạ tầng logistics, nâng cao hiệu quả phân phối hàng hóa. Nếu tình đầu tư tốt cho các dịch vụ hỗ trợ này, chi phí logistics không chỉ giảm mà còn tạo lợi thế cạnh tranh cho doanh nghiệp trong khu vực. Dựa trên cơ sở đó, nghiên cứu đề xuất giả thuyết thứ bảy:

Giả thuyết H7: *Dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp của địa phương càng tốt thì chi phí logistics càng giảm.*

Chính sách đào tạo lao động đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao chất lượng nguồn nhân lực địa phương, từ đó tác động trực tiếp đến chi phí logistics tại cấp tỉnh (VCCI; USAID, 2023). Một lực lượng lao động có trình độ, kỹ năng chuyên môn phù hợp sẽ giúp doanh nghiệp logistics và các doanh nghiệp có nhu cầu sử dụng dịch vụ logistics giảm thiểu chi phí vận hành nhờ tăng năng suất lao động, hạn chế sai sót trong khâu đóng gói, vận chuyển, lưu kho và xử lý đơn hàng. Bên cạnh đó, việc tỉnh hỗ trợ đào tạo nghề và phát triển kỹ năng lao động cũng làm giảm chi phí tuyển dụng và đào tạo lại của doanh nghiệp, đây là một trong những yếu tố có thể làm đội chi phí logistics nếu doanh nghiệp phải thường xuyên thay thế hoặc bổ sung nhân lực không phù hợp (Malesky et al., 2023). Khi lao động địa phương đáp ứng được nhu cầu của doanh

ng nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp logistics, sẽ góp phần hình thành một thị trường lao động ổn định, sẵn sàng và linh hoạt, là yếu tố nền tảng để tối ưu hóa hoạt động hậu cần. Dựa trên những lý luận này, nghiên cứu đề xuất giả thuyết thứ tám:

Giả thuyết H8: *Chính sách đào tạo lao động của địa phương càng hiệu quả thì chi phí logistics càng giảm.*

Thiết chế pháp lý và an ninh trật tự là những yếu tố nền tảng đảm bảo môi trường kinh doanh ổn định và minh bạch, từ đó tác động trực tiếp đến chi phí logistics tại địa phương (Malesky et al., 2023). Một hệ thống pháp lý công bằng, minh bạch và hiệu quả giúp doanh nghiệp giảm rủi ro pháp lý trong quá trình ký kết và thực thi hợp đồng vận tải, kho bãi, phân phối..., đồng thời hạn chế phát sinh chi phí tranh chấp hoặc chi phí ngoài luồng trong hoạt động logistics. Khi doanh nghiệp có niềm tin vào việc hệ thống tòa án sẽ bảo vệ quyền tài sản và đảm bảo phán quyết công bằng, họ sẽ sẵn sàng đầu tư dài hạn vào hệ thống logistics địa phương thay vì lựa chọn phương án phòng ngừa rủi ro bằng cách tăng chi phí dự phòng. Hơn nữa, tình hình an ninh trật tự tốt, ít mất trộm tài sản, ít rủi ro bị gây rối từ các băng nhóm hay hành vi những nhiễu cũng góp phần giảm thiểu chi phí bảo vệ, bảo hiểm hàng hóa và gián đoạn chuỗi cung ứng. Do đó, một tỉnh có thiết chế pháp lý vững mạnh và an ninh trật tự được đảm bảo sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động logistics phát triển bền vững với chi phí hợp lý. Từ cơ sở lý luận này, nghiên cứu đề xuất giả thuyết thứ chín:

Giả thuyết H9: *Thiết chế pháp lý và an ninh trật tự của địa phương càng tốt thì chi phí logistics càng thấp.*

3. Phương pháp nghiên cứu

3.1. Thu thập và xử lý dữ liệu

Việt Nam được lựa chọn làm bối cảnh nghiên cứu, bởi Việt Nam là nước có nền kinh tế đang phát triển, trong đó logistics đóng vai

trò quan trọng đối với tăng trưởng kinh tế, thương mại và hội nhập toàn cầu. Tuy nhiên, chi phí logistics của Việt Nam còn ở mức cao (khoảng 16-20% GDP), gây áp lực lớn lên năng lực cạnh tranh quốc gia. Bên cạnh đó, sự khác biệt đáng kể giữa các tỉnh về hạ tầng giao thông, chất lượng thể chế và trình độ phát triển kinh tế tạo điều kiện thuận lợi để phân tích tác động của các yếu tố vĩ mô đến chi phí logistics. Độ mở kinh tế lớn, dòng vốn FDI cao, song vẫn tồn tại nhiều rào cản hành chính và hạn chế về chất lượng lao động, càng làm cho Việt Nam trở thành một trường hợp nghiên cứu điển hình đối với các nền kinh tế đang phát triển.

Dữ liệu nghiên cứu được thu thập từ hai nguồn chính. Thứ nhất, các chỉ số kinh tế - xã hội cấp tỉnh giai đoạn 2010-2023 được lấy từ *Niên giám Thống kê Việt Nam* (GSO, 2023), bao gồm các biến như GDP, xuất nhập khẩu, FDI, tỷ lệ đô thị hóa, thất nghiệp, và tỷ lệ đói nghèo. Thứ hai, dữ liệu về chất lượng thể chế địa phương được thu thập từ *Báo cáo Chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI)* (Malesky et al., 2023), do Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) phối hợp với Cơ quan Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ (USAID) thực hiện. Chỉ số PCI phản ánh các khía cạnh như tính minh bạch, chi phí không chính thức, khả năng tiếp cận đất đai, chất lượng dịch vụ hành chính công và mức độ hỗ trợ doanh nghiệp, thông qua khảo sát doanh nghiệp tại các tỉnh.

Việc kết hợp hai nguồn dữ liệu trên đảm bảo tính toàn diện và độ tin cậy của nghiên cứu. *Niên giám Thống kê* cung cấp nền tảng chỉ tiêu kinh tế - xã hội chính thống, trong khi *PCI* phản ánh thực tiễn môi trường kinh doanh dưới góc nhìn doanh nghiệp, đặc biệt liên quan đến các yếu tố thể chế ảnh hưởng tới chi phí logistics.

Từ quá trình tổng hợp dữ liệu, nghiên cứu xây dựng được một bộ cơ sở dữ liệu dạng bảng gồm 63 tỉnh, trong giai đoạn 2010-2022,

với tổng số 819 quan sát theo năm. Cấu trúc dữ liệu dạng bảng theo không gian và thời gian cho phép kiểm soát các yếu tố cố định theo tỉnh và theo thời kỳ, đồng thời đảm bảo tính đại diện cho toàn bộ nền kinh tế địa phương tại Việt Nam. Đây là nền tảng quan trọng để tiến hành các phân tích định lượng về tác động của các yếu tố kinh tế, xã hội và thể chế đến chi phí logistics cấp tỉnh.

(GSO, 2023). Điều này cho thấy sự chênh lệch đáng kể về chi phí vận tải giữa các địa phương, có thể chịu tác động từ điều kiện hạ tầng, vị trí địa lý, và mức độ phát triển kinh tế.

Xét về *quy mô kinh tế*, TP. Hồ Chí Minh có GDP cao nhất (1.497 nghìn tỷ đồng), tiếp theo là Hà Nội (1.195 nghìn tỷ đồng) và Bình Dương (456 nghìn tỷ đồng), phản ánh vai trò trung tâm thương mại, sản xuất và dịch vụ

Bảng 1: Chi phí logistics và một số chỉ số vĩ mô của các tỉnh Việt Nam năm 2022

Province	Chi phí logistics		Dân số		Tăng trưởng		GDP	
	VND/kg/km	Hạng	Nghìn người	Hạng	(%)	Hạng	Nghìn tỷ đồng	Hạng
Bà Rịa - Vũng Tàu	37.549	1	1.178,7	39	7,15	49	390	4
Lào Cai	21.934	2	770,6	54	9,15	21	68	39
Đà Nẵng	19.151	3	1.220,2	34	13,19	6	125	17
Quảng Nam	14.304	4	1.519,4	19	8,90	27	177	11
Cao Bằng	14.127	5	543,1	61	4,31	60	21	62
Bình Dương	12.747	6	2.763,1	6	8,01	41	456	3
.....								
Hà Nội	5.431	14	8.435,7	2	8,95	25	1.195	2
Hồ Chí Minh	5.336	15	9.389,7	1	9,26	19	1.497	1
Cần Thơ	5.298	16	1.252,3	31	12,41	7	108	22
.....								
Đắk Lắk	751	61	1.918,4	9	9,24	20	108	21
Nam Định	598	62	1.876,9	13	9,07	22	92	30
Thái Bình	371	63	1.878,5	12	10,00	15	112	20

Nguồn: Tổng cục Thống kê (2023)

Dữ liệu năm 2022, phản ánh sự khác biệt đáng kể giữa các tỉnh thành Việt Nam về chi phí logistics, quy mô kinh tế, và các yếu tố kinh tế - xã hội có thể ảnh hưởng đến chi phí logistics. Các tỉnh có *chi phí logistics* cao nhất bao gồm Bà Rịa - Vũng Tàu (37.549 VNĐ/kg/km), Lào Cai (21.934 VNĐ/kg/km) và Đà Nẵng (19.151 VNĐ/kg/km), trong khi các tỉnh có chi phí logistics thấp nhất là Thái Bình (371 VNĐ/kg/km), Nam Định (598 VNĐ/kg/km) và Đắk Lắk (751 VNĐ/kg/km)

của các địa phương này. Ngược lại, Bắc Kạn (16 nghìn tỷ đồng) và Cao Bằng (21 nghìn tỷ đồng) có GDP thấp nhất, chủ yếu dựa vào sản xuất nông nghiệp và gặp nhiều hạn chế về hạ tầng logistics. *Tốc độ tăng trưởng GDP* cũng có sự khác biệt rõ rệt, với Điện Biên đạt mức tăng trưởng cao nhất (41.05%), trong khi Hà Tĩnh có mức tăng trưởng thấp nhất (2.54%) (GSO, 2023). Về *thể chế*, được phản ánh qua Chỉ số Năng lực Cạnh tranh cấp tỉnh (PCI), với Quảng Ninh (72.95 điểm) và Bắc Giang

(72.80 điểm) có môi trường kinh doanh thuận lợi nhất, trong khi Cao Bằng (59.58 điểm) và Đắk Nông (55.12 điểm) nằm trong nhóm có chất lượng thể chế thấp hơn (Malesky et al., 2023).

3.2. Các biến nghiên cứu

Biến phụ thuộc trong nghiên cứu là *Chi phí logistics cấp tỉnh* (ký hiệu Y), được đo lường bằng đơn giá vận chuyển một kilogram hàng hóa trên một kilomet (VND/kg/km). Chỉ số này phản ánh trực tiếp chi phí trung bình mà các doanh nghiệp tại một tỉnh phải chịu khi vận chuyển sản phẩm, dịch vụ đến khách hàng.

Chi phí logistics cấp tỉnh được tính bằng cách lấy tổng doanh thu từ vận chuyển hàng hóa và dịch vụ hỗ trợ vận chuyển của tỉnh chia cho khối lượng hàng hóa luân chuyển. Khối lượng hàng hóa luân chuyển được xác định bằng tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển nhân với quãng đường thực tế vận chuyển. Nói cách khác, đây là tổng lượng hàng hóa vận chuyển tính theo chiều dài quãng đường đã vận chuyển.

Để đảm bảo tính thống nhất với các chỉ số kinh tế vĩ mô khác trong nghiên cứu, chi phí logistics được quy đổi về đơn vị đồng Việt Nam (VND), nhằm thuận tiện trong việc so sánh với các biến như GDP, tỷ lệ FDI/GDP và tỷ lệ thương mại/GDP. Do sự phân tán lớn trong giá trị chi phí logistics giữa các tỉnh, hàm logarit tự nhiên của chi phí logistics được sử dụng nhằm giảm thiểu ảnh hưởng của các giá trị ngoại lai, góp phần chuẩn hóa phân phối dữ liệu và nâng cao độ chính xác, tính ổn định của các mô hình hồi quy kinh tế lượng.

Chín biến độc lập trong mô hình nghiên cứu là các thành phần chủ chốt thuộc Chỉ số Năng lực Cạnh tranh Cấp tỉnh (PCI), bao gồm:

Chi phí gia nhập thị trường (X1),

Khả năng tiếp cận đất đai và sự ổn định trong sử dụng đất (X2),

Tính minh bạch và khả năng tiếp cận thông tin môi trường kinh doanh (X3),

Chi phí thời gian thực hiện các quy định của Nhà nước (X4),

Chi phí không chính thức (X5),

Tính năng động và tiên phong của lãnh đạo địa phương (X6),

Dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp (X7),

Chính sách đào tạo lao động (X8),

Thiết chế pháp lý và an ninh trật tự (X9).

Các biến này được đo lường bằng thang điểm từ 0 đến 100, trong đó 100 thể hiện mức độ tối ưu nhất của từng yếu tố. Các chỉ số PCI phản ánh mức độ thuận lợi của môi trường kinh doanh tại mỗi tỉnh, thông qua các yếu tố như chi phí thời gian, chi phí không chính thức, tính năng động của lãnh đạo địa phương, chất lượng dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp, chính sách đào tạo lao động và hiệu quả của thiết chế pháp lý và an ninh trật tự. Cách đo lường này cho phép đánh giá tổng thể mức độ phát triển và cải thiện môi trường kinh doanh, đồng thời tạo cơ sở so sánh giữa các địa phương.

Biến kiểm soát trong mô hình là quy mô dân số địa phương (X10), nhằm phản ánh tác động của quy mô dân số đến chi phí logistics thông qua các yếu tố như nhu cầu vận tải, mức độ đô thị hóa và quy mô thị trường. Để tránh hiện tượng sai lệch do sự khác biệt quá lớn về quy mô dân số giữa các tỉnh, biến này cũng được đưa về logarit tự nhiên. Việc kiểm soát biến dân số giúp đảm bảo rằng các kết quả ước lượng phản ánh chính xác hơn tác động của các yếu tố kinh tế, xã hội và thể chế đến chi phí logistics cấp tỉnh.

Bảng 3 trình bày kết quả phân tích ma trận hệ số tương quan Pearson giữa các biến trong mô hình. Kết quả cho thấy tất cả các hệ số tương quan đều có giá trị tuyệt đối nhỏ hơn 0,7 và phần lớn các hệ số đạt ý nghĩa thống kê ở mức 0,01 hoặc 0,05. Điều này cho thấy mức độ tương quan giữa các biến độc lập là từ thấp đến trung bình, qua đó khẳng định

Bảng 2: Phân tích miêu tả các biến nghiên cứu

Biến nghiên cứu		Đo lường	Số quan sát	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất	Trung bình	Độ lệch chuẩn
Y	Chi phí logistics địa phương	VND/kg/km	819	2,502	4,801	3,416	0,363
X1	Chi phí gia nhập thị trường	0-100	819	5,065	9,598	7,750	0,860
X2	Tiếp cận đất đai và sử dụng ổn định	0-100	819	3,037	8,839	6,438	0,812
X3	Tính minh bạch và tiếp cận thông tin	0 – 100	819	2,764	7,625	6,035	0,588
X4	Chi phí thời gian	0 – 100	819	3,508	9,499	6,725	0,946
X5	Chi phí không chính thức	0 – 100	819	2,809	8,943	6,143	1,043
X6	Tính năng động và tiên phong	0 – 100	819	1,387	9,376	5,546	1,200
X7	Dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp	0 – 100	819	1,753	8,755	5,608	1,131
X8	Đào tạo lao động	0 – 100	819	2,956	8,410	5,797	0,897
X9	Thiết chế pháp lý và an ninh trật tự	0 – 100	819	1,996	8,603	5,916	1,213
X10	Quy mô dân số	Giá trị logarith	819	5,473	6,973	6,083	0,250

rằng không tồn tại hiện tượng đa cộng tuyến nghiêm trọng (multicollinearity) trong mô hình. Kết quả này còn được củng cố bởi việc kiểm tra hệ số Variance Inflation Factor (VIF), với tất cả các giá trị VIF đều nhỏ hơn 2,5, nằm trong ngưỡng an toàn được khuyến nghị. Như vậy, các điều kiện cần thiết để thực hiện phân tích hồi quy tuyến tính đã được đảm bảo, và mô hình có thể được tiến hành ở bước tiếp theo mà không gặp phải lo ngại liên quan đến việc vi phạm giả định về tính độc lập giữa các biến giải thích.

3.3. Phương pháp hồi quy

Phương pháp phân tích dữ liệu bảng (panel data analysis) được sử dụng để kiểm định mối

quan hệ giữa chất lượng thể chế địa phương và chi phí logistics cấp tỉnh. Phương pháp này phù hợp vì cho phép kiểm soát sự không đồng nhất không quan sát được giữa các tỉnh và biến động theo thời gian, qua đó nâng cao độ tin cậy của ước lượng.

Theo quy trình lựa chọn mô hình của Dougherty (2011), nghiên cứu trước tiên thực hiện kiểm định Hausman để so sánh giữa mô hình tác động cố định (Fixed Effects - FE) và tác động ngẫu nhiên (Random Effects - RE). Nếu kiểm định Hausman cho kết quả có ý nghĩa thống kê ($p\text{-value} < 0,05$), mô hình FE được chọn; ngược lại, mô hình RE được ưu tiên.

Bảng 3: Ma trận hệ số tương quan Pearson của các biến nghiên cứu

	Y	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	VIF
Y	1											
X1	-0,125**	1										1,48
X2	-0,045	-0,121**	1									1,80
X3	0,117**	0,079*	0,029	1								1,24
X4	0,000	-0,078*	0,425**	0,155**	1							2,03
X5	-0,080*	-0,147**	0,603**	-0,055	0,488**	1						2,33
X6	0,123**	-0,274**	0,534**	0,256**	0,560**	0,522**	1					2,41
X7	0,196**	-0,436**	-0,039	0,205**	0,252**	-0,142**	0,271**	1				2,31
X8	0,174**	-0,142**	-0,050	0,314**	0,182**	-0,133**	0,228**	0,547**	1			1,62
X9	0,074*	-0,289**	0,352**	0,186**	0,562**	0,306**	0,557**	0,395**	0,280**	1		1,91
X10	-0,076*	-0,088*	-0,012	0,081*	0,175**	0,092**	0,014	0,335**	0,290**	0,043	1	1,30

** . có ý nghĩa thống kê ở mức ý nghĩa 0,01 (hai phía).

* . có ý nghĩa thống kê ở mức ý nghĩa 0,05 (hai phía).

Tiếp theo, kiểm định Breusch-Pagan Lagrange Multiplier (LM) được áp dụng để so sánh mô hình RE và hồi quy Pooled OLS. Nếu LM test có ý nghĩa thống kê, mô hình RE được lựa chọn; nếu không, Pooled OLS là lựa chọn phù hợp.

Sau khi xác định mô hình tối ưu, nghiên cứu tiến hành hồi quy với sai số chuẩn vững (robust standard errors) nhằm xử lý hiện tượng phương sai thay đổi (heteroskedasticity), đảm bảo độ tin cậy của kết quả.

4. Kết quả nghiên cứu

Bảng 4 trình bày kết quả phân tích dữ liệu bảng về tác động của chất lượng thể chế địa phương và chi phí logistics cấp tỉnh. Cụ thể, kiểm định Hausman cho giá trị thống kê $\chi^2(10) = 9.31$ với $p\text{-value} = 0.503$, không có ý nghĩa thống kê, đồng nghĩa không có bằng chứng bác bỏ giả thuyết về tính không tương quan giữa sai số và các biến độc lập, do đó mô hình RE được lựa chọn nhờ tính hiệu quả ước lượng cao hơn. Đồng thời, kiểm định LM cho thấy $\chi^2(01) = 3050.24$ với $p\text{-value} = 0.000$, mang ý nghĩa thống kê cao. Điều này cho thấy tồn tại phương sai thành phần giữa các đơn vị quan sát, hàm ý mô hình RE là phù hợp hơn so với Pooled OLS trong trường hợp này.

Từ mô hình RE là lựa chọn phù hợp, nghiên cứu tiếp tục thực hiện hồi quy với sai số chuẩn vững (robust standard errors) để xử lý khả năng xảy ra phương sai thay đổi (heteroskedasticity) - một hiện tượng phổ biến trong dữ liệu bảng. Việc sử dụng sai số chuẩn vững giúp đảm bảo rằng các kiểm định thống kê là đáng tin cậy ngay cả khi giả định về phương sai không đổi bị vi phạm. So sánh giữa hai phiên bản mô hình RE thường và robust RE cho thấy các hệ số ước lượng vẫn nhất quán, trong khi giá trị z thống kê được điều chỉnh, từ đó nâng cao độ tin cậy trong phân tích định lượng.

Mô hình RE với sai số chuẩn vững cho kết quả kiểm định Wald $\chi^2(10) = 74.68$

với giá trị $P = 0.000$, cho thấy mô hình có ý nghĩa thống kê tổng thể. Điều này hàm ý rằng các biến độc lập được đưa vào mô hình có liên hệ có ý nghĩa với biến phụ thuộc là chi phí logistics cấp tỉnh. Hơn nữa, việc các kiểm định lựa chọn mô hình (Hausman và LM test) đều ủng hộ mô hình RE, kết hợp với việc hiệu chỉnh sai số chuẩn vững, giúp khẳng định tính hợp lệ (validity) và độ tin cậy (reliability) của các kết quả hồi quy thu được.

Kết quả hồi quy theo mô hình RE với sai số chuẩn vững cho thấy một số biến độc lập có ảnh hưởng đáng kể đến chi phí logistics cấp tỉnh. Cụ thể, các biến X_2 , X_7 , X_8 và X_9 có hệ số âm và đều đạt ý nghĩa thống kê ở mức 5% hoặc 1%, cho thấy sự cải thiện các yếu tố này góp phần làm giảm chi phí logistics. Đặc biệt, X_8 và X_9 có mức ý nghĩa cao nhất ($p < 0,01$), phản ánh vai trò then chốt của chính sách đào tạo lao động và thiết chế pháp lý, an ninh trật tự trong việc nâng cao hiệu quả logistics địa phương. Ngược lại, các biến X_1 , X_3 , X_4 , X_5 , X_6 và X_{10} không đạt ý nghĩa thống kê trong mô hình, cho thấy tác động của chúng đến chi phí logistics chưa rõ ràng trong bối cảnh nghiên cứu.

Dựa trên kết quả mô hình hồi quy robust RE trình bày tại Bảng 4, việc kiểm định các giả thuyết nghiên cứu được đánh giá như sau:

Biến X_1 (Chi phí gia nhập thị trường) không có tác động đáng kể đến chi phí logistics cấp tỉnh (Y) ở mức ý nghĩa 5% (hệ số = -0,006; $p = 0,412 > 0,05$). Do đó, giả thuyết H1 không được hỗ trợ.

Biến X_2 (Khả năng tiếp cận đất đai và sự ổn định trong sử dụng đất) có tác động ngược chiều đáng kể đến chi phí logistics cấp tỉnh (Y) ở mức ý nghĩa 5% (hệ số = -0,022; $p = 0,020 < 0,05$). Vì vậy, giả thuyết H2 được hỗ trợ.

Biến X_3 (Tính minh bạch và khả năng tiếp cận thông tin) không có tác động đáng kể đến chi phí logistics cấp tỉnh (Y) (hệ số = 0,011;

Bảng 4: Kết quả nghiên cứu

Biến độc lập	Mô hình hiệu ứng cố định (FE)		Mô hình hiệu ứng ngẫu nhiên (RE)		Mô hình hiệu ứng ngẫu nhiên vững (Robust RE)	
	Hệ số	t	Hệ số	z	Hệ số	z
X1	-0,007	-0,93	-0,006	-0,74	-0,006	-0,82
X2	-0,016 [†]	-1,71	-0,022*	-2,30	-0,022*	-2,33
X3	0,015	1,39	0,011	1,01	0,011	0,83
X4	-0,005	-0,58	-0,006	-0,73	-0,006	-0,63
X5	0,005	0,59	0,006	0,76	0,006	0,77
X6	-0,007	-1,06	-0,010	-1,47	-0,010	-0,92
X7	-0,016*	-2,19	-0,019*	-2,50	-0,019*	-2,30
X8	-0,029**	-2,95	-0,033**	-3,32	-0,033**	-2,64
X9	-0,018**	-3,08	-0,022***	-3,57	-0,022**	-2,90
X10	1,240***	5,20	0,206	1,60	0,206	1,08
Hệ số	-4,611**	-3,24	1,556*	2,01	1,556	1,36
N	63		63		63	
Observation	819		819		819	
F-statistics / Wald χ^2	F(10,746) = 22.66; Prob > F = 0.000		Wald chi2(10) = 189.87; Prob > chi2 = 0.000		Wald chi2(10) = 74.68; Prob > chi2 = 0.000	
Hausman test	chi2(10) = 9.31; Prob>chi2 = 0.503					
LM-test	chibar2(01) = 3050.24; Prob > chibar2 = 0.000					

[†] $p < 0.10$; * $p < 0.05$; ** $p < 0.01$; *** $p < 0.001$

$p = 0,404 > 0,05$). Giả thuyết H3, do đó, không được hỗ trợ.

Biến X4 (Chi phí thời gian thực hiện quy định) không ảnh hưởng đáng kể đến chi phí logistics cấp tỉnh (Y) (hệ số = -0,006; $p = 0,528 > 0,05$). Vì vậy, giả thuyết H4 không được hỗ trợ.

Biến X5 (Chi phí không chính thức) cũng không cho thấy tác động đáng kể đến chi phí logistics cấp tỉnh (Y) (hệ số = 0,006; $p = 0,441 > 0,05$). Giả thuyết H5, vì vậy, không được hỗ trợ.

Biến X6 (Tính năng động và tiên phong của lãnh đạo địa phương) không tác động đáng kể đến chi phí logistics cấp tỉnh (Y) (hệ số = -0,010; $p = 0,355 > 0,05$). Do đó, giả thuyết H6 không được hỗ trợ.

Biến X7 (Dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp) có tác động ngược chiều đáng kể đến Y ở mức ý nghĩa 5% (hệ số = -0,019; $p = 0,021 < 0,05$). Do đó, giả thuyết H7 được hỗ trợ.

Biến X8 (Chính sách đào tạo lao động) có tác động ngược chiều đáng kể đến Y ở mức ý nghĩa cao (hệ số = -0,033; $p = 0,008 < 0,01$). Vì vậy, giả thuyết H8 được hỗ trợ.

Biến X9 (Thiết chế pháp lý và an ninh trật tự) cũng có tác động ngược chiều đáng kể đến Y với mức ý nghĩa 5% (hệ số = -0,022 & $p = 0,004 < 0,05$). Do đó, giả thuyết H9 được hỗ trợ.

5. Thảo luận Kết quả nghiên cứu và hàm ý kiến nghị

Kết quả nghiên cứu từ mô hình hồi quy robust RE cho thấy một số yếu tố liên quan đến chất lượng thể chế địa phương có tác

động đáng kể đến chi phí logistics cấp tỉnh. Điều này phù hợp với những nghiên cứu trước đây khẳng định vai trò của thể chế đến hiệu suất logistics vĩ mô nói chung và cấp tỉnh nói riêng (e.g., Kumari & Bharti, 2020; Lee & van Wyk, 2015; Saldanha & DeAngelo, 2022; Soh et al., 2021).

Các biến X2 (Khả năng tiếp cận đất đai và sự ổn định trong sử dụng đất), X7 (Dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp), X8 (Chính sách đào tạo lao động), và X9 (Thiết chế pháp lý và an ninh trật tự) đều có tác động ngược chiều đến chi phí logistics, cho thấy sự cải thiện các yếu tố này có thể giúp giảm thiểu chi phí logistics cấp tỉnh.

Điều đặc biệt đáng chú ý là X8 và X9 có mức ý nghĩa rất cao ($p < 0,01$), phản ánh vai trò quan trọng của *chính sách đào tạo lao động và thiết chế pháp lý, an ninh trật tự* trong việc nâng cao hiệu quả logistics. Các kết quả này đồng tình với những nghiên cứu trước đây về vai trò của đào tạo lao động chất lượng (Jhavar et al., 2014) và môi trường pháp lý ổn định (Grabara et al., 2020; Saldanha & DeAngelo, 2022) trong việc thúc đẩy sự phát triển logistics hiệu quả và giảm chi phí vận hành cho các doanh nghiệp.

Ngược lại, các biến X1 (Chi phí gia nhập thị trường), X3 (Tính minh bạch và khả năng tiếp cận thông tin), X4 (Chi phí thời gian thực hiện quy định), X5 (Chi phí không chính thức), X6 (Tính năng động và tiên phong của lãnh đạo địa phương) và X10 (quy mô dân số địa phương) không có tác động đáng kể đến chi phí logistics, cho thấy rằng trong bối cảnh nghiên cứu tại các tỉnh/ thành Việt Nam, các yếu tố này có thể không phải là nguyên nhân chính làm thay đổi chi phí logistics cấp tỉnh. Điều này có thể phản ánh những đặc điểm đặc thù của thị trường tại các địa phương khác nhau tại Việt Nam; hoặc các yếu tố tác động khác mà nghiên cứu này chưa kiểm soát hết.

Tóm lại, các giả thuyết về tác động tiêu cực của X2, X7, X8, và X9 đối với chi phí logistics đã được xác nhận, trong khi các yếu tố còn lại chưa thể hiện tác động rõ ràng. Các kết quả này gợi ý rằng việc cải thiện môi trường pháp lý, đào tạo lao động và tăng cường các dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp có thể là những yếu tố quan trọng trong việc giảm thiểu chi phí logistics cấp tỉnh.

Dựa trên các kết quả của nghiên cứu, một số kiến nghị chính sách có thể được đưa ra như sau:

Một là, các tỉnh/ thành Việt Nam nên tăng cường chính sách đào tạo lao động (X8): Là một trong những yếu tố có tác động mạnh mẽ đến việc giảm thiểu chi phí logistics cấp tỉnh, chính sách đào tạo lao động cần được chú trọng hơn, đặc biệt là việc đào tạo kỹ năng cho lực lượng lao động trong ngành logistics. Việc nâng cao trình độ và kỹ năng của lao động không chỉ giúp tăng hiệu quả công việc mà còn giúp giảm chi phí do sự không hiệu quả trong vận hành. Các chương trình đào tạo cần được thiết kế phù hợp với nhu cầu của thị trường và ngành logistics tại các tỉnh, thành khác nhau của Việt Nam.

Hai là, các tỉnh/ thành Việt Nam nên cải thiện thiết chế pháp lý và an ninh trật tự (X9): Một môi trường pháp lý ổn định, minh bạch, và đảm bảo an ninh trật tự là yếu tố quan trọng giúp giảm thiểu các chi phí phát sinh từ các rủi ro về pháp lý. Do đó, Chính phủ cần tập trung cải thiện hệ thống pháp lý, nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước và đảm bảo an ninh trật tự, từ đó tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp logistics hoạt động hiệu quả dù ở bất cứ tỉnh/ thành nào.

Ba là, các tỉnh/ thành Việt Nam nên tăng cường các dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp (X7): Chính quyền địa phương ở các tỉnh/ thành Việt Nam nên xây dựng và cải thiện các dịch

vụ hỗ trợ doanh nghiệp logistics, bao gồm các dịch vụ về thông tin thị trường, hỗ trợ tài chính và các chính sách khuyến khích đầu tư. Các dịch vụ này sẽ giúp các doanh nghiệp giảm thiểu chi phí vận hành và tăng cường sự cạnh tranh.

Bốn là, các tỉnh/thành Việt Nam nên cải thiện khả năng tiếp cận đất đai và sự ổn định trong sử dụng đất (X2): Các chính sách về quy hoạch đất đai cần được cải thiện để đảm bảo sự tiếp cận dễ dàng và ổn định cho các doanh nghiệp logistics. Việc cấp phép sử dụng đất cần nhanh chóng và minh bạch hơn để các doanh nghiệp có thể triển khai hoạt động mà không phải đối mặt với các chi phí không đáng có.

Năm là, các tỉnh/thành Việt Nam nên đưa ra các cải tiến về minh bạch thông tin và giảm chi phí thời gian thực hiện quy định (X3 và X4): Cần có các biện pháp để tăng cường tính minh bạch trong các quy định và quy trình hành chính, giúp các doanh nghiệp dễ dàng tiếp cận thông tin và thực hiện các quy trình liên quan đến hoạt động logistics. Điều này sẽ giảm bớt các chi phí gián tiếp do sự không rõ ràng trong các quy định.

Tóm lại, các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp và nâng cao chất lượng thể chế địa phương là yếu tố quan trọng trong việc giảm thiểu chi phí logistics cấp tỉnh. Các cơ quan nhà nước cần chủ động cải thiện các yếu tố này để tạo môi trường thuận lợi cho sự phát triển logistics, góp phần vào sự tăng trưởng kinh tế bền vững của các tỉnh và khu vực.

6. Kết luận và hướng nghiên cứu tiếp theo

6.1. Kết luận

Chi phí logistics cao là một trong những rào cản lớn đối với năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và nền kinh tế Việt Nam, đặc biệt trong bối cảnh mục tiêu quốc gia đến

năm 2030 là giảm tỷ trọng chi phí logistics xuống còn 12-15% GDP. Nghiên cứu này được thực hiện nhằm lấp đầy khoảng trống trong các nghiên cứu hiện nay khi chưa có nhiều phân tích định lượng về vai trò của chất lượng thể chế địa phương được đo lường thông qua các chỉ số PCI - đối với chi phí logistics cấp tỉnh.

Bằng phương pháp hồi quy mô hình hiệu ứng ngẫu nhiên (RE) với sai số chuẩn vững, kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng bốn yếu tố thể chế có ảnh hưởng ngược chiều và có ý nghĩa thống kê đến chi phí logistics, bao gồm: khả năng tiếp cận đất đai và sự ổn định trong sử dụng đất (X2), dịch vụ hỗ trợ doanh nghiệp (X7), chính sách đào tạo lao động (X8), và thiết chế pháp lý và an ninh trật tự (X9). Đặc biệt, X8 và X9 đạt mức ý nghĩa cao nhất ($p < 0,01$), cho thấy môi trường pháp lý ổn định và chính sách phát triển nguồn nhân lực là hai trụ cột quan trọng trong việc kiểm soát chi phí logistics ở cấp địa phương.

Trong khi đó, các yếu tố như chi phí không chính thức, tính minh bạch thông tin hay sự năng động của chính quyền địa phương lại chưa cho thấy tác động rõ rệt trong mô hình này - một kết quả cần tiếp tục được kiểm nghiệm ở các nghiên cứu tiếp theo.

Từ những phát hiện trên, nghiên cứu không chỉ bổ sung bằng chứng thực nghiệm vào lý thuyết thể chế và chi phí giao dịch, mà còn đưa ra các hàm ý chính sách thiết thực cho các nhà quản lý địa phương trong việc xây dựng môi trường thể chế thuận lợi, qua đó góp phần giảm chi phí logistics, thu hẹp bất cân xứng vùng miền và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

6.2. Giới hạn và hướng nghiên cứu tiếp theo

Mặc dù nghiên cứu đã đạt được những kết quả đáng khích lệ, vẫn còn tồn tại một số giới hạn cần lưu ý. Thứ nhất, về đo

lượng biến, một số yếu tố thể chế có thể chưa được phản ánh toàn diện do bị đơn giản hóa thành các chỉ số tổng hợp, tiềm ẩn nguy cơ bỏ sót những khía cạnh quan trọng khác ảnh hưởng đến chi phí logistics. Thứ hai, về mô hình hóa, mặc dù đã áp dụng mô hình RE với sai số chuẩn vững để xử lý phần nào vấn đề phương sai thay đổi, nghiên cứu vẫn chưa kiểm soát triệt để khả năng tồn tại của biến nội sinh hoặc mối quan hệ nhân quả ngược giữa thể chế và chi phí logistics. Thứ ba, yếu tố địa phương hóa cũng chưa được phân tích sâu sắc; những đặc trưng riêng như văn hóa kinh doanh, mức độ phát triển cơ sở hạ tầng logistics hay các chính sách đặc thù tại từng địa phương có thể ảnh hưởng đáng kể nhưng chưa được đưa vào phân tích.

Để khắc phục những hạn chế này và mở rộng hướng nghiên cứu trong tương lai, một số gợi ý được đề xuất như sau. Trước hết, cần bổ sung thêm các biến khác hoặc các biến kiểm soát như mức độ phát triển hạ tầng logistics, năng lực vận tải, mức độ số hóa logistics, và mức độ hội nhập kinh tế quốc tế nhằm nâng cao khả năng giải thích sự biến thiên của chi phí logistics. Ngoài ra, việc áp dụng các phương pháp kinh tế lượng tiên tiến như mô hình GMM hay mô hình dữ liệu bảng động sẽ giúp kiểm soát vấn đề nội sinh và khai thác mối quan hệ nhân quả sâu sắc hơn. Bên cạnh đó, nghiên cứu tương lai nên phân tích chi phí logistics theo ngành nghề hoặc quy mô doanh nghiệp để làm rõ sự khác biệt trong tác động của thể chế. Cuối cùng, việc kết hợp phương pháp nghiên cứu định lượng với nghiên cứu định tính, thông qua các cuộc khảo sát chuyên sâu hoặc phỏng vấn chuyên gia và doanh nghiệp logistics, sẽ giúp lý giải rõ hơn cơ chế tác động của thể chế địa phương

đối với chi phí logistics, từ đó tăng cường tính thực tiễn và độ tin cậy của kết quả nghiên cứu. ♦

Tài liệu tham khảo:

- Arvis, J.-F., Ojala, L., Shepherd, B., Ulybina, D., & Wiederer, C. (2007). *Connecting to Compete 2007: Trade Logistics in the Global Economy - The Logistics Performance Index and Its Indicators*. In *The World Bank*. <https://doi.org/10.1596/39760>
- Banomyong, R., Grant, D. B., Varadejsatitwong, P., & Julagasigorn, P. (2022). *Developing and validating a national logistics cost in Thailand*. In *Transport Policy* (Vol. 124). Elsevier Ltd. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.04.026>
- Engblom, J., Solakivi, T., Töyli, J., & Ojala, L. (2012). *Multiple-method analysis of logistics costs*. *International Journal of Production Economics*, 137(1), 29-35. <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2012.01.007>
- Grabara, J., Dabylova, M., & Alibekova, G. (2020). *Impact of legal standards on logistics management in the context of sustainable development*. *Acta Logistica*, 7(1), 31-37.
- GSO. (2023). *Statistical Yearbook of Vietnam 2010 - 2022*. General Statistics Office of Vietnam.
- Havenga, J. (2010). *Logistics costs in South Africa - The case for macroeconomic measurement*. *South African Journal of Economics*, 78(4), 460-476. <https://doi.org/10.1111/j.1813-6982.2010.01252.x>
- Havenga, Jan H., Witthöft, I. E., & Simpson, Z. P. (2022). *Macrologistics instrumentation: Integrated national freight-flow and logistics cost measurement*. *Transport*

- Policy, 124 (October 2019), 106-118. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.10.014>
- Havenga, Jan Hendrik. (2015). *Macro-logistics and externality cost trends in South Africa - underscoring the sustainability imperative*. International Journal of Logistics Research and Applications, 18(2), 118-139. <https://doi.org/10.1080/13675567.2015.1015509>
- Jhawar, A., Garg, S. K., & Khera, S. N. (2014). *Analysis of the skilled work force effect on the logistics performance index-case study from India*. Logistics Research, 7, 1-10.
- Ju, M., Mirović, I., Petrović, V., Erceg, Ž., & Stević, Ž. (2024). *A Novel Approach for the Assessment of Logistics Performance Index of EU Countries*. Economics, 18(1). <https://doi.org/10.1515/econ-2022-0074>
- Kumari, M., & Bharti, N. (2020). *Does bureaucracy affect the outcome of logistics performance? Empirical evidence from South Asia*. American Journal of Business, 36(1), 84-102. <https://doi.org/10.1108/AJB-08-2020-0134>
- Lee, S.-H., & van Wyk, J. (2015). *National institutions and logistic performance: a path analysis*. Service Business, 9(4), 733-747. <https://doi.org/10.1007/s11628-014-0254-x>
- Ma, W., Cao, X., & Li, J. (2021). *Impact of logistics development level on international trade in China: A provincial analysis*. Sustainability, 13(4), 2107.
- Malesky, E. J., Dau, T. A., Pham, T. N., & et al. (2023). *PCI 2010 - 2023 - The Vietnam provincial competitiveness index*. Vietnam Chamber of Commerce and Industry (VCCI) & United States Agency for International Development (USAID).
- Milgrom, P. R., North, D. C., & Weingast*, B. R. (1990). *The role of institutions in the revival of trade: the law merchant, private judges, and the champagne fairs*. Economics & Politics, 2(1), 1-23. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0343.1990.tb00020.x>
- Ministry of Industry and Trade. (2024). *Vietnam Logistics Report 2024* (Vol. 4, Issue 1).
- Nasser, F., & Ouerghi, F. (2024). *The role of institutions in logistics performance as a new road toward GVC participation*. Transnational Corporations Review, 16(4), 200092. <https://doi.org/10.1016/j.tncr.2024.200092>
- Nayak, N., Pant, P., Sarmah, S. P., & Tulshan, R. (2024). *Development of in-country logistics performance index for emerging economies: a case of Indian states*. International Journal of Productivity and Performance Management. <https://doi.org/10.1108/IJPPM-03-2023-0122>
- Rantasila, K., & Ojala, L. (2015). *National-level logistics costs: an overview of extant research*. International Journal of Logistics Research and Applications, 18(4), 313-324. <https://doi.org/10.1080/13675567.2015.1016413>
- Saldanha, J., & DeAngelo, G. (2022). *Regulatory bark and legal bite: how corruption and country institutional environments influence international logistics performance*. The International Journal of Logistics Management, 33(3), 1069-1089. <https://doi.org/10.1108/IJLM-07-2021-0367>
- Santoso, S., Nurhidayat, R., Mahmud, G., & Arijuddin, A. M. (2021). *Measuring the Total Logistics Costs at the Macro Level: A Study of Indonesia*. Logistics, 5(4). <https://doi.org/10.3390/logistics5040068>
- Scott, W. R. (2014). *Institutions and organizations: ideas, interests, and identities*. In Sage Publications.
- Shikur, Z. H. (2022). *The role of logistics performance in international trade: a devel-*

opening country perspective. *World Review of Intermodal Transportation Research*, 11(1), 53-69. <https://doi.org/10.1504/WRITR.2022.123100>

Soh, K. L., Wong, W. P., & Tang, C. F. (2021). *The role of institutions at the nexus of logistic performance and foreign direct investment in Asia*. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 37(2), 165-173. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2021.02.001>

The World Bank. (2023). *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy*. 1-90.

VCCI; USAID. (2023). *Báo cáo chỉ số PCI và PGI 2023*. <https://pcivietnam.vn/an-pham/bao-cao-pgipci-2023-ct230>

Williamson, O. E. (1996). *The Mechanisms of Governance*. Oxford University Press, New York.

Wong, W. P., & Tang, C. F. (2018). The major determinants of logistic performance in a global perspective: evidence from panel data analysis. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 21(4), 431-443. <https://doi.org/10.1080/13675567.2018.1438377>

Xiaolei, Y., Bin, L., Lingling, X., Daheng, Y., & Yannan, L. (2010). An evaluation of the provincial area logistics development based on principal component analysis. *2010 International Conference on Logistics Systems and Intelligent Management (ICLSIM)*, 2, 799-802.

Summary

As a developing economy where logistics is vital for growth and international integration, Vietnam continues to face high logistics costs (16-20% of GDP), which undermine competitiveness. This study examines the impact of local institutional quality on provincial logistics costs, an issue that remains underexplored in logistics research. Using panel data from 819 observations across 63 provinces between 2010 and 2022, the analysis combines provincial socio-economic indicators from the Vietnam Statistical Yearbook with the Provincial Competitiveness Index (PCI) compiled by VCCI and USAID. Results indicate that four PCI dimensions land access and stability of land use, business support services, labor training policies, and legal institutions & security significantly reduce logistics costs, with labor training policies and legal institutions & security exerting the strongest influence. The findings suggest that beyond infrastructure investment, reducing logistics costs in Vietnam requires strengthening local institutions, particularly in human resource development, administrative procedures, and legal transparency.

Lời cảm ơn: Nghiên cứu này được tài trợ bởi Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ Quốc gia (NAFOSTED) trong đề tài mã số 502.02-2023.30