
PHÂN TÍCH TÁC ĐỘNG CƠ CHẾ MỘT CỬA ASEAN ĐẾN CẢI THIẾN CHỈ SỐ NĂNG LỰC QUỐC GIA VỀ LOGISTICS: NGHIÊN CỨU CÁC NƯỚC ASEAN VÀ GỢI MỞ GIẢI PHÁP CHO VIỆT NAM

Vũ Duy Nguyên

Học viện Tài chính

Email: vuduynguyen@hvtc.edu.vn

Lê Thị Trang*

Trường Đại học Công nghệ giao thông vận tải

Email: tranglt93@utt.edu.vn

Mã bài báo: JED-2537

Ngày nhận: 16/09/2025

Ngày nhận bản sửa: 12/10/2025

Ngày duyệt đăng: 04/11/2025

DOI: 10.33301/JED.VI.2537

Tóm tắt:

Nghiên cứu tác động của Cơ chế một cửa ASEAN đến cải thiện chỉ số năng lực quốc gia về Logistics là vấn đề đang được Chính phủ, các doanh nghiệp và các nhà nghiên cứu quan tâm. Bài viết tập trung phân tích tác động của Cơ chế một cửa ASEAN (ASW) đến cải thiện chỉ số năng lực quốc gia về Logistics (LPI) trên phạm vi 10 quốc gia thuộc khu vực ASEAN. Nghiên cứu đã chỉ ra độ mở thương mại và dịch vụ tác động nghịch biến lên LPI, có sự khác biệt về LPI giữa hai nhóm nước trong Asean. Thông qua thực hiện Cơ chế một cửa quốc gia (NSW), ASW tác động tích cực đến hai tiêu chí thông quan và chất lượng dịch vụ logistics nhằm cải thiện chỉ số LPI. Bên cạnh đó, nghiên cứu cũng đề xuất một số giải pháp về Cơ chế một cửa ASEAN nhằm cải thiện chỉ số LPI cho các nước thành viên ASEAN và Việt Nam.

Từ khóa: Cơ chế một cửa ASEAN, thông quan hải quan, LPI.

Mã JEL: F13, F56, G28, O19.

Analyzing the impact of ASEAN Single Window on improvement of Logistics performance index: Research on ASEAN countries and suggested solutions for Vietnam

Abstract:

Analyzing the impact of ASEAN Single Window on improvement of Logistics performance index is a significant concern of the Government, businesses and researchers. This paper focuses on analyzing the impact of ASEAN Single Window (ASW) on improvement of the Logistics performance index (LPI) across 10 ASEAN countries. The research has found a negative relationship between trade and services openness and the LPI, and a difference in LPI between two groups of countries in ASEAN. Through the implementation of NSW, ASW has a positive impact on two criteria of customs clearance, the quality of logistics services and trade and services openness to improve the LPI. In addition, the study also proposes solutions of ASW to improve the LPI for ASEAN member countries and Vietnam.

Keywords: ASEAN single window, customs clearance, logistics performance index.

Mã JEL: F13, F56, G28, O19.

1. Mở đầu

Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) là Hiệp hội khu vực với 10 thành viên, được thành lập trên cơ sở Tuyên bố Bangkok ngày 8 tháng 8 năm 1967. ASEAN nhằm tới mục tiêu tổng thể là xây dựng Hiệp hội trở thành một tổ chức hợp tác liên Chính phủ liên kết sâu rộng và ràng buộc hơn dựa trên Hiến chương ASEAN và xây dựng Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC) từ năm 2015 nhằm tạo ra một thị trường chung và cơ sở sản xuất thống nhất thúc đẩy sự lưu chuyển tự do của hàng hóa, dịch vụ, đầu tư, vốn và lao động có tay nghề; nâng cao tính cạnh tranh và thúc đẩy sự thịnh vượng chung cho cả khu vực; tạo sự hấp dẫn với đầu tư - kinh doanh quốc tế (Ban chỉ đạo Thông tin tuyên truyền ASEAN, 2015). ASEAN đã xác định 12 lĩnh vực ưu tiên nhằm đẩy nhanh liên kết nội khối từ năm 2008, trong đó nhấn mạnh đến logistics. Điều này có ý nghĩa chiến lược không chỉ kết nối tối ưu từ khâu cung ứng, sản xuất, phân phối đến tiêu dùng mà còn thúc đẩy kết nối thương mại hàng hóa và dịch vụ quốc tế. Tầm quan trọng dịch vụ logistics đã được đưa lên chiến lược phát triển ưu tiên (tại Nghị định thư thực hiện gói cam kết dịch vụ AFAS 9 về dịch vụ, ký tại Malaysia ngày 6 tháng 11 năm 2015) trong 5 ngành gồm: logistics, e-ASEAN, y tế, du lịch và hàng không. Đây là tiêu chí then chốt trong chính sách thương mại, dịch vụ của ASEAN nhằm tới thiết lập một môi trường logistics kết nối, thống nhất và biến ASEAN trở thành một trung tâm logistics trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương (ASEAN Secretariat, 2015).

Thực tiễn dịch vụ logistics đã từng bước trở thành cầu phần quan trọng thúc đẩy tăng trưởng GDP, cải thiện cán cân thương mại quốc tế và đầu tư trực tiếp nước ngoài của các quốc gia thành viên và khu vực ASEAN. Logistics đóng góp trung bình 5,1% GDP của Asean, trong đó, Myanmar (11%), Singapore (6,3%) năm 2019 và đối với Việt Nam đạt gần 3% GDP (2019), khoảng 4%-5% GDP (2023), mục tiêu 5%-6% GDP (2025), từ 6%-8% GDP (2030) (Ngoc Linh & Tran Minh, 2024); kim ngạch xuất, nhập khẩu khu vực Asean đạt giá trị 3.500 tỷ USD, thặng dư cán cân thương mại đạt giá trị 100,0 triệu USD; thu hút Tổng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) đạt mức 228,8 tỷ USD, trong đó đầu tư FDI nội khối đạt 21,9 tỷ USD, đầu tư FDI ngoại khối đạt 208,0 tỷ USD trong năm 2023, tăng 0,3% so năm 2022 (ASEAN Secretariat, 2024). Mặt khác, sự cải thiện quy mô và chất lượng dịch vụ logistics khu vực Asean và từng thành viên cũng được phản ánh rõ nét qua sự thăng bậc liên tiếp về chỉ số LPI (Logistics Performance index) do Ngân hàng Thế giới khảo sát và công bố 7 lần trong giai đoạn 2007-2023.

Cơ chế một cửa ASEAN (ASW) được hình thành trên cơ sở Hiệp định về xây dựng và thực hiện ASW ngày 9 tháng 12 năm 2005 tại Malaysia và Nghị định thư ngày 20 tháng 12 năm 2006 tại Campuchia. ASW được hiểu là một môi trường, trong đó các cơ chế một cửa quốc gia (NSW) các nước thành viên hoạt động và tích hợp với nhau. NSW được thiết lập để cho phép người khai hải quan gửi thông tin, chứng từ điện tử để thực hiện thủ tục hải quan và thủ tục quản lý nhà nước về chuyên ngành đối với hàng hóa xuất, nhập khẩu thông qua một hệ thống thông tin tích hợp. Kỳ vọng của các nước thành viên tăng cường tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại quốc tế nội khối, chia sẻ thông tin dữ liệu, tăng phối hợp quản lý nhà nước, giảm chi phí thông quan hải quan, nâng cao hiệu quả điều tra chống buôn lậu, vận chuyển trái phép hàng hóa qua biên giới, đảm bảo thu đúng, thu đủ và kịp thời các loại thuế nhằm cải thiện tính lành mạnh và công bằng của môi trường kinh doanh và đầu tư. Vấn đề lý luận và thực tiễn đặt ra có hay không sự tác động của ASW đến cải thiện chỉ số LPI quốc gia? Cơ chế tác động được luận giải như thế nào? Có khả năng ước lượng được sự tác động này không?

2. Tổng quan nghiên cứu

Ngân hàng Thế giới (World Bank, 2007) lần đầu công bố chỉ số LPI năm 2007. Chỉ số được hiểu là chỉ số hiệu quả logistics (Bộ Công thương, 2019), hay chỉ số năng lực quốc gia về logistics (Thủ tướng Chính phủ, 2021). Bản chất của chỉ số LPI nhằm cung cấp các tiêu chí so sánh đơn giản về hiệu quả của dây chuyền cung ứng kết nối với hoạt động logistics. World Bank (2018) nhận định rằng: “LPI được đồng đạo các nước thừa nhận như một chỉ số đánh giá năng lực cạnh tranh và hiệu quả hoạt động của ngành dịch vụ logistics mỗi nước. Qua đó, LPI cho phép các chính phủ, các doanh nghiệp và các bên có liên quan đánh giá lợi thế

cạnh tranh tạo ra từ hoạt động logistics và có biện pháp để cải thiện logistics - mạch máu của kinh tế toàn cầu”.

LPI được xây dựng trên 6 tiêu chí cấu phần và được ước lượng qua điều tra, khảo sát theo mẫu phiếu của WB, gồm: (1) Thông quan hải quan (C - Customs): Hiệu quả của các cơ quan kiểm soát tại biên giới; (2) Hạ tầng (IN - Infrastructure): Chất lượng của cơ sở hạ tầng liên quan đến thương mại và vận tải (cơ sở hạ tầng về cảng biển, sân bay, đường sắt, đường bộ, đường biển, hàng không, phương tiện chuyển tải, kho bãi, hạ tầng công nghệ thông tin và các dịch vụ IT); (3) chất lượng dịch vụ logistics (LS - Service quality): Năng lực và chất lượng của các nhà cung cấp dịch vụ logistics, như: các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ, đường sắt, đường hàng không, đường biển và vận tải đa phương thức; doanh nghiệp kho bãi và phân phối; đại lý giao nhận; đại lý làm thủ tục hải quan; các hiệp hội liên quan đến thương mại và vận tải; người giao và người nhận hàng; (4) Giao hàng (Sh - International shipment): Mức độ dễ dàng khi thu xếp vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu với giá cả cạnh tranh, liên quan đến các chi phí như: phí đại lý, phí cảng, phí cầu đường, phí lưu kho bãi...; (5) Truy xuất (TR - Tracking and tracing): Khả năng theo dõi và truy xuất các lô hàng; (6) Thời gian giao hàng (Tm - Timeness): Sự đúng lịch của các lô hàng được vận chuyển khi tới đích so với thời hạn đã định; các lô hàng xuất khẩu, nhập khẩu làm thủ tục thông quan và giao đúng thời hạn (Bộ Công thương, 2019).

Với bản chất của ASW là thực hiện thủ tục hải quan điện tử, hải quan số và các phương pháp quản lý thông quan hiện đại nhằm: (i) kết nối các hệ thống thông quan điện tử thống nhất giữa các thành viên ASEAN, tăng cường kết nối, chia sẻ thông tin điện tử liên quan đến giao dịch thương mại nội khối và (ii) giữa ASEAN với một số nước đối tác quan trọng nhằm cải cách thủ tục và giảm thời gian, chi phí tài chính thông quan cho các giao dịch qua biên giới. ASW được coi là cơ chế để tăng cường chia sẻ, phát thông tin từ người khai hải quan, chia sẻ thông tin từ các cơ quan hải quan thành viên và giữa cơ quan hải quan với các cơ quan quản lý chuyên ngành của từng nước trong cơ chế NSW, nhằm giảm bất cân xứng thông tin và các hệ lụy gian lận thương mại quốc tế, tăng cường áp dụng các biện pháp quản lý rủi ro, quản lý tuân thủ, các ưu đãi thông quan hải quan đối với doanh nghiệp tự nguyện tuân thủ pháp luật, doanh nghiệp ưu tiên (AEO) và tăng cường tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại quốc tế.

Jianwei & cộng sự (2009) chỉ ra sự bất cân xứng thông tin giữa cơ quan hải quan và người khai hải quan trong thực hiện thủ tục hải quan, qua đó xuất hiện hệ lụy phát sinh như rủi ro đạo đức (một số người khai hải quan cố tình gian lận thuế và gian lận thương mại) hoặc lựa chọn ngược (cơ quan hải quan gia tăng nhiều thủ tục, chứng từ và biện pháp kiểm tra nhằm chống lại xu hướng gian lận, qua đó làm gia tăng thời gian, chi phí cho doanh nghiệp trong thông quan). ASW là một giải pháp quan trọng, Chow (2018) cho rằng ASW chia sẻ thông tin quan trọng về thương nhân, đơn vị vận tải, hàng hóa và tình trạng quản lý của các cơ quan chính phủ có thể dễ dàng truy cập, cho phép xác minh nâng cao và tính nhất quán của dữ liệu trên tất cả các quốc gia tham gia.

Trên cơ sở chiến lược hợp tác và lịch sử triển khai ASW (Lê Quốc Lâm, 2025), thang đo ASW được đề xuất ở 4 mức: (i) Mức 1: ASW triển khai trao đổi chứng nhận xuất xứ điện tử nội khối (E C/O form D) từ 2018 và hoàn thành 100% năm 2024; (ii) Mức 2: với mức 1 và mở rộng thêm trao đổi tờ Tờ khai hải quan ASEAN điện tử (ACDD) từ 2020 và chứng thư điện tử về an toàn thực phẩm (e-Phyto) từ 2022; (iii) Mức 3: mức 2 và mở rộng cho Giấy chứng nhận Sức khỏe Động vật điện tử (e-Animal Health) và an toàn Thực phẩm điện tử (e-Food Safety); (iv) Mức 4: triển khai cơ chế ASW 2.0 với cơ sở mức 3 và triển khai kết nối ASW với các đối tác chiến lược ngoài Asean như: Nhật Bản, Hàn quốc, Trung Quốc hay Hoa Kỳ trên cơ sở các FTA đã ký kết.

Cơ chế ASW được đánh giá sẽ tác động tích cực đến phát tín hiệu thông tin về hàng hóa xuất nhập khẩu và lịch sử tuân thủ của người khai hải quan, giảm bất cân xứng thông tin và các hệ lụy. Trên cơ sở Nghị định thư về Khung pháp lý ASW về công nhận tính pháp lý tương đương của các chứng từ điện tử thông qua một cổng ứng dụng chuyển đổi (API), ASW thúc đẩy NSW từng thành viên hiện đại hóa và tương thích, giảm

thiếu can thiệp của cơ quan quản lý nhà nước vào dòng chảy thương mại quốc tế, giảm thời gian, chi phí thông quan (C), tăng khả năng dự báo về dịch vụ thông quan, logistics, cải thiện chất lượng dịch vụ giao nhận và vận chuyển hàng hóa, tác động tích cực đến cán cân thương mại và dịch vụ quốc tế (TSOP). Qua đó, góp phần tích cực cải thiện LPI.

Nghiên cứu của Tongzon & Cheong (2014) chỉ ra sự chậm trễ triển khai cơ chế NSW và ASW tại một số quốc gia thành viên ảnh hưởng tiêu cực đến giao dịch các chứng từ điện tử trên hệ thống như: chứng nhận xuất xứ điện tử, tờ khai hải quan điện tử trên ASW, qua đó ảnh hưởng đến thực hiện hiệu quả của ngành logistics khu vực. Bên cạnh đó, thực hiện thủ tục hải quan không hiệu quả là một trong các nguyên nhân cản trở khiến cho ngành logistics tiếp tục kém cạnh tranh ở hầu hết các nước thành viên ASEAN, nó cản trở tiến trình hội nhập khu vực. Thuy Nguyen & cộng sự (2014) cũng chỉ ra hai hạn chế quan trọng ảnh hưởng đến hiệu quả của ngành logistics Asean là chi phí cao trong vận tải và thời gian, tài chính cho thông quan hải quan của các lô hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu. Trong khi, Lê Quốc Lân (2025) chỉ ra tác động tích cực của triển khai ASW và NSW của Asean trong thời gian qua: “Việc sử dụng e-Form D ước tính tiết kiệm khoảng 6 ngày làm việc nhờ rút ngắn thời gian cấp giấy chứng nhận xuất xứ (Form D) bản giấy và loại bỏ thời gian gửi chứng nhận bản giấy đến cơ quan hải quan của quốc gia nhập khẩu. Theo ước tính, mỗi giao dịch về e-Form D giúp tiết kiệm đến 150 USD bằng cách loại bỏ hoàn toàn chi phí vận chuyển giấy chứng nhận. Chỉ tính riêng trong năm 2022, ASW giúp tiết kiệm 6 triệu ngày làm việc và 150 triệu USD chi phí hoạt động so với việc sử dụng chứng từ giấy thông thường”.

Một số nghiên cứu tập trung lý giải và kiểm định tác động của các biến số vĩ mô (biến kiểm soát) như: độ mở thương mại và dịch vụ, tăng trưởng kinh tế, lạm phát hoặc tỷ giá hối đoái đến cải thiện LPI và 6 cấu phần của chỉ số này. Trong đó, Youqin & Goodof (2023) với mô hình Lasso đã phân tích tác động độ mở thương mại và GDP/đầu người tác động đến chỉ số LPI trên cơ sở dữ liệu của 707 quan sát. Nghiên cứu chỉ ra tác động tích cực giữa độ mở thương mại và các chỉ số cấu thành LPI, cụ thể như: hải quan, cơ sở hạ tầng và sự kịp thời trong giao hàng có ý nghĩa thống kê. Ngoài ra, nghiên cứu cũng kết luận độ mở thương mại cần được đưa vào quá trình ra quyết định về logistics nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế và cũng cảnh báo độ mở thương mại quá lớn có thể không dẫn đến tăng trưởng kinh tế do có thể có các tác động tiêu cực. Cùng cổ hướng nghiên cứu này, Chinyere & Jiani (2025) với dữ liệu 120 nước về LPI được WB công bố 5 lần và các dữ liệu vĩ mô khác đã phát hiện kết quả là tăng trưởng GDP, độ mở thương mại và đô thị hóa ảnh hưởng tích cực đến hiệu quả hoạt động logistics, trong khi lạm phát và biến động tỷ giá hối đoái gây ra những tác động tiêu cực đáng kể đến LPI.

Tuy nhiên, Jiya & cộng sự (2020) đã phát hiện ra tác động tiêu cực đáng kể giữa độ mở thương mại và cơ sở hạ tầng ở các quốc gia SAA Châu Phi. Nghiên cứu cho thấy việc cải thiện độ mở thương mại ảnh hưởng tiêu cực đến sản lượng sản xuất vì lý do cơ sở hạ tầng kém. Trong một nghiên cứu đối với 43 quốc gia châu Phi từ năm 2007 đến năm 2020, Mubarik & cộng sự (2025) xem xét tác động của độ mở thương mại (TO) đến hiệu suất logistics. Nghiên cứu áp dụng kỹ thuật ước tính hiệu ứng cố định, nghiên cứu đánh giá tác động của TO, đổi mới công nghệ (INN), công nghiệp hóa (IND), ổn định chính trị (POLs) và tăng trưởng kinh tế (EG) đến hiệu suất logistics (đo lường bằng LPI). Kết quả cho thấy TO, IND và POLs có tác động tiêu cực đến LPI.

Như vậy, một số giả thuyết được đặt ra trong nghiên cứu cần kiểm định đối với dữ liệu của 10 nước Asean gồm:

H1: Có sự tác động của độ mở thương mại và dịch vụ, tăng trưởng kinh tế và lạm phát đến chỉ số LPI.

H2: Có sự khác biệt về chỉ số LPI, chỉ số Hải quan (C), chỉ số chất lượng dịch vụ logistics (LS) giữa hai nhóm nước thành viên Asean.

3. Phương pháp nghiên cứu và dữ liệu

Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu kết hợp phương pháp định lượng và phương pháp định tính. Trong đó, nghiên cứu định lượng dựa trên thực hiện hồi quy đa biến và kiểm định có hay không tương quan của các biến vĩ mô như: độ mở thương mại và dịch vụ (TSOP), tăng trưởng GDP (GGDP) và chỉ số lạm phát (CPI) đến LPI. Nghiên cứu kết hợp sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính, như: so sánh, thống kê mô tả và phân tích, tổng hợp nhằm phân tích tác động triển khai ASW đến cơ chế NSW và qua đó tác động đến thông quan (C), chất lượng dịch vụ logistics (LS) và các biến vĩ mô nhằm cải thiện LPI.

Trong mô hình, LPI quốc tế được xác định là biến phụ thuộc với 6 tiêu chí cấu phần được đo lường trên thang đo likert 5 điểm, từ 1 điểm (rất thấp), 2 điểm (thấp), 3 điểm (trung bình), 4 điểm (cao) và 5 điểm (rất cao). Trên cơ sở bộ dữ liệu của World Bank và phương pháp tính toán của LPI cho các nước thành viên Asean cho thấy tiêu chí C, LS và các tiêu chí có quan hệ đồng biến với LPI theo công thức: $LPI = 0,174C + 0,176LS + 0,176IN + 0,172Sh + 0,173TR + 0,167Tm$.

Để xem xét sự khác biệt giữa các nước, Nghiên cứu đưa thêm biến giả là nhóm nước (Group) trong ASEAN. Chia 10 quốc gia thành hai nhóm trên cơ sở mức điểm trung bình chung của LPI và sự phát triển kinh tế và thời điểm tham gia vào ASEAN. Group nhận giá trị 0 và 1. Khi Group=1 (áp dụng cho 6 nước: Singapore, Thái Lan, Malaysia, Indonesia, Việt Nam, Philippines); Group = 0 (áp dụng cho 4 nước, gồm: Myanmar, Lao, Campuchia, Brunei). Nghiên cứu kiểm định giả thuyết liệu tồn tại sự khác biệt về LPI, C và LS giữa hai nhóm hay không và công thức tính LPI của mỗi nhóm nước như thế nào?

Mô hình hồi quy tuyến tính đề xuất với các biến độc lập: Độ mở thương mại và dịch vụ (TSOP), Tăng trưởng GDP (GGDP) và lạm phát (CPI) và biến giả Group đến biến phụ thuộc LPI:

$$LPI = w_0 + w_1 TSOP + w_2 GGDP + w_3 LnCPI + w_4 Group + \varepsilon_0 \quad (1)$$

Dữ liệu nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng bộ dữ liệu thống kê về LPI và 6 tiêu chí cấu phần của 10 nước thành viên ASEAN do Worldbank khảo sát điều tra và công bố định kỳ, cụ thể cho năm 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 và 2023.

Kết hợp với bộ dữ liệu các chỉ số vĩ mô của WorlBank (WDI) công bố cho các năm 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018, 2023. Trong đó, độ mở thương mại và dịch vụ (TSOP) được tính bằng tỷ lệ của Tổng kim ngạch xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ so với tổng GDP (đơn vị lần); Tốc độ tăng trưởng GDP của quốc gia tính theo năm (đơn vị %), với cách tính $((GDP_t - GDP_{t-1})/GDP_{t-1}) * 100$ (đơn vị %); Lạm phát tính theo chỉ số giá tiêu dùng (CPI) so với cùng kỳ của năm trước (tính năm gốc 2010 thì CPI=100). Tiêu chí giao dịch thương mại qua biên giới được lấy từ chỉ số thuận lợi kinh doanh do WorldBank khảo sát giai đoạn 2007-2021.

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Thống kê mô tả dữ liệu

Thống kê mô tả các biến độc lập, biến phụ thuộc LPI và các biến thành phần LPI được thể hiện:

Với bộ dữ liệu 64 quan sát, LPI của 10 thành viên Asean đạt mức trung bình là 3,03/ thang 5. Trong khi

Bảng 1. Thống kê mô tả các biến liên quan đến mô hình

Tiêu chí	LPI	C	IN	Sh	LS	TR	Tm	TSOP	GGDP	CPI
N (Quan sát)	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64
Giá trị trung bình	3,03	2,82	2,85	3,03	2,96	3,08	3,40	0,681	6,08	117,48
Độ lệch chuẩn	0,07	0,07	0,09	0,07	0,07	0,07	0,07	0,048	0,32	3,41
Trung vị	3,00	2,71	2,71	3,07	2,90	3,13	3,42	0,634	6,28	112,56
Giá trị nhỏ nhất	1,86	1,85	1,69	1,73	2,00	1,57	2,08	0,054	-3,76	69,69
Giá trị lớn nhất	4,30	4,20	4,60	4,04	4,40	4,30	4,53	1,491	14,52	239,07

Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu bằng phần mềm SPSS 25.

đó, giá trị trung bình của các tiêu chí thông quan ($C=2,82/5$) và tiêu chí cơ sở hạ tầng ($IN= 2,85/5$), Chất lượng dịch vụ logistics ($LS= 2,9/5$) ở mức đánh giá thấp nhất trong 6 tiêu chí. Trong khi, giá trị lớn nhất của chỉ số LPI, C và LS tương ứng 4,19; 4,04 và 4,53 là trường hợp của Singapore. Nước được xếp số 1 khu vực và thế giới về LPI. Các chỉ số TSOP, GGDP và CPI có sự phân tán cao trong 10 nước Asean, đặc biệt là chỉ số TSOP và CPI.

4.2. Kết quả hồi quy mô hình đa biến và kiểm định các giả thuyết

Bảng 2. Kết quả phân tích mô hình hồi quy giữ các biến độc lập với LPI, C, LS

	LPI	C	LS
Adjusted R Square	0,901	0,841	0,878
Durbin-Watson	1,928	1,875	1,969
Unstandardized Coefficients	B	B	B
(Constant)	3,678***	4,225***	3,269***
Group	0,217***	0,182*	0,277***
GGDP	-0,013	-0,025**	-0,011
TSOP ²	1,000***	1,452***	1,303***
TSOP	-2,587***	-3,180***	-3,003***
lnCPI	0,094	-0,018	0,176

a. Dependent Variable: LPI, C, LS

b. *** ứng với giá trị Sig, nhỏ hơn 1%; ** ứng với giá trị Sig, 1%-5%; * ứng với giá trị Sig, 5%-10%;

Nguồn: Nhóm tác giả thực hiện hồi quy mô hình đa biến bằng phần mềm SPSS 25.

Hồi quy đa biến các biến độc lập Group, GGDP, TSOP, TSOP², lnCPI với lần lượt các biến phụ thuộc LPI, C và LS:

$$LPI = 3,678 + 0,217\text{Group} - 2,587 \text{TSOP} + 1,000\text{TSOP}^2 + \varepsilon_1$$

$$C = 4,225 + 0,182\text{Group} - 3,180\text{TSOP} + 1,452\text{TSOP}^2 - 0,025 \text{GGDP} + \varepsilon_1$$

$$LS = 3,269 + 0,277\text{Group} - 3,003 \text{TSOP} + 1,303\text{TSOP}^2 + \varepsilon_1$$

Kết quả mô hình rút ra kết luận sau

Thứ nhất, độ mở thương mại và dịch vụ (TSOP) cùng có quan hệ phi tuyến với LPI, C và LS theo xu hướng hình parabol hướng lên trên với điểm cực tiểu LPI là 1,99 tại TSOP là 1,269 khi mà hệ số TSOP âm và hệ số TSOP² dương và đều có ý nghĩa thống kê. Điều này, có thể giải thích độ mở thương mại và dịch vụ tăng trong khoảng nhất định thì LPI, C và LS có xu hướng giảm xuống đến điểm cực trị (ví dụ đối với LPI: khi TSOP tăng từ 0 đến 1,296 thì LPI sẽ xu hướng giảm từ 3,678 về 1,99; Khi TSOP tăng trên 1,296 thì LPI sẽ có xu hướng tăng). Có thể giải thích khi độ mở thương mại và dịch vụ được mở rộng hơn thông qua thực thi nhiều Hiệp định thương mại tự do trong khi khả năng về hải quan (C), chất lượng dịch vụ logistics (LS) và cơ sở hạ tầng chưa được cải thiện và đủ đáp ứng yêu cầu gia tăng khối lượng hàng hóa, dịch vụ xuất nhập khẩu thì LPI sẽ bị giảm. Bên cạnh đó, với việc TSOP gia tăng thì đối thủ cạnh tranh quốc tế ngoài khu vực Asean với lợi thế cạnh tranh cao (về dịch vụ vận tải quốc tế, dịch vụ hải quan và thanh toán quốc tế) sẽ có cơ hội mở rộng thị trường, gia tăng áp lực cạnh tranh đối với các doanh nghiệp nội địa. Thực trạng đa phần các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ của Asean có năng lực cạnh tranh còn thấp trừ các doanh nghiệp của Singapore. Kết quả nghiên cứu cũng phù hợp với kết quả nghiên cứu của Jiya & cộng sự (2020) và cảnh báo của Youqin & Goodof (2023).

Thứ hai, hệ số Group dương và có ý nghĩa thống kê chỉ ra có sự khác biệt về các chỉ số LPI, C và LS giữa nhóm 6 nước (Singapore, Thái Lan, Malaysia, Indonesia, Việt Nam, Philippines) với nhóm 4 nước (Myanmar, Lao, Campuchia, Brunei). Điều này cũng khá phù hợp với sự triển khai cơ chế NSW và ASW của Asean.

Thứ ba, biến lạm phát (CPI) có tác động tích cực đến LPI và LS nhưng không có ý nghĩa thống kê. Trong khi tăng trưởng GDP (GGDP) tác động nghịch biến lên (C) và có ý nghĩa thống kê thì GGDP tác động lên

LPI, LS không có ý nghĩa thống kê. Kết quả trái hồi quy ngược với nghiên cứu của Chinyere & Jiani (2025). Có thể lý giải với mức tăng trưởng trung bình khá cao của các nước Asean trong thời gian qua (trung bình 6,08% và trung vị 6,26%) thì quy mô nền kinh tế, cán cân thương mại nội khối và thể giới tăng nhanh trong khi cải cách và hiện đại hóa hải quan chưa theo kịp xu hướng thương mại quốc tế và yêu cầu thủ tục thông quan thực tế nên chất lượng và chi phí trong thông quan hải quan có xu hướng giảm.

5. Những thách thức đối với Cơ chế một cửa ASEAN trong việc cải thiện chỉ số LPI của ASEAN

Thực trạng ASW được triển khai xong giai đoạn 2 đối với 10 nước thành viên đối với điện tử hóa và số hóa trong trao đổi (e-Form D) gắn với Hiệp định ATIGA (đạt mức 1). Bên cạnh đó, 09 nước ASEAN (ngoại trừ Lào) đã chính thức trao đổi Dữ liệu tờ khai hải quan ASEAN (ACDD). Indonesia, Philippines và Thái Lan đã trao đổi chính thức Chứng nhận kiểm dịch điện tử (e-Phyto), trong khi Malaysia đang trong quá trình thử nghiệm và dự kiến sẽ trao đổi chính thức vào quý II năm 2025 (chưa hoàn thành mức 2). Như vậy, nhóm 1 với 6 nước phát triển ASW nhất mới gần hoàn thiện các cam kết ở mức 2, các cam kết mức 3 và mức 4 mới trên cơ sở kế hoạch triển khai. Trong khi đó nhóm 2 với 4 nước Myanmar, Lao, Campuchia, Brunei còn khó khăn hơn đang triển khai các cam kết ở mức 2.

Bên cạnh đó, một số thách thức triển khai ASW như: (i) sự chênh lệch về cơ sở hạ tầng kỹ thuật số và năng lực kỹ thuật số giữa các nước thành viên ASEAN. Ha & Phuong (2025) chỉ rõ một trở ngại lớn đối với hợp tác hải quan ASEAN là sự chênh lệch về cơ sở hạ tầng kỹ thuật số và năng lực kỹ thuật số giữa các quốc gia thành viên. Các nước ASEAN-6 có cơ sở hạ tầng kỹ thuật số và năng lực quản lý dữ liệu tiên tiến hơn so với nhóm nước CLMV (Campuchia, Lào, Myanmar và Việt Nam). Ngược lại, các quốc gia thành viên có năng lực kỹ thuật số thấp hơn phải đối mặt với nhiều thách thức.

(ii) Dữ liệu giai đoạn 2007-2025 cho thấy chỉ số C, LS và LPI của 10 nước Asean có sự phân tán không đồng đều và trung bình chung ở mức còn thấp (tương ứng 2,82; 2,96 và 3,03 trên thang 5). Nguyên nhân được lý giải một phần lớn qua các chỉ số lượng hóa về thống kê chi phí thực thi thương mại hàng hóa qua biên giới của các nước thành viên Asean còn khá cao. Dữ liệu Doing Business 2021-2025 (Bảng 3) chỉ ra chi phí thông quan hàng hóa qua biên giới còn cao, cụ thể: (i) thời gian và chi phí thương mại qua biên giới giữa các nước trong khu vực còn ở mức cao trên thế giới và không đồng đều (có sự chênh lệch lớn giữa 3 nước Singapore, Thái Lan và Malaysia với các nước còn lại); (ii) thời gian và cho phí tài chính cho tuân thủ thông quan tại biên giới cao hơn so với chuẩn bị hồ sơ thông quan; (iii) chi phí tài chính cho hàng nhập khẩu thì đa phần cao hơn so với hàng xuất khẩu, trung bình khoảng 26USD/hồ sơ.

Bảng 3. Thống kê số liệu thương mại qua biên giới của 10 quốc gia ASEAN năm 2021

Nền kinh tế	Thương mại qua biên giới							
	Thời gian xuất khẩu: Chuẩn bị hồ sơ (giờ)	Thời gian xuất khẩu: Tuân thủ thủ tục qua biên giới (giờ)	Chi phí xuất khẩu: Chuẩn bị hồ sơ (USD)	Chi phí xuất khẩu: Tuân thủ thủ tục qua biên giới (USD)	Thời gian nhập khẩu: Chuẩn bị hồ sơ (giờ)	Thời gian nhập khẩu: Tuân thủ thủ tục qua biên giới (giờ)	Chi phí nhập khẩu: Chuẩn bị hồ sơ (USD)	Chi phí nhập khẩu: Tuân thủ thủ tục qua biên giới (USD)
Brunei Darussalam	155	117	90	340	132	48	50	395
Campuchia	132	48	100	375	132	8	120	240
Indonesia	61	53	139	254	106	99	164	383
Lào	60	9	235	140	60	11	115	224
Malaysia	10	28	35	213	7	36	60	213
Myanmar	144	142	140	432	48	230	210	457
Philippines	36	42	53	456	96	120	50	580
Singapore	2	10	37	335	3	33	40	220
Thái Lan	11	44	97	223	4	50	43	233
Việt nam	50	55	139	290	76	56	183	373

Nguồn: Doing Business 2021 của Ngân hàng Thế giới trong giai đoạn (2021-2025).

6. Giải pháp tăng cường thực hiện ASW nhằm cải thiện LPI khu vực ASEAN và Việt Nam

6.1. Giải pháp tăng cường thực hiện ASW nhằm cải thiện LPI khu vực ASEAN

Một là, tăng cường nội luật hóa và hệ thống văn bản pháp lý, kế hoạch tổng thể thực thi cơ chế ASW và NSW của các nước thành viên. Cụ thể, 6 nước nhóm 1 đẩy mạnh triển khai cam kết các nội dung ở mức 3 và đặc biệt mức 4 với các đối tác Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Hoa Kỳ; 4 nước nhóm 2 tăng cường triển khai các cam kết ở mức 2 và mức 3 của ASW. Hai là, cần có sự quyết tâm mạnh mẽ về cam kết chính trị từ phía các Chính phủ nhằm huy động nguồn tài chính, nhân lực và công nghệ số (trí tuệ nhân tạo - AI), Blockchain, internet vạn vật (IoT) và dữ liệu lớn, và học máy (Machine Learning) vào hiện đại hóa ASW và NSW. Ba là, cần có sự hỗ trợ kỹ thuật của tổ chức Hải quan thế giới (WCO), Hải quan ASEAN và các tổ chức (WB, ADB, IMF) nhằm hiện đại hóa và đồng bộ hóa công nghệ từng NSW với ASW và với 4 đối tác lớn của khối. Bốn là, có sự giám sát và đánh giá định kỳ, cũng như xử phạt của Ủy ban Kỹ thuật liên quan đến Hải quan của ASEAN đối với các nước thành viên chậm triển khai. Thông qua các giải pháp trọng tâm tăng cường ASW sẽ thúc đẩy NSW từng nước hiện đại hóa và sẽ tác động cải thiện hai chỉ số thông quan hải quan (C) và chất lượng dịch vụ logistics (LS), qua đó tác động tích cực đến cải thiện chỉ số LPI.

6.2. Giải pháp tăng cường thực hiện ASW nhằm cải thiện LPI của Việt Nam

Đối với Việt Nam, trong bối cảnh triển khai ASW và thực hiện mục tiêu: “ngành logistics phải đạt tốc độ tăng trưởng trung bình gấp 1,5 lần mức tăng trưởng GDP, cụ thể là tỉ trọng giá trị tăng thêm của dịch vụ logistics trong tổng sản phẩm trong nước phải đạt 6-7%; tốc độ tăng trưởng trung bình hằng năm đạt 15-16%; kéo giảm chi phí logistics so với tổng sản phẩm trong nước xuống tương đương trung bình thế giới, khoảng 11-12% và phát triển hạ tầng logistics xanh, số, thông minh, hiện đại. Tăng cường kết nối cơ sở dữ liệu logistics với Một cửa quốc gia (NSW), duy trì tỉ trọng giá trị gia tăng ở mức cao khoảng 20-25% vào năm 2030” (Quốc hội, 2025), một số giải pháp đề xuất như:

Thứ nhất, sớm ban hành nghị định sửa đổi Nghị định số 85/2019/NĐ-CP phù hợp với cải cách cơ cấu bộ máy quản lý nhà nước, của cơ quan Hải quan; quy định thực hiện thủ tục hành chính theo cơ chế ASW, NSW và kiểm tra chuyên ngành trên tinh thần Nghị quyết số 57/NQ-TW/2024 và Nghị quyết số 03/NQ-CP/2025; Rà soát quyết định số 1254/2018/QĐ-TTg, triển khai các thủ tục hành chính công trực tuyến cấp độ 4 thực hiện qua cơ chế NSW và ASW: Triển khai tất cả các thủ tục hành chính đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh; người và phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh thông qua cơ chế NSW; Tăng cường chiến lược hiện đại hóa ngành hải quan 2021-2030 nhằm tiếp tục giữ vị trí ngang bằng với nhóm 4 nước dẫn đầu khu vực ASEAN về thời gian thông quan và giải phóng hàng hóa, người và phương tiện liên quan tới các thủ tục hành chính một cửa; 100% các thủ tục thông quan thực hiện qua NSW, thu phí, lệ phí bằng phương thức điện tử; Đẩy mạnh tiếp cận kỹ thuật trong triển khai các nội dung mức 3 và đặc biệt mức 4 của cam kết ASW với các đối tác chiến lược như Trung Quốc, Hoa Kỳ, Nhật Bản.

Thứ hai, cần thực hiện rà soát và bãi bỏ, đơn giản hóa các thủ tục hành chính hải quan không cần thiết, tự động hóa và thông minh hóa thủ tục hải quan và quản lý chuyên ngành; áp dụng quản lý rủi ro, quản lý tuân thủ trong quản lý chuyên ngành tại cửa khẩu nhằm giảm chi phí thông quan đối với thương mại qua biên giới.

7. Kết luận

Cải thiện chỉ số LPI là yêu cầu cấp bách và tất yếu của Asean và thế giới. Nghiên cứu đã phát hiện độ mở thương mại và dịch vụ có tác động nghịch biến lên LPI và tồn tại sự khác biệt về LPI giữa hai nhóm nước trong Asean. Qua đó, nghiên cứu đã phân tích và chỉ rõ cơ chế một cửa ASEAN có tác động tích cực đến cải thiện NSW, cũng như cải thiện chỉ số thông quan hải quan (C) và chất lượng dịch vụ logistics (LS) nhằm nâng cao năng lực quốc gia về logistics LPI của 10 nước thành viên Asean. Nghiên cứu đề xuất nhóm giải pháp tăng cường triển khai ASW cho các nước thành viên ASEAN và Việt Nam. Tuy nhiên, do vấn đề nghiên cứu trong phạm vi rộng nên việc phân tích sâu đối với chỉ số LPI của từng quốc gia còn hạn chế. Những nội dung này sẽ được tác giả tiếp tục nghiên cứu trong thời gian tới.

Tài liệu tham khảo

- ASEAN Secretariat (2015). *Roadmap for an ASEAN Community 2009-2015*. Jakarta.
- ASEAN Secretariat (2024). *ASEAN Key Figures 2024*. Jakarta.
- Ban chỉ đạo Thông tin tuyên truyền ASEAN (2015). *An Introduction to the ASEAN Economic Community: Thinking Globally, Prospering Regionally*. <http://www.asean.org/communities/asean-economic-community>.
- Bộ Công thương (2019). *Tài liệu hướng dẫn về chỉ số hiệu quả logistics (LPI)*. Truy cập lần cuối cùng 6/2019. <https://logistics.gov.vn/upload/tai%20lieu%20huong%20dan%20ve%20lpi.pdf>
- Chinyere, R.O. & Jiani, W. (2025). The impact of macroeconomic indicators on logistics performance: A comparative analysis using simulated scenarios. *Sustainable Futures*, 9(2025), 100567.
- Chow, N.Z.M. (2018). The single window and the TFA: ASEAN's best chance at a common rule of law. *Asian Journal of Law and Economics*, 9(2).
- Ha, N.N. & Phuong, D.M. (2025). Trade facilitation in asean through customs cooperation - Advancing towards sustainable development goals. *Journal of Lifestyle & SDGsReview*. <https://doi.org/10.47172/2965-730X.SDGsReview.v5.n04.pe05642>
- Jianwei, L., Yao, H.T. & Joris, H. (2009). *IT Enabled Risk Management for Taxation and Customs: The Case of AEO Assessment in the Netherlands*. https://www.researchgate.net/publication/221561017_IT_Enabled_Risk_Management_for_Taxation_and_Customs_The_Case_of_AEO_Assessment_in_the_Netherlands
- Jiya, A.N., Sama, M.C. & Ouedraogo, I. (2020). Infrastructure, trade openness and economic transformation in common market for eastern and southern Africa member countries. *Social Sciences and Humanities Open*, 2, 100072.
- Lê Quốc Lâm (2025). Những sáng kiến định hình tương lai kinh tế số ASEAN. *Tạp chí điện tử Mekong Asean*. <https://mekongasean.vn/nhung-sang-kien-dinh-hinh-tuong-lai-kinh-te-so-asean-37928.html>
- Mubarik, A.M. & Ibrahim, N.Y. (2025). The Impact of Trade Openness on Logistics Performance in Africa. *Cureus Journal of Business and Economics*. DOI: 10.7759/s44404-024-02234-w
- Ngọc Linh & Trần Minh (2024). *Reducing the "burden" of logistics costs, enhancing businesses' competitiveness*. <https://english.haiquanonline.com.vn/reducing-the-burden-of-logistics-costs-enhancing-businesses-competitiveness-28700.html>
- Quốc Hội (2025). *Đưa Việt Nam trở thành trung tâm dịch vụ logistics hàng đầu Đông Nam Á, châu Á và thế giới*. ban hành ngày 29 tháng 11 năm 2025. <https://quochoi.vn/tintuc/Pages/su-kien-noi-bat.aspx?ItemID=97236>
- Thủ tướng Chính phủ (2021). *Quyết định số 221/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ*. Ban hành ngày 22 tháng 02 năm 2021.
- Thuy Nguyen, Tu Anh Nguyen & Hoang Truong Giang (2016). Trade Facilitation in ASEAN Members - A Focus on Logistics Policies Toward ASEAN Economic Community. *Asian-Pacific Economic Literature*, 30(1), 120-134. DOI:10.1111/apel.12130.
- Tongzon, J. & Cheong, I. (2014). The challenges of developing a competitive logistics industry in ASEAN countries. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 17(4). DOI: 10.1080/13675567.2013.862228
- World Bank (2007). *Connecting to Compete 2007 Trade Logistics in the Global Economy*. <https://lpi.worldbank.org/international/global>
- World Bank (2018). *Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators*. Washington, DC 20433
- Youqin, P. & Goodof, D.A. (2023). The importance of trade openness and logistics performance in economic growth: a Lasso-based approach. *International Journal of Data Science*. DOI: 10.1504/IJDS.2023.10060035

*Tác giả liên hệ: Lê Thị Trang - Email: tranglt93@utt.edu.vn