

PHÂN TÍCH TÁC ĐỘNG CỦA HẢI QUAN ĐẾN CẢI THIỆN CHỈ SỐ NĂNG LỰC QUỐC GIA VỀ LOGISTICS: NGHIÊN CỨU ĐỐI VỚI CÁC QUỐC GIA THÀNH VIÊN ASEAN

Vũ Duy Nguyên

Học viện Tài chính

Email: vuduynguyen@hvtc.edu.vn

Ngày nhận: 28/4/2020

Ngày nhận bản sửa: 20/5/2020

Ngày duyệt đăng: 05/6/2020

Tóm tắt:

Bài viết tập trung phân tích tác động của hải quan đến cải thiện chỉ số năng lực quốc gia về Logistics (LPI) trên phạm vi 10 quốc gia thành viên ASEAN. Nghiên cứu phát hiện 6 hoạt động quan trọng của hải quan: (i) Cơ chế một cửa ASEAN (ASW), một cửa quốc gia (NSW); (ii) Cải cách hành chính trong lĩnh vực hải quan; (iii) Quản lý chuyên ngành; (iv) Quản lý rủi ro và quản lý tuân thủ; (v) Phát triển đại lý làm thủ tục hải quan; (vi) Đối tác hải quan - doanh nghiệp có tác động đồng biến đến hai tiêu chí thông quan và chất lượng dịch vụ logistics trong cải thiện chỉ số LPI. Bên cạnh đó, nghiên cứu đề xuất một số giải pháp đối với các nước thành viên ASEAN.

Từ khóa: Chỉ số năng lực quốc gia về logistics; đại lý làm thủ tục hải quan; hải quan; một cửa ASEAN.

Mã JEL: F13, F65, G28, O19

Analyzing the impact of customs on improvement of the Logistics Performance Index: Research on ASEAN member countries

Abstract:

This paper focuses on analyzing the impact of customs on improvement of the Logistics Performance Index (LPI) across 10 ASEAN countries. The research has found six important activities of Customs: (i) ASEAN Single Window (ASW), National Single Window (NSW); (ii) Administrative procedure reform in the field of customs; (iii) Specialized management; (iv) Risk management and compliance management; (v) Development of customs brokers; (vi) Customs - Business partnership, which have positive impacts on two criteria of customs clearance and logistics service quality to improve the LPI. In addition, the study also proposes a number of customs solutions for ASEAN member countries.

Keywords: Logistics performance index; customs broker; customs; ASEAN single window.

JEL Code: F13, F65, G28, O19

1. Giới thiệu

Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) là Hiệp hội khu vực được thành lập trên cơ sở Tuyên bố Bangkok ngày 8 tháng 8 năm 1967 với sự tham gia của 5 quốc gia sáng lập (Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore và Thái Lan). Sau 43 năm tồn tại và phát triển, ASEAN có 10 quốc gia thành

viên (thêm 5 quốc gia là Brunei Darussalam, Lào, Myanmar, Campuchia và Việt Nam). ASEAN đã trở thành một tổ chức hợp tác khu vực liên Chính phủ, có tầm ảnh hưởng quan trọng về chính trị-kinh tế ở Châu Á - Thái Bình Dương, là đối tác của các nước lớn và các trung tâm quan trọng về kinh tế và chính trị trên thế giới (Ban chỉ đạo thông tin truyền thông

ASEAN, 2017).

Năm 2018, ASEAN đạt được chỉ tiêu kinh tế quan trọng, như: một thị trường tiêu dùng với dân số 649,1 triệu người; thu nhập bình quân trên đầu người đạt 4.601,3 USD/người/năm; là nền kinh tế lớn thứ năm trên thế giới với tổng sản phẩm quốc nội (GDP) đạt 3.000,0 tỷ USD, tốc độ tăng trưởng thực GDP đạt 5,2% (2018) và trung bình 5,3% (giai đoạn 2000-2018); kim ngạch xuất nhập khẩu đạt 2.816,0 tỷ USD, thặng dư cán cân thương mại đạt 48,0 tỷ USD; Tổng vốn đầu tư FDI đạt 154,7 tỷ USD, trong đó đầu tư FDI nội khối đạt 24,5 tỷ USD, đầu tư FDI ngoại khối là 130,2 tỷ USD với một số đối tác đứng đầu về tổng giá trị FDI như: EU (14,2 tỷ USD), Nhật Bản (13,7 tỷ USD), Trung Quốc (6,6 tỷ USD). Cơ cấu kinh tế của ASEAN cũng có sự chuyển biến tích cực theo hướng phát triển công nghiệp, dịch vụ. Cơ cấu kinh tế được phân nhóm theo: nông nghiệp, sản xuất chế tạo và dịch vụ, đã phát triển theo hướng giảm tỷ trọng ngành nông nghiệp và công nghiệp chế tạo, tăng ngành dịch vụ, với tỷ trọng 10,3%: 36,6%: 50,1% (2018) (ASEAN Secretariat, 2019).

ASEAN đã thông qua chính sách phát triển dịch vụ logistics là một trong 12 lĩnh vực ưu tiên nhằm đẩy nhanh tiến trình hội nhập và liên kết nội khối (ASEAN Secretariat, 2008) và tái khẳng định tại Nghị định thư thực hiện gói cam kết dịch vụ AFAS 9 trong Hiệp định khung ASEAN về dịch vụ (ASEAN Secretariat, 2015). Gibson (2017) cũng chỉ ra tầm quan trọng của logistics thông qua ước tính rằng chi phí logistics chiếm khoảng 8% GDP (đối với nước có ngành logistics phát triển và hiệu quả nhất như Hoa Kỳ, Hà Lan), 13% GDP (đối với các nước OECD), từ 16-18% (Trung Quốc) và khoảng 18-22% (đối với các nước ASEAN), và khoảng 25% GDP (đối với các nước có hệ thống logistics kém hiệu quả).

Các quốc gia thành viên đã nhận thức rõ về thách thức mở cửa thị trường, cơ hội phát triển và tầm quan trọng của cải thiện chỉ số LPI nên có nhiều hành động, chính sách tích cực cải thiện liên tục điểm số và thứ hạng về chỉ số LPI trong giai đoạn 2007-2018 (điểm trung bình LPI các nước tăng từ 2,9 lên 3,02). Trong giai đoạn tới, mục tiêu tiếp tục cải thiện chỉ số LPI là trọng tâm của từng quốc gia thành viên ASEAN. Đối với Việt Nam, chính phủ đặt ra mục tiêu: “Đến năm 2025, xếp hạng theo chỉ số năng lực quốc gia về logistics (LPI) đạt thứ 50 trở lên; tỷ trọng đóng góp của ngành dịch vụ logistics

vào GDP đạt 8%-10%, tốc độ tăng trưởng dịch vụ đạt 15%-20%, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 50%-60%, chi phí logistics giảm xuống tương đương 16%-20% GDP” (Thủ tướng Chính phủ, 2017, 2).

Hải quan là cơ quan của Chính phủ với chức năng quản lý Nhà nước trong lĩnh vực xuất nhập khẩu, thực hiện các chức năng nổi bật như: thực hiện công tác kiểm tra, giám sát hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu, phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh; điều tra chống buôn lậu, vận chuyển trái phép hàng hóa qua biên giới, thu các loại thuế liên quan đến hàng hóa xuất nhập khẩu, quản lý về chuyên môn đối với các đại lý làm thủ tục hải quan. Thực tế, cơ quan Hải quan đã góp phần trực tiếp và quan trọng vào cải thiện chỉ số LPI thông qua việc tác động vào hai nhóm tiêu chí là thông quan và chất lượng dịch vụ logistics. Tuy nhiên, để thực hiện mục tiêu gia tăng điểm số và thứ hạng của LPI trong thời gian tới, cơ quan Hải quan các quốc gia thành viên cần có những giải pháp cụ thể, hiệu quả, qua đó cải thiện môi trường kinh doanh và năng lực cạnh tranh quốc gia.

2. Tổng quan nghiên cứu

World Bank (2007) lần đầu công bố chỉ số LPI (Logistics Performance Index) vào năm 2007. Chỉ số LPI được dịch ra tiếng Việt với một số tên gọi khác nhau như: chỉ số hiệu quả logistics (Bộ Công thương, 2019), hay chỉ số hoạt động logistics (Nguyễn Trương, 2018), hay chỉ số năng lực quốc gia về logistics (Thủ tướng Chính phủ, 2017). Tuy nhiên, bản chất của chỉ số LPI là giống nhau nhằm cung cấp các chỉ số so sánh đơn giản về hiệu quả của dây chuyền cung ứng kết nối với hoạt động logistics. World Bank (2018) nhận định rằng chỉ số LPI đã được các nhà hoạch định chính sách, các chuyên gia thương mại, các nhà nghiên cứu sử dụng trong việc đánh giá và so sánh sự phát triển logistics. 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.

Để đánh giá tổng thể, World Bank đưa ra chỉ số LPI gồm chỉ số LPI quốc tế và LPI trong nước. Trong đó, logistics được hiểu theo nghĩa rộng là một mạng lưới các dịch vụ hỗ trợ việc chuyển dịch hàng hóa, thương mại qua biên giới và thương mại nội địa. Trong khuôn khổ nghiên cứu tập trung xem xét chỉ số LPI quốc tế với 6 tiêu chí thành phần được đánh giá theo thang điểm 5 bởi đối tượng được khảo

sát: 1 điểm (rất thấp), 2 điểm (thấp), 3 điểm (trung bình), 4 điểm (cao) và 5 điểm (rất cao). Sáu tiêu chí được đưa ra bao gồm:

Thứ nhất, tiêu chí hiệu quả Thông quan hải quan (C: Customs): Hiệu quả của các cơ quan kiểm soát tại biên giới, ví dụ như tốc độ thông quan hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; tính đơn giản của thủ tục hải quan và khả năng dự đoán trước của các thủ tục khi thông quan (tính công khai, minh bạch, ổn định của quy định thủ tục hải quan).

Thứ hai, tiêu chí 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).

Thứ ba, tiêu chí 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.

Thứ tư, tiêu chí 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;

Thứ năm, tiêu chí Truy xuất (TR: Tracking and tracing): Khả năng theo dõi và truy xuất các lô hàng;

Thứ sáu, tiêu chí 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.

Như vậy, nghiên cứu mô hình hóa công thức tính chỉ số LPI quốc tế (biến phụ thuộc) theo 6 tiêu chí cấu phần (6 biến độc lập). Các biến độc lập giả định có mối quan hệ tuyến tính với biến phụ thuộc (LPI) thông qua hệ số tương quan (α_i) được hồi quy và kiểm định trên cơ sở mẫu. Mô hình hồi quy có dạng:

$$LPI = F(X_i) = \alpha_0 + \alpha_1 X_1 + \alpha_2 X_2 + \alpha_3 X_3 + \alpha_4 X_4 + \alpha_5 X_5 + \alpha_6 X_6 + \varepsilon_0$$

Kỳ vọng các giá trị α_i có giá trị khác không và lớn hơn không ($\alpha_i > 0$) và có ý nghĩa thống kê khi thực hiện hồi quy. Điều này thể hiện bản chất của cách

tính chỉ số LPI trên cơ sở 6 tiêu chí thành phần. Khi cải thiện các tiêu chí thì sẽ tác động cải thiện chỉ số LPI tương ứng với hệ số tương quan thu được từ mô hình hồi quy.

Nghiên cứu cũng đề xuất đưa thêm biến giả là nhóm nước (Group) trong ASEAN. Chia 10 quốc gia thành hai nhóm trên cơ sở mức điểm trung bình của chỉ số LPI qua 6 năm và sự phát triển kinh tế, sự tham gia của các quốc gia vào ASEAN. Khi đó, Group là biến giả nhận giá trị 0 và 1. Khi Group=1 (áp dụng cho 6 nước: Singapore, Thái Lan, Malaysia, Indonesia, Vietnam, Philippines; Group = 0 (áp dụng cho 4 nước, gồm Myanmar, Lao, Campuchia, Brunei. Nghiên cứu sẽ thực hiện kiểm định sự khác biệt về điểm của chỉ số LPI giữa hai nhóm nước có hay không và công thức tính LPI của mỗi nhóm nước thế nào?

Mô hình hồi quy tuyến tính đề xuất có dạng:

$$LPI = \alpha_0 + \alpha_1 C + \alpha_2 IN + \alpha_3 LS + \alpha_4 Sh + \alpha_5 TR + \alpha_6 Tm + \alpha_7 Group + \varepsilon_0 (1)$$

Đối với sự tác động của cơ quan hải quan đến các tiêu chí thông quan hải quan và chất lượng dịch vụ logistics, một số Hiệp định và nghiên cứu đã đề cập như: WTO (2017) đã giới thiệu trong chương 7 khuyến nghị để tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại quốc tế, giảm thấp nhất chi phí cho hoạt động động xuất khẩu, nhập khẩu thì cơ quan hải quan cần áp dụng các biện pháp hiện đại như: Cải cách hành chính, ứng dụng công nghệ thông tin và công khai thủ tục trên mạng (điều 7.2, 7.9); áp dụng hình thức giải phóng hàng khi chưa có quyết định thông quan (điều 7.7); Cơ chế Một cửa quốc gia NSW (điều 7.10); Áp dụng quản lý rủi ro (điều 7.12); Áp dụng kiểm tra sau thông quan (điều 7.13); Áp dụng cơ chế doanh nghiệp ưu tiên AEO (điều 7.14) và phát triển đại lý làm thủ tục hải quan (điều 7.20).

ASEAN đã thống nhất Nghị định thư về tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại quốc tế trong đơn giản hóa, hài hòa hóa và chuẩn mực hóa trong thương mại, quy trình, thủ tục hải quan và các dòng thông tin liên quan nhằm kỳ vọng cho phí giao dịch thấp hơn, tăng cường sự cạnh tranh xuất khẩu và sự hội nhập của ASEAN trong một thị trường thống nhất về hàng hóa, dịch vụ và đầu tư và nền tảng sản xuất thống nhất (ASEAN Secretariat, 2008; ASEAN Secretariat, 2015).

Intal Jr (2015) chỉ ra thực trạng hành động hiện đại hóa hải quan đã diễn ra trên hầu hết các nước thành viên ASEAN như: Hồ sơ thông quan, gửi hàng

nhanh, chứng nhận xuất xứ, thanh toán thuế hải quan, giấy phép, chứng nhận an toàn vệ sinh thực phẩm; kiểm tra và giải phóng hàng đạt trên 50%; các hoạt động khác như hệ thống kiểm tra sau thông quan, hoàn thuế thì cải thiện ở mức dưới 50%. Cơ chế một cửa ASEAN (ASW) được coi là công cụ cải cách hành chính trong ASEAN, thủ tục hải quan tại biên giới nhằm cải thiện thời gian cần thiết để thông quan, xuất/nhập khẩu và minh bạch thủ tục thông quan tại biên giới (Basu Das, 2017).

Tongzon & Cheong (2013) chỉ ra sự chậm trễ triển khai kế hoạch cơ chế một cửa quốc gia (NSW), một cửa ASEAN tại một số quốc gia thành viên đã gây ra sự chậm trễ trong triển khai kế hoạch giao dịch các chứng từ điện tử. Nghiên cứu cho rằng thủ tục hải quan không hiệu quả là một trong các nguyên nhân căn bản khiến cho ngành logistics tiếp tục kém cạnh tranh ở hầu hết các nước thành viên ASEAN, nó dẫn tới sự suy giảm của hội nhập khu vực.

Bộ Công thương (2019) đã phân tích sự cần thiết cải thiện chỉ số LPI của Việt Nam chính là cải cách hải quan vì tiêu chí này có điểm số thấp nhất trong các tiêu chí xem xét. Nghiên cứu cũng đề xuất các giải pháp cải thiện hải quan như là biện pháp then chốt trên cơ sở kiểm soát thời gian kiểm tra thực tế đối với hàng xuất, nhập khẩu, kiểm soát thời gian kiểm tra chứng từ, tỷ lệ phân luồng đỏ và luồng vàng đối với hồ sơ hải quan, kiểm soát đại lý làm thủ tục hải quan, nâng cao hiệu quả của cơ chế một cửa quốc gia và cải cách quản lý chuyên ngành tại biên giới. Như vậy, có thể nhận diện hệ thống cơ chế tác động của hải quan đến cải thiện đến chỉ số LPI của

khu vực ASEAN theo khung nghiên cứu (Hình 1):

3. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng phương pháp định lượng trên cơ sở sử dụng phần mềm SPSS 20 để kiểm định hệ số Cronbach's alpha, phân tích nhân tố EFA và hồi quy tuyến tính giữa tiêu chí thông quan, chất lượng dịch vụ logistics và chỉ số LPI. Nghiên cứu sử dụng phương pháp định tính nhằm phân tích nguyên nhân và đề xuất một số giải pháp trên cơ sở kết quả mô hình hồi quy tuyến tính và các minh chứng thực tiễn trong hoạt động của cơ quan hải quan.

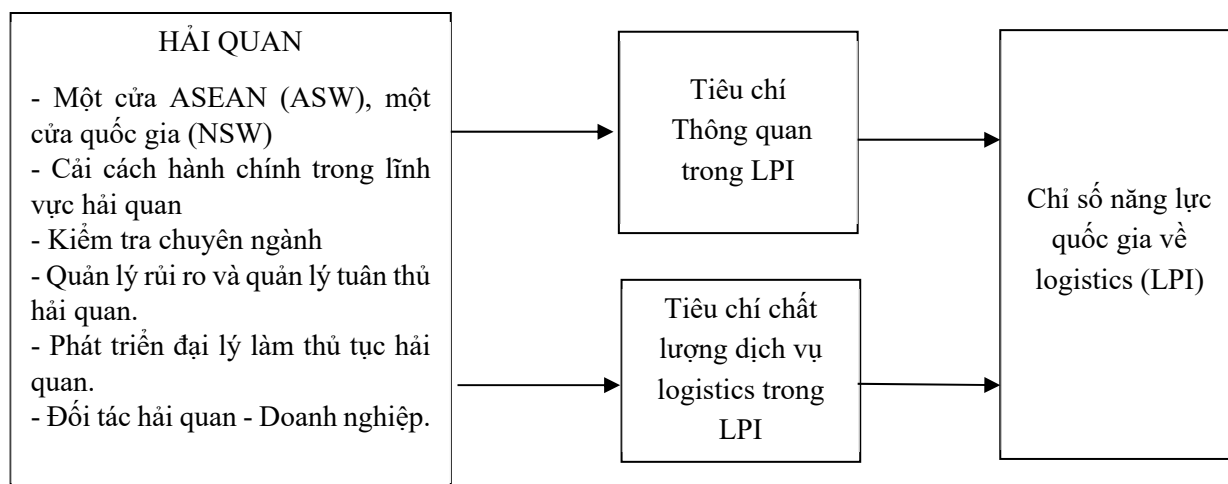
Nghiên cứu sử dụng bộ dữ liệu về chỉ số LPI quốc tế của 10 nước ASEAN (World Bank công bố tổng thể 6 lần vào năm: 2007, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018). Dữ liệu gồm 56 quan sát (Brunei chỉ có 2 quan sát năm 2016, 2018); dữ liệu về tiêu chí giao dịch thương mại qua biên giới trong chỉ số Doing Business do World Bank công bố năm 2020 và dữ liệu báo cáo của Ban thư ký ASEAN.

4. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

4.1. Thống kê mô tả các biến số trong mô hình hồi quy

Điểm số chung của chỉ số LPI khu vực ASEAN đạt mức trung bình là 3,0/thang 5. Trong khi đó, giá trị trung bình của các tiêu chí thông quan (C) và tiêu chí cơ sở hạ tầng (IN) đạt mức 2,8/thang 5 thấp nhất trong 6 tiêu chí. Chất lượng dịch vụ logistics đạt trung bình mức 2,9/thang 5 thấp thứ ba trong 6 tiêu chí xem xét. Giá trị lớn nhất của chỉ số LPI (4,19) và 6 tiêu chí tương ứng là trường hợp của Singapore (Bảng 1).

Hình 1: Khung nghiên cứu



Bảng 1: Thống kê mô tả

Đơn vị: điểm trên thang 5

Biến số	Số quan sát	Giá trị trung bình	Trung vị	Độ lệch chuẩn	Giá trị nhỏ nhất	Giá trị lớn nhất
LPI	56	3,00	2,98	0,55	1,86	4,19
C	56	2,80	2,68	0,56	1,85	4,18
IN	56	2,80	2,66	0,67	1,69	4,28
Sh	56	3,01	3,04	0,51	1,73	4,04
LS	56	2,93	2,89	0,57	2,00	4,22
TR	56	3,02	3,10	0,59	1,57	4,25
Tm	56	3,41	3,45	0,52	2,08	4,53

Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu bằng phần mềm SPSS 20.

4.2. Kết quả phân tích Cronbach's Anpha và phân tích nhân tố EFA

Kết quả phân tích Cronbach's Anpha của 6 tiêu chí thành phần cấu tạo lên chỉ số LPI đạt mức 0,985. Giá trị này lớn hơn 0,7 và đảm bảo độ tin cậy của thang đo đối với 6 tiêu chí và thể hiện mức độ liên kết của 6 biến quan sát (tiêu chí) hình thành lên chỉ số LPI.

Hệ số tải nhân tố KMO (Kaiser-Meyer-Olkin) đạt mức 0,922 > 0,75 và giá trị sig. = 0,00 < 5%. Điều này thể hiện 6 tiêu chí có tương quan chặt với nhau trong hình thành nhân tố.

Kết quả Bảng 2 cho thấy 6 biến quan sát hình thành lên 1 nhân tố tổng hợp FT₁. Giá trị Eigenvalues = 5,6 > 1 và Variance = 93,478% thể hiện nhân tố được hình thành từ 6 tiêu chí giải thích được 93,478% sự biến thiên của nhân tố tổng hợp.

Phân tích mô hình cho kết quả ma trận hệ số điểm thành phần của nhân tố tổng hợp FT₁ như sau:

$$FT_1 = 0,172 C + 0,175 IN + 0,170 Sh + 0,175 LS + 0,174 TR + 0,168 Tm \quad (2)$$

4.3. Kết quả hồi quy mô hình và kiểm định các giả thuyết

Mô hình hồi quy tuyến tính được thực hiện trên cơ sở mô hình lý thuyết đề xuất (1). Biến phụ thuộc LPI thể hiện điểm số đánh giá của các chuyên gia về chỉ số LPI của các nước thành viên/thang 5. Biến độc lập được đưa vào mô hình bao gồm: nhân tố FT₁ là nhân tố tổng hợp của 6 tiêu chí thành phần hình thành lên chỉ số LPI; biến giả Group nhận giá trị 0 và giá trị 1 tương ứng với việc phân chia thành hai nhóm quốc gia.

Mô hình hồi quy tuyến tính mẫu có dạng: $LPI = \beta_0 + \beta_1 FT_1 + \beta_2 \text{Group}$

Trong đó, kỳ vọng giá trị $\beta_1 > 0$ và có ý nghĩa thống kê.

Theo Bảng 3, mô hình không có hiện tượng tự phương sai (giá trị Durbin-Watson = 2,364 gần giá

Bảng 2: Bảng tổng phương sai trích

Các yếu tố	Giá trị Eigenvalues			Tổng phương sai trích		
	Tổng	% phương sai toàn bộ	% tích lũy	Tổng	% phương sai toàn bộ	% tích lũy
1	5,609	93,478	93,478	5,609	93,478	93,478
2	,170	2,829	96,307			
3	,101	1,680	97,987			
4	,064	1,059	99,046			
5	,030	,494	99,540			
6	,028	,460	100,000			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Nguồn: Kết quả phân tích dữ liệu bằng phần mềm SPSS 20.

Bảng 3: Model Summary

Mô hình	R	R ²	R ² hiệu chỉnh	Sai số chuẩn của ước lượng	Durbin-Watson
1	1,000 ^a	1,000	1,000	,0063661	2,364

a. Predictors: (Constant), FT1, Group

b. Dependent Variable: LPI

Nguồn: kết quả phân tích dữ liệu bằng phần mềm SPSS 20.

trị 2) và các biến độc lập tham gia mô hình giải thích được 100% sự biến thiên của biến phụ thuộc LPI (giá trị R bình phương hiệu chỉnh =100%).

Mô hình thu được là phù hợp vì Sig. =0,00 <5% bác bỏ giả thuyết H₀: các hệ số tương quan giữa biến độc lập và biến phụ thuộc bằng 0 (Bảng 4). Như vậy, tồn tại hệ số β khác giá trị 0 hay có mối quan hệ tuyến tính giữa biến LPI và các biến độc lập của mô hình.

Mô hình hồi quy được kết luận không có hiện tượng đa cộng tuyến (giá trị VIF đều <10) và giá trị Sig. của các biến độc lập đưa vào mô hình đều có ý nghĩa thống kê (Bảng 5). Mô hình hồi quy có dạng:

$$LPI = 0,032 + 0,99FT_1 + 0,003 \text{ Group} + \varepsilon_i \quad (3)$$

Với α₂=0,03, có nghĩa là giá trị điểm số LPI giữa nhóm 1 và nhóm 2 có sự chênh lệch 0,03 điểm với giả định các yếu tố khác đều như nhau.

α₁ = 0,99, có nghĩa là khi FT1 thay đổi 1 điểm đơn vị thì điểm số LPI sẽ được cải thiện tăng thêm 0,99 điểm/thang 5, giả định các yếu tố khác không đổi.

Kết hợp với phương trình ma trận điểm thành phần (1) thì biến quan sát Thông quan (C) và biến chất lượng dịch vụ Logistics (LS) tác động đồng biến đến FT₁ với hệ số tương ứng 0,172 và 0,175.

Thực hiện kiểm định xem có sự khác biệt về giá trị chỉ số LPI giữa nhóm 1 và nhóm 2 hay không? Kiểm định cặp giả thuyết: H₀: không có sự khác biệt và giả thuyết H₁: có sự khác biệt về điểm số của LPI. Thông qua giá trị Sig. =0,031 <5% nên bác bỏ giả thuyết H₀, có sự khác biệt về giá trị điểm số LPI của hai nhóm quốc gia trong khối ASEAN.

4.4. Thách thức đối với hải quan trong việc cải thiện chỉ số LPI của ASEAN

Nguyen & cộng sự (2014) chỉ ra rằng thủ tục hải

Bảng 4: Các chỉ số ANOVA

Mô hình	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
Regression	16,562	2	8,281	204326,237	,000^b
1 Residual	,002	53	,000		
Total	16,564	55			

a, Dependent Variable: LPI

b, Predictors: (Constant), FT1, Group

Nguồn: kết quả phân tích dữ liệu bằng phần mềm SPSS 20.

Bảng 5: Hệ số tương quan (Coefficients)

Mô hình	Hệ số không chuẩn hóa		Hệ số chuẩn hóa	T	Sig.	Thống kê đa cộng tuyến	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	,032^{***}	,006		5,38	,000		
1 Group	,005[*]	,003	,005	1,92	,060	,44	2,25
FT ₁	,990^{***}	,002	,997	424,03	,000	,44	2,25

a, Dependent Variable: LPI

*** ứng với giá trị Sig. nhỏ hơn 1%; * ứng với giá trị Sig. từ 5% đến 10%

Nguồn: kết quả phân tích dữ liệu bằng phần mềm SPSS 20.

Bảng 6: Điểm số trung bình của chỉ số LPI và các tiêu chí C và LS của 10 quốc gia ASEAN*Đơn vị: điểm số/thang 5 điểm*

TT	Quốc gia	LPI	C	LS
1	Brunei Darussalam	2,79	2,70	2,64
2	Cambodia	2,59	2,40	2,49
3	Indonesia	2,99	2,65	2,92
4	Laos PDR	2,40	2,26	2,33
5	Malaysia	3,44	3,20	3,38
6	Myanmar	2,26	2,13	2,19
7	Philippines	2,94	2,68	2,86
8	Singapore	4,09	4,02	4,09
9	Thailand	3,31	3,08	3,21
10	Vietnam	3,04	2,79	2,96
Trung bình chung		2,99	2,79	2,90

Nguồn: Báo cáo về chỉ số LPI của World Bank trong 6 lần công bố (2007 đến 2018).

quan đang là rào cản đối với tạo thuận lợi cho thương mại quốc tế và thuận lợi cho logistics trong các nước thành viên ASEAN. Trong khi đó, các nghiên cứu và báo cáo các cuộc khảo sát mới nhất năm 2017 đối với 246 công ty châu Âu đã tìm thấy 67% công ty trả lời lo lắng về gánh nặng các thủ tục hải quan trong ASEAN cản trở sự phát triển của chuỗi cung ứng của họ trong khu vực. Cuộc khảo sát năm 2015 đối với 5.545 công ty Nhật Bản hoạt động tại ASEAN, kết quả là thủ tục thông quan hải quan đơn giản hóa được ghi nhận là yêu cầu cao nhất của các biện pháp thuận lợi hóa thương mại trong AEC. Đối với các công ty Mỹ, khoảng 50% trong số 451 công ty từ ASEAN được hỏi mong muốn giảm chi phí giao dịch nhiều hơn và đặt kỳ vọng cao vào chương trình tạo thuận lợi thương mại ASEAN và phát triển hải quan (Basu Das, 2017).

Số liệu thông kê mô tả điểm trung bình chung của chỉ số LPI, tiêu chí Thông quan và chất lượng dịch vụ logistics (Bảng 6) cho thấy: Một là, chỉ số điểm trung bình chung của 3 chỉ số đều thấp hơn 3 điểm/thang 5 (mức thang đo trung bình), thể hiện điểm số LPI của khu vực ASEAN chỉ ở mức trung bình của thế giới; Hai là, hai tiêu chí thông quan hải quan và chất lượng dịch vụ logistics là hai trong ba tiêu chí có điểm số trung bình thấp nhất trong 6 tiêu chí cấu thành lên chỉ số LPI của khu vực; Ba là, hai chỉ số trên không đồng đều giữa các quốc gia thành viên ASEAN.

Mặt khác, thời gian và chi phí thông quan hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu trong chỉ số môi trường kinh doanh quốc gia (DB) còn kém cạnh

tranh, trong đó phân tích chi tiết: (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, Thai Lan và Malaysia với các nước còn lại); (ii) thời gian và chi phí tài chính cho tuân thủ thông quan tại biên giới cao hơn so với chuẩn bị hồ sơ thông quan; (iii) Thời gian và chi phí tài chính cho hàng nhập khẩu thì cao hơn so với hàng xuất khẩu.

5. Giải pháp tăng cường cải cách hải quan nhằm cải thiện chỉ số năng lực quốc gia về logistics đối với các nước thành viên khu vực ASEAN

Thứ nhất, thực hiện hiệu quả cơ chế chế một cửa ASEAN (ASW) và cơ chế một cửa quốc gia (NSW). Bản chất của ASW là thực hiện hải quan điện tử trên cơ sở ứng dụng công nghệ thông tin, internet và các phương pháp quản lý hiện đại nhằm thiết lập 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 giữa ASEAN với các nước đối tác, cải cách và giảm thời gian, chi phí tài chính thông quan cho các giao dịch qua biên giới trên cơ sở thông quan điện tử tự động (Ủy ban chỉ đạo về cơ chế một cửa ASEAN (2017). Tuy nhiên, mặc dù ASW có sự cam kết chính trị nhưng vẫn thực hiện chậm trễ, nguyên nhân do việc triển khai NSW tại các quốc gia gặp nhiều cản trở, nhiều quốc gia vẫn chưa kết nối điện tử được các bộ và nhiều công ty vẫn thực hiện khai báo hải quan bằng bản giấy (Tongzon và Cheong, 2013).

Giải pháp quan trọng cần triển khai trong khu

Bảng 7: Thống kê số liệu thương mại qua biên giới của 10 quốc gia ASEAN năm 2019

Nền kinh tế	Thương mại qua biên giới							
	Thời gian xuất khẩu	Thời gian xuất khẩu: Tuân thủ 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	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
Cambodia	132	48	100	375	132	8	120	240
Indonesia	61	53	139	254	106	99	164	383
Lao PDR	60	9	235	140	60	11	115	224
Malaysia	10	28	35	213	7	36	60	213
Myanmarr	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
Thailand	11	44	97	223	4	50	43	233
Vietnam	50	55	139	290	76	56	183	373

Nguồn: World Bank (2020).

vực ASEAN, như: Nội luật hóa và hệ thống văn bản pháp lý, kế hoạch tổng thể thực thi về ASW và NSW phù hợp với Nghị định thư đã cam kết; Cần có sự hỗ trợ kỹ thuật về ASW và NSW từ WCO, Hải quan Asean; Có sự giám sát và đánh giá định kỳ và có những phương án hỗ trợ 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..

Thứ hai, tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin và cải cách thủ tục hành chính trong lĩnh vực Hải quan. Giải pháp có ý nghĩa quan trọng trong tiến trình đơn giản hóa, hài hòa hóa, công khai, minh bạch hóa thủ tục hải quan kết hợp với hiện đại hóa hải quan trong khai hải quan điện tử, giám sát tự động tại các cảng biển, cảng hàng không qua đó giảm thời gian, chi phí tài chính chuẩn bị hồ sơ hải quan; thông quan và giải phóng hàng tại cửa khẩu biên giới. Giải pháp trọng tâm bao gồm: rà soát định kỳ hệ thống thủ tục hành chính hải quan trên các cấp độ cơ quan hải quan để cắt giảm thủ tục, giấy phép cho phù hợp chuẩn quốc tế; kế hoạch trung và dài hạn trong đầu tư cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin hiện đại cho khai báo, thông quan, giám sát hải quan, như: nâng cấp hệ thống máy chủ, dung lượng đường truyền dữ liệu, hệ thống lưu trữ dữ liệu; hệ

thống phần mềm quản lý hải quan, khai thác dữ liệu về hàng hóa, trị giá, mã hàng, thuế xuất..; hệ thống phần mềm kết nối với các Ngân hàng thương mại và Kho bạc Nhà nước thông qua cổng cơ chế một cửa quốc gia (NSW) trong thanh toán thuế, phí, lệ phí hay hoàn thuế; đặc biệt nâng cấp hệ thống bảo mật thông tin hiệu quả chống tin tặc và tội phạm đánh cắp dữ liệu..

Thứ ba, thực thi quản lý chuyên ngành hiệu quả đối với hàng hóa xuất nhập khẩu. Giải pháp trọng tâm đặt ra: Xây dựng mô hình kiểm tra chuyên ngành thống nhất trong cơ cấu cơ quan hải quan nhằm thực hiện kiểm tra tại cửa khẩu biên giới, các bộ ngành kiểm tra hậu kiểm và áp dụng phương pháp quản lý tuân thủ, quản lý rủi ro trong xác định lô hàng kiểm tra; kết nối các bộ ngành trong NSW để thực hiện cấp giấy phép, chứng nhận điện tử phục vụ thông quan; rà soát và hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật liên quan đến kiểm tra chuyên ngành.

Thứ tư, tăng cường vận dụng hiệu quả phương pháp quản lý rủi ro, quản lý tuân thủ trong kiểm tra, giám sát và kiểm soát hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu, phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh. Đây là các phương pháp quản lý hiện đại được khuyến nghị trong Công ước Kyoto

sửa đổi 1999 của tổ chức Hải quan thế giới và Hiệp định thuận lợi hóa thương mại TFA (WTO, 2017) và Hiệp định Hải quan ASEAN ký năm 1997 và có hiệu lực năm 2012 (chương 2) nhằm khuyến khích các nước thành viên thực hiện. Áp dụng phương pháp, hải quan có thể huy động nguồn lực có hạn để tập trung kiểm tra, giám sát, kiểm soát có trọng điểm vào lô hàng luồng vàng và luồng đỏ, nâng tỷ trọng tờ khai luồng xanh để thông quan tự động và áp dụng các biện pháp bổ sung như giải phóng hàng, bảo lãnh thông quan. Bên cạnh đó, đánh giá mức độ tuân thủ của doanh nghiệp xuất nhập khẩu, làm cơ sở hải quan phát triển hệ thống doanh nghiệp ưu tiên (AEO), nâng cao tính tuân thủ tự nguyện của chủ hàng. Giải pháp trọng tâm khuyến nghị: rà soát định kỳ hệ thống văn bản pháp luật quy định về áp dụng phương pháp quản lý rủi ro, quản lý tuân thủ; tích hợp hệ thống phần mềm quản lý rủi ro, quản lý tuân thủ vào hệ thống thông quan điện tử tự động trên cơ sở phân tích rủi ro và phân luồng thông quan; xây dựng hệ thống dữ liệu chính xác, cập nhật kịp thời về doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

Thứ năm, phát triển hệ thống đại lý làm thủ tục hải quan chuyên nghiệp và có tính liên kết khu vực ASEAN. Phát triển đại lý làm thủ tục hải quan giúp nâng cao tuân thủ pháp luật, giảm bớt rủi ro của các lô hàng xuất nhập khẩu và giảm thiểu vi phạm pháp luật, xử lý vi phạm hành chính, giảm tỷ lệ kiểm tra thực tế và kiểm tra hồ sơ, tăng tỷ lệ miễn kiểm tra tại cửa khẩu biên giới. Một số giải pháp trọng tâm đề xuất: rà soát hoàn thiện văn bản pháp lý về cơ chế hoạt động, trách nhiệm các bên liên quan đến đại lý làm thủ tục hải quan theo chuẩn quốc tế và khu vực; tăng cường công tác quản lý của chính phủ đối với loại hình này để khuyến khích, hỗ trợ phát triển, loại bỏ dịch vụ phi chính thức mang tính cá nhân và tự phát; phát triển các loại hình doanh nghiệp AEO đối với đại lý và có nhiều sự hỗ trợ kỹ thuật của cơ quan hải quan cho các đại lý làm thủ tục hải quan trong

hoạt động.

Thứ sáu, phát triển đối tác hải quan-doanh nghiệp trong thông quan hàng hóa. Đây là nội dung quan trọng xây dựng sự kết nối, hỗ trợ lẫn nhau giữa Hải quan và doanh nghiệp xuất nhập khẩu nhằm nâng cao tính tuân thủ pháp luật hải quan. Giải pháp đề xuất nhắm tới: tăng cường tuyên truyền về quy định pháp luật và những lợi ích liên quan đến đối tác hải quan-doanh nghiệp; gia tăng số lượng doanh nghiệp AEO, đặc biệt trong lĩnh vực đại lý làm thủ tục hải quan và doanh nghiệp giao nhận, vận tải có cung cấp dịch vụ khai hải quan.

6. Kết luận

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế khu vực và thế giới diễn ra phổ biến thì tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại và đầu tư là tất yếu không chỉ đối với khu vực ASEAN mà còn đối với hầu hết các quốc gia trên giới. Để đảm bảo điều đó, một trong những vấn đề được quan tâm đặc biệt của các chính phủ, các tổ chức tài chính quốc tế, các nhà đầu tư chính là làm thế nào cải thiện được năng lực quốc gia về logistics. Trên cơ sở mục tiêu và phương pháp nghiên cứu lựa chọn, nghiên cứu đã phát hiện mối quan hệ đồng biến giữa hai tiêu chí thông quan hải quan và chất lượng dịch vụ logistics với chỉ số LPI. Nghiên cứu đã phân tích và chỉ rõ các hoạt động then chốt của cơ quan hải quan có tác động tích cực đến hai tiêu chí thông quan và chất lượng dịch vụ logistics nhằm cải thiện năng lực quốc gia về logistics của 10 quốc gia thành viên ASEAN, bao gồm: (i) Cơ chế một cửa ASEAN (ASW), một cửa quốc gia (NSW); (ii) Cải cách hành chính trong lĩnh vực hải quan; (iii) Quản lý chuyên ngành; (iv) Quản lý rủi ro và quản lý tuân thủ; (v) Phát triển đại lý làm thủ tục hải quan; (vi) Đối tác hải quan - doanh nghiệp. Nghiên cứu cũng đã đề xuất 6 nhóm giải pháp chung cho các nước thành viên ASEAN. 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.

Tài liệu tham khảo

- ASEAN Secretariat (2008), *ASEAN Economic Community Blueprint*, retrieved on February 12th 2020, from < <https://asean.org/wp-content/uploads/archive/5187-10.pdf>>.
- ASEAN Secretariat (2015), *Roadmap for an ASEAN Community 2009-2015*, retrieved on February 14th 2020, from < https://www.asean.org/storage/images/ASEAN_RTK_2014/2_Roadmap_for_ASEAN_Community_20092015.pdf>.
- ASEAN Secretariat (2019), *ASEAN Key Figures 2019*, retrieved on February 12th 2020, from < https://www.aseanstats.org/wp-content/uploads/2019/11/ASEAN_Key_Figures_2019.pdf>.
- Ban chỉ đạo Thông tin tuyên truyền ASEAN (2017), *Sổ tay truyền thông ASEAN hiện thực hóa tầm nhìn ASEAN 2025*,

Hà Nội.

- Basu Das, S. (2017), *ASEAN Single Window: Advancing Trade Facilitation for Regional Integration*, No. 72 ISSN 2335-6677, SEAN Studies Centre of ISEAS – Yusof Ishak Institute, Singapore, retrieved on February 15th 2020, from <https://www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2017_72.pdf>.
- Bộ Công thương (2019), *Tài liệu hướng dẫn về chỉ số hiệu quả logistics (LPI)*, Hà Nội.
- Gibson, W. (2017), *Performance and Prospects of Global Logistics: Keynote speech at the CaiNiao Global Smart Logistics*, retrieved on February 20th 2020, from <<https://www.worldbank.org/en/news/speech/2017/05/22/performance-and-prospects-of-global-logistics>>.
- Intal Jr, P. (2015), *AEC Blueprint Implementation Performance and Challenges: Trade Facilitation*, ERIA Discussion Paper Series Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, retrieved on February 12th 2020, from <<https://www.eria.org/ERIA-DP-2015-41.pdf>>.
- Nguyễn Tương (2018), *Cần có sự hiểu biết đúng về logistics performance index (LPI)*, truy cập ngày 12 tháng 2 năm 2020, từ <<https://www.vla.com.vn/can-co-su-hieu-biet-dung-ve-logistics-performance-index-lpi.html>>.
- Nguyen, T., Nguyen, T.A. & Hoang, T.G. (2014), ‘Trade Facilitation in ASEAN Members - A Focus on Logistics Policies Toward ASEAN Economic Community’, *SECO Working Paper January 2014*, WTI, retrieved on February 15th 2020, from <<https://www.wti.org/research/publications/918/trade-facilitation-in-asean-members-a-focus-on-logistics-policies-towards-asean-economic-community/>>.
- Thủ tướng Chính phủ (2017), *Quyết định số 200/2017/QĐ-TTg Về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025*, ban hành ngày 14 tháng 2 năm 2017.
- Tongzon, J. & Cheong, I. (2013), ‘The challenges of developing a competitive logistics industry in ASEAN countries’, *International Journal of Logistics Research and Applications*, 17 (4), 323-338, DOI:10.1080/13675567.2013.862228.
- Ủy ban chỉ đạo về cơ chế một cửa ASEAN (2017), *Cẩm nang về cơ chế một cửa quốc gia và cơ chế một cửa ASEAN*, Hà Nội.
- World Bank (2007), *Connecting to Compete 2007 Trade Logistics in the Global Economy- The Logistics Performance Index and Its Indicators*, Washington, DC., retrieved on February 15th 2020, from <<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/20399>>
- World Bank (2018), *Connecting to Compete 2018 Trade Logistics in the Global Economy- The Logistics Performance Index and Its Indicators*, Washington, DC., retrieved on February 15th 2020, from <<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/20399>>
- World Bank (2020), *Doing business 2020*, Washington, DC., retrieved on February 20th 2020, from <<https://www.doingbusiness.org/en/reports/global-reports/doing-business-2020>>.
- WTO (2017), *WTO Agreement on Trade Facilitation*, retrieved on February 20th 2020, from <http://tfig.unece.org/contents/WTO_Agreement.htm>.