



**Article info**

**Type of article:**

Original research paper

**DOI:**

<https://doi.org/10.58845/jstt.utt.2026.vn.6.4.163-183>

**\*Corresponding author:**

Email address:

[vienbv@utt.edu.vn](mailto:vienbv@utt.edu.vn)

**Received:** 08/04/2026

**Received in Revised Form:**

28/05/2026

**Accepted:** 03/06/2026

## Structural Determinants of Enterprises' International Trade Performance in Vietnam's East–West Economic Corridor: The Mediating Role of Logistics Infrastructure Capacity

Can Tat Linh, Bui Van Vien\*, Tran The Tuan

University of Transport Technology, 54 Trieu Khuc Street, Thanh Liet Ward, Hanoi, Vietnam

**Abstract:** This study examines the impact of structural factors, including institutions and policies, investment and finance, regional planning and connectivity, and digital transformation, on firms' international trade performance along the East–West Economic Corridor (EWEC) in Vietnam, with the mediating role of logistics infrastructure capacity. The dataset comprises 396 valid observations after screening and is analyzed using the partial least squares structural equation modeling (PLS-SEM) approach. The results indicate that all measurement scales satisfy the requirements of reliability, convergent validity, and discriminant validity. Moreover, the structural factors exert positive and statistically significant effects on international trade performance. Logistics infrastructure capacity is identified as a partial mediator, playing an important role in transmitting the effects of structural factors to trade performance. Notably, institutions and policies have the strongest impact on trade performance, while regional planning and connectivity exert the greatest influence on logistics infrastructure capacity. This study contributes to clarifying the transmission mechanism between structural factors and international trade performance and proposes policy implications to enhance logistics efficiency and promote international trade.

**Keywords:** EWEC, logistics infrastructure capability, international trade performance, PLS-SEM



Thông tin bài viết  
Dạng bài viết:  
Bài báo nghiên cứu

DOI:

<https://doi.org/10.58845/jstt.utt.2026.vn.6.4.163-183>

\*Tác giả liên hệ:

Địa chỉ Email:

[vienbv@utt.edu.vn](mailto:vienbv@utt.edu.vn)

Ngày nộp bài: 08/04/2026

Ngày nộp bài sửa: 28/05/2026

Ngày chấp nhận: 03/06/2026

## Các yếu tố cấu trúc và hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp tại các tỉnh thành trên Hành lang kinh tế Đông – Tây ở Việt Nam: Vai trò trung gian của năng lực hạ tầng logistics

Cán Tất Lĩnh, Bùi Văn Viễn\*, Trần Thế Tuân

Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải, 54 Triều Khúc, Thanh Liệt, Hà Nội, Việt Nam

**Tóm tắt:** Nghiên cứu này phân tích tác động của các yếu tố cấu trúc, gồm thể chế – chính sách, đầu tư – tài chính, quy hoạch – liên kết vùng và chuyển đổi số, đến hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp trên Hành lang Kinh tế Đông – Tây (EWEC) tại Việt Nam, với vai trò trung gian của năng lực hạ tầng logistics. Dữ liệu gồm 396 quan sát hợp lệ sau khi sàng lọc và được phân tích bằng phương pháp PLS-SEM. Kết quả nghiên cứu cho thấy các thang đo đều đạt yêu cầu về độ tin cậy, giá trị hội tụ và giá trị phân biệt. Đồng thời, các yếu tố cấu trúc đều có tác động tích cực và có ý nghĩa thống kê đến hiệu quả thương mại quốc tế. Năng lực hạ tầng logistics là biến trung gian một phần, đóng vai trò quan trọng trong cơ chế truyền dẫn tác động từ các yếu tố cấu trúc đến hiệu quả thương mại. Đáng chú ý, thể chế – chính sách có tác động mạnh nhất đến hiệu quả thương mại, trong khi quy hoạch – liên kết vùng ảnh hưởng lớn nhất đến năng lực hạ tầng logistics. Nghiên cứu góp phần làm rõ cơ chế truyền dẫn giữa các yếu tố cấu trúc và hiệu quả thương mại, đồng thời đề xuất hàm ý nhằm nâng cao hiệu quả logistics và thúc đẩy thương mại quốc tế.

**Từ khóa:** EWEC, năng lực hạ tầng, thương mại quốc tế, PLS-SEM

### 1. Đặt vấn đề

Sự gia tăng mức độ hội nhập kinh tế quốc tế đã làm nổi bật vai trò của thương mại quốc tế như một động lực quan trọng thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và tái cấu trúc nền kinh tế. Tại Việt Nam, Hành lang Kinh tế Đông – Tây (EWEC) được xem là một trong những trục kết nối quan trọng trong Tiểu vùng sông Mekong mở rộng, liên kết các dòng thương mại giữa Myanmar, Thái Lan, Lào và Việt Nam. Trên lãnh thổ Việt Nam, tuyến hành lang này gắn với các địa phương miền Trung như Quảng Trị,

Huế và Đà Nẵng, tạo điều kiện kết nối hàng hóa từ khu vực nội địa Đông Nam Á ra biển Đông. Trong cấu trúc đó, Đà Nẵng giữ vai trò là đầu mối logistics và cửa ngõ biển quan trọng, kết nối cảng biển, vận tải đường bộ, dịch vụ logistics và hoạt động thương mại quốc tế của khu vực.

Tuy nhiên, hiệu quả thương mại quốc tế của các doanh nghiệp hoạt động trên hành lang này vẫn chưa tương xứng với tiềm năng, trong đó một nguyên nhân quan trọng được cho là xuất phát từ những hạn chế về năng lực hạ tầng logistics. Thực

tiến tại miền Trung Việt Nam cho thấy hệ thống hạ tầng logistics còn tồn tại các điểm nghẽn về quy hoạch, đầu tư và điều phối, làm hạn chế hiệu quả khai thác và kết nối vùng [1]. Điều này đặt ra yêu cầu cần phân tích rõ hơn cách thức các điều kiện cấu trúc tác động đến năng lực hạ tầng logistics và hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp trên EWEC.

Trong cả lý thuyết và thực tiễn, hạ tầng logistics được xem là nền tảng vật chất bảo đảm cho hoạt động vận tải, lưu trữ và phân phối hàng hóa, đồng thời có mối liên hệ chặt chẽ với chi phí giao dịch, thời gian vận chuyển và khả năng tiếp cận thị trường quốc tế. Tuy nhiên, các nghiên cứu hiện nay chủ yếu tập trung phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển hạ tầng logistics hoặc xem xét tác động trực tiếp của hạ tầng logistics đến hiệu quả thương mại. Trong khi đó, vai trò của năng lực hạ tầng logistics với tư cách là một cơ chế truyền dẫn trung gian trong mối quan hệ giữa các yếu tố cấu trúc và hiệu quả thương mại quốc tế vẫn chưa được làm rõ, đặc biệt trong bối cảnh các hành lang kinh tế xuyên biên giới như EWEC.

Từ khoảng trống nghiên cứu đó, bài viết này nhằm phân tích vai trò của năng lực hạ tầng logistics trong mối quan hệ giữa các yếu tố cấu trúc, bao gồm thể chế – chính sách, đầu tư – tài chính, quy hoạch – liên kết vùng và chuyển đổi số, và hiệu quả thương mại quốc tế của các doanh nghiệp tại các tỉnh thành trên EWEC tại Việt Nam. Trên cơ sở dữ liệu khảo sát doanh nghiệp, nghiên cứu sử dụng phương pháp PLS-SEM để kiểm định tác động của các yếu tố cấu trúc đến hiệu quả thương mại quốc tế thông qua năng lực hạ tầng logistics.

## 2. Cơ sở lý luận và phát triển giả thuyết nghiên cứu

Mô hình nghiên cứu được xây dựng trên cơ sở kết hợp các tiếp cận lý thuyết về thể chế, chi phí giao dịch, thuận lợi hóa thương mại, kinh tế không gian, đổi mới công nghệ và năng lực hệ thống. Việc kết hợp các tiếp cận này phù hợp với bối cảnh nghiên cứu về logistics và thương mại quốc tế trên Hành lang Kinh tế Đông – Tây (EWEC), nơi hiệu

quả thương mại của doanh nghiệp không chỉ phụ thuộc vào năng lực nội tại của doanh nghiệp mà còn chịu ảnh hưởng bởi môi trường thể chế, điều kiện đầu tư, quy hoạch liên vùng, mức độ ứng dụng công nghệ và khả năng khai thác hệ thống hạ tầng logistics.

Theo lý thuyết chi phí giao dịch và cách tiếp cận thuận lợi hóa thương mại, hiệu quả thương mại quốc tế phụ thuộc đáng kể vào thời gian, chi phí, độ tin cậy và mức độ thuận tiện trong quá trình thực hiện các giao dịch xuyên biên giới [2, 3, 4]. Theo đó, các yếu tố cấu trúc như chất lượng thể chế, đầu tư hạ tầng, quy hoạch – liên kết vùng và chuyển đổi số có thể làm giảm chi phí tuân thủ, rút ngắn thời gian xử lý, nâng cao độ tin cậy của chuỗi cung ứng và cải thiện khả năng tiếp cận thị trường quốc tế. Trong khi đó, cách tiếp cận năng lực hệ thống cho phép xem xét hạ tầng logistics không chỉ như một tập hợp các cấu phần vật chất, mà còn như một hệ thống có khả năng tiếp cận, kết nối, phối hợp, vận hành và khai thác hiệu quả. Đây là cơ sở lý thuyết để xem năng lực hạ tầng logistics là cơ chế trung gian trong mối quan hệ giữa các yếu tố cấu trúc và hiệu quả hoạt động thương mại quốc tế của doanh nghiệp.

### 2.1. Khái niệm và cơ sở lý luận về năng lực hạ tầng logistics

Hạ tầng logistics, xét theo cách tiếp cận truyền thống, được cấu thành từ các yếu tố vật chất như hệ thống giao thông vận tải, sân bay, cảng biển, kho bãi và các trung tâm logistics đóng vai trò hỗ trợ lưu thông hàng hóa [5]. Tuy nhiên, cách tiếp cận này chưa phản ánh đầy đủ vai trò của hạ tầng trong bối cảnh logistics hiện đại, khi hiệu quả không chỉ phụ thuộc vào quy mô mà còn phụ thuộc vào khả năng kết nối và khai thác hệ thống. Do đó, nhiều nghiên cứu gần đây đề xuất tiếp cận hạ tầng logistics theo hướng năng lực (capability-based approach), trong đó nhấn mạnh khả năng của hệ thống hạ tầng trong việc bảo đảm kết nối, phối hợp và hỗ trợ hiệu quả các hoạt động logistics [6, 7, 8]. Theo hướng tiếp cận này, năng lực hạ tầng logistics không chỉ phản ánh sự hiện diện của các cấu phần vật chất mà còn bao gồm

mức độ tích hợp, khả năng vận hành và hiệu quả sử dụng của toàn bộ hệ thống [9]. Ngân hàng Thế giới, thông qua chỉ số hiệu quả logistics (LPI), cũng tiếp cận hạ tầng logistics theo hướng năng lực, trong đó yếu tố chất lượng hạ tầng được đánh giá cùng với các yếu tố như khả năng theo dõi, độ tin cậy của chuỗi cung ứng, hiệu quả thông quan [10]. Điều này cho thấy năng lực hạ tầng logistics là một khái niệm tổng hợp, phản ánh cả khía cạnh vật chất và vận hành của hệ thống.

Trong nghiên cứu này, năng lực hạ tầng logistics được tiếp cận như một dạng năng lực hệ thống (system capability), phản ánh khả năng của hệ thống hạ tầng trong việc bảo đảm kết nối, hỗ trợ vận tải, lưu trữ và nâng cao hiệu quả luân chuyển hàng hóa trong hoạt động thương mại quốc tế. Khái niệm này được xem xét từ góc nhìn doanh nghiệp, thông qua cách doanh nghiệp đánh giá khả năng tiếp cận, chất lượng hạ tầng, mức độ kết nối giữa các cấu phần và hiệu quả vận hành của hệ thống logistics trong thực tiễn hoạt động. Như vậy, năng lực hạ tầng logistics trong nghiên cứu này không chỉ phản ánh quy mô vật chất hay mức độ hiện hữu của hạ tầng ở cấp độ vùng, mà nhấn mạnh năng lực tiếp cận, kết nối, vận hành và khai thác hệ thống hạ tầng logistics của doanh nghiệp. Với cách hiểu đó, năng lực hạ tầng logistics được xem là biến trung gian phản ánh cơ chế chuyển hóa tác động của các yếu tố cấu trúc thành hiệu quả hoạt động thương mại quốc tế của doanh nghiệp.

## 2.2. Thể chế chính sách và năng lực hạ tầng logistics

Theo lý thuyết kinh tế thể chế, thể chế được xem là yếu tố nền tảng định hình hành vi của các chủ thể kinh tế và tác động đến hiệu quả phân bổ các nguồn lực trong nền kinh tế [11]. Trong lĩnh vực logistics, thể chế và chính sách không chỉ tạo lập khuôn khổ pháp lý cho hoạt động đầu tư và khai thác hạ tầng, mà còn đóng vai trò điều phối và định hướng phát triển hệ thống thông qua các công cụ như quy hoạch, chính sách hỗ trợ và cơ chế quản lý. Trong nghiên cứu này, thể chế – chính sách được tiếp cận từ góc nhìn doanh nghiệp, phản ánh

mức độ rõ ràng của quy định pháp lý, tính thuận lợi và minh bạch của thủ tục hành chính, thời gian xử lý thủ tục hải quan, sự nhất quán trong thực thi chính sách và khả năng tiếp cận thông tin chính sách trong lĩnh vực logistics và thương mại quốc tế.

Các nghiên cứu thực nghiệm cho thấy chất lượng thể chế có mối liên hệ chặt chẽ với hiệu quả phát triển và vận hành hạ tầng logistics. Một môi trường thể chế minh bạch, ổn định và nhất quán giúp giảm chi phí giao dịch, tăng tính dự đoán của chính sách và khuyến khích đầu tư vào hạ tầng [8, 12]. Ngược lại, sự thiếu đồng bộ và phức tạp trong thể chế có thể làm gia tăng chi phí, kéo dài thời gian thực hiện dự án và làm giảm hiệu quả khai thác hệ thống hạ tầng logistics. Dưới góc độ doanh nghiệp, những hạn chế này thường được phản ánh thông qua chi phí tuân thủ cao, thời gian xử lý thủ tục kéo dài và mức độ thiếu nhất quán trong thực thi chính sách. Điều này cho thấy thể chế không chỉ ảnh hưởng đến quyết định đầu tư mà còn góp phần định hình điều kiện vận hành, mức độ phối hợp và hiệu quả khai thác của hệ thống hạ tầng logistics trong thực tiễn.

Bên cạnh đó, cải cách thủ tục hành chính và hải quan được xem là một trong những nội dung quan trọng của thể chế logistics hiện đại. Việc đơn giản hóa quy trình, áp dụng cơ chế một cửa và tăng cường phối hợp giữa các cơ quan quản lý góp phần rút ngắn thời gian thông quan, qua đó nâng cao hiệu quả sử dụng hạ tầng logistics trong hoạt động thương mại quốc tế [10]. Những cải thiện này tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong việc tiếp cận, khai thác và sử dụng hiệu quả hệ thống hạ tầng logistics, thông qua việc giảm thời gian giao nhận, chi phí xử lý và mức độ thuận tiện trong thực hiện các giao dịch thương mại. Nói cách khác, thể chế – chính sách không tác động đến năng lực hạ tầng logistics theo nghĩa trực tiếp làm gia tăng quy mô vật chất hay số lượng cấu phần hạ tầng, mà tác động đến năng lực tiếp cận, vận hành và khai thác hệ thống hạ tầng logistics của doanh nghiệp. Khi thủ tục minh bạch, thời gian xử lý hợp lý và chính sách được thực thi nhất quán, doanh

ngành có điều kiện sử dụng hệ thống logistics hiệu quả hơn, giảm độ trễ trong giao dịch và nâng cao khả năng phối hợp giữa các khâu trong chuỗi cung ứng.

Trong bối cảnh các hành lang kinh tế xuyên biên giới như EWEC, vai trò của thể chế càng trở nên quan trọng khi hiệu quả logistics phụ thuộc vào sự phối hợp giữa các địa phương và giữa các quốc gia trên toàn tuyến [13]. Một khuôn khổ thể chế hiệu quả giúp tăng tính hài hòa trong quy định, giảm sự phân mảnh trong thực thi chính sách và hỗ trợ quá trình kết nối logistics liên vùng. Điều này đặc biệt quan trọng đối với EWEC, nơi hiệu quả của hệ thống logistics không chỉ phụ thuộc vào năng lực của từng địa phương riêng lẻ, mà còn phụ thuộc vào mức độ đồng bộ thể chế và khả năng phối hợp giữa các chủ thể liên quan. Vì vậy, trong nghiên cứu này, thể chế – chính sách được kỳ vọng góp phần nâng cao năng lực hạ tầng logistics thông qua việc cải thiện điều kiện vận hành, phối hợp và khai thác hệ thống logistics trong thực tiễn. Do đó, giả thuyết được đề xuất:

**H1: Thể chế – chính sách tác động tích cực đến năng lực hạ tầng logistics.**

### 2.3. Đầu tư – tài chính và năng lực hạ tầng logistics

Theo lý thuyết tăng trưởng dựa trên hạ tầng, đầu tư vào kết cấu hạ tầng được xem là một trong những nhân tố quan trọng thúc đẩy tăng trưởng kinh tế thông qua việc nâng cao năng lực sản xuất và giảm chi phí giao dịch [14]. Trong lĩnh vực logistics, nguồn lực tài chính giữ vai trò nền tảng đối với việc hình thành, mở rộng và hiện đại hóa các cấu phần của hệ thống hạ tầng như giao thông vận tải, sân bay, cảng biển, kho bãi và trung tâm logistics [5]. Trong nghiên cứu này, yếu tố đầu tư – tài chính được xem xét thông qua đánh giá của doanh nghiệp về mức độ đáp ứng của đầu tư hạ tầng logistics, chất lượng kỹ thuật của hạ tầng, khả năng bảo đảm nguồn lực tài chính, mức độ phân bổ vốn hợp lý giữa các khu vực và đóng góp của đầu tư hạ tầng đối với năng lực vận chuyển hàng hóa trong thực tiễn.

Các nghiên cứu thực nghiệm cho thấy quy

mô và cơ cấu đầu tư có ảnh hưởng trực tiếp đến năng lực cung ứng của hệ thống hạ tầng logistics. Việc huy động hiệu quả các nguồn vốn từ khu vực công, khu vực tư nhân và đầu tư trực tiếp nước ngoài không chỉ giúp gia tăng quy mô hạ tầng mà còn cải thiện chất lượng kỹ thuật và khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải và lưu thông hàng hóa, đặc biệt tại các nền kinh tế đang phát triển [15]. Những cải thiện này góp phần nâng cao năng lực cung ứng, khả năng tiếp cận và hiệu quả khai thác của hệ thống hạ tầng logistics.

Bên cạnh đó, hiệu quả phân bổ và sử dụng vốn đầu tư cũng là yếu tố quan trọng quyết định năng lực của hệ thống. Đầu tư không hợp lý có thể dẫn đến tình trạng mất cân đối giữa các cấu phần hạ tầng, làm suy giảm khả năng kết nối và hiệu quả khai thác trong thực tiễn. Ngược lại, phân bổ nguồn lực hợp lý sẽ góp phần nâng cao mức độ hoàn thiện, tính đồng bộ và hiệu quả vận hành của toàn bộ hệ thống logistics. Điều này cho thấy đầu tư – tài chính không chỉ ảnh hưởng đến quy mô hạ tầng mà còn quyết định mức độ tích hợp và năng lực vận hành của hệ thống [16].

Trong bối cảnh các hành lang kinh tế như EWEC, đầu tư – tài chính càng có vai trò then chốt khi đòi hỏi nguồn lực lớn cho phát triển hạ tầng liên vùng và xuyên biên giới. Việc thiếu hụt hoặc phân bổ không đồng đều nguồn lực giữa các địa phương có thể tạo ra các “nút thắt cổ chai” trong mạng lưới logistics, làm suy giảm hiệu quả kết nối và vận hành toàn tuyến hành lang [17, 18]. Khác với yếu tố thể chế mang tính định hướng và điều phối, đầu tư – tài chính chủ yếu ảnh hưởng đến năng lực vật chất và khả năng cung ứng của hệ thống hạ tầng logistics, đồng thời ảnh hưởng đến mức độ hoàn thiện, tính đồng bộ và khả năng khai thác hiệu quả của hệ thống trong thực tiễn. Do đó, đầu tư – tài chính được kỳ vọng là yếu tố quan trọng góp phần nâng cao năng lực hạ tầng logistics.

**H2: Đầu tư – tài chính tác động tích cực đến năng lực hạ tầng logistics.**

### 2.4. Quy hoạch – liên kết vùng và năng lực hạ tầng logistics

Theo lý thuyết kinh tế không gian, quy hoạch

và liên kết vùng đóng vai trò quan trọng trong việc định hình cấu trúc phân bổ hoạt động kinh tế và tối ưu hóa hiệu quả sử dụng hạ tầng [19]. Theo đó, hiệu quả của hệ thống hạ tầng không chỉ phụ thuộc vào quy mô hay mức độ đầu tư của từng cấu phần riêng lẻ, mà còn phụ thuộc vào cách thức các cấu phần đó được bố trí và kết nối trong không gian. Điều này hàm ý rằng năng lực của hệ thống hạ tầng logistics gắn chặt với mức độ hợp lý và đồng bộ trong tổ chức không gian của mạng lưới hạ tầng.

Trong nghiên cứu này, quy hoạch – liên kết vùng được xem xét thông qua khả năng hệ thống hạ tầng bảo đảm tính đồng bộ, kết nối và thuận tiện trong vận hành giữa các khu vực trong thực tiễn logistics. Trong lĩnh vực logistics, sự thiếu đồng bộ trong quy hoạch giữa các địa phương có thể dẫn đến đứt gãy trong mạng lưới vận tải, làm gia tăng chi phí logistics và làm suy giảm hiệu quả của chuỗi cung ứng.

Ngược lại, một hệ thống quy hoạch tích hợp và có tính liên kết cao sẽ góp phần hình thành mạng lưới hạ tầng logistics đồng bộ, qua đó nâng cao khả năng lưu chuyển hàng hóa và hiệu quả khai thác toàn hệ thống [5, 6]. Điều này cho thấy quy hoạch – liên kết vùng không chỉ ảnh hưởng đến cấu trúc không gian mà còn quyết định mức độ kết nối, tích hợp và năng lực vận hành của hệ thống hạ tầng logistics. Các nghiên cứu về hành lang kinh tế cho thấy liên kết vùng là yếu tố then chốt trong việc hình thành mạng lưới vận tải liên vùng và xuyên biên giới, đặc biệt trong bối cảnh các dòng chảy thương mại ngày càng phụ thuộc vào khả năng kết nối giữa các trung tâm sản xuất, cửa khẩu, cảng biển và trung tâm logistics [20].

Mức độ phối hợp trong quy hoạch và phát triển hạ tầng giữa các địa phương giúp hạn chế tình trạng đứt gãy trong mạng lưới vận tải, giảm các điểm nghẽn logistics và nâng cao khả năng vận hành thông suốt của toàn tuyến hành lang. Ngược lại, sự thiếu phối hợp có thể làm suy giảm hiệu quả khai thác của hệ thống, ngay cả khi từng cấu phần hạ tầng riêng lẻ được đầu tư tương đối đầy đủ.

**H3: Quy hoạch – liên kết vùng tác động tích cực đến năng lực hạ tầng logistics.**

## 2.5. Chuyển đổi số và năng lực hạ tầng logistics

Theo lý thuyết đổi mới công nghệ, việc ứng dụng công nghệ số giúp nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn lực và cải thiện hiệu suất vận hành của các hệ thống kinh tế [21]. Trong lĩnh vực logistics, chuyển đổi số không chỉ hỗ trợ hoạt động quản lý mà còn làm thay đổi cách thức vận hành và phối hợp giữa các cấu phần của hệ thống hạ tầng. Theo đó, chuyển đổi số đóng vai trò như một “chất xúc tác” giúp nâng cao khả năng tích hợp và khai thác hiệu quả hệ thống hạ tầng logistics theo cách tiếp cận năng lực. Trong nghiên cứu này, chuyển đổi số được tiếp cận thông qua mức độ ứng dụng công nghệ trong theo dõi và giám sát hàng hóa, phối hợp giữa các khâu logistics, thực hiện thủ tục hải quan và thương mại trên nền tảng số, kết nối dữ liệu giữa các bên liên quan và giảm thời gian xử lý trong hoạt động logistics. Các nghiên cứu gần đây cho thấy việc triển khai các công nghệ như hệ thống quản lý vận tải, hệ thống quản lý kho, nền tảng dữ liệu và công nghệ theo dõi hàng hóa giúp nâng cao khả năng giám sát, điều phối và tối ưu hóa dòng chảy logistics [22, 23]. Nhờ đó, hiệu quả phối hợp giữa các khâu vận tải, lưu trữ và phân phối được cải thiện, qua đó nâng cao năng lực vận hành và hiệu quả khai thác của hệ thống hạ tầng logistics. Điều này hàm ý rằng chuyển đổi số không làm thay đổi trực tiếp quy mô hạ tầng mà chủ yếu nâng cao hiệu quả vận hành và khả năng khai thác của hệ thống.

Bên cạnh đó, việc ứng dụng các nền tảng số trong quản lý nhà nước như hệ thống hải quan điện tử, cơ chế một cửa quốc gia và các nền tảng chia sẻ dữ liệu góp phần tăng cường tính minh bạch, rút ngắn thời gian xử lý và nâng cao hiệu quả quản lý trong hoạt động thương mại quốc tế [24]. Những cải thiện này giúp giảm thiểu độ trễ trong vận hành và nâng cao mức độ liên thông giữa các chủ thể trong hệ thống logistics. Qua đó, chuyển đổi số góp phần tăng cường khả năng tích hợp và hiệu quả vận hành của toàn bộ hệ thống.

Khác với đầu tư – tài chính tác động đến quy mô vật chất của hạ tầng và quy hoạch – liên kết vùng định hình cấu trúc không gian, chuyển đổi số chủ yếu ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành và khả năng khai thác của hệ thống. Do đó, chuyển đổi số được xem là yếu tố then chốt giúp chuyển hóa tiềm năng hạ tầng thành năng lực vận hành thực tế của hệ thống logistics [6]. Từ các lập luận trên, có thể kỳ vọng rằng mức độ chuyển đổi số trong hệ thống logistics có tác động tích cực đến năng lực hạ tầng logistics.

**H4:** *Mức độ chuyển đổi số trong hệ thống logistics tác động tích cực đến năng lực hạ tầng logistics.*

## 2.6. Năng lực hạ tầng logistics và hiệu quả thương mại quốc tế

Trong nghiên cứu này, hiệu quả thương mại quốc tế được xem xét ở cấp độ doanh nghiệp và được tiếp cận theo góc độ hiệu quả thực hiện các giao dịch thương mại quốc tế trong bối cảnh logistics. Theo đó, hiệu quả thương mại quốc tế được phản ánh thông qua khả năng thực hiện đơn hàng quốc tế đúng thời gian cam kết, kiểm soát chi phí logistics trong hoạt động xuất nhập khẩu, đáp ứng yêu cầu của khách hàng quốc tế, duy trì hoạt động xuất nhập khẩu ổn định và mở rộng thị trường quốc tế. Cách tiếp cận này cho phép đánh giá hiệu quả thương mại quốc tế gắn với điều kiện logistics mà doanh nghiệp trực tiếp trải nghiệm và khai thác trong thực tiễn. Theo lý thuyết chi phí giao dịch, hiệu quả của các hoạt động thương mại phụ thuộc đáng kể vào chi phí và thời gian thực hiện giao dịch [2]. Theo đó, năng lực của hệ thống hạ tầng logistics có thể được xem là một yếu tố then chốt giúp giảm chi phí giao dịch thông qua việc đơn giản hóa quy trình xử lý, rút ngắn thời gian vận chuyển và giảm chi phí lưu kho. Từ góc độ doanh nghiệp, những cải thiện này có thể góp phần nâng cao hiệu quả thực hiện các hoạt động thương mại quốc tế. Khác với cách tiếp cận chỉ nhấn mạnh đến quy mô hạ tầng, năng lực hạ tầng logistics phản ánh khả năng kết nối, mức độ phối hợp và hiệu quả khai thác của hệ thống trong thực tiễn. Một hệ thống có năng lực cao không chỉ bảo đảm lưu thông hàng

hóa mà còn giúp tối ưu hóa dòng chảy logistics thông qua việc giảm thiểu độ trễ, nâng cao tính đồng bộ và cải thiện khả năng phối hợp giữa các khâu trong chuỗi cung ứng. Qua đó, doanh nghiệp có thể nâng cao khả năng đáp ứng thị trường, giảm chi phí và cải thiện hiệu quả hoạt động thương mại quốc tế. Bằng chứng thực nghiệm tại Việt Nam cũng khẳng định hạ tầng logistics có tác động tích cực và có ý nghĩa thống kê đến hiệu quả xuất khẩu của doanh nghiệp [25]. Như vậy, năng lực hạ tầng logistics tác động đến hiệu quả thương mại không chỉ thông qua điều kiện vật chất mà còn thông qua năng lực vận hành và mức độ tích hợp của toàn bộ hệ thống logistics [3, 10].

Theo cách tiếp cận thuận lợi hóa thương mại, chất lượng và năng lực của hạ tầng logistics có mối liên hệ chặt chẽ với các chỉ tiêu cốt lõi của hiệu quả thương mại như thời gian giao nhận, độ tin cậy của chuỗi cung ứng và khả năng tiếp cận thị trường quốc tế [3]. Khi năng lực hạ tầng được nâng cao, thời gian vận chuyển được rút ngắn, rủi ro gián đoạn giảm và mức độ đáp ứng của doanh nghiệp đối với yêu cầu thị trường được cải thiện. Điều này cho thấy năng lực hạ tầng logistics đóng vai trò như một cơ chế truyền dẫn, thông qua đó các điều kiện hạ tầng được chuyển hóa thành kết quả thương mại cụ thể của doanh nghiệp.

Các nghiên cứu thực nghiệm của Ngân hàng Thế giới cũng cho thấy các quốc gia và khu vực có hệ thống logistics phát triển và được khai thác hiệu quả thường đạt hiệu quả thương mại cao hơn [10]. Ở cấp độ doanh nghiệp, mối quan hệ này được phản ánh thông qua khả năng rút ngắn thời gian giao dịch, giảm chi phí và nâng cao độ tin cậy trong chuỗi cung ứng quốc tế. Ý nghĩa này càng trở nên rõ nét trong bối cảnh các hành lang kinh tế xuyên biên giới như EWEC, nơi hiệu quả thương mại của doanh nghiệp phụ thuộc lớn vào khả năng khai thác hiệu quả hệ thống hạ tầng logistics và duy trì dòng chảy hàng hóa thông suốt. Từ các lập luận trên, có thể kỳ vọng rằng năng lực hạ tầng logistics có tác động tích cực đến hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp tại các tỉnh trên EWEC ở Việt Nam. Do đó, giả thuyết được xây dựng như sau:

**H5:** *Năng lực hạ tầng logistics tác động tích cực đến hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp.*

## 2.7. Các yếu tố cấu trúc và hiệu quả thương mại quốc tế

Bên cạnh tác động gián tiếp thông qua năng lực hạ tầng logistics, các yếu tố cấu trúc, bao gồm thể chế – chính sách, đầu tư – tài chính, quy hoạch – liên kết vùng và chuyển đổi số, cũng có thể ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả thương mại quốc tế thông qua các cơ chế liên quan đến môi trường giao dịch và khả năng tiếp cận thị trường. Quan điểm này phù hợp với cách tiếp cận thuận lợi hóa thương mại, theo đó các yếu tố thể chế và điều kiện thị trường có thể tác động trực tiếp đến chi phí, thời gian và hiệu quả thực hiện các giao dịch thương mại quốc tế [4, 24]. Cụ thể, cải cách thể chế và đơn giản hóa thủ tục hành chính giúp giảm chi phí giao dịch và rút ngắn thời gian xử lý, qua đó nâng cao hiệu quả thương mại [4, 10]. Đồng thời, đầu tư hạ tầng và tăng cường liên kết vùng giúp mở rộng khả năng tiếp cận thị trường và cải thiện mức độ kết nối giữa các khu vực [3, 15]. Bên cạnh đó, mức độ chuyển đổi số trong hệ thống logistics và môi trường thương mại thúc đẩy tính minh bạch, giảm bất cân xứng thông tin và nâng cao hiệu quả thực hiện các giao dịch thương mại quốc tế [24]. Những cơ chế này cho thấy các yếu tố cấu trúc có thể ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả thương mại thông qua việc cải thiện điều kiện giao dịch và khả năng tiếp cận thị trường, bên cạnh kênh tác động gián tiếp thông qua năng lực hạ tầng logistics. Trên cơ sở đó, các giả thuyết được đề xuất như sau:

**H6:** *Thể chế – chính sách tác động tích cực đến hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp.*

**H7:** *Đầu tư – tài chính tác động tích cực đến hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp.*

**H8:** *Quy hoạch – liên kết vùng tác động tích cực đến hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp.*

**H9:** *Mức độ chuyển đổi số trong hệ thống*

*logistics tác động tích cực đến hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp.*

## 2.8. Vai trò trung gian của năng lực hạ tầng logistics

Từ các lập luận lý thuyết trên, có thể thấy năng lực hạ tầng logistics đóng vai trò là một cơ chế truyền dẫn quan trọng trong mối quan hệ giữa các yếu tố cấu trúc và hiệu quả thương mại quốc tế. Cụ thể, các yếu tố cấu trúc như thể chế – chính sách, đầu tư – tài chính, quy hoạch – liên kết vùng và chuyển đổi số góp phần định hình điều kiện phát triển, mức độ kết nối và khả năng vận hành của hệ thống hạ tầng logistics, qua đó ảnh hưởng gián tiếp đến hiệu quả thương mại [3, 8].

Theo cách tiếp cận năng lực hệ thống, hiệu quả thương mại quốc tế không chỉ phụ thuộc vào các điều kiện đầu vào mà còn chịu tác động thông qua khả năng khai thác và vận hành của hệ thống logistics [8, 10]. Theo đó, tác động của các yếu tố cấu trúc đến hiệu quả thương mại có thể được truyền dẫn thông qua năng lực hạ tầng logistics, bên cạnh kênh tác động trực tiếp. Điều này hàm ý rằng các yếu tố cấu trúc không chỉ ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả thương mại mà còn tác động gián tiếp thông qua việc nâng cao năng lực vận hành và khai thác của hệ thống hạ tầng logistics.

Do đó, năng lực hạ tầng logistics được kỳ vọng đóng vai trò trung gian trong cơ chế truyền dẫn tác động từ các yếu tố cấu trúc đến hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp. Trên cơ sở đó, các giả thuyết trung gian được xây dựng như sau:

**H10a:** *Năng lực hạ tầng logistics đóng vai trò trung gian trong mối quan hệ giữa thể chế – chính sách và hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp.*

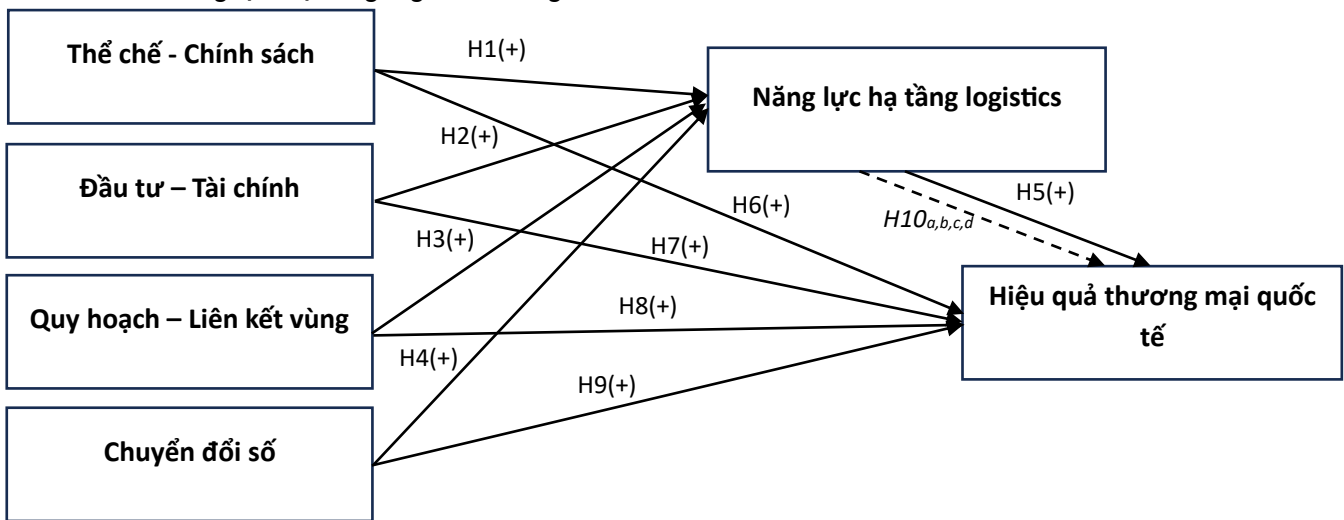
**H10b:** *Năng lực hạ tầng logistics đóng vai trò trung gian trong mối quan hệ giữa đầu tư – tài chính và hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp.*

**H10c:** *Năng lực hạ tầng logistics đóng vai trò trung gian trong mối quan hệ giữa quy hoạch – liên kết vùng và hiệu quả thương mại quốc tế của*

doanh nghiệp.

**H10d:** Năng lực hạ tầng logistics đóng vai trò

trung gian trong mối quan hệ giữa chuyển đổi số và hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp.



**Hình 1.** Khung nghiên cứu đề xuất

Hình 1 khái quát mối quan hệ giữa các yếu tố cấu trúc, năng lực hạ tầng logistics và hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp. Trong mô hình này, năng lực hạ tầng logistics được xem là biến trung gian truyền dẫn tác động từ các yếu tố cấu trúc đến hiệu quả thương mại quốc tế.

**3. Phương pháp nghiên cứu**

Nghiên cứu áp dụng phương pháp PLS-SEM để kiểm định tác động của các yếu tố cấu trúc đến hiệu quả thương mại quốc tế, với vai trò trung gian của năng lực hạ tầng logistics, dựa trên dữ liệu khảo sát các doanh nghiệp xuất nhập khẩu tại các tỉnh thành trên EWEC tại Việt Nam. Các biến trong

mô hình đều là biến tiềm ẩn nên được đo lường bằng thang Likert 5 mức độ [26]. Tất cả các biến được đo lường ở cấp độ doanh nghiệp, dựa trên nhận thức và đánh giá của người trả lời về các điều kiện hạ tầng và môi trường cấu trúc mà doanh nghiệp đang khai thác trong thực tiễn.

Bảng 1 trình bày thang đo của các biến trong mô hình. Các thang đo được kế thừa có chọn lọc từ các nghiên cứu trước và được hiệu chỉnh về thuật ngữ, bối cảnh để phù hợp với doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, xuất nhập khẩu và chuỗi cung ứng quốc tế trên EWEC tại Việt Nam.

**Bảng 1.** Nguồn gốc và cơ sở xây dựng thang đo

Biến	Nội dung thang đo	Nguồn
Thế chế – chính sách	Quy định pháp lý về logistics rõ ràng và dễ hiểu đối với doanh nghiệp	[8, 10, 11]
	Thủ tục hành chính trong logistics được thực hiện thuận lợi và minh bạch	[4]
	Thời gian xử lý thủ tục hải quan là hợp lý trong thực tế	[10]
	Việc thực thi chính sách giữa các cơ quan quản lý là nhất quán	[12]
Đầu tư – tài chính	Thông tin về chính sách logistics dễ tiếp cận và cập nhật	[24]
	Mức độ đầu tư vào hạ tầng logistics đáp ứng nhu cầu phát triển vận tải	[14, 15]
	Đầu tư vào hạ tầng logistics chú trọng đến chất lượng kỹ thuật	[5]
	Nguồn lực tài chính cho phát triển hạ tầng logistics được đảm bảo	[15, 17]
	Vốn đầu tư cho hạ tầng logistics được phân bổ hợp lý giữa các khu vực	[16]
	Đầu tư hạ tầng logistics góp phần nâng cao năng lực vận chuyển hàng hóa	[8, 15]

**Bảng 1. (tiếp)**

<b>Biến</b>	<b>Nội dung thang đo</b>	<b>Nguồn</b>
Quy hoạch – liên kết vùng	Quy hoạch hạ tầng logistics đảm bảo kết nối giữa các địa phương	[19]
	Quy hoạch giao thông hỗ trợ vận chuyển hàng hóa giữa các khu vực	[5]
	Có sự phối hợp trong quy hoạch logistics giữa các địa phương	[20]
	Quy hoạch hạ tầng giúp duy trì dòng vận chuyển hàng hóa liên tục	[6]
	Quy hoạch hạ tầng logistics hỗ trợ mở rộng kết nối thị trường	[3]
Chuyển đổi số	Hệ thống logistics có ứng dụng công nghệ để theo dõi và giám sát hàng hóa	[21, 22]
	Các nền tảng số hỗ trợ phối hợp giữa các khâu trong chuỗi logistics	[23]
	Thủ tục hải quan và thương mại được thực hiện trên nền tảng số	[24]
	Dữ liệu logistics được kết nối và chia sẻ giữa các bên liên quan	[23]
	Ứng dụng công nghệ giúp giảm thời gian xử lý trong hoạt động logistics	[6, 24]
Năng lực hạ tầng logistics	Hạ tầng logistics đáp ứng yêu cầu vận tải hàng hóa trong thực tế	[8, 10]
	Doanh nghiệp dễ tiếp cận các dịch vụ logistics cần thiết	[8, 10]
	Các loại hình hạ tầng logistics có sự kết nối hiệu quả	[6]
	Hoạt động lưu trữ hàng hóa được thực hiện hiệu quả	[5]
	Hệ thống logistics vận hành ổn định và thông suốt	[3]
Hiệu quả thương mại quốc tế	Đơn hàng quốc tế được thực hiện đúng thời gian cam kết	[3]
	Chi phí logistics trong hoạt động xuất nhập khẩu được kiểm soát hiệu quả	[4, 10]
	Yêu cầu của khách hàng quốc tế được đáp ứng tốt	[24, 25]
	Hoạt động xuất nhập khẩu được duy trì ổn định và hiệu quả	[25]
	Doanh nghiệp mở rộng được thị trường quốc tế	[10, 25]

Dữ liệu khảo sát được thu thập từ tháng 6 đến tháng 12 năm 2025, thông qua bảng hỏi cấu trúc, kết hợp khảo sát trực tiếp và trực tuyến. Nghiên cứu sử dụng phương pháp chọn mẫu thuận tiện có điều kiện, tập trung vào các doanh nghiệp có tham gia hoạt động logistics, xuất nhập khẩu hoặc chuỗi cung ứng quốc tế tại các địa phương trên EWEC ở Việt Nam. Đối tượng trả lời khảo sát gồm lãnh đạo cấp cao, lãnh đạo cấp trung và nhân sự chuyên môn có liên quan trực tiếp đến hoạt động logistics, xuất nhập khẩu, vận hành chuỗi cung ứng hoặc thương mại quốc tế của doanh nghiệp. Nghiên cứu sử dụng cách tiếp cận người cung cấp thông tin chủ chốt, theo đó người trả lời được lựa chọn dựa trên mức độ am hiểu và tham gia thực tiễn vào các hoạt động liên quan đến nội dung khảo sát. Sau khi sàng lọc dữ liệu, 396 quan sát hợp lệ được sử dụng cho phân tích. Cơ

mẫu này đáp ứng yêu cầu đối với phân tích PLS-SEM theo khuyến nghị của Hair và cộng sự (2022) [27]. Việc phân tích dữ liệu được thực hiện bằng phương pháp PLS-SEM trên phần mềm SmartPLS 4.1 nhằm đánh giá mô hình đo lường và mô hình cấu trúc, đồng thời kiểm định các mối quan hệ và vai trò trung gian thông qua kỹ thuật bootstrap [27, 28].

#### **4. Kết quả nghiên cứu**

##### **4.1. Mô tả mẫu khảo sát**

Kết quả thống kê tại Bảng 2 cho thấy mẫu nghiên cứu gồm 396 quan sát hợp lệ với cơ cấu phân bố tương đối hợp lý, phản ánh đặc điểm của các doanh nghiệp hoạt động logistics và thương mại quốc tế trên EWEC tại Việt Nam. Về chức vụ, người trả lời chủ yếu là nhân sự chuyên môn (44.4%) và lãnh đạo cấp trung (35.4%). Đáng chú ý, 77.3% người trả lời có từ 5 năm kinh nghiệm trở

lên, góp phần củng cố độ tin cậy của dữ liệu khảo sát. Về loại hình doanh nghiệp, mẫu được phân bổ tương đối đồng đều giữa doanh nghiệp logistics (35.4%), sản xuất – xuất khẩu (32.8%) và thương mại – xuất nhập khẩu (25.3%). Quy mô doanh nghiệp chủ yếu là nhỏ và vừa (60.6%), phản ánh đặc điểm phổ biến của nhóm doanh nghiệp tham

gia khảo sát. Về địa bàn, Đà Nẵng chiếm tỷ trọng lớn nhất (42.9%), tiếp theo là Huế và Quảng Trị, phản ánh vai trò trung tâm của Đà Nẵng trong hệ thống logistics khu vực. Nhìn chung, cơ cấu mẫu khảo sát phù hợp với mục tiêu nghiên cứu và đáp ứng yêu cầu cho các phân tích định lượng tiếp theo.

**Bảng 2.** Thống kê đặc điểm mẫu khảo sát (N = 396)

Đặc điểm mẫu	Phân loại	Số lượng	Tỷ lệ (%)
Chức vụ	Lãnh đạo cấp cao	80	20.2
	Lãnh đạo cấp trung	140	35.4
	Nhân sự chuyên môn	176	44.4
Kinh nghiệm làm việc	Dưới 5 năm	90	22.7
	5–10 năm	160	40.4
	Trên 10 năm	146	36.9
Loại hình doanh nghiệp	DN logistics	140	35.4
	DN sản xuất – xuất khẩu	130	32.8
	DN thương mại – XNK	100	25.3
	Khác	26	6.6
Quy mô doanh nghiệp	Siêu nhỏ	50	12.6
	Nhỏ và vừa	240	60.6
	Lớn	106	26.8
Địa bàn hoạt động của doanh nghiệp	Đà Nẵng	170	42.9
	Huế	110	27.8
	Quảng Trị	90	22.7
	Khác	26	6.6

#### 4.2. Đánh giá mô hình đo lường về độ tin cậy và giá trị hội tụ

Kết quả tại Bảng 3 cho thấy các thang đo đều đạt yêu cầu về độ tin cậy và giá trị hội tụ. Cụ thể, hệ số tải ngoài của các biến quan sát đều lớn hơn 0.7 (dao động từ 0.714 đến 0.951) cho thấy các chỉ báo có mức độ đóng góp tốt vào biến tiềm ẩn. Hệ số Cronbach's alpha của các thang đo nằm trong khoảng từ 0.857 đến 0.909 và hệ số độ tin cậy tổng hợp (CR) dao động từ 0.897 đến 0.933, đều vượt ngưỡng 0.7, khẳng định độ tin cậy nội tại của các thang đo. Đồng thời, giá trị AVE của các biến đều lớn hơn 0.5 (từ 0.636 đến 0.737), qua đó khẳng định giá trị hội tụ của các thang đo theo tiêu chuẩn của Hair và cộng sự (2022) [27]. Như vậy, các thang đo được sử dụng trong nghiên cứu là phù

hợp và được tiếp tục sử dụng cho các bước phân tích tiếp theo.

Bảng 4 trình bày kết quả đánh giá giá trị phân biệt của thang đo theo tiêu chí Heterotrait-monotrait ratio (HTMT). Theo Henseler và cộng sự (2015) [28], giá trị HTMT nhỏ hơn 0.85 cho thấy các biến tiềm ẩn có sự phân biệt rõ ràng, không trùng lặp khái niệm. Kết quả cho thấy tất cả các hệ số HTMT giữa các cặp biến đều nhỏ hơn ngưỡng 0.85, dao động từ 0.188 đến 0.628. Giá trị lớn nhất được ghi nhận giữa hai biến Thể chế – chính sách (TC) và Hiệu quả thương mại quốc tế (HQTM) là 0.628, vẫn nằm trong ngưỡng chấp nhận. Như vậy, mô hình đo lường đáp ứng yêu cầu về giá trị phân biệt và phù hợp cho các phân tích tiếp theo trong mô hình cấu trúc.

**Bảng 3.** Kết quả đánh giá mô hình đo lường về độ tin cậy và giá trị hội tụ

<b>Biến tiềm ẩn</b>	<b>Mã biến</b>	<b>Hệ số tải ngoài</b>	<b><math>\alpha</math></b>	<b>CR</b>	<b>AVE</b>
<b>Thẻ ché - Chính sách (TC)</b>	TC1	0.838	0.882	0.915	0.684
	TC2	0.714			
	TC3	0.793			
	TC4	0.839			
	TC5	0.936			
<b>Đầu tư – tài chính (DT)</b>	DT1	0.802	0.864	0.902	0.648
	DT2	0.786			
	DT3	0.723			
	DT4	0.868			
	DT5	0.837			
<b>Quy hoạch – liên kết vùng (QH)</b>	QH1	0.849	0.909	0.933	0.737
	QH2	0.830			
	QH3	0.763			
	QH4	0.888			
	QH5	0.951			
<b>Chuyển đổi số (CDS)</b>	CDS1	0.818	0.896	0.923	0.707
	CDS2	0.856			
	CDS3	0.873			
	CDS4	0.852			
	CDS5	0.804			
<b>Năng lực hạ tầng logistics (NLHT)</b>	NLHT1	0.836	0.888	0.919	0.695
	NLHT2	0.807			
	NLHT3	0.732			
	NLHT4	0.866			
	NLHT5	0.916			
<b>Hiệu quả thương mại quốc tế (HQTM)</b>	HQTM1	0.852	0.857	0.897	0.636
	HQTM2	0.801			
	HQTM3	0.715			
	HQTM4	0.836			
	HQTM5	0.777			

**Bảng 4.** Ma trận HTMT đánh giá giá trị phân biệt của các thang đo

	<b>CDS</b>	<b>DT</b>	<b>HQTM</b>	<b>NLHT</b>	<b>QH</b>	<b>TC</b>
CDS						
DT	0.188					
HQTM	0.483	0.402				
NLHT	0.365	0.357	0.589			
QH	0.329	0.334	0.622	0.526		
TC	0.344	0.364	0.628	0.440	0.398	

Theo Bảng 5, các mối quan hệ trong mô hình đều có ý nghĩa thống kê ( $p < 0.05$ ), do đó toàn bộ các giả thuyết từ H1 đến H9 đều được chấp nhận. Đồng thời, các giá trị VIF đều nhỏ hơn 3, cho thấy mô hình không tồn tại đa cộng tuyến và các ước lượng là đáng tin cậy [27].

Các yếu tố cấu trúc đều có tác động tích cực đến năng lực hạ tầng logistics (NLHT), trong đó Quy hoạch – liên kết vùng (QH) có tác động mạnh nhất ( $\beta = 0.317$ ), tiếp theo là Thẻ chế – chính sách (TC) ( $\beta = 0.184$ ), Chuyển đổi số (CDS) ( $\beta = 0.151$ ) và Đầu tư – tài chính (DT) ( $\beta = 0.143$ ). Kết quả này cho thấy vai trò nổi bật của yếu tố quy hoạch và liên kết vùng trong việc nâng cao năng lực vận hành và kết nối của hệ thống hạ tầng logistics.

Đối với hiệu quả thương mại quốc tế (HQTM), Thẻ chế – chính sách (TC) có tác động

mạnh nhất ( $\beta = 0.307$ ), tiếp theo là Quy hoạch – liên kết vùng (QH) ( $\beta = 0.280$ ), Năng lực hạ tầng logistics (NLHT) ( $\beta = 0.185$ ), và Chuyển đổi số (CDS) ( $\beta = 0.182$ ). Trong khi đó, Đầu tư – tài chính (DT) có tác động trực tiếp yếu nhất ( $\beta = 0.081$ ), mặc dù vẫn có ý nghĩa thống kê.

Điều này cho thấy hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp không chỉ chịu ảnh hưởng trực tiếp từ các yếu tố cấu trúc mà còn phụ thuộc vào khả năng chuyển hóa các yếu tố này thông qua năng lực hạ tầng logistics. Nhìn chung, kết quả nghiên cứu khẳng định vai trò quan trọng của cả tác động trực tiếp và gián tiếp của các yếu tố cấu trúc, đồng thời làm nổi bật chức năng trung gian của năng lực hạ tầng logistics trong việc nâng cao hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp trên EWEC.

**Bảng 5.** Kết quả kiểm định mô hình cấu trúc (tác động trực tiếp)

Giả thuyết	Mối quan hệ	Hệ số $\beta$	VIF	p-value	Kết luận
H1	TC -> NLHT	0.184	1.277	<0.001	Chấp nhận
H2	DT -> NLHT	0.143	1.168	0.001	Chấp nhận
H3	QH -> NLHT	0.317	1.255	<0.001	Chấp nhận
H4	CDS -> NLHT	0.151	1.159	0.001	Chấp nhận
H5	NLHT -> HQTM	0.185	1.466	<0.001	Chấp nhận
H6	TC -> HQTM	0.307	1.327	<0.001	Chấp nhận
H7	DT -> HQTM	0.081	1.198	0.047	Chấp nhận
H8	QH -> HQTM	0.280	1.402	<0.001	Chấp nhận
H9	CDS -> HQTM	0.182	1.930	<0.001	Chấp nhận

Kết quả tại Bảng 6 cho thấy tất cả các tác động gián tiếp thông qua năng lực hạ tầng logistics (NLHT) đều có ý nghĩa thống kê ( $p < 0.05$ ), do đó các giả thuyết H10a–H10d được chấp nhận. Trong đó, Quy hoạch – liên kết vùng (QH) có tác động gián tiếp mạnh nhất ( $\beta = 0.059$ ), tiếp theo là Thẻ chế – chính sách (TC) ( $\beta = 0.034$ ), Chuyển đổi số

(CDS) ( $\beta = 0.028$ ) và Đầu tư – tài chính (DT) ( $\beta = 0.026$ ). Kết hợp với tác động trực tiếp, các biến đều ảnh hưởng đến HQTM thông qua cả hai kênh, cho thấy tồn tại cơ chế trung gian một phần trong mô hình [27]. Điều này khẳng định vai trò của NLHT như một kênh truyền dẫn quan trọng giữa các yếu tố cấu trúc và hiệu quả thương mại quốc tế.

**Bảng 6.** Kết quả kiểm định vai trò trung gian của NLHT

Giả thuyết	Mối quan hệ	Hệ số $\beta$	p-value	Kết luận
H10a	TC -> NLHT -> HQTM	0.034	0.005	Chấp nhận
H10b	DT -> NLHT -> HQTM	0.026	0.013	Chấp nhận
H10c	QH -> NLHT -> HQTM	0.059	<0.001	Chấp nhận
H10d	CDS -> NLHT -> HQTM	0.028	0.011	Chấp nhận

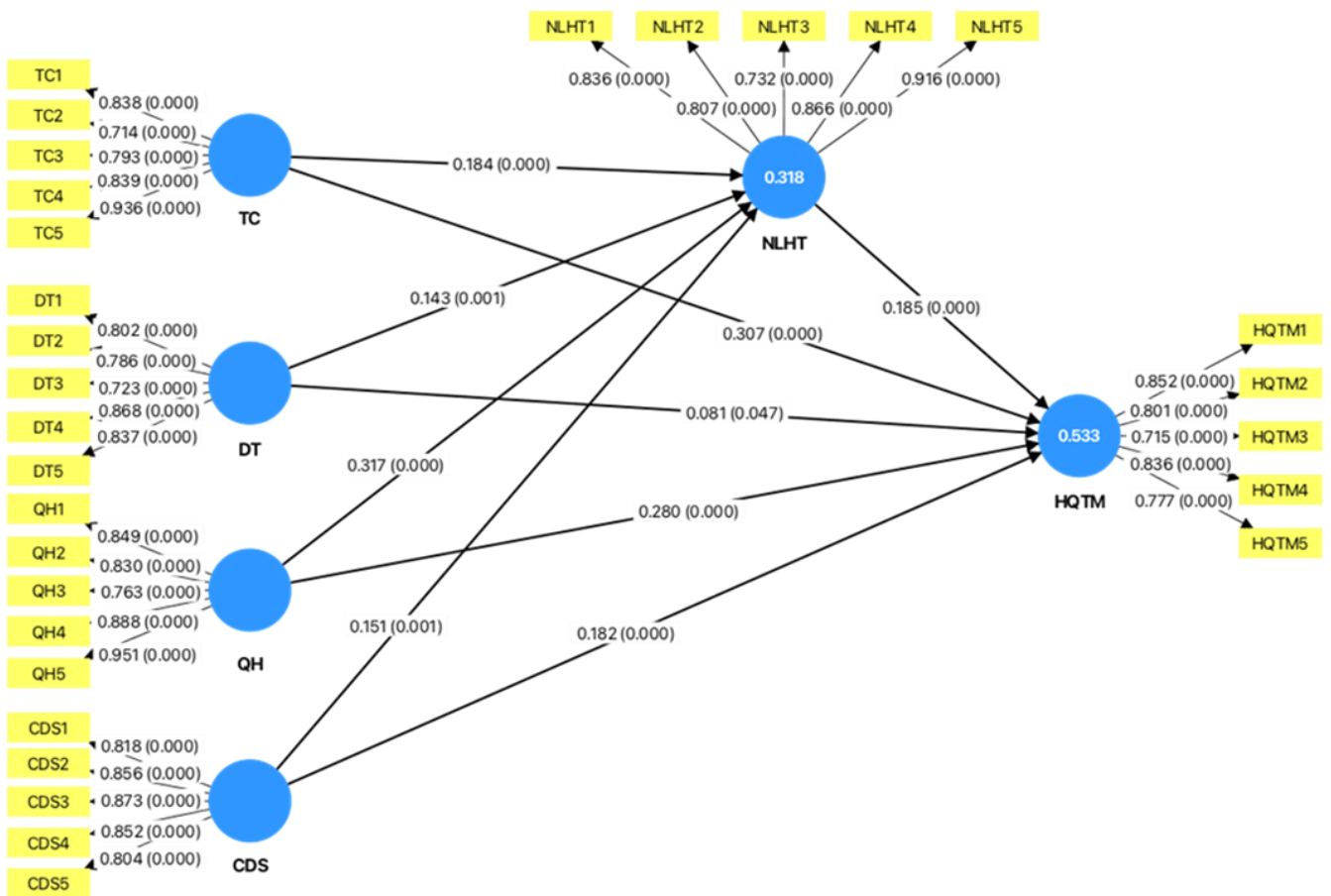
Kết quả tại Bảng 7 cho thấy mô hình có mức độ giải thích khá đối với các biến nội sinh. Cụ thể, hệ số xác định R<sup>2</sup> của biến hiệu quả thương mại quốc tế (HQTM) đạt 0.533 (R<sup>2</sup> hiệu chỉnh = 0.527), chỉ ra các biến độc lập và biến trung gian giải thích được khoảng 53.3% sự biến thiên của HQTM, tương ứng với mức độ giải thích trung bình theo tiêu chuẩn của Hair và cộng sự (2022) [27]. Đối với

biến năng lực hạ tầng logistics (NLHT), giá trị R<sup>2</sup> đạt 0.318 (R<sup>2</sup> hiệu chỉnh = 0.311), phản ánh mức độ giải thích ở mức trung bình thấp.

Như vậy, các giá trị R<sup>2</sup> khẳng định sự phù hợp của mô hình nghiên cứu trong việc phân tích các mối quan hệ giữa các yếu tố cấu trúc, năng lực hạ tầng logistics và hiệu quả thương mại quốc tế. Hình 2 là mô hình nghiên cứu sau kiểm định.

**Bảng 7.** Hệ số xác định của mô hình (R<sup>2</sup>)

Biến nội sinh	R <sup>2</sup>	R <sup>2</sup> hiệu chỉnh
HQTM	0.533	0.527
NLHT	0.318	0.311



**Hình 2.** Mô hình nghiên cứu sau kiểm định

**5. Thảo luận**

Kết quả nghiên cứu cung cấp minh chứng thực nghiệm về tác động tích cực của các yếu tố cấu trúc, bao gồm thể chế – chính sách, đầu tư – tài chính, quy hoạch – liên kết vùng và chuyển đổi số, đến hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp tại các tỉnh thành trên EWEC ở Việt Nam, cả trực tiếp và gián tiếp thông qua năng lực hạ tầng logistics. Kết quả này phù hợp với lý thuyết thuận

lợi hóa thương mại, lý thuyết chi phí giao dịch và cách tiếp cận năng lực hệ thống, theo đó hiệu quả thương mại không chỉ phụ thuộc vào các điều kiện cấu trúc bên ngoài, mà còn phụ thuộc vào khả năng doanh nghiệp tiếp cận, khai thác và vận hành hệ thống logistics trong thực tiễn.

Thứ nhất, thể chế – chính sách được xác định là yếu tố có tác động trực tiếp mạnh nhất đến hiệu quả thương mại quốc tế. Kết quả này cho thấy

vai trò quan trọng của môi trường thể chế trong việc giảm chi phí giao dịch, rút ngắn thời gian xử lý, nâng cao tính minh bạch và tạo thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu. Phát hiện này phù hợp với các nghiên cứu và báo cáo của OECD (2018) [4] và Arvis và cộng sự (2023) [10], trong đó nhấn mạnh rằng cải cách thủ tục, hiệu quả thông quan và chất lượng thực thi chính sách là những điều kiện quan trọng giúp nâng cao hiệu quả thương mại. Trong bối cảnh EWEC, kết quả này hàm ý rằng các rào cản thể chế và thủ tục không chỉ ảnh hưởng đến chi phí giao dịch của doanh nghiệp, mà còn tác động đến khả năng khai thác các kết nối logistics trên toàn tuyến hành lang.

Thứ hai, quy hoạch – liên kết vùng có tác động mạnh nhất đến năng lực hạ tầng logistics, đồng thời cũng có ảnh hưởng đáng kể đến hiệu quả thương mại. Kết quả này phù hợp với cách tiếp cận kinh tế không gian và các nghiên cứu về hành lang kinh tế, trong đó nhấn mạnh vai trò của tổ chức không gian, kết nối liên vùng và phối hợp hạ tầng trong việc nâng cao hiệu quả lưu chuyển hàng hóa [15, 16, 17]. Phát hiện này đặc biệt có ý nghĩa đối với EWEC, bởi hiệu quả logistics trên tuyến hành lang không chỉ phụ thuộc vào chất lượng hạ tầng của từng địa phương riêng lẻ, mà còn phụ thuộc vào mức độ đồng bộ giữa các địa phương, các cửa khẩu, cảng biển, trung tâm logistics và mạng lưới vận tải kết nối.

Thứ ba, chuyển đổi số có tác động tích cực đến cả năng lực hạ tầng logistics và hiệu quả thương mại quốc tế. Kết quả này phù hợp với các nghiên cứu về đổi mới công nghệ và logistics số, cho rằng ứng dụng công nghệ trong theo dõi hàng hóa, quản lý vận tải, quản lý kho, chia sẻ dữ liệu và hải quan điện tử có thể nâng cao khả năng phối hợp, giảm độ trễ và cải thiện hiệu quả vận hành của chuỗi logistics [18, 19, 20, 21]. Trong bối cảnh các doanh nghiệp trên EWEC, chuyển đổi số không chỉ hỗ trợ quản lý nội bộ mà còn giúp tăng cường khả năng liên thông giữa doanh nghiệp, đơn vị logistics, cơ quan quản lý và các đối tác trong chuỗi cung ứng quốc tế.

Thứ tư, đầu tư – tài chính có tác động trực

tiếp yếu nhất đến hiệu quả thương mại quốc tế, nhưng vẫn có ý nghĩa thống kê và có tác động gián tiếp thông qua năng lực hạ tầng logistics. Kết quả này cho thấy đầu tư hạ tầng chỉ thực sự phát huy tác dụng khi được chuyển hóa thành năng lực vận hành, kết nối và khai thác thực tế của hệ thống logistics. Phát hiện này phù hợp với quan điểm cho rằng mở rộng quy mô hạ tầng là điều kiện cần, nhưng chưa đủ; hiệu quả thương mại chỉ được cải thiện khi các khoản đầu tư được phân bổ hợp lý, bảo đảm tính đồng bộ và gắn với nhu cầu vận hành thực tế của doanh nghiệp [14, 15, 17].

Đặc biệt, kết quả nghiên cứu xác nhận vai trò trung gian một phần của năng lực hạ tầng logistics trong mối quan hệ giữa các yếu tố cấu trúc và hiệu quả thương mại quốc tế. Điều này cho thấy các yếu tố cấu trúc không chỉ tác động trực tiếp đến hiệu quả thương mại, mà còn tạo ảnh hưởng gián tiếp thông qua việc nâng cao khả năng vận hành, kết nối và khai thác hệ thống logistics. Kết quả này bổ sung bằng chứng thực nghiệm cho các nghiên cứu về thuận lợi hóa thương mại và logistics bằng cách làm rõ cơ chế truyền dẫn từ điều kiện cấu trúc đến kết quả thương mại ở cấp độ doanh nghiệp [3, 8, 10]. Trong bối cảnh EWEC tại Việt Nam, đóng góp này có ý nghĩa quan trọng vì các nghiên cứu trước thường tập trung vào vai trò của hạ tầng logistics hoặc thuận lợi hóa thương mại ở cấp quốc gia/vùng, trong khi cơ chế trung gian của năng lực hạ tầng logistics từ góc nhìn doanh nghiệp vẫn chưa được làm rõ đầy đủ.

## 6. Kết luận

Nghiên cứu phân tích tác động của các yếu tố cấu trúc, bao gồm thể chế – chính sách, đầu tư – tài chính, quy hoạch – liên kết vùng và chuyển đổi số, đến hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp tại các tỉnh thành trên EWEC ở Việt Nam, với vai trò trung gian của năng lực hạ tầng logistics. Kết quả PLS-SEM cho thấy các yếu tố cấu trúc đều có tác động tích cực đến hiệu quả thương mại quốc tế. Đồng thời, năng lực hạ tầng logistics đóng vai trò trung gian một phần trong các mối quan hệ này. Trong đó, thể chế – chính sách có tác động trực tiếp mạnh nhất đến hiệu quả thương mại quốc tế,

còn quy hoạch – liên kết vùng có ảnh hưởng lớn nhất đến năng lực hạ tầng logistics.

Về mặt lý thuyết, nghiên cứu góp phần làm rõ cơ chế tác động của các yếu tố cấu trúc đến hiệu quả thương mại quốc tế thông qua cách tiếp cận năng lực hệ thống. Cụ thể, năng lực hạ tầng logistics được xem như kênh truyền dẫn quan trọng, phản ánh khả năng tiếp cận, kết nối, vận hành và khai thác hệ thống logistics từ phía doanh nghiệp. Kết quả này bổ sung bằng chứng thực nghiệm cho lý thuyết thuận lợi hóa thương mại, lý thuyết chi phí giao dịch và các nghiên cứu về logistics trong bối cảnh hành lang kinh tế xuyên biên giới.

Về mặt thực tiễn, nghiên cứu gợi ý một số hàm ý chính sách quan trọng. Thứ nhất, cần tiếp tục cải thiện chất lượng thể chế và đơn giản hóa thủ tục hành chính nhằm giảm chi phí giao dịch và tạo thuận lợi cho hoạt động thương mại quốc tế. Thứ hai, cần tăng cường tính đồng bộ trong quy hoạch và liên kết vùng nhằm nâng cao khả năng kết nối và hiệu quả khai thác hệ thống hạ tầng logistics. Thứ ba, thúc đẩy chuyển đổi số trong logistics và thương mại nhằm cải thiện hiệu quả vận hành và tăng cường khả năng phối hợp giữa các chủ thể trong chuỗi cung ứng. Cuối cùng, việc đầu tư hạ tầng cần được thực hiện theo hướng đồng bộ và hiệu quả, gắn với nâng cao năng lực vận hành thay vì chỉ mở rộng quy mô.

Bên cạnh những đóng góp, nghiên cứu vẫn có một số hạn chế. Mẫu khảo sát được thu thập theo phương pháp chọn mẫu thuận tiện nên có thể ảnh hưởng đến mức độ đại diện. Dữ liệu nghiên cứu có tính cắt ngang và dựa trên đánh giá của người trả lời tại doanh nghiệp, do đó có thể chưa phản ánh đầy đủ sự thay đổi theo thời gian cũng như các điều kiện khách quan của hạ tầng và thương mại. Ngoài ra, hiệu quả thương mại quốc tế được đo lường chủ yếu thông qua các biểu hiện gắn với quá trình thực hiện giao dịch thương mại quốc tế trong bối cảnh logistics, chưa kết hợp với các chỉ tiêu khách quan về tài chính, vận hành hoặc kết quả xuất nhập khẩu. Các nghiên cứu tiếp theo có thể mở rộng phạm vi khảo sát, kết hợp dữ liệu

khách quan như chi phí logistics thực tế, thời gian giao nhận, thời gian thông quan, doanh thu xuất khẩu hoặc số lượng thị trường quốc tế, đồng thời bổ sung các biến như năng lực quản trị doanh nghiệp, năng lực logistics nội bộ hoặc mức độ tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu để hoàn thiện mô hình nghiên cứu.

#### Tài liệu tham khảo

- [1] N.V. Thanh, B.V. Viễn, T.T. Trần. (2025). Phát triển hạ tầng logistics miền Trung trong bối cảnh chuyển đổi số. *Tạp chí Nghiên cứu tài chính kế toán*, 301, 75–78. <https://doi.org/10.71374/jfarv.v25.i301.20>
- [2] O.E. Williamson. (1985). The economic institutions of capitalism: firms, markets, relational contracting. *New York: Free Press*
- [3] A. Portugal-Perez, J.S. Wilson. (2012). Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure. *World Development*, 40(7), 1295-1307. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2011.12.002>
- [4] OECD. (2018). Trade Facilitation and the Global Economy. *OECD Publishing, Paris*. <https://doi.org/10.1787/9789264277571-en>
- [5] T.E. Notteboom, J.-P. Rodrigue. (2005). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297-313. <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>
- [6] G.T.M. Hult, D.J. Ketchen, M. Arrfelt. (2007). Strategic supply chain management: Improving performance through a culture of competitiveness and knowledge development. *Strategic Management Journal*, 28(10), 1035-1052. <https://doi.org/10.1002/smj.627>
- [7] D.J. Teece. (2007). Explicating dynamic capabilities: the nature and microfoundations of (sustainable) enterprise performance. *Strategic Management Journal*, 28(13), 1319-1350. <https://doi.org/10.1002/smj.640>
- [8] J.F. Arvis, L. Ojala, C. Wiederer, B. Shepherd, A. Raj, K. Dairabayeva, T. Kiiski. (2018). Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy - The Logistics

- Performance Index and Its Indicators. *World Bank*. <https://doi.org/10.1596/29971>
- [9] T.T. Tran, Q.H. Do, Q.T. Dinh. (2022). Logistics Service Providers in Central Vietnam: Current Status and Strategies for the Future. *WSEAS Transactions on Business and Economics*, 19, 1140–1154. <https://doi.org/10.37394/23207.2022.19.100>
- [10] J.F. Arvis, L. Ojala, B. Shepherd, D. Ulybina, C. Wiederer. (2023). Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy - The Logistics Performance Index and Its Indicators. *World Bank*. <https://doi.org/10.1596/39760>.
- [11] D.C. North. (2012). Institutions, Institutional Change and Economic Performance. *Cambridge University Press*. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678>
- [12] H. Meersman, E. Van de Voorde, T. Vanelander. (2013). Nothing remains the same! Port competition revisited. *Smart Transport Networks*, Edward Elgar Publishing, 9-28. <https://doi.org/10.4337/9781782548331.00007>
- [13] C.T. Lĩnh, B.V. Viễn, T.T. Trần. (2026). Thẻ chế và quy hoạch vùng trong phát triển kết cấu hạ tầng logistics khu vực hành lang kinh tế đông - tây tại Việt Nam. *Tạp chí Quản lý nhà nước*, (363), 35–41. <https://doi.org/10.59394/qlnn.363.2026.1474>
- [14] C. Calderon, L. Serven. (2010). Infrastructure and Economic Development in Sub-Saharan Africa. *Journal of African Economies*, 19(1), i13-i87. <https://doi.org/10.1093/jae/ejp022>
- [15] ADB. (2019). Asian Economic Integration Report 2019/2020: Demographic Change, Productivity, and the Role of Technology. Manila, Philippines. <https://dx.doi.org/10.22617/TCS190461-2>
- [16] M. Christopher. (2016). Logistics and Supply Chain Management: Logistics & Supply Chain Management. 5th edition. *Pearson Education*
- [17] ADB. (2023). Economic Corridor Development: from Conceptual Framework to Practical Implementation - Guidance Note. Manila, Philippines. <https://dx.doi.org/10.22617/TCS230348-2>
- [18] C.T.T. Hương, B.V. Viễn. (2026). Phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ tại Việt Nam trong bối cảnh mới: thực trạng và giải pháp. *Tạp chí Nghiên cứu tài chính kế toán*, (313), 146–150. <https://doi.org/10.71374/jfarv.v26.i313.30>
- [19] M. Fujita, P. Krugman, A.J. Venables. (2001). The Spatial Economy. *The MIT Press*.
- [20] R. Banomyong. (2008). Logistics Development in the North–South Economic Corridor of the Greater Mekong Subregion. *Journal of Greater Mekong Subregion Development Studies*, 4, 43-57.
- [21] M.E. Porter, J.E. Heppelmann. (2015). How Smart, Connected Products Are Transforming Companies. *Harvard Business Review*, 93(10), 97-114.
- [22] E. Hofmann, M. Rüsç. (2017). Industry 4.0 and the current status as well as future prospects on logistics. *Computers in Industry*, 89, 23-34. <https://doi.org/10.1016/j.compind.2017.04.002>
- [23] M.M. Queiroz, R. Telles, S.H. Bonilla. (2020). Blockchain and supply chain management integration: a systematic review of the literature. *Supply Chain Management: An International Journal*, 25(2), 241-254. <https://doi.org/10.1108/SCM-03-2018-0143>
- [24] UNCTAD. (2021). Digital Economy Report 2021: Cross-border data flows and development: For whom the data flow. New York. [https://unctad.org/system/files/official-document/der2021\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/der2021_en.pdf). (truy cập 06/03/2026).
- [25] B.V. Vien, V.H. Khanh, T.T. Tran. (2025). Export performance of Vietnamese manufacturing SMEs: A PLS-SEM test of resource-based determinants, absorptive capacity, and international competition. *Problems and Perspectives in Management*,

- 23(4), 602-619.  
[https://doi.org/10.21511/ppm.23\(4\).2025.41](https://doi.org/10.21511/ppm.23(4).2025.41)
- [26] R. Likert. (1932). A technique for the measurement of attitudes. *Archives of Psychology*, 140, 5-55
- [27] J.F. Hair, G.T.M. Hult, C.M. Ringle, M. Sarstedt. (2022). A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM). 3rd edition. *Sage Publishing*.  
[https://www.researchgate.net/publication/354331182\\_A\\_Primer\\_on\\_Partial\\_Least\\_Squares\\_Structural\\_Equation\\_Modeling\\_PLS-SEM](https://www.researchgate.net/publication/354331182_A_Primer_on_Partial_Least_Squares_Structural_Equation_Modeling_PLS-SEM)
- [28] J. Henseler, C.M. Ringle, M. Sarstedt. (2015). A new criterion for assessing discriminant validity in variance-based structural equation modeling. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 43, 115-135.  
<https://doi.org/10.1007/s11747-014-0403-8>

**Phụ lục**  
**PHIẾU KHẢO SÁT**

**CÁC YẾU TỐ CẤU TRÚC VÀ HIỆU QUẢ THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ CỦA DOANH NGHIỆP TẠI CÁC TỈNH THÀNH TRÊN HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG – TÂY Ở VIỆT NAM**

**Kính gửi Quý Anh/Chị,**

Phiếu khảo sát này được thực hiện trong khuôn khổ nghiên cứu khoa học nhằm phân tích tác động của các yếu tố cấu trúc, bao gồm thể chế – chính sách, đầu tư – tài chính, quy hoạch – liên kết vùng và chuyển đổi số, đến hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp, với vai trò trung gian của năng lực hạ tầng logistics.

Mục tiêu của khảo sát là thu thập ý kiến đánh giá từ thực tiễn hoạt động của doanh nghiệp nhằm phân tích và làm rõ cơ chế tác động của các yếu tố cấu trúc đến năng lực hạ tầng logistics và hiệu quả thương mại quốc tế của doanh nghiệp.

Toàn bộ thông tin trong phiếu khảo sát được bảo mật tuyệt đối và chỉ sử dụng cho mục đích nghiên cứu khoa học. Kết quả khảo sát được tổng hợp dưới dạng ẩn danh và không ghi nhận thông tin cá nhân hoặc doanh nghiệp cụ thể.

**PHẦN A. THÔNG TIN CHUNG**

1. Giới tính:  Nam       Nữ
2. Tuổi:  Dưới 30     30–40     41–50     Trên 50
3. Chức vụ hiện tại:  
 Lãnh đạo cấp cao     Lãnh đạo cấp trung     Nhân sự chuyên môn
4. Kinh nghiệm làm việc trong lĩnh vực logistics, xuất nhập khẩu:  
 Dưới 5 năm       5–10 năm       Trên 10 năm
5. Loại hình doanh nghiệp:  
 Doanh nghiệp logistics  
 Doanh nghiệp sản xuất – xuất khẩu  
 Doanh nghiệp thương mại – xuất nhập khẩu  
 Khác:.....
6. Quy mô doanh nghiệp  
 Siêu nhỏ     Nhỏ và vừa       Lớn
7. Địa bàn hoạt động chính:  
 Đà Nẵng  
 Huế  
 Quảng Trị  
 Khác:.....

**PHẦN B. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CÁC YẾU TỐ CẤU TRÚC ĐẾN HIỆU QUẢ THƯƠNG MẠI QUỐC TẾ CỦA DOANH NGHIỆP TRÊN HÀNH LANG KINH TẾ ĐÔNG – TÂY TẠI VIỆT NAM**

Anh/chị vui lòng đánh dấu (✓) vào một ô tương ứng với mức độ đồng ý của anh/chị với từng nhận định dưới đây, theo thang đo từ 1–5, với 1: Hoàn toàn không đồng ý → 5: Hoàn toàn đồng ý

TT	Phát biểu khảo sát	Mã biến	1	2	3	4	5
<b>1. Thể chế - Chính sách (TC)</b>							
1.1	Quy định pháp lý về logistics rõ ràng và dễ hiểu đối với doanh nghiệp	TC1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2	Thủ tục hành chính trong logistics được thực hiện thuận lợi và minh bạch	TC2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3	Thời gian xử lý thủ tục hải quan là hợp lý trong thực tế	TC3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4	Việc thực thi chính sách giữa các cơ quan quản lý là nhất quán	TC4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.5	Thông tin về chính sách logistics dễ tiếp cận và cập nhật	TC5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2. Đầu tư - tài chính (DT)</b>							
2.1	Mức độ đầu tư vào hạ tầng logistics đáp ứng nhu cầu phát triển vận tải	DT1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.2	Đầu tư vào hạ tầng logistics chú trọng đến chất lượng kỹ thuật	DT2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3	Nguồn lực tài chính cho phát triển hạ tầng logistics được đảm bảo	DT3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.4	Vốn đầu tư cho hạ tầng logistics được phân bổ hợp lý giữa các khu vực	DT4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.5	Đầu tư hạ tầng logistics góp phần nâng cao năng lực vận chuyển hàng hóa	DT5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3. Quy hoạch - liên kết vùng (QH)</b>							
3.1	Quy hoạch hạ tầng logistics đảm bảo kết nối giữa các địa phương	QH1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.2	Quy hoạch giao thông hỗ trợ vận chuyển hàng hóa giữa các khu vực	QH2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.3	Có sự phối hợp trong quy hoạch logistics giữa các địa phương	QH3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.4	Quy hoạch hạ tầng giúp duy trì dòng vận chuyển hàng hóa liên tục	QH4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.5	Quy hoạch hạ tầng logistics hỗ trợ mở rộng kết nối thị trường	QH5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4. Chuyển đổi số (CDS)</b>							
4.1	Hệ thống logistics có ứng dụng công nghệ để theo dõi và giám sát hàng hóa	CDS1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.2	Các nền tảng số hỗ trợ phối hợp giữa các khâu trong chuỗi logistics	CDS2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**PHẦN B. (tiếp)**

<b>TT</b>	<b>Phát biểu khảo sát</b>	<b>Mã biến</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
4.3	Thủ tục hải quan và thương mại được thực hiện trên nền tảng số	CDS3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.4	Dữ liệu logistics được kết nối và chia sẻ giữa các bên liên quan	CDS4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.5	Ứng dụng công nghệ giúp giảm thời gian xử lý trong hoạt động logistics	CDS5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5. Năng lực hạ tầng logistics (NLHT)</b>							
5.1	Hạ tầng logistics đáp ứng yêu cầu vận tải hàng hóa trong thực tế	NLHT1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.2	Doanh nghiệp dễ tiếp cận các dịch vụ logistics cần thiết	NLHT2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.3	Các loại hình hạ tầng logistics có sự kết nối hiệu quả	NLHT3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.4	Hoạt động lưu trữ hàng hóa được thực hiện hiệu quả	NLHT4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.5	Hệ thống logistics vận hành ổn định và thông suốt	NLHT5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6. Hiệu quả thương mại quốc tế (HQTM)</b>							
6.1	Đơn hàng quốc tế được thực hiện đúng thời gian cam kết	HQTM1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.2	Chi phí logistics trong hoạt động xuất nhập khẩu được kiểm soát hiệu quả	HQTM2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.3	Yêu cầu của khách hàng quốc tế được đáp ứng tốt	HQTM3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.4	Hoạt động xuất nhập khẩu được duy trì ổn định và hiệu quả	HQTM4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.5	Doanh nghiệp mở rộng được thị trường quốc tế	HQTM5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Xin chân thành cảm ơn sự hợp tác của Anh/Chị!**