

TÁC ĐỘNG CỦA TĂNG TRƯỞNG THƯƠNG MẠI HÀNG HÓA ĐẾN DOANH THU PHÍ BẢO HIỂM VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA TẠI VIỆT NAM

NGUYỄN VĂN QUANG

Trường Đại học Mở Hà Nội

Hanoi Open University

Email: quanghou@hou.edu.vn

Ngày nhận bài: 4/6/2026

Ngày sửa bài: 22/6/2026

Ngày duyệt đăng bài: 8/7/2026

Tóm tắt:

Nghiên cứu xem xét mối quan hệ giữa thương mại hàng hóa và doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa tại Việt Nam giai đoạn 2004 - 2024. Kết quả nghiên cứu cung cấp những bằng chứng hạn chế về sự tồn tại của một mối quan hệ dài hạn ổn định. Ngược lại, các mô hình ngắn hạn cho thấy, tăng trưởng xuất khẩu, nhập khẩu và tổng kim ngạch xuất nhập khẩu có quan hệ thuận chiều với tăng trưởng doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa. Trong đó, nhập khẩu thể hiện tác động trễ rõ nét hơn so với xuất khẩu. Tuy nhiên, kết quả kiểm định nhân quả Granger không ủng hộ sự tồn tại của mối quan hệ nhân quả mang tính dự báo. Trên cơ sở kết quả nghiên cứu, bài viết đề xuất một số hàm ý nhằm nâng cao hiệu quả khai thác thị trường bảo hiểm vận chuyển hàng hóa gắn với xu hướng phát triển hoạt động thương mại của Việt Nam.

Từ khóa: thương mại hàng hóa, bảo hiểm vận chuyển hàng hóa, bảo hiểm phi nhân thọ, ARDL.

The impact of merchandise trade growth on cargo insurance premium revenue in Vietnam

Abstract:

This study examines the relationship between merchandise trade and cargo insurance premium revenue in Vietnam during 2004 - 2024. Annual data were analyzed using augmented Dickey - Fuller tests, autoregressive distributed lag bounds testing, short-run difference models, and Granger causality tests. The findings provide limited evidence of a stable long-term relationship. In contrast, short-run models indicate that growth in exports, imports, and total merchandise trade is positively associated with growth in cargo insurance premium revenue. Imports display a clearer lagged effect than exports. However, the Granger causality tests do not support a predictive causal relationship. The study recommends improving insurers' market development strategies, strengthening cooperation with exporters, importers, logistics providers, and banks, digitalizing underwriting and claims processes, and designing insurance products that better reflect evolving trade and transportation risks.

Keywords: merchandise trade, cargo insurance, non-life insurance, ARDL.

1. Đặt vấn đề

Sự mở rộng của hoạt động xuất nhập khẩu đã làm gia tăng luân chuyển hàng hóa và tạo ra nhu cầu lớn hơn đối với logistics, vận tải, tài trợ thương mại và các dịch vụ quản trị rủi ro tại Việt Nam. Bảo hiểm vận chuyển hàng hóa hỗ trợ quá trình này bằng cách bảo vệ hàng hóa trước các rủi ro mất mát, hư hỏng, chậm trễ hoặc gián đoạn trong quá trình vận chuyển.

Mặc dù bảo hiểm vận chuyển hàng hóa là một nghiệp vụ quan trọng của bảo hiểm phi nhân thọ, lĩnh vực này chưa nhận được nhiều sự quan tâm tại Việt Nam. Các nghiên cứu hiện có thường tập trung vào các chỉ tiêu bảo hiểm tổng hợp, trong khi bảo hiểm vận chuyển hàng hóa với tư cách là một nghiệp vụ cụ thể vẫn còn ít được nghiên cứu.

Trong bối cảnh đó, nghiên cứu này xem xét mối quan hệ giữa tăng trưởng thương mại hàng hóa và doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa tại Việt Nam giai đoạn 2004 - 2024. Nghiên cứu cho thấy, tăng trưởng thương mại hàng hóa chủ yếu có quan hệ với doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa trong ngắn hạn; không có bằng chứng mạnh về quan hệ dài hạn hoặc quan hệ nhân quả mang tính dự báo.

2. Cơ sở lý thuyết và tổng quan nghiên cứu

Bảo hiểm vận chuyển hàng hóa bảo vệ hàng hóa trước các rủi ro mất mát, hư hỏng, chậm trễ hoặc gián đoạn trong quá trình vận chuyển. Trong các giao dịch thương mại, bảo hiểm vận chuyển hàng hóa thường gắn với vận tải biển, vận tải đa phương thức và hoạt động xuất nhập khẩu, khi hàng hóa đi qua nhiều chủ thể và môi trường rủi ro khác nhau (Lee, 2023).

Về mặt kinh tế, bảo hiểm vận chuyển hàng hóa chuyển giao các rủi ro liên quan đến vận tải từ chủ hàng hoặc doanh nghiệp sang doanh nghiệp bảo hiểm. Bảo hiểm này giúp bảo vệ dòng tiền, ổn định chi phí và hỗ trợ thực hiện hợp đồng khi tổn thất xảy ra. Ở cấp độ thị trường, bảo hiểm vận chuyển hàng hóa làm giảm sự bất định trong lưu thông hàng hóa và hỗ trợ các giao dịch thương mại. Các nghiên cứu gần đây cũng xem bảo hiểm vận chuyển hàng hóa là một công cụ quản trị rủi ro chuỗi cung ứng trong bối cảnh rủi ro gián đoạn vận tải, thời tiết và logistics gia tăng (du Plessis và cộng sự, 2023). Quy trình bảo hiểm vận chuyển hàng hóa cũng kết nối thông tin về hàng hóa, vận tải, chứng từ và bảo hiểm, phản ánh vai trò của hoạt động này đối với logistics, quản trị rủi ro, tạo thuận lợi thương mại và tài trợ thương mại (UNECE, 2025).

Các nghiên cứu liên quan cho thấy, nhu cầu và chỉ tiêu bảo hiểm phi nhân thọ chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố kinh tế - xã hội như thu nhập, tăng trưởng kinh tế, phát triển tài chính, đô thị hóa, thể chế, yếu tố văn hóa và môi trường pháp lý. Trinh và cộng sự (2016) cho thấy các yếu tố này có ảnh hưởng đến chỉ tiêu bảo hiểm phi nhân thọ ở cả các quốc gia phát triển và đang phát triển. Dragos (2014) cũng phát hiện các yếu tố kinh tế - xã hội ảnh hưởng khác nhau đến nhu cầu bảo hiểm ở các nền kinh tế mới nổi tại châu Âu và châu Á. Một số nghiên cứu khác xem xét sự phát triển của bảo hiểm phi nhân thọ trong mối quan hệ với các điều kiện kinh tế vĩ mô, tài chính và thị trường, chẳng hạn Malakauskienė và cộng sự (2022) và Lee và cộng sự (2021).

Đối với bảo hiểm vận chuyển hàng hóa, các nghiên cứu hiện có chủ yếu tập trung vào bảo hiểm hàng hóa đường biển, quản trị rủi ro chuỗi cung ứng, xu hướng bồi thường, rủi ro thời tiết và rủi ro khí hậu. du Plessis và cộng sự (2023) nhấn mạnh vai trò của bảo hiểm vận chuyển hàng hóa như một công cụ quản trị rủi ro chuỗi cung ứng, trong khi du Plessis và cộng sự (2024) cho thấy rủi ro khí hậu và gián đoạn chuỗi cung ứng tạo ra những thách thức mới cho các doanh nghiệp bảo hiểm vận chuyển hàng hóa đường biển.

Tổng quan nghiên cứu cho thấy, phần lớn các nghiên cứu về bảo hiểm phi nhân thọ sử dụng các chỉ tiêu tổng hợp; các nghiên cứu về bảo hiểm vận chuyển hàng hóa hiếm khi xem xét doanh thu phí bảo hiểm trong mối quan hệ với thương mại hàng hóa. Đồng thời, Việt Nam còn thiếu các nghiên cứu kết hợp dữ liệu thị trường bảo hiểm với dữ liệu thương mại hàng hóa. Nghiên cứu này xử lý khoảng trống đó bằng phân tích mang tính khám phá ở cấp độ nghiệp vụ bảo hiểm.

3. Dữ liệu và phương pháp nghiên cứu

3.1. Nguồn dữ liệu và biến nghiên cứu

Dữ liệu bảo hiểm được thu thập từ các Báo cáo Thị trường Bảo hiểm Việt Nam do Cục Quản lý, giám sát bảo hiểm thuộc Bộ Tài chính công bố. Biến phụ thuộc là doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa, ký hiệu là CARGO. Biến NCLP được xác định bằng tổng doanh thu phí bảo hiểm phi nhân thọ trừ doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa.

Dữ liệu thương mại hàng hóa và kinh tế vĩ mô được lấy từ Ngân hàng Thế giới, bao gồm EXPORT, IMPORT, GDP và tỷ giá chính thức VND/USD bình quân năm. TRADE được tính bằng tổng kim ngạch xuất khẩu và nhập khẩu hàng hóa. Tỷ giá được sử dụng để chuyển đổi doanh thu phí bảo hiểm từ VND sang USD. Bộ dữ liệu có tần suất năm và bao phủ giai đoạn 2004 - 2024. Tất cả các biến được biến đổi sang logarit tự nhiên.

Bảng 1. Các biến nghiên cứu, nguồn dữ liệu và vai trò trong mô hình

Biến	Ký hiệu	Nguồn dữ liệu	Vai trò trong mô hình
Doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa	CARGO	Báo cáo Thị trường Bảo hiểm Việt Nam	Biến phụ thuộc
Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa	TRADE	Ngân hàng Thế giới	Biến giải thích chính
Xuất khẩu hàng hóa	EXPORT	Ngân hàng Thế giới	Biến giải thích chính
Nhập khẩu hàng hóa	IMPORT	Ngân hàng Thế giới	Biến giải thích chính
Quy mô nền kinh tế	GDP	Ngân hàng Thế giới	Biến kiểm soát
Quy mô thị trường bảo hiểm phi nhân thọ không bao gồm bảo hiểm vận chuyển hàng hóa	NCLP	Tính toán từ Báo cáo Thị trường Bảo hiểm Việt Nam	Biến kiểm soát

(Nguồn: Tác giả tổng hợp)

3.2. Đặc tả mô hình

Mô hình dạng mức tổng quát được xác định như sau:

$$\ln \text{CARGO}_t = \alpha + \beta_1 \ln \text{TRADEVAR}_t + \beta_2 \ln \text{GDP}_t + \beta_3 \ln \text{NCLP}_t + \varepsilon_t$$

trong đó $\ln \text{TRADEVAR}_t$ lần lượt là $\ln \text{TRADE}_t$, $\ln \text{EXPORT}_t$ hoặc $\ln \text{IMPORT}_t$. Hệ số β_1 phản ánh mối quan hệ giữa các biến thương mại hàng hóa và doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa; GDP và NCLP được đưa vào với vai trò là các biến kiểm soát.

Do mẫu nghiên cứu nhỏ và các biến có thể không dừng, nghiên cứu thực hiện kiểm định Augmented Dickey-Fuller để xem xét tính dừng và kiểm tra khả năng tồn tại biến tích hợp bậc hai (Dickey & Fuller, 1979). Kiểm định ARDL Bounds được sử dụng như một bước kiểm tra sơ bộ về khả năng tồn tại quan hệ dài hạn (Pesaran và cộng sự, 2001).

Mô hình ngắn hạn chính được xác định như sau:

$$\Delta \ln \text{CARGO}_t = \alpha + \beta_1 \Delta \ln \text{TRADEVAR}_t + \beta_2 \Delta \ln \text{GDP}_t + \beta_3 \Delta \ln \text{NCLP}_t + \varepsilon_t$$

Các mô hình có độ trễ một kỳ của biến thương mại chính cũng được ước lượng để xem xét quan hệ ngắn hạn có độ trễ. Phương pháp OLS được sử dụng với sai số chuẩn vững Newey-West/HAC có độ trễ một kỳ (Newey & West, 1987). Nghiên cứu cũng thực hiện các kiểm định chẩn đoán về tự tương quan, phương sai sai số thay đổi, phân phối chuẩn của phần dư, sai dạng mô hình và đa cộng tuyến. Kiểm định nhân quả Granger được sử dụng để kiểm tra bổ sung về quan hệ dự báo (Granger, 1969).

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Xu hướng và thống kê mô tả

Trong giai đoạn 2004 - 2024, xuất khẩu hàng hóa, nhập khẩu hàng hóa, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa, GDP, doanh thu phí bảo hiểm phi nhân thọ và doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa đều có xu hướng tăng. Tuy nhiên, doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa không tăng tương ứng với tốc độ mở rộng của tổng kim ngạch xuất nhập khẩu hoặc doanh thu phí bảo hiểm phi nhân thọ. Điều này cho thấy, tăng trưởng thương mại hàng hóa có thể không tạo ra mức tăng tương ứng trong doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa.

Bảng 2 trình bày thống kê mô tả của các biến nghiên cứu. Các biến logarit phản ánh sự mở rộng của thương mại, GDP, bảo hiểm phi nhân thọ và bảo hiểm vận chuyển hàng hóa trong giai đoạn nghiên cứu.

Bảng 2. Thống kê mô tả các biến nghiên cứu

Biến	Số quan sát	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Nhỏ nhất	Lớn nhất
lnCARGO	21	18,195	0,510	17,065	18,712
lnTRADE	21	26,298	0,808	24,792	27,389
lnEXPORT	21	25,578	0,857	24,000	26,727
lnIMPORT	21	25,628	0,764	24,188	26,665
lnGDP	21	25,968	0,709	24,539	26,889
lnNCLP	21	20,857	0,754	19,440	21,881

(Nguồn: Tính toán của tác giả từ bộ dữ liệu nghiên cứu)

Phân tích tương quan sơ bộ cho thấy, lnCARGO có tương quan dương với lnTRADE, lnEXPORT, lnIMPORT, lnGDP và lnNCLP. Đồng thời, tương quan giữa lnTRADE, lnEXPORT và lnIMPORT rất cao. Vì vậy, nghiên cứu không đưa đồng thời các biến thương mại này vào cùng một mô hình, mà xem xét chúng trong các đặc tả riêng biệt để hạn chế vấn đề đa cộng tuyến.

4.2. Kiểm định tính dừng và đồng liên kết

Bảng 3 tóm tắt kết quả kiểm định tính dừng và kiểm định ARDL Bounds. Các kiểm định ADF cho thấy, phần lớn các biến có thể được xem là $I(1)$, trong khi lnGDP và lnNCLP nhạy cảm với đặc tả tất định. Không có bằng chứng rõ ràng cho thấy, bất kỳ biến nào là $I(2)$, vì vậy có thể sử dụng kiểm định ARDL Bounds.

Kiểm định ARDL Bounds cung cấp bằng chứng hỗn hợp về đồng liên kết. Mô hình dựa trên xuất khẩu và mô hình dựa trên tổng kim ngạch xuất nhập khẩu không ủng hộ đồng liên kết ở mức 5%. Mô hình dựa trên nhập khẩu cung cấp bằng chứng theo cấu trúc với độ trễ được lựa chọn, nhưng kết quả này không vững với một đặc tả chặt hơn.

Bảng 3. Tóm tắt kết quả kiểm định tính dừng và kiểm định ARDL Bounds

Bảng 3A. Tóm tắt kết quả kiểm định tính dừng ADF			
Biến	Đánh giá với hằng số	Đánh giá với hằng số và xu hướng tất định	Đánh giá chung
lnCARGO	$I(1)$	$I(1)$	$I(1)$
lnTRADE	$I(1)$	$I(1)$	$I(1)$
lnEXPORT	$I(1)$	$I(1)$	$I(1)$
lnIMPORT	$I(1)$	$I(1)$	$I(1)$

lnGDP	I(0) với hằng số	I(1)	Nhạy cảm với đặc tả tất định
lnNCLP	I(0) với hằng số	I(1) yếu ở mức 10%; không kết luận được ở mức 5%	Nhạy cảm với đặc tả tất định

Bảng 3B. Kết quả kiểm định ARDL Bounds

Mô hình	Biến giải thích	Bậc trễ ARDL được lựa chọn	Thống kê F	I(0) 5%	I(1) 5%	Kết luận
M1	lnTRADE, lnGDP	ARDL (1, 2, 1)	1,696	3,229	4,322	Không có bằng chứng về đồng liên kết ở mức 5%
M2	lnTRADE, lnGDP, lnNCLP	ARDL (1, 1, 2, 1)	1,592	2,877	4,010	Không có bằng chứng về đồng liên kết ở mức 5%
M3a	lnEXPORT, lnGDP, lnNCLP	ARDL (1, 2, 1, 1)	1,868	2,877	4,010	Không có bằng chứng về đồng liên kết ở mức 5%
M3b	lnIMPORT, lnGDP, lnNCLP	ARDL (2, 1, 2, 2)	4,175	2,877	4,010	Có bằng chứng khả dĩ về đồng liên kết ở mức 5%
M3b robustness	lnIMPORT, lnGDP, lnNCLP	ARDL (1, 1, 1, 1)	0,532	2,877	4,010	Không có bằng chứng về đồng liên kết ở mức 5%

(Nguồn: Tính toán của tác giả từ bộ dữ liệu nghiên cứu)

Ghi chú: Bậc trễ được lựa chọn bằng các tiêu chí thông tin với độ trễ tối đa thấp do mẫu năm nhỏ.

4.3. Các mô hình sai phân ngắn hạn

Do bằng chứng về quan hệ dài hạn còn hạn chế, nghiên cứu tập trung vào các mô hình sai phân bậc nhất ngắn hạn. Bảng 4 trình bày kết quả hồi quy với $\Delta \ln \text{CARGO}_t$ là biến phụ thuộc. Trong các mô hình cơ sở, $\Delta \ln \text{TRADE}_t$, $\Delta \ln \text{EXPORT}_t$ và $\Delta \ln \text{IMPORT}_t$ đều mang dấu dương và có ý nghĩa thống kê, cho thấy tăng trưởng thương mại hàng hóa có quan hệ thuận chiều với tăng trưởng doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa trong ngắn hạn.

Các mô hình có độ trễ cho thấy, các biến thương mại cùng kỳ vẫn mang dấu dương và có ý nghĩa thống kê. Độ trễ của tổng kim ngạch xuất nhập khẩu cũng có ý nghĩa thống kê. Đối với xuất khẩu, biến trễ không có ý nghĩa thống kê; trong khi đối với nhập khẩu, cả biến cùng kỳ và biến trễ đều có ý nghĩa thống kê. Kết quả này cho thấy nhập khẩu có tín hiệu trễ mạnh hơn xuất khẩu.

Bảng 4. Kết quả hồi quy sai phân ngắn hạn

Bảng 4A. Các mô hình sai phân cơ sở				
Biến	M1s	M2s	M3as	M3bs
Constant	-0,076** (0,043)	-0,095*** (0,003)	-0,113*** (0,003)	-0,080*** (0,008)
$\Delta \ln \text{TRADE}_t$	0,872*** (0,000)	0,877*** (0,000)		
$\Delta \ln \text{EXPORT}_t$			0,980*** (0,000)	
$\Delta \ln \text{IMPORT}_t$				0,742*** (0,000)
$\Delta \ln \text{GDP}_t$	0,379 (0,155)	0,293 (0,295)	0,095 (0,761)	0,474* (0,097)

$\Delta \ln \text{NCLP}_t$		0,233 (0,343)	0,412 (0,118)	0,112 (0,664)
Observations	20	20	20	20
R ²	0,706	0,717	0,678	0,722
Adjusted R ²	0,672	0,665	0,617	0,670

Bảng 4B. Các mô hình sai phân có biến thương mại trễ

Biến	M1s-L	M2s-L	M3as-L	M3bs-L
Constant	-0,125*** (0,003)	-0,121*** (0,001)	-0,138*** (0,004)	-0,098*** (0,001)
$\Delta \ln \text{TRADE}_t$	0,834*** (0,000)	0,831*** (0,000)		
$\Delta \ln \text{TRADE}_{t-1}$	0,292** (0,026)	0,329* (0,064)		
$\Delta \ln \text{EXPORT}_t$			0,883*** (0,000)	
$\Delta \ln \text{EXPORT}_{t-1}$			0,232 (0,257)	
$\Delta \ln \text{IMPORT}_t$				0,750*** (0,000)
$\Delta \ln \text{IMPORT}_{t-1}$				0,385** (0,017)
$\Delta \ln \text{GDP}_t$	0,569** (0,012)	0,623** (0,028)	0,434 (0,208)	0,799*** (0,003)
$\Delta \ln \text{NCLP}_t$		-0,122 (0,625)	0,190 (0,475)	-0,392 (0,167)
Observations	19	19	19	19
R ²	0,795	0,797	0,740	0,822
Adjusted R ²	0,754	0,739	0,666	0,771

Ghi chú: Biến phụ thuộc là $\Delta \ln \text{CARGO}_t$. Giá trị p dựa trên sai số chuẩn vững Newey-West/HAC với độ trễ một kỳ được trình bày trong ngoặc đơn. ***, ** và * lần lượt biểu thị mức ý nghĩa thống kê 1%, 5% và 10%.

(Nguồn: Tính toán của tác giả từ bộ dữ liệu nghiên cứu)

Các kiểm định chẩn đoán không cho thấy vấn đề nghiêm trọng trong hầu hết các đặc tả. Một quan ngại nhỏ về phương sai sai số thay đổi trong một mô hình có độ trễ được xử lý một phần bằng sai số chuẩn vững Newey-West/HAC. Kết quả VIF cho thấy, đa cộng tuyến không phải là vấn đề lớn trong các mô hình sai phân. Các kiểm định nhân quả Granger không ủng hộ quan hệ nhân quả mang tính dự báo giữa các biến thương mại và doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa theo cả 2 chiều.

5. Thảo luận, hàm ý và kết luận

Kết quả cho thấy, tăng trưởng thương mại hàng hóa và doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa tại Việt Nam có quan hệ chủ yếu trong ngắn hạn. Tăng trưởng xuất khẩu, nhập khẩu và tổng kim ngạch xuất nhập khẩu có quan hệ thuận chiều với tăng trưởng doanh thu phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa; trong đó, nhập khẩu cho thấy tín hiệu trễ mạnh hơn xuất khẩu. Tuy nhiên, kết quả không ủng hộ sự tồn tại của một mối quan hệ dài hạn ổn định hoặc quan hệ nhân quả mang tính dự báo.

Kết quả này hàm ý mở rộng thương mại không nên được xem là động lực tự động hoặc đủ để thúc đẩy tăng trưởng phí bảo hiểm vận chuyển hàng hóa. Các cơ quan quản lý và doanh nghiệp bảo hiểm không nên

chỉ dựa vào tăng trưởng xuất nhập khẩu để hoạch định thị trường dài hạn hoặc dự báo doanh thu phí bảo hiểm. Thay vào đó, cần chú ý hơn đến các cơ chế chuyển hóa luân chuyển hàng hóa thành nhu cầu bảo hiểm trong nước, bao gồm thực tiễn mua bảo hiểm, Incoterms, kênh phân phối, định phí, kinh nghiệm bồi thường và nhận thức rủi ro của doanh nghiệp. Đối với doanh nghiệp bảo hiểm, kết quả nghiên cứu gợi ý sự cần thiết phải phát triển sản phẩm và dịch vụ tư vấn chuyên biệt cho bảo hiểm vận chuyển hàng hóa.

Nghiên cứu này còn một số hạn chế, gồm mẫu dữ liệu năm nhỏ, dữ liệu bảo hiểm vận chuyển hàng hóa ở dạng tổng hợp và việc sử dụng các giá trị danh nghĩa theo năm. Các nghiên cứu trong tương lai nên sử dụng dữ liệu phân tách chi tiết hơn, có tần suất cao hơn, ở cấp độ doanh nghiệp bảo hiểm hoặc cấp độ doanh nghiệp để làm rõ hơn cơ chế liên kết giữa hoạt động thương mại và nhu cầu bảo hiểm vận chuyển hàng hóa ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- Dickey, D. A., & Fuller, W. A. (1979). Distribution of the estimators for autoregressive time series with a unit root. *Journal of the American Statistical Association*, 74(366a), 427-431. <https://doi.org/10.1080/01621459.1979.10482531>
- Dragos, S. L. (2014). Life and non-life insurance demand: The different effects of influence factors in emerging countries from Europe and Asia. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*, 27(1), 169-180. <https://doi.org/10.1080/1331677X.2014.952112>
- du Plessis, F., Goedhals-Gerber, L., & van Eeden, J. (2023). Trends in weather-related marine cargo insurance claims: A South African perspective. *Journal of Transport and Supply Chain Management*, 17, a954. <https://doi.org/10.4102/jtscm.v17i0.954>
- du Plessis, F., Goedhals-Gerber, L., & van Eeden, J. (2024). Climate change and marine cargo insurance: A global survey of insurers' perceptions. *Heliyon*, 10(17), e37117. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e37117>
- Granger, C. W. J. (1969). Investigating causal relations by econometric models and cross-spectral methods. *Econometrica*, 37(3), 424-438. <https://doi.org/10.2307/1912791>
- Insurance Supervisory Authority - Ministry of Finance. (2005-2025). Vietnam Insurance Market reports for 2004 - 2024. Ministry of Finance.
- International Trade Administration. (n.d.). Know your Incoterms. U.S. Department of Commerce. <https://www.trade.gov/know-your-incoterms>
- Lee, E. S. (2023). Marine cargo insurance. In *A guide to international trading* (pp. 499-546). Springer Nature Switzerland. https://doi.org/10.1007/978-3-031-39977-0_7
- Lee, H. S., Chong, S. C., Yap, S., Sia, B. K., & Chen, Y. X. (2021). Does economic freedom in host countries lead to increased non-life insurance development? *SAGE Open*, 11(4), 21582440211054486. <https://doi.org/10.1177/21582440211054486>
- Malakauskienė, K., Lakštutienė, A., & Witkowska, J. (2022). Factors influencing non-life insurance demand: Case of Lithuania. *Management Theory and Studies for Rural Business and Infrastructure Development*, 44(3), 244-253. <https://doi.org/10.15544/mts.2022.25>
- Newey, W. K., & West, K. D. (1987). A simple, positive semi-definite, heteroskedasticity and autocorrelation consistent covariance matrix. *Econometrica*, 55(3), 703-708. <https://doi.org/10.2307/1913610>
- Pesaran, M. H., Shin, Y., & Smith, R. J. (2001). Bounds testing approaches to the analysis of level relationships. *Journal of Applied Econometrics*, 16(3), 289-326. <https://doi.org/10.1002/jae.616>
- Trinh, T., Nguyen, X., & Sgro, P. (2016). Determinants of non-life insurance expenditure in developed and developing countries: An empirical investigation. *Applied Economics*, 48(58), 5639-5653. <https://doi.org/10.1080/00036846.2016.1181834>
- United Nations Economic Commission for Europe. (2025). Business requirements specification: Cargo insurance process. United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business. <https://unece.org/trade/documents/2025/01/brs-cargo-insurance-process>
- World Bank. (2025). World Development Indicators: Merchandise exports, merchandise imports, GDP, and official exchange rate series for Vietnam, 2004 - 2024. World Bank DataBank. <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>