

CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN TỶ LỆ AN TOÀN VỐN CỦA NGÂN HÀNG THƯƠNG MẠI VIỆT NAM

● TRẦN VƯƠNG THỊNH - PHAN THỊ ANH THỊ

TÓM TẮT:

Với phương pháp hồi quy cho dữ liệu bảng được thu thập theo năm giai đoạn 2009 - 2022, nghiên cứu xác định các yếu tố vi mô và vĩ mô có ảnh hưởng đến tỷ lệ an toàn vốn (CAR) của 25 ngân hàng thương mại cổ phần Việt Nam. Kết quả cho thấy các yếu tố vi mô ảnh hưởng cùng chiều đến CAR gồm tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản, khả năng thanh khoản, tỷ lệ vốn chủ sở hữu trên tổng tài sản, riêng biên lãi ròng tác động ngược chiều đến CAR. Đồng thời, các yếu tố vĩ mô là lạm phát có tác động ngược chiều và tăng trưởng kinh tế có tác động cùng chiều đến CAR. Nghiên cứu chưa tìm thấy bằng chứng thể hiện quy mô ngân hàng và dự phòng rủi ro tín dụng có tác động đến CAR. Dựa theo kết quả, nghiên cứu đưa ra đề xuất cho các ngân hàng thương mại và chính phủ Việt Nam để gia tăng CAR thời gian tới.

Từ khóa: tỷ lệ an toàn vốn, CAR, ngân hàng thương mại Việt Nam.

1. Đặt vấn đề

Hệ thống ngân hàng được xem như mạch máu của nền kinh tế. Nếu hệ thống bị tắc nghẽn do một ngân hàng trong hệ thống rơi vào khủng hoảng hay bị đổ vỡ thì có thể làm cho nền kinh tế bị tê liệt. Vì vậy, việc gia tăng vốn và đảm bảo an toàn vốn, tạo nên “tấm đệm” an toàn trước các cú sốc của nền kinh tế, tránh được rủi ro khủng hoảng hay đổ vỡ là điều rất quan trọng đối với hệ thống ngân hàng.

Vào năm 1981, lãi suất tăng cao và giá dầu tăng đột biến đã gây ra một cuộc suy thoái trên toàn thế giới, đồng thời với cuộc khủng hoảng nợ Mỹ Latinh ngày càng lan rộng. Điều này đã làm Ủy ban Basel

về Giám sát Ngân hàng (BCBS) lo ngại về mức độ an toàn vốn của hệ thống ngân hàng toàn cầu đang xấu đi. Do đó, vào năm 1988, BCBS đã ban hành "Hiệp ước vốn Basel" hay còn gọi là Basel I, là một hệ thống đo lường vốn áp dụng cho các ngân hàng. Basel I khuyến khích áp dụng tỷ lệ vốn tối thiểu là 8% vào cuối năm 1992 (BIS, 2017). Tuy nhiên, Basel I có hạn chế là chỉ dựa trên mức an toàn vốn phụ thuộc vào rủi ro tín dụng, trong khi các rủi ro thị trường và rủi ro hoạt động bị loại khỏi phân tích. Thế nên, vào năm 2004, BCBS đã sửa đổi và ban hành Hiệp ước quốc tế về tiêu chuẩn an toàn vốn, gọi là Basel II, bao gồm 3 trụ cột: yêu cầu về vốn

tối thiểu, rà soát giám sát và nguyên tắc thị trường. Tuy nhiên, Basel II được áp dụng chưa được bao lâu thì cuộc khủng hoảng tài chính 2008 bùng nổ và vào năm 2010, BCBS đã công bố một bộ khung tiêu chuẩn vốn tối thiểu toàn cầu cao hơn cho các ngân hàng, gọi là Basel III. Nhìn chung, Basel III yêu cầu các ngân hàng phải có một lượng vốn dồi dào hơn và chấp nhận một mức đệm dự phòng lớn hơn để giảm thiểu rủi ro trong hoạt động. Việc này sẽ giúp các ngân hàng đảm bảo thanh khoản và có đủ đệm vốn dự trữ chống chịu được các biến động bất thường của thị trường.

Ở Việt Nam, Ngân hàng Nhà nước (NHNN) cũng ráo riết yêu cầu các ngân hàng thương mại (NHTM) phải nâng cao tỷ lệ an toàn vốn (Capital Adequacy Ratio - CAR). Theo NHNN (2023), tính đến tháng 5/2023, CAR toàn hệ thống ngân hàng là 11.70%, trong đó CAR của các NHTM nhà nước là 9,53% và CAR của các NHTM cổ phần là 11,90%, chỉ đáp ứng được tiêu chuẩn về an toàn vốn của Basel II (Ngân hàng Nhà nước, 2023). Còn trong thời gian tới, nếu tiến tới áp dụng rộng rãi Basel III với chất lượng vốn đòi hỏi khắt khe hơn thì có khả năng tỷ lệ an toàn vốn của các NHTM Việt Nam sẽ không đạt được. Do đó, nghiên cứu những yếu tố ảnh hưởng đến CAR của các NHTM Việt Nam là cần thiết nhằm đưa ra các đề xuất giúp nâng cao CAR của hệ thống NHTM Việt Nam, đáp ứng được yêu cầu của Basel III.

2. Mô hình nghiên cứu

Dựa theo các nghiên cứu liên quan của Yahaya, Mansor và Okazaki (2016), Setiawan và Muchtar (2021), Do Hoai Linh et al. (2019), các yếu tố vi mô và vĩ mô quan trọng ảnh hưởng đến CAR bao gồm quy mô ngân hàng, tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản, khả năng thanh khoản, dự phòng rủi ro tín dụng, biên lãi ròng, tỷ lệ vốn chủ sở hữu trên tổng tài sản, lạm phát và tăng trưởng kinh tế. Do đó, mô hình nghiên cứu cụ thể cho Việt Nam được thể hiện như sau:

$$\begin{aligned} CAR = & \beta_0 + \beta_1 SIZE_{it} + \beta_2 ROA_{it} \\ & + \beta_3 LIQ_{it} + \beta_4 LLR_{it} + \beta_5 NIM_{it} \\ & + \beta_6 LEV_{it} + \beta_7 INF_{it} + \beta_8 GDP_{it} + \varepsilon_{it} \end{aligned}$$

Trong đó:

i , t tương ứng với ngân hàng và năm khảo sát, β_0 là hệ số chặn, $\beta_1 - \beta_8$ là các hệ số góc của các biến độc lập, ε_{it} là phân dư thống kê.

Biến phụ thuộc: Tỷ lệ an toàn vốn, $CAR = \text{Vốn tự có/Tổng tài sản có rủi ro}$, dữ liệu của CAR có sẵn tại báo cáo thường niên.

Các biến độc lập:

- Biến vi mô:

+ Quy mô ngân hàng - SIZE tác động ngược chiều với CAR, $SIZE = \log(\text{Tổng tài sản})$.

+ Tỷ suất lợi nhuận/tổng tài sản - ROA tác động cùng chiều với CAR, $ROA = \text{Lợi nhuận sau thuế/Tổng tài sản}$.

+ Khả năng thanh khoản - LIQ tác động cùng chiều với CAR, $LIQ = \text{Dự trữ thanh khoản/Tổng tài sản}$.

+ Tỷ lệ dự phòng rủi ro tín dụng - LLR tác động ngược chiều với CAR, $LLR = \text{Chi phí dự phòng rủi ro tín dụng/Tổng dư nợ cho vay khách hàng}$.

+ Biên lãi ròng - NIM tác động ngược chiều với CAR, $NIM = \text{Thu nhập lãi thuần/Tổng tài sản sinh lãi}$.

+ Tỷ lệ vốn chủ sở hữu/Tổng tài sản - LEV tác động cùng chiều với CAR, $LEV = \text{Vốn chủ sở hữu/Tổng tài sản}$.

- Biến vĩ mô:

+ Lạm phát - INF tác động ngược chiều với CAR, dữ liệu có sẵn tại World Bank.

+ Tăng trưởng kinh tế - GDP tác động cùng chiều với CAR, dữ liệu có sẵn tại World Bank.

3. Phương pháp và dữ liệu nghiên cứu

Mô hình nghiên cứu được thực hiện bằng phương pháp nghiên cứu định lượng là phương pháp hồi quy dữ liệu bảng cho các mô hình Pooled OLS, FEM, REM dựa trên phần mềm thống kê Stata 16.0. Sau đó, các kiểm định F- Test và Hausman test được thực hiện để lựa chọn mô hình phù hợp nhất. Với mô hình được lựa chọn, nghiên cứu kiểm định các khuyết tật của mô hình. Để khắc phục các khuyết tật, nghiên cứu sử dụng phương pháp ước lượng FGLS. Phương pháp này ước tính các tham số của mô hình bằng OLS, sau đó sử dụng ma trận

phương sai - hiệp phương sai của các sai số để biến đổi các biến ban đầu và tái ước tính các tham số trong mô hình. Nhờ vậy, phương pháp FGLS giúp khắc phục các khuyết tật, cho phép ước tính chính xác các tham số mô hình.

Dữ liệu được sử dụng cho nghiên cứu được lấy theo năm giai đoạn 2009 - 2022. Đối với biến phụ thuộc và các biến độc lập vi mô, nhóm tác giả thu thập dữ liệu theo năm của 25 NHTMCP Việt Nam từ báo cáo thường niên và báo cáo tài chính tại trang web của các NHTM này và từ các trang vietstock.vn, cafee.vn, gồm 350 quan sát. Các biến độc lập vĩ mô được thu thập từ trang web của World Bank.

4. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

Thống kê mô tả các biến số cho thấy giá trị trung bình CAR giai đoạn 2009 - 2022 là 12.89% với độ lệch chuẩn là 4.96%. Giá trị nhỏ nhất của CAR là 7.55% thuộc về Ngân hàng BIDV vào năm 2009 và giá trị lớn nhất của CAR là 38.56% thuộc Ngân hàng ABB cũng vào năm 2009. Trong suốt giai đoạn nghiên cứu, hầu hết các ngân hàng đều tuân thủ quy định về mức an toàn vốn tối thiểu do NHNN ban hành và bắt đầu tiếp cận Basel III.

Khi thực hiện hồi quy các mô hình Pooled OLS, FEM, REM và tiến hành các kiểm định F-test, kiểm định Hausman Test để lựa chọn mô hình phù hợp, kết quả thể hiện mô hình FEM là

phù hợp hơn cả. Tiếp theo, các kiểm định khuyết tật của mô hình bao gồm kiểm định đa cộng tuyến bằng ma trận hệ số tương quan, kiểm định hiện tượng phương sai thay đổi bằng kiểm định Breusch and Pagan Lagrangian và kiểm định hiện tượng tự tương quan bằng kiểm định Wooldridge đã được thực hiện cho mô hình FEM. Kết quả chỉ ra mô hình không có hiện tượng đa cộng tuyến nghiêm trọng nhưng có các hiện tượng phương sai thay đổi và tự tương quan. Để khắc phục các khuyết tật này, phương pháp FGLS được áp dụng để thực hiện hồi quy cho mô hình FEM với kết quả được thể hiện trong Bảng 1.

Từ kết quả thể hiện trong Bảng 1, mô hình nghiên cứu cuối cùng được xác định như sau:

$$CAR = 0,1550465ROA_{it} + 0,0150546LIQ_{it} - 0,02251NIM_{it} + 0,0197947LEV_{it} - 0,0001169INF_{it} + 0,0018491GDP_{it}$$

Như vậy, mô hình nghiên cứu trên là kết quả ước lượng đáng tin cậy để giải thích tác động của những yếu tố vi mô và vĩ mô đến CAR của NHTM Việt Nam. Kết quả nghiên cứu như sau:

- Do biến SIZE không có ý nghĩa thống kê (P-value = 0,711) nên bác bỏ giả thuyết: SIZE tác động ngược chiều đến CAR.

- Do biến ROA có $\beta = 0,1550465$, đúng với giả thuyết nghiên cứu nên chấp nhận giả thuyết: ROA tác động cùng chiều đến CAR.

Bảng 1. Kết quả ước lượng mô hình bằng phương pháp FGLS

Biến độc lập	Hệ số hồi quy	Sai số chuẩn	P-value
SIZE	0,000104	0,0002803	0,711
ROA	0,1550465***	0,0076271	0,000
LIQ	0,0150546***	0,0002528	0,000
LLR	0,0003791	0,0086208	0,965
NIM	-0,02251*	0,0117798	0,056
LEV	0,0197947***	0,0007348	0,000
INF	-0,0001169***	0,0000276	0,000
GDP	0,0018491***	0,0000712	0,000

Ghi chú: ***, ** và * lần lượt chỉ mức ý nghĩa thống kê là 1%, 5% và 10%.

Nguồn: Trích xuất của nhóm tác giả từ phần mềm Stata

- Do biến LIQ có $= 0,0150546$, đúng với giả thuyết nghiên cứu nên chấp nhận giả thuyết: LIQ tác động cùng chiều đến CAR.

- Do biến LLR không có ý nghĩa thống kê ($P\text{-value} = 0,965$) nên bác bỏ giả thuyết: LLR tác động ngược chiều đến CAR.

- Do biến NIM có $= - 0,02251$, đúng với giả thuyết nghiên cứu nên chấp nhận giả thuyết: NIM tác động ngược chiều đến CAR.

- Do biến LEV có $= 0,0197947$, đúng với giả thuyết nghiên cứu nên chấp nhận giả thuyết: LEV tác động cùng chiều đến CAR.

- Do biến INF có $= - 0,0001169$, đúng với giả thuyết nghiên cứu nên chấp nhận giả thuyết: INF tác động ngược chiều đến CAR.

- Do biến GDP có $= 0,0018491$, đúng với giả thuyết nghiên cứu nên chấp nhận giả thuyết: GDP tác động cùng chiều đến CAR.

Kết quả nghiên cứu cho thấy:

Thứ nhất, tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản (ROA) tác động cùng chiều đến CAR. Điều này phù hợp với nghiên cứu của Setiawan và Muchtar (2021). Khi ngân hàng thu nhiều lợi nhuận, ngân hàng sẽ trích ra lợi nhuận nhiều hơn để bổ sung vào nguồn vốn kinh doanh, nhằm mục đích tăng vốn tự có (tăng CAR) và kiếm thêm nhiều lợi nhuận trong tương lai.

Thứ hai, khả năng thanh khoản (LIQ) tác động cùng chiều đến CAR. Hiện tại, những ngân hàng quy mô lớn với tỷ lệ thanh khoản cao như BIDV, Vietcombank... nếu gặp cú sốc khách hàng ồ ạt rút vốn thì cũng đủ khả năng đảm bảo cho cú sốc này. Vì thế, mức độ rủi ro của các ngân hàng này được đánh giá ở mức thấp dẫn đến trọng số tài sản có rủi ro sẽ giảm đi, CAR sẽ tăng lên.

Thứ ba, biên lãi ròng (NIM) ảnh hưởng ngược chiều đến CAR. Kết quả này phù hợp với nghiên cứu của Do Hoài Linh và cộng sự (2019). Biên lãi ròng tăng thể hiện phần lớn lợi nhuận của ngân hàng đến từ cho vay. Từ đó, tổng tài sản tính theo rủi ro tín dụng tăng, dẫn đến CAR giảm. Trong năm 2020, NHNN yêu cầu các NHTM giảm lãi suất nhằm hỗ trợ cho các khách hàng đi vay bị ảnh

hưởng bởi dịch Covid-19. Điều này làm giảm biên lãi ròng, nhưng đồng thời cũng làm giảm rủi ro của các khoản cho vay. Vì vậy, CAR của nhiều NHTM Việt Nam đã tăng trong thời gian này.

Thứ tư, tỷ lệ vốn chủ sở hữu trên tổng tài sản (LEV) tác động cùng chiều đến CAR. LEV cao đồng nghĩa với quy mô vốn chủ sở hữu của ngân hàng cao, kéo theo CAR tăng.

Thứ năm, lạm phát (INF) tác động ngược chiều đến CAR. Kết quả này tương tự với nghiên cứu của Yahaya, Mansor và Okazaki (2016). Lạm phát tăng cao thì lãi suất cũng tăng lên để duy trì lãi suất thực dương. Lãi suất cao hơn khiến khả năng trả nợ của khách hàng suy giảm. Điều này làm tăng trọng số tài sản có rủi ro và làm giảm CAR.

Thứ sáu, tăng trưởng kinh tế (GDP) ảnh hưởng cùng chiều đến CAR. Khi tăng trưởng kinh tế tốt, lợi nhuận ngân hàng tăng. Điều này cho phép ngân hàng giữ lại nhiều lợi nhuận hơn để tăng vốn chủ sở hữu, và làm tăng CAR.

5. Đề xuất một số giải pháp

Dựa theo kết quả nghiên cứu, một số giải pháp nhằm giúp gia tăng CAR cho NHTM Việt Nam được đề xuất như sau:

Một là, gia tăng tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản, các NHTM cần có chính sách tập trung phát triển và ưu đãi với các khách hàng tốt và uy tín, đồng thời cần đưa ra biện pháp quản lý rủi ro cho các khách hàng có khả năng đối mặt rủi ro. Thêm vào đó, các NHTM cũng cần chú trọng gia tăng những hoạt động có thu nhập ngoài lãi với những rủi ro có thể kiểm soát được cho ngân hàng. Ngoài ra, các NHTM nên cắt giảm chi phí bằng cách đánh giá hiệu quả hoạt động của hệ thống các điểm giao dịch nhằm cắt giảm các điểm hoạt động kém, nâng cấp đầu tư cho các điểm hoạt động hiệu quả.

Hai là, gia tăng khả năng thanh khoản, các NHTM cần duy trì phù hợp các tài sản có tính thanh khoản cao như tiền mặt, vàng bạc, tiền gửi tại NHNN và các TCTD khác. Muốn vậy, các NHTM cần đa dạng hóa các hình thức huy động vốn như huy động tiền gửi từ người dân và doanh nghiệp, phát hành chứng chỉ tiền gửi, trái phiếu... với nhiều

kỳ hạn. Việc đa dạng hóa hoạt động huy động vốn giúp ngân hàng giảm thiểu rủi ro khi có nhiều khách hàng rút tiền gửi cùng lúc. Thêm vào đó, các NHTM cần sử dụng linh hoạt và hợp lý chính sách lãi suất, nâng cao uy tín của ngân hàng nhằm duy trì lượng khách hàng cũ và thu hút thêm nhiều khách hàng mới.

Ba là, tăng mạnh tỷ lệ vốn chủ sở hữu trên tổng tài sản, các NHTM phải tăng quy mô vốn chủ sở hữu bằng các biện pháp như phát hành cổ phiếu, trái phiếu chuyển đổi cho các cổ đông trong nước và các nhà đầu tư tiềm năng nước ngoài. Tuy nhiên, để đảm bảo việc tăng vốn được hiệu quả và đúng với quy định Nhà nước, các NHTM phải lập ra lộ trình tăng vốn cụ thể và rõ ràng, hướng đến đáp ứng chuẩn Basel III.

Bốn là, cần đạt được biên lãi ròng hợp lý và hiệu quả, các NHTM cần kiểm soát chặt chẽ hoạt động cho vay để luôn nằm trong phạm vi rủi ro cho phép bằng cách sử dụng đòn bẩy tài chính hợp lý và hạn chế những khoản cho vay rủi ro cao. Bên cạnh đó, để giúp lợi nhuận giảm sự phụ thuộc vào biên lãi ròng, các NHTM cần mở rộng các hoạt động có thu nhập ngoài lãi như hoạt động thanh toán trong và ngoài nước, hoạt động thu chi hộ... nhằm nâng tỷ trọng thu nhập ngoài lãi lên so với thu nhập từ lãi.

Với các biến vĩ mô, nghiên cứu cũng đưa ra một số gợi ý chính sách cho chính phủ nhằm duy trì và gia tăng CAR như sau:

Thứ nhất, cần kiểm soát tốt lạm phát, trong giai

đoạn hiện nay, khi thực hiện chính sách nới lỏng tiền tệ để kích thích tăng trưởng kinh tế, Chính phủ mà cụ thể là NHNN cần điều hành linh hoạt lãi suất và cung tiền, tránh làm lạm phát gia tăng. Thêm vào đó, Chính phủ nên tăng cường chính sách hỗ trợ tài chính, giảm hoặc giãn thuế cho doanh nghiệp và cá nhân để giảm áp lực chi phí, qua đó giảm bớt tỷ lệ đóng cửa của các doanh nghiệp và tỷ lệ thất nghiệp không tăng nhiều.

Thứ hai, cần đẩy mạnh tăng trưởng kinh tế, dưới tác động của đại dịch Covid-19, Chính phủ cần phục hồi các chuỗi sản xuất, cung ứng, lao động bị đứt gãy, tổ chức kết nối và hỗ trợ các doanh nghiệp trong nước tham gia. Chính phủ cũng cần cơ cấu lại và phát triển một số ngành, lĩnh vực quan trọng bị tác động bởi dịch Covid-19.

6. Kết luận

Tỷ lệ an toàn vốn là một chỉ tiêu quan trọng đảm bảo sự ổn định của hệ thống ngân hàng vì giúp các ngân hàng đối phó với các cú sốc đột ngột của nền kinh tế. Việc xác định và đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến CAR của hệ thống NHTM Việt Nam để tìm kiếm các đề xuất gia tăng CAR cho các NHTM Việt Nam là hết sức cần thiết. Đặc biệt trong giai đoạn hiện nay và sắp tới, NHNN đang đẩy mạnh việc nâng cao CAR của các NHTM bằng cách áp dụng tiêu chuẩn Basel III cho các NHTM Việt Nam. Do đó, nhóm tác giả hy vọng rằng nghiên cứu này sẽ phần nào giúp ích cho những người quan tâm ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Ngân hàng Nhà nước (2023). Thống kê một số chỉ tiêu cơ bản đến tháng 05/2023. Truy cập tại <https://www.sbv.gov.vn/webcenter/portal/vi/menu/trangchu/tk/hdchettctd/tkmsctcb>
2. Bank for International Settlements - BIS (2017). History of the Basel Committee. [Online] Available at <https://www.bis.org/bcbs/history.htm>
3. Do Hoài Linh et. al. (2019). The determinants of capital adequacy ratio Vietnamese commercial banks. International Journal of Business, Economics and Law, 18(5), 300-310.
4. Setiawan, A., & Muchtar, S. (2021). Factor Affecting the Capital Adequacy Ratio of Banks Listed in Indonesia Stock Exchange. Jurnal Ekonomi, XXVI(01), 153-169.

5. Yahaya, S. N., Mansor, N., & Okazaki, K. (2016). Financial Performance and Economic Impact on Capital Adequacy Ratio in Japan. *International Journal of Business and Management*, 11(4), 14-21.

Ngày nhận bài: 4/9/2023

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 15/9/2023

Ngày chấp nhận đăng bài: 2/10/2023

Thông tin tác giả:

1. TS. TRẦN VƯƠNG THỊNH

2. PHAN THỊ ANH THỊ

Khoa Ngân hàng - Trường Đại học Ngân hàng TP. Hồ Chí Minh

FACTORS AFFECTING THE CAPITAL ADEQUACY RATIO OF VIETNAMESE JOINT-STOCK COMMERCIAL BANKS

● Ph.D **TRAN VUONG THINH**¹

● **PHAN THI ANH THI**¹

¹Faculty of Banking, Ho Chi Minh City University of Banking

ABSTRACT:

This study uses the regression method on panel data collected annually during the period of 2009-2022, to identify micro and macroeconomic determinants affecting the capital adequacy ratio (CAR) of 25 Vietnamese joint-stock commercial banks. The study finds that for microeconomic factors, the return on total assets ratio, liquidity, and equity-to asset ratio positively impact CAR, while the net interest margin has a negative impact on CAR. For macroeconomic factors, inflation has a negative impact on CAR, while economic growth positively affects CAR. The study did not find the impact of bank size and allowance for credit losses on CAR. Based on these findings, the study proposes some recommendations to help Vietnamese commercial banks and the Government of Vietnam increase CAR in the future.

Keywords: capital adequacy ratio, CAR, Vietnamese commercial bank.