

# VIỆT NAM VÀ TIẾN TRÌNH TỰ DO HOÁ THƯƠNG MẠI TRONG AEC<sup>1</sup>

Nguyễn Hồng Sơn\*  
 Nguyễn Anh Thu\*\*  
 Vũ Thanh Hương\*\*\*

## Tóm tắt

Việt Nam nằm trong số các nước thực hiện tốt các cam kết của mình trong Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC) cả trong lĩnh vực tự do hoá thương mại hàng hoá và dịch vụ. Bài viết cập nhật tiến trình hội nhập của ASEAN về tự do hoá thương mại hàng hoá và dịch vụ hướng tới AEC, đồng thời phân tích sự tham gia của Việt Nam vào tiến trình này. Trên cơ sở đó, bài viết nhận diện một số vấn đề đặt ra để thúc đẩy sự tham gia hiệu quả của Việt Nam vào AEC. Vấn đề quan trọng nhất là cải cách bên trong để tận dụng được các lợi thế của tiến trình tự do hoá luồng thương mại và dịch vụ trong khu vực.

**Từ khóa:** Tự do hoá thương mại, AEC, Việt Nam

Mã số: 131.130115. Ngày nhận bài: 13/01/2015. Ngày hoàn thành biên tập: 10/02/2015; Ngày duyệt đăng: 10/02/2015.

## 1. Mở đầu

Tại Hội nghị Cấp cao ASEAN lần thứ 14 tại Thái Lan vào năm 2009, các Nhà Lãnh đạo ASEAN đã ký Tuyên bố Cha-am/Hua Hin về Lộ trình xây dựng Cộng đồng ASEAN (ASEAN Community Roadmap) và thông qua Kế hoạch Tổng thể xây dựng Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC Blueprint) đến năm 2015. Đây là hai văn bản quan trọng giúp cụ thể hoá con đường tiến tới AEC của các thành viên ASEAN vào cuối năm 2015. Trong hai văn bản này, mục tiêu của AEC đã được thể hiện nhất quán và xuyên suốt, theo đó AEC được thành lập nhằm mục đích tạo dựng một thị



trường và cơ sở sản xuất thống nhất cho các quốc gia thành viên ASEAN; giúp ASEAN

<sup>1</sup> Bài viết là 01 sản phẩm của Đề tài: “Cộng đồng kinh tế ASEAN trong bối cảnh mới của thế giới và sự tham gia của Việt Nam”, mã số KX.01.11/11-15, do PGS.TS. Nguyễn Hồng Sơn làm chủ nhiệm, thuộc Chương trình khoa học và công nghệ trọng điểm cấp Nhà nước KX.01/11-15.

\* PGS. TS. Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội.

\*\* TS. Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội; Email: thuna@vnu.edu.vn.

\*\*\* ThS, Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội.

trở thành một khu vực năng động, cạnh tranh hơn và thu hẹp khoảng cách phát triển giữa các nước thành viên. AEC cũng sẽ góp phần nâng cao vị thế của nền kinh tế ASEAN trong kinh tế toàn cầu, giúp ASEAN tham gia “năng động” và “mạnh mẽ” hơn vào hệ thống sản xuất và chuỗi giá trị toàn cầu (ASEAN, 2011; ASEAN, 2008).

Với các mục tiêu cơ bản trên, AEC đã và đang được thực hiện dựa trên cơ sở 4 trụ cột chính, trong đó trụ cột 1 "đưa ASEAN trở thành một thị trường và cơ sở sản xuất thống nhất" tính đến thời điểm hiện nay được đánh giá là diễn ra sôi nổi và mạnh mẽ nhất với nhiều hành động và biện pháp cụ thể nhằm thúc đẩy dòng chu chuyển tự do của hàng hóa, dịch vụ, vốn, đầu tư và lao động có tay nghề trong ASEAN. Trong các hoạt động của Trụ cột 1, tự do hoá thương mại là biện pháp chủ yếu nhất để giúp AEC đạt được mục tiêu tạo dựng một thị trường và cơ sở sản xuất thống nhất. Điều này không chỉ đúng với AEC mà còn đúng với nhiều liên kết kinh tế hiện nay trên toàn cầu, trong đó tự do hoá thương mại luôn là "hòn đá tảng" của các nội dung và hoạt động hội nhập. Chính vì vậy, việc tìm hiểu tiến trình tự do hoá thương mại sẽ giúp đưa ra được những đánh giá quan trọng liên quan đến mức độ và kết quả hội nhập của một liên kết kinh tế khu vực.

Mục tiêu của bài viết là phân tích sự tham gia của Việt Nam vào AEC và nhận diện một số vấn đề đặt ra để thúc đẩy sự tham gia hiệu quả của Việt Nam vào tiến trình hội nhập kinh tế trong ASEAN. Bài viết được cấu trúc thành năm phần. Ngoài phần mở đầu, phần thứ hai và thứ ba sẽ cập nhật tiến trình hội nhập trong AEC của ASEAN về tự do hoá thương mại hàng hoá và dịch vụ trước khi phân tích sự tham gia của Việt Nam vào tiến trình này. Phần thứ tư sẽ nhận diện một số vấn đề đặt ra

với Việt Nam trong quá trình tự do hoá thương mại theo khuôn khổ cam kết AEC và đưa ra một vài hàm ý cho Việt Nam để có thể giúp Việt Nam hội nhập hiệu quả hơn, đóng góp tích cực hơn vào hiện thực hoá AEC. Cuối cùng sẽ là phần kết luận.

## **2. Tự do hóa thương mại hàng hoá**

### **2.1. Tự do hoá thương mại hàng hoá trong AEC**

Tự do hoá thương mại hàng hoá của các nước ASEAN được bắt đầu vào năm 1992, với sự ký kết Hiệp định thương mại tự do ASEAN (AFTA) (Nguyen Anh Thu, 2012). AFTA đưa ra lộ trình cho việc loại bỏ thuế quan xuống từ 0 - 5% và các rào cản phi thuế quan trong vòng 15 năm.

Công cụ chính của tự do hóa thuế quan theo AFTA là cơ chế thuế quan có hiệu lực chung (CEPT). Cụ thể, CEPT đề ra việc cắt giảm dần thuế nội khối đối với những sản phẩm liệt kê trong danh mục CEPT xuống 0 - 5% thông qua một lộ trình cắt giảm có phân biệt giữa các nước ASEAN-6 (bao gồm Brunei, Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore và Thái Lan) và Cambodia, Lào, Myanmar và Việt Nam (CLMV). Lộ trình bãi bỏ toàn bộ thuế nhập khẩu sẽ được áp dụng cho ASEAN-6 là vào năm 2010 và CLMV muộn nhất là năm 2015, với linh hoạt đến năm 2018.

Trong khi CEPT/AFTA tập trung vào lộ trình cắt giảm thuế đối với thương mại hàng hoá ASEAN, ATIGA là hiệp định toàn diện đầu tiên của ASEAN điều chỉnh toàn bộ thương mại hàng hoá trong nội khối và được xây dựng trên cơ sở tổng hợp các cam kết đã được thống nhất trong CEPT/AFTA cùng các hiệp định có liên quan. Theo đó, các nước thành viên ASEAN giành cho nhau mức thuế ưu đãi tương đương hoặc thuận lợi hơn mức ưu đãi dành cho các

**Bảng 1 : Số dòng thuế ở mức 0% trong biểu thuế ATIGA<sup>2</sup> năm 2013 của các nước ASEAN**

Tên quốc gia	Số dòng thuế				Phần trăm			
	0%	>0%	Khác*	Tổng	0%	>0%	Khác*	Tổng
Brunei	9844	-	72	9916	99.27	-	0.73	100
Indonesia	9899	17	96	10012	98.87	0.17	0.96	100
Malaysia	12182	73	82	12337	98.74	0.59	0.66	100
Philippines	9685	109	27	9821	98.62	1.11	0.27	100
Singapore	9558	-	-	9558	100	-	-	100
Thái Lan	9544	14	-	9558	99.85	-	-	100
<b>ASEAN-6</b>	<b>60712</b>	<b>213</b>	<b>277</b>	<b>61202</b>	<b>99.2</b>	<b>0.35</b>	<b>0.45</b>	<b>100</b>
Cambodia	3327	4834	-	8161	40.77	59.23	-	100
Lào	7525	1946	87	9558	78.73	20.36	0.91	100
Myanmar	7614	1882	62	9558	79.66	19.69	0.65	100
Việt Nam	6859	2463	190	9558	72.24	25.77	1.99	100
<b>CLMV</b>	<b>25371</b>	<b>11125</b>	<b>339</b>	<b>36835</b>	<b>68.88</b>	<b>30.20</b>	<b>0.92</b>	<b>100</b>
<b>ASEAN</b>	<b>86083</b>	<b>11338</b>	<b>616</b>	<b>98037</b>	<b>87.81</b>	<b>11.57</b>	<b>0.63</b>	<b>100</b>

\* Các sản phẩm thuộc danh mục loại trừ (GEL)

Nguồn: ASEAN Secretariat, 2013

nước đối tác trong các Thỏa thuận thương mại tự do (FTA) mà ASEAN là một bên của thỏa thuận. Ngoài mục tiêu xóa bỏ hàng rào thuế quan như CEPT/AFTA, ATIGA hướng nỗ lực chung của ASEAN để giảm tối đa các hàng rào phi thuế quan, hợp tác hải quan và vệ sinh, kiểm dịch... đồng thời xác lập mục tiêu hài hòa chính sách giữa các thành viên ASEAN trong bối cảnh xây dựng AEC.

Các nước thành viên ASEAN đã và đang rất nỗ lực trên lộ trình loại bỏ hàng rào thuế quan. Cụ thể, đến năm 2013, đã có tổng cộng 98.037 dòng thuế được cam kết giảm hay loại bỏ. Trong số đó có 86.083 dòng thuế, chiếm 87,81 phần trăm tổng số dòng thuế đã được giảm xuống mức 0% (Bảng 1). Theo dự kiến, vào năm 2018, thuế nhập khẩu cho hơn 98 phần trăm tất cả các sản phẩm sẽ được loại bỏ

cho các thành viên mới, trong đó có Việt Nam. Đối với ASEAN 6 (gồm Brunei, Indonesia, Malaysia, Philipine, Singapore và Thái Lan), thuế suất gần như được loại bỏ hoàn toàn.

## 2.2. Sự tham gia của Việt Nam vào tự do hoá thương mại hàng hoá trong AEC

### Thương mại Việt Nam – ASEAN

Quan hệ thương mại hàng hóa song phương giữa Việt Nam và các nước thành viên ASEAN đã có sự gia tăng đáng kể kể từ khi Việt Nam gia nhập Khu vực mậu dịch tự do ASEAN (AFTA). Hiện nay, ASEAN đã trở thành một đối tác thương mại quan trọng hàng đầu và là một động lực giúp Việt Nam duy trì được tốc độ tăng trưởng xuất khẩu trong nhiều năm qua.

Nhìn vào Hình 1 ta có thể thấy ASEAN luôn là một thị trường xuất khẩu quan trọng

<sup>2</sup> Hiệp định Thương mại Hàng hoá ASEAN (ASEAN Trade in Goods Agreement).

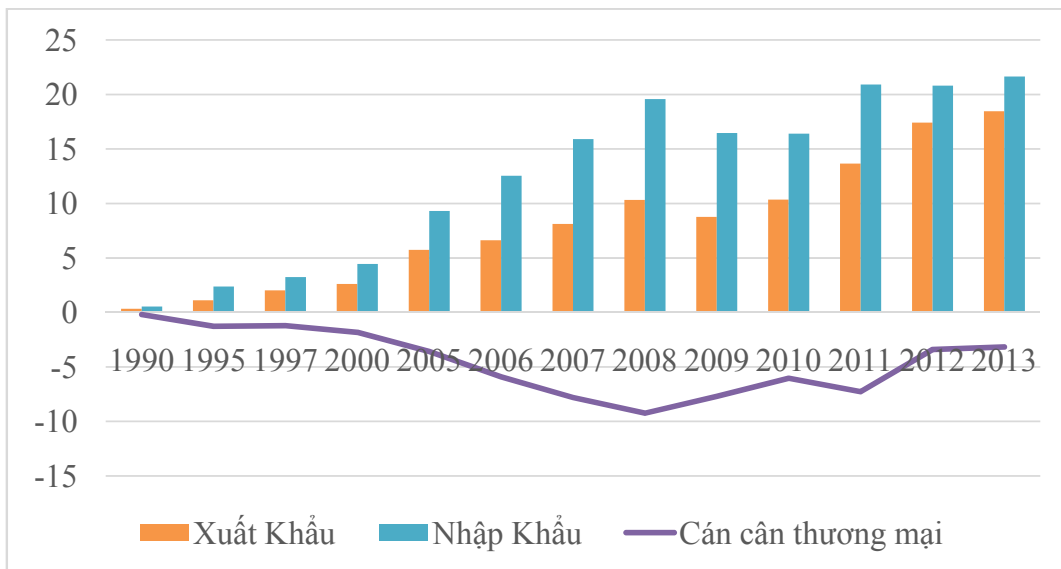
của Việt Nam thể hiện qua việc gia tăng liên tục kim ngạch xuất khẩu sau gần 20 năm gia nhập AFTA. Nếu như vào năm 1995, giá trị xuất khẩu sang thị trường các nước ASEAN đạt 1,1 tỷ USD thì con số này đã tăng khoảng 2,3 lần đạt mức 2,62 tỷ USD vào năm 2000, năm 2005 đạt 5,74 tỷ USD và sau đó lần lượt đạt 10,36 và 18,47 tỷ USD vào năm 2010 và 2013. Tuy nhiên, năm 2009 do ảnh hưởng từ suy thoái kinh tế thế giới nên kim ngạch trao đổi thương mại có sự sụt giảm đáng kể đạt khoảng 22,41 tỷ USD giảm gần 25% so với năm 2008. Như vậy, nhìn chung qua các năm trong giai đoạn từ 1990 – 2013 thì thương mại Việt Nam với ASEAN luôn đạt được mức gia tăng lớn, cứ khoảng 5 năm liền lại tăng khoảng gấp đôi. Điều này minh chứng ASEAN là một đối tác thương mại lớn và là thị trường xuất khẩu chủ lực góp phần vào tăng trưởng xuất khẩu của Việt Nam.

Ngoài ra, hình 1 cũng chỉ ra rằng trong suốt những năm qua, cán cân thương mại Việt Nam ASEAN luôn mất cân đối với mức thâm hụt lớn nghiêng về phía Việt Nam. Cụ thể trong giai đoạn từ năm 1990 – 2008 mức nhập siêu trong trao đổi thương mại với các nước thành viên ASEAN có xu hướng gia tăng từ 0,2 tỷ USD năm 1990 lên đến 9,2 tỷ USD năm 2008. Tuy nhiên, trong những năm gần đây, cán cân thương mại đã được cải thiện đáng kể thể hiện qua việc thâm hụt thương mại giảm mạnh đạt mức 3,17 tỷ USD năm 2013. Tuy nhiên, gần đây nhất theo số liệu thống kê từ Tổng cục hải quan, trong 9 tháng đầu năm 2014 cán cân thương mại hàng hóa giữa Việt Nam và các nước ASEAN ở trạng thái thâm hụt 3,35 tỷ USD, chiếm 24,5% kim ngạch xuất khẩu sang thị trường này và chứng kiến sự gia tăng mạnh 51% so với cùng kỳ năm 2013.

Theo số liệu thống kê từ Tổng cục hải quan, các mặt hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam

**Hình 1: Quan hệ thương mại Việt Nam - ASEAN trong các năm từ 1990 – 2013**

Đơn vị: Tỷ USD



*Nguồn: Tổng cục thống kê*

sang thị trường ASEAN 9 tháng đầu năm 2014 bao gồm: dầu thô, sắt thép, điện thoại các loại và linh kiện, gạo (Bảng 2). Trong đó trị giá và tỷ trọng nhóm hàng gạo, dầu thô có xu hướng giảm qua các năm do chịu ảnh hưởng từ biến động lớn giá dầu thô và giá gạo trên thế giới. Ngoài ra một số mặt hàng xuất khẩu thế mạnh của Việt Nam như hàng dệt may, thủy sản vẫn chiếm một tỷ trọng nhỏ trong tổng kim ngạch xuất khẩu sang thị trường ASEAN, nguyên

nhân là do một số nước ASEAN cũng có lợi thế sản xuất các mặt hàng này.

Trong khi đó, các mặt hàng mà Việt Nam nhập khẩu từ ASEAN chủ yếu là những mặt hàng nhập khẩu thiết yếu, nguyên phụ liệu đầu vào phục vụ cho sản xuất trong nước như máy móc thiết bị dụng cụ và phụ tùng, xăng dầu các loại, các sản phẩm linh kiện điện tử máy tính, sắt thép, chất dẻo nguyên liệu (Bảng 3).

**Bảng 2: Kim ngạch, tỷ trọng xuất khẩu một số nhóm hàng chính của Việt Nam sang ASEAN trong 9 tháng đầu năm 2014**

(Đơn vị: triệu USD)

STT	Mặt hàng	Kim ngạch	Tỷ trọng (%)	
			Tỷ trọng 1	Tỷ trọng 2
1	Điện thoại các loại & linh kiện	1802	10,4	13,2
2	Dầu thô	1142	19,7	8,4
3	Sắt thép các loại	1113	74,9	8,2
4	Máy vi tính, sản phẩm điện tử & linh kiện	896	12,0	6,6
5	Máy móc, thiết bị, dụng cụ phụ tùng khác	850	16,0	6,2
6	Gạo	785	34,4	5,8
7	Phương tiện vận tải & phụ tùng	620	14,9	4,5
8	Xăng dầu các loại	495	67,6	3,6
9	Hàng dệt, may	327	2,1	2,4
10	Hàng thủy sản	326	5,7	2,4
11	Hàng hóa khác	5286	12,0	38,7
<b>Tổng</b>		<b>13642</b>	<b>12,4</b>	<b>100</b>

Nguồn: Thống kê của Tổng cục hải quan

**Ghi chú:**

- Tỷ trọng 1 là tỷ trọng trị giá xuất khẩu của nhóm hàng của Việt Nam sang ASEAN so với kim ngạch xuất khẩu của nhóm hàng đó của cả nước sang tất cả các thị trường.

- Tỷ trọng 2 kim ngạch xuất khẩu của từng mặt hàng trong tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang ASEAN.

**Bảng 3: Tỷ trọng, kim ngạch nhập khẩu một số nhóm hàng chính của Việt Nam từ ASEAN trong 9 tháng đầu năm 2014**

(Đơn vị: triệu USD)

STT	Mặt hàng	Kim ngạch	Tỷ trọng (%)	
			Tỷ trọng 1	Tỷ trọng 2
1	Dầu Diesel	1230	37,8	8,9
2	Máy móc, thiết bị, dụng cụ & phụ tùng	1207	9,5	8,7
3	Xăng	944	47,9	6,8
4	Máy vi tính, SP điện tử & linh kiện	804	20,3	5,8
5	Chất dẻo nguyên liệu	756	26,9	5,5
6	Dầu Mazut	622	99,3	4,5
7	Giấy các loại	462	60,0	3,3
8	Linh kiện ô tô 9 chỗ ngồi trở xuống	427	51,4	3,1
9	Dầu mỡ động, thực vật	405	81,6	2,9
10	Sắt thép các loại	402	7,5	2,9
11	Hàng hoá khác	6554	17,6	47,4
Tổng		13813	19,7	100

Nguồn: Thống kê của Tổng cục hải quan

#### Ghi chú:

- Tỷ trọng 1 là tỷ trọng trị giá xuất khẩu của nhóm hàng của Việt Nam sang ASEAN so với kim ngạch xuất khẩu của nhóm hàng đó của cả nước sang tất cả các thị trường.

- Tỷ trọng 2 kim ngạch xuất khẩu của từng mặt hàng trong tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang ASEAN.

#### Cắt giảm thuế quan

Việt Nam trở thành thành viên thứ bảy của ASEAN vào năm 1995 và đã tích cực tham gia vào lộ trình cắt giảm thuế quan trong CEPT/AFTA và sau đó là ATIGA. Theo cam kết cắt giảm thuế của Việt Nam trong CEPT-ATIGA, Việt Nam sẽ cắt giảm về 0% cho tất cả các mặt hàng trao đổi trong ASEAN (ngoại trừ các mặt hàng trong Danh mục loại trừ chung) với lộ trình cho hầu hết các dòng thuế là cho tới năm 2015 và 7% dòng thuế còn lại cho tới

năm 2018. Định kỳ, Bộ Tài chính Việt Nam công bố lộ trình cắt giảm đối với từng mặt hàng trong khuôn khổ cam kết này.

Thực hiện cam kết ATIGA, Việt Nam đã cắt giảm 6.859 dòng thuế (chiếm 72% tổng Biểu thuế xuất nhập khẩu) xuống thuế suất 0% tính đến thời điểm 2014. Bảng 4 tổng hợp các mặt hàng theo từng dòng thuế ATIGA của Việt Nam vào năm 2014. Có thể nói, Việt Nam đã tiến hành cắt giảm hầu hết các dòng thuế xuống mức 0,5-5%. Tuy nhiên, ở một số nhóm



Bảng 4: Tổng hợp số dòng hàng theo thuế ATIGA, 2014

Mã nhóm hàng	Dòng thuế (đơn vị:%) Mã hàng	2014									
		0	1	3	5	7	8	10	20	40	50
HS1-HS10	Hàng nông sản	617			227						
HS11-HS21	Hàng công nghiệp thực phẩm	335		1	282						
HS22-HS24	Đồ uống và thuốc lá	27			67						
HS25-HS27	Khoáng sản và dầu	137		4	43	3	3	2	10	2	
HS28-HS39	Hóa chất	1124		23	257						
HS40 - HS43	Cao su và Hàng công nghiệp da	210		28	61						
HS44- HS46	Hàng công nghiệp gỗ	138			16						
HS47- HS49	Ngành công nghiệp giấy và bột giấy	171		12	88						
HS50 -HS 63	Ngành công nghiệp dệt may	854			225						
HS64 -HS67	Giày dép, mũ và các mặt hàng khác ngành công nghiệp sản xuất	43			31						
HS68 - HS70	Đá công nghiệp sản xuất / xi măng / kính	139			73						
HS71 - HS83	Công nghiệp kim khí	706	1	10	273						
HS84 - HS85	Máy móc và thiết bị điện công nghiệp	1661		4	369						
HS86 - HS89	Thiết bị giao thông vận tải công nghiệp sản xuất	288			102						77
HS90 – S922	Nhạc cụ, công nghiệp quang học	286			30						
HS94 - HS99	Khác: vũ khí, đồ chơi, đồ nội thất	123			134						

Nguồn: ASEAN tariff database

mặt hàng như HS86-HS89 (thiết bị giao thông vận tải), mức thuế suất vẫn còn ở mức rất cao (50%), và hiện là cao nhất trong ASEAN. Một nhóm hàng khác cũng cần chú ý đó là nhóm Khoáng sản và dầu, thuế suất của Việt Nam từ năm 2012 cho đến nay không thay đổi, tuy số nhóm hàng ở mức 0% vẫn là chủ yếu nhưng vẫn còn có mặt hàng dao động ở các mức thuế 10,2% và 40%. Đối với hàng nông sản, các mặt hàng thuộc nhóm HS16.01 và HS16.02

bao gồm thịt và các sản phẩm chế biến từ thịt có mức thuế suất 50% vào năm 2006 và đã được giảm dần theo lộ trình ATIGA qua các năm và hiện giữ mức 5% vào năm 2014. Tóm lại, những dòng thuế còn duy trì ở mức cao chủ yếu là những mặt hàng nhạy cảm trong thương mại Việt Nam và ASEAN, như ô tô, xe máy, phụ tùng linh kiện ô tô xe máy, đồ dân dụng, dầu, hoa quả nhiệt đới, sữa và các sản phẩm từ sữa,...

Việt Nam sẽ phải hoàn thành cơ bản việc xóa bỏ thuế quan trong ASEAN vào năm 2015, chỉ có 7% dòng thuế được linh hoạt đến 2018. Từ năm 2015, Việt Nam sẽ cắt giảm thêm 1.715 dòng thuế từ thuế suất hiện hành 5% xuống 0%, tức là khoảng 90% số dòng thuế của Biểu ATIGA có mức thuế suất 0%. Tổng số dòng thuế sẽ được đưa vào danh mục linh hoạt kéo dài đến 2018 là 669 dòng, gồm các mặt hàng nhạy cảm cần có lộ trình bảo hộ dài hơn như: sắt thép, giấy, vải may mặc, ô tô, linh kiện phụ tùng ô tô, máy móc thiết bị, nguyên vật liệu xây dựng, đồ nội thất...

Như vậy, tổng số dòng thuế có mức thuế suất 0% sẽ tăng lên tới 97% vào năm 2018. Ngoài ra, khoảng 3% số dòng thuế của biểu ATIGA được loại trừ khỏi cam kết xóa bỏ thuế quan gồm các mặt hàng nông nghiệp nhạy cảm và sẽ được phép duy trì thuế suất ở mức 5% bao gồm: gia cầm sống, thịt gà, trứng gia cầm, quả có múi, thóc, gạo lứt, thị chế biến, đường.<sup>3</sup>

### ***Thuận lợi hoá thương mại***

Một trong các mục tiêu AEC là hướng đến khu vực thương mại tự do, tạo điều kiện cho các dòng thương mại hàng hóa lưu chuyển tự do hơn. Trong hoạt động thuận lợi hóa thương mại, một cửa quốc gia, tiến tới một cửa ASEAN là một trong các sáng kiến quan trọng. Tại thời điểm hiện tại đã có 05 quốc gia ASEAN xây dựng được hệ thống một cửa quốc gia bao gồm Singapore, Phillipines, Thái Lan, Indonesia và Malaysia. Brunei mới có một cửa đưa vào hoạt động từ cuối năm 2013 (Pociano và các cộng sự, 2014). Kết quả điều tra khu vực tư nhân trong ASEAN do ERIA tiến hành đã chỉ ra rằng phần lớn các doanh nghiệp được hỏi đánh

giá thủ tục hải quan có nhiều tiến triển tích cực trong giai đoạn 2012-2014.

Trong số các nước CLMV, Việt Nam là quốc gia có nhiều thành tựu trong việc xây dựng Một cửa quốc gia so với ba quốc gia còn lại. Việt Nam đã thực hiện mọi nỗ lực trong việc triển khai cơ chế một cửa quốc gia (NSW) từ năm 2005. Trong giai đoạn thí điểm đầu tiên, NSW đã kết nối kỹ thuật giữa các cơ quan quan trọng của chính phủ là Bộ Tài chính (Tổng cục Hải quan), Bộ Giao thông Vận tải và Bộ Công Thương từ đầu năm 2014. NSW sẽ tiếp tục được kết nối các cơ quan chính phủ khác gồm Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Bộ Y tế và Bộ Tài nguyên và Môi trường. Một thành tựu quan trọng trong tạo thuận lợi thương mại của Việt Nam là nỗ lực trong việc cải cách thủ tục hải quan thông qua việc sử dụng hệ thống thông quan tự động VNACCS. Dựa trên cơ sở hợp tác song phương Việt Nam – Nhật Bản, Hải quan Việt Nam đã xây dựng và đưa vào vận hành chính thức Hệ thống thông quan tự động VNACCS/VCIS từ ngày 01/4/2014. Việc áp dụng thủ tục hải quan điện tử về cơ bản đã đạt được các mục tiêu như rút ngắn thời gian thông quan và giảm các yêu cầu về các giấy tờ kê khai cho doanh nghiệp. Đây là nền tảng quan trọng tiến tới NSW và xa hơn nữa là một cửa ASEAN (ASW).

### **3. Tự do hoá thương mại dịch vụ**

#### ***3.1. Tự do hóa thương mại dịch vụ trong AEC***

##### ***Các biện pháp và nội dung tự do hoá dịch vụ***

Bên cạnh tự do hoá thương mại hàng hoá, tự do hoá thương mại dịch vụ cũng là một

<sup>3</sup> Thông tư số 165/2014/TT-BTC ngày 14/11/2014 của Bộ trưởng Bộ Tài chính về việc ban hành Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi đặc biệt của Việt Nam, để thực hiện Hiệp định thương mại hàng hóa ASEAN giai đoạn 2015 – 2018.



trong những yếu tố quan trọng trong việc đưa ASEAN trở thành một thị trường và cơ sở sản xuất thống nhất, theo đó các nhà cung cấp dịch vụ ASEAN sẽ hầu như không gặp hạn chế trong việc cung cấp dịch vụ và thiết lập các công ty dịch vụ trong khu vực.

Theo AEC Blueprint, để tạo thuận lợi cho luồng di chuyển dịch vụ đến năm 2015, các nước thành viên cần phải thực hiện các biện pháp chủ yếu sau: loại bỏ đáng kể tất cả các hạn chế về thương mại dịch vụ cho 4 ngành dịch vụ ưu tiên gồm vận tải hàng không, e-ASEAN, y tế và du lịch vào năm 2010 và ngành dịch vụ ưu tiên thứ năm là dịch vụ logistics vào năm 2013; xoá bỏ đáng kể tất cả các hạn chế về thương mại dịch vụ cho tất cả các ngành dịch vụ khác vào năm 2015; thực hiện tự do hóa thương mại dịch vụ thông qua các vòng tự do hoá hai năm cho đến năm 2015; tăng số lượng các lĩnh vực đưa vào tự do hoá trong mỗi vòng đàm phán; tự do hoá thương mại dịch vụ trên cơ sở các thông số sau: Không hạn chế đối với Mode 1 và Mode 2, giảm dần hạn chế với Mode 3, thiết lập các thông số tự do hoá cho các hạn chế đối xử quốc gia và Mode 4<sup>4</sup>; tự do hoá thông qua các công thức ASEAN - X để đẩy nhanh lưu chuyển dịch vụ trong khu vực và tự do hoá dịch vụ tài chính. Bên cạnh việc thúc đẩy tự do hoá dịch vụ theo AFAS (Hiệp định khung của ASEAN về dịch vụ), ASEAN cũng đặt mục tiêu kết thúc đàm phán và đưa vào thực hiện các Thỏa thuận công nhận chung (MRAs) để thúc đẩy tự do hoá Mode 4.

### ***Thực hiện tự do hoá dịch vụ theo AFAS***

Theo mục tiêu đặt ra trong AEC Blueprint, các nước ASEAN sẽ tiến hành đàm phán 11

gói cam kết cho đến năm 2015. Cho đến nay, các nước ASEAN đã hoàn thành 8 gói cam kết về dịch vụ nhằm tự do hoá nhiều ngành, phân ngành dịch vụ và cho phép các nhà cung cấp dịch vụ ASEAN được tham gia đóng góp cổ phần. Trong Hội nghị các Bộ trưởng kinh tế ASEAN (AEM) lần thứ 45 ngày 19/8/2013, ASEAN đã có những bước tiến trong gói AFAS 9 và đưa ra Nghị định thư thực hiện gói cam kết này. Sau đó, Nghị định thư thực hiện AFAS 9 đã được ký kết trong Hội nghị Bộ trưởng kinh tế ASEAN lần thứ 46 tại Myanmar. Hiện tại, Singapore đưa ra bản chào Gói 9 đạt yêu cầu. Brunei, Indonesia, Malaysia và Việt Nam đã nộp bản chào ban đầu Gói 9 để Ban thư ký ASEAN và các nước rà soát.

ASEAN cho đến nay cũng có những tiến bộ trong tự do hoá dịch vụ tài chính (với 5 gói cam kết đã hoàn thành) và các ngành dịch vụ ưu tiên, đặc biệt là lĩnh vực vận tải hàng không (với 8 gói cam kết đã hoàn thành). Trong lĩnh vực dịch vụ tài chính, các nước ASEAN đã đạt được các thoả thuận trong vòng đàm phán thứ sáu về dịch vụ tài chính (Bộ Tài Chính, 2014) và dự kiến sẽ ký kết Nghị định thư thực hiện gói cam kết thứ sáu trong thời gian tới. Trong dịch vụ vận tải hàng không, với công thức ASEAN - X, ASEAN đã đạt được tiến bộ trong việc thành lập Thị trường hàng không ASEAN thống nhất (ASAM). Trong Hội nghị Bộ trưởng Giao thông vận tải của các nước ASEAN lần thứ 20 diễn ra tại Myanmar, các Bộ trưởng ASEAN đã ghi nhận tiến độ thực thi ASAM, theo đó một số nội dung trong khuôn khổ Hợp tác kỹ thuật vận tải hàng không đã được hoàn thành. Tháng 12/2013, các nước đã ký kết Nghị định thư thực hiện Gói cam

<sup>4</sup> Mode 1: Cung cấp qua biên giới; Mode 2: Tiêu dùng ngoài lãnh thổ; Mode 3: Hiện diện thể nhân và Mode 4: Hiện diện thể nhân.

kết thứ 8 về dịch vụ vận tải hàng không. Hiện nay, ASEAN cũng đang tiến hành đàm phán gói Cam kết thứ 9 về dịch vụ vận tải hàng không để có thể ký kết trong năm 2014 (Nhật Anh, 2014). Các thỏa thuận theo lộ trình hội nhập du lịch hàng không (RIATS) và các Nghị định thư cũng đã được các nước thành viên ký kết (ERIA, 2012). Sự thành công của các hiệp định vận tải hàng không cho thấy công thức ASEAN - X có thể có ích trong việc giúp đẩy mạnh chương trình nghị sự khu vực. Đồng thời, những thành công đáng kể của tự do hóa hàng không ở một số quốc gia, ví dụ Philippines, cũng như những lợi ích từ cuộc cạnh tranh trong ngành hàng không thông qua việc các quốc gia tăng ngân sách cho các hãng hàng không và du lịch là những điều kiện quan trọng thúc đẩy hội nhập của ASEAN trong vận tải hàng không nhanh hơn so với hội nhập về vận tải đường bộ và vận tải biển.

### ***Thực hiện MRAs***

Liên quan đến thực hiện MRAs để thúc đẩy tự do hóa Mode 4, các nước thành viên đã ký Hiệp định ASEAN về di chuyển thể nhân (MNP) vào tháng 11/2012 tại Campuchia. Tuy nhiên, MNP không vượt quá các cam kết vốn đã khá hạn chế liên quan đến di chuyển thể nhân trong khuôn khổ WTO. Đối tượng của MNP là doanh nhân, nhà cung cấp dịch vụ theo hợp đồng và lao động di chuyển trong nội bộ công ty, trong đó tập trung vào đối tượng chuyên gia và giám đốc điều hành được công ty cử sang làm việc tạm thời ở nước ngoài. Trong khuôn khổ AEC, việc thúc đẩy Mode 4 được thực hiện thông qua hai biện pháp cơ bản là (i) Tạo thuận lợi cho việc cấp thị thực và giấy phép lao động cho chuyên gia và lao động có kỹ năng tham gia vào các hoạt động liên quan đến thương mại và đầu tư qua biên giới và (ii) Thỏa thuận thừa nhận lẫn nhau

(MRAs), theo đó chứng chỉ được cấp bởi các cơ quan chức năng tương ứng tại một quốc gia sẽ được thừa nhận bởi các nước thành viên khác trong khu vực (ASEAN, 2008).

Đến nay, ASEAN đã ký kết Thỏa thuận thừa nhận lẫn nhau (MRAs) trong bảy lĩnh vực bao gồm dịch vụ tư vấn kỹ thuật (2005), dịch vụ kiến trúc (2007), hành nghề y khoa (2006), hành nghề nha khoa (2009), dịch vụ điều dưỡng (2009), ngành nghề du lịch (2012) và mới đây nhất là dịch vụ kế toán, kiểm toán (2014). Thỏa thuận khung về thừa nhận lẫn nhau trong lĩnh vực khảo sát cũng đã được các nước thành viên xây dựng để làm cơ sở cho các đàm phán về một MRA trong tương lai. Tuy nhiên cần phân biệt rõ việc thực hiện các MRAs không đồng nghĩa với việc tiếp cận thị trường vì việc cấp giấy phép lao động vẫn phụ thuộc vào luật và quy định của từng quốc gia hiện đang khá hạn chế và khác nhau ở nhiều nước ASEAN. Đó chính là rào cản lớn cho tự do hóa Mode 4 trong ASEAN.

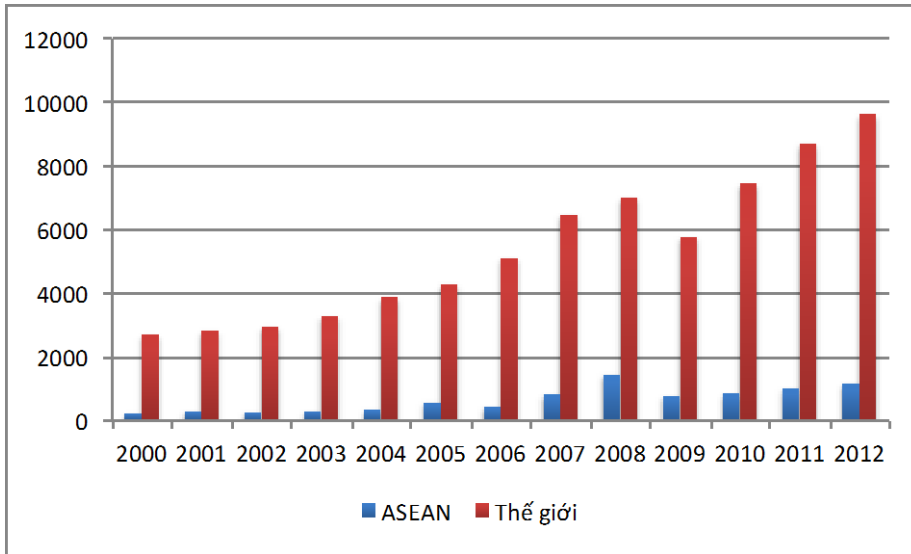
### ***3.2. Sự tham gia của Việt Nam vào tự do hoá thương mại dịch vụ trong AEC***

#### ***Tổng quan về thương mại dịch vụ của Việt Nam***

Xuất khẩu dịch vụ của Việt Nam ra thế giới và ASEAN có xu hướng gia tăng trong giai đoạn 2000 - 2012, ngoại trừ năm 2009 do ảnh hưởng của khủng hoảng toàn cầu (Hình 2). Xuất khẩu dịch vụ ra thế giới đã tăng hơn 3,5 lần từ 2,7 tỷ USD trong năm 2000 lên 9,6 tỷ USD năm 2012; trong khi xuất khẩu dịch vụ của Việt Nam sang ASEAN tăng hơn 5 lần trong cùng giai đoạn từ mức 281 triệu USD năm 2000. Tuy nhiên, tỷ trọng xuất khẩu dịch vụ của Việt Nam sang ASEAN trong tổng kim ngạch xuất khẩu dịch vụ chiếm một tỷ trọng khá khiêm tốn và hầu như không có sự thay

**Hình 2: Xuất khẩu dịch vụ của Việt Nam trong giai đoạn 2000 – 2012**

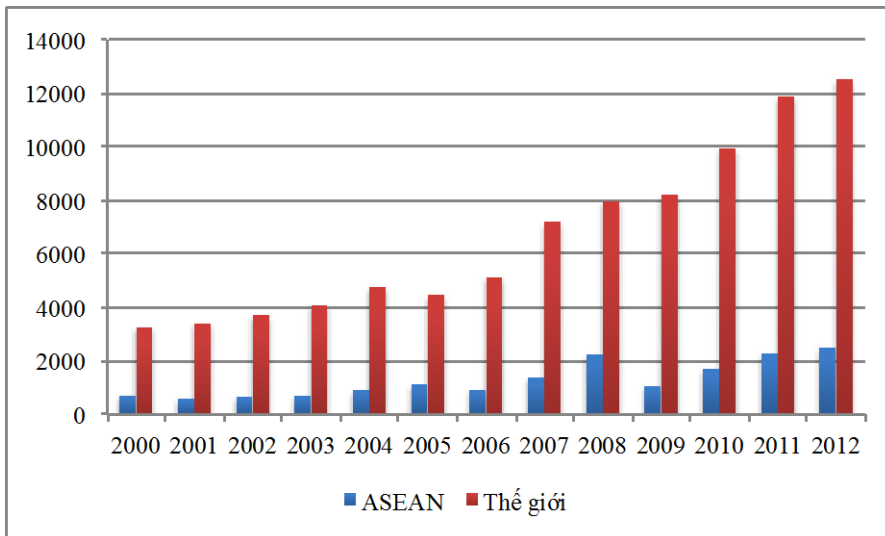
Đơn vị: triệu USD



Nguồn: Trademap (2014) và tính toán của các tác giả từ cơ sở dữ liệu WTO-OECD (2014)

**Hình 3: Nhập khẩu dịch vụ của Việt Nam trong giai đoạn 2000 – 2012**

Đơn vị: triệu USD



Nguồn: Trademap (2014) và International Statistical Yearbook (2013)

đôi, trung bình khoảng 11,4% trong giai đoạn 2000 - 2012 (Hình 2).

Xu hướng nhập khẩu dịch vụ của Việt Nam từ thế giới và ASEAN cũng giống như

xu hướng xuất khẩu dịch vụ, theo đó kim ngạch nhập khẩu tăng qua các năm, trừ năm 2009 (Hình 3). Nhập khẩu dịch vụ từ thế giới và ASEAN đã tăng hơn 3,8 lần trong

giai đoạn 2000 – 2012 và đạt mức tương ứng khoảng 12,5 tỷ USD và gần 3 tỷ USD đến cuối giai đoạn. Bên cạnh đó, tỷ trọng nhập khẩu dịch vụ của Việt Nam từ ASEAN trong tổng kim ngạch nhập khẩu dịch vụ tuy cao hơn tỷ trọng xuất khẩu dịch vụ nhưng cũng vẫn chiếm một tỷ trọng khá khiêm tốn, trung bình khoảng gần 20% trong giai đoạn này. Như vậy, có thể thấy, tương tự như thương mại hàng hoá, thương mại dịch vụ của Việt Nam với các nước thành viên ASEAN còn rất thấp.

Xét về cơ cấu thương mại dịch vụ theo ngành, có một điểm đáng lưu ý là xuất khẩu và nhập khẩu dịch vụ của Việt Nam với ASEAN có cơ cấu tương tự như nhau. Dịch vụ phân phối - ăn uống - lưu trú là ngành Việt Nam

cả xuất khẩu và nhập khẩu nhiều nhất với các nước ASEAN, tiếp đó là dịch vụ giao thông vận tải - bưu chính - viễn thông. Việt Nam thương mại rất ít với ASEAN trong hai ngành dịch vụ gồm dịch vụ tài chính và dịch vụ kinh doanh (Nguyễn Anh Dương & cộng sự).

***Cam kết của Việt Nam về tự do hoá thương mại dịch vụ trong AEC***

Trong khuôn khổ AFAS 8, Việt Nam cam kết mở cửa thị trường dịch vụ với 111 phân ngành thuộc 11/12 ngành dịch vụ, tăng 16 phân ngành mới so với AFAS 7. Như vậy, Việt Nam đã tuân thủ theo đúng lộ trình đặt ra trong AEC Blueprint, trong đó quy định các nước phải đàm phán thêm ít nhất 15 phân ngành trong năm 2010 (Bảng 5). Phạm vi cam kết trong AFAS 8 của Việt Nam cũng đã

**Bảng 5: Chỉ số Hoekman<sup>5</sup> trong 11 ngành dịch vụ của Việt Nam theo Biểu cam kết AFAS 8**

STT	Ngành	Mode 1	Mode 2	Mode 3	Mode 4	Trung bình
1	Dịch vụ kinh doanh	0.64	0.68	0.53	0.02	0.47
2	Dịch vụ thông tin liên lạc	0.47	0.77	0.55	0.00	0.45
3	Dịch vụ xây dựng	0.00	1.00	0.50	0.25	0.44
4	Dịch vụ phân phối	0.50	0.80	0.55	0.00	0.46
5	Dịch vụ giáo dục	0.00	0.80	0.30	0.00	0.28
6	Dịch vụ môi trường	0.63	1.00	0.81	0.00	0.61
7	Dịch vụ tài chính	0.51	0.94	0.54	0.00	0.50
8	Dịch vụ y tế	0.75	0.75	0.50	0.00	0.50
9	Dịch vụ du lịch	0.75	0.75	0.44	0.00	0.48
10	Dịch vụ giải trí, văn hóa, thể thao	0.00	0.67	0.30	0.00	0.24
11	Dịch vụ Vận tải	0.46	0.57	0.42	0.00	0.36
	<b>Trung bình</b>	<b>0.43</b>	<b>0.79</b>	<b>0.49</b>	<b>0.02</b>	<b>0.44</b>

*Nguồn: Vũ Thanh Hương (2013), Gói cam kết thứ 7 về vận tải hàng không của ASEAN*

<sup>5</sup> Chỉ số Hoekman được tính toán dựa trên các thông tin trong Biểu cam kết dịch vụ của từng quốc gia. Trong mỗi một ngành/phân ngành, có 4 Mode và 2 loại cam kết, vì thế sẽ tạo thành 8 ô cam kết. Mỗi một ô sẽ được gán giá trị dựa vào mức độ cam kết.: giá trị 1 nếu không có ràng buộc; giá trị 0.5 nếu có ràng buộc và giá trị 0 nếu không cam kết. Chỉ số Hoekman trong bài này được tính là giá trị trung bình giản đơn của các giá trị trong các ô.

rộng hơn so với các cam kết trong WTO, đặc biệt trong những ngành ưu tiên tự do hoá của ASEAN như y tế, du lịch, vận tải (Vũ Thanh Hương, 2013).

Về mức độ cam kết trong AFAS 8, nhìn chung, Việt Nam có mức độ mở cửa khá cao với Mode 2; thận trọng mở cửa với Mode 1 và Mode 3. Mặc dù Việt Nam đã ký kết và đưa ra các cam kết cụ thể với Mode 4 trong khuôn khổ MNP, có thể thấy một điểm nổi bật trong Biểu cam kết của Việt Nam là hầu hết Việt Nam “chưa cam kết” (unbound) trong hầu hết các lĩnh vực dịch vụ<sup>6</sup>.

Trong AFAS 8, Việt Nam cam kết mở cửa cao nhất đối với dịch vụ môi trường, tiếp đó là dịch vụ tài chính, y tế và phân phối. Mức độ cam kết mở cửa thấp nhất đối với dịch vụ văn hoá, giải trí, thể thao và dịch vụ giáo dục (Bảng 6) (Vũ Thanh Hương, 2013). So với cam kết trong WTO, Việt Nam có mức độ mở cửa cao hơn đối với dịch vụ xây dựng, môi trường, y tế và du lịch; có mức độ mở cửa tương đương trong hầu hết các lĩnh vực dịch vụ khác (Vũ Thanh Hương, 2012).

### ***Thực hiện tự do hoá thương mại dịch vụ theo AFAS***

So với mức bình quân của ASEAN, Việt Nam đã thực hiện tương đối tốt các cam kết trong AFAS. Việt Nam đã thực hiện khá tốt việc sửa đổi và ban hành mới các chính sách để thực hiện các cam kết trong từng ngành cụ thể, điển hình là trong các ngành dịch vụ phân phối, ngân hàng, bảo hiểm, chứng khoán, viễn thông để phù hợp với các cam kết AFAS cũng như GATS. Đối với các ngành ưu tiên

gồm y tế, du lịch, logistics, e-ASEAN và hàng không, Việt Nam cũng đã tuân thủ nghiêm túc các cam kết và tích cực tham gia vào các hiệp định liên quan. Ngày 13/9/2013, Chính phủ đã ban hành Quyết định 1625/QĐ-TTg về việc phê duyệt và ký Nghị định thư thực hiện gói cam kết dịch vụ AFAS 9 (Vũ Thanh Hương & Trần Việt Dung, 2014). Ngày 19/9/2013, Văn phòng Chính phủ cũng đã có Quyết định số 7846/VPCP-QHQT về việc Giao cho Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì trong việc tổ chức các cuộc họp liên ngành để tiến hành đề xuất, thống nhất xây dựng Bản chào đáp ứng yêu cầu của gói AFAS 9.

Ngày 16/6/2014, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 46/NQ-CP về việc ký Nghị định thư thực hiện gói cam kết thứ 6 về dịch vụ tài chính ASEAN. Với dịch vụ vận tải hàng không, Việt Nam cũng đã và đang tham gia tích cực vào các hoạt động hội nhập trong AEC như ký Hiệp định đa biên ASEAN về vận tải Hàng không (MASS - ASEAN multilateral agreement on air services), Hiệp định đa biên ASEAN về Tự do hoá hoàn toàn dịch vụ vận tải hàng hóa hàng không (AMALAS - ASEAN Multilateral Agreement on the full liberalization of Air Freight Services), Hiệp định đa biên ASEAN về tự do hóa hoàn toàn dịch vụ vận chuyển hành khách đường không (MAFLPAS - Asean multilateral agreement on the full liberalization of passenger air services) và các nghị định thư thực hiện. Việt Nam đã và đang thể hiện vai trò tích cực trong thực hiện chính sách “Bầu trời mở”, trước hết là trong tiểu vùng các nước CLMV.

<sup>6</sup> Xem cụ thể cam kết của Việt Nam trong MNP tại [http://www.asean.org/images/2013/economic/asean\\_mnp\\_agreement/ASEAN%20MNP%20Schedule%20-%20Vietnam.pdf](http://www.asean.org/images/2013/economic/asean_mnp_agreement/ASEAN%20MNP%20Schedule%20-%20Vietnam.pdf).



## **Thực hiện MRAs**

Đối với 7 MRAs ASEAN đã ký kết, Việt Nam đều đã tham gia và đang tuân thủ chặt chẽ các quy trình của ASEAN để đảm bảo cho việc thực hiện theo đúng cam kết, theo đó các MRAs yêu cầu các quốc gia phải thành lập Ủy ban giám sát thực hiện các MRAs trong từng lĩnh vực, xây dựng các nguyên tắc đăng ký đạt chuẩn lao động lành nghề ASEAN trong từng lĩnh vực, điều chỉnh các chính sách liên quan.

Với MRA trong lĩnh vực tư vấn kỹ thuật và dịch vụ kiến trúc, Việt Nam đã triển khai được nhiều công việc quan trọng như thành lập Ủy ban giám sát quốc gia về dịch vụ tư vấn kỹ thuật; UBGS quốc gia về dịch vụ kiến trúc, xây dựng và được Ủy ban Điều phối kỹ sư chuyên nghiệp tiêu chuẩn ASEAN thông qua các Quy chế đánh giá. Đồng thời, Việt Nam đã xây dựng các điều kiện về chính sách phát triển nghề nghiệp liên tục (CPD) và trình xét kỹ sư/kiến trúc sư chuyên nghiệp tiêu chuẩn ASEAN cho một số kỹ sư/kiến trúc sư Việt Nam đạt tiêu chuẩn.

Với MRA về dịch vụ điều dưỡng, y khoa và nha khoa, Việt Nam đã ban hành Quyết định số 1352/QĐ-BYT về việc phê duyệt tài liệu “Chuẩn năng lực cơ bản của Điều dưỡng Việt Nam”. Bộ Chuẩn năng lực cơ bản của điều dưỡng Việt Nam được cấu trúc theo khuôn mẫu chung của điều dưỡng khu vực Châu Á Thái Bình Dương và ASEAN để đáp ứng yêu cầu của khu vực cũng như các thỏa thuận thừa nhận lẫn nhau mà Việt Nam đã ký kết. Tuy nhiên đến nay, Việt Nam vẫn chưa có Ủy ban giám sát về dịch vụ điều dưỡng, hành nghề y khoa và nha khoa. Có thể nói, việc triển khai thực hiện MRA trong lĩnh vực này mới ở giai đoạn bước đầu.

Với MRA trong du lịch, Việt Nam cũng đang triển khai tiến hành các công việc cần thiết để rà soát, điều chỉnh các tiêu chuẩn nghề du lịch Việt Nam cho phù hợp theo MRA đã ký kết. Ngày 3/12/2014, Phòng Thương mại châu Âu tại Việt Nam và Tiểu ban Du lịch và Nhà hàng – Khách sạn đã tổ chức Hội thảo về “Thực hiện các tiêu chuẩn nghề du lịch Việt Nam (VTOS) điều chỉnh theo MRA trong ASEAN về nghề du lịch. Hiện nay, tiêu chuẩn VTOS đã được điều chỉnh và cập nhật theo mười bộ tiêu chuẩn nghề. Các tiêu chuẩn VTOS phiên bản mới được xây dựng và dựa trên thang chuẩn là các tiêu chuẩn nghề quốc tế và phù hợp với Hướng dẫn trong Quyết định số 09/2008/QĐ-BLDTBXH trong đó quy định các nguyên tắc và quy trình xây dựng các Tiêu chuẩn kỹ năng nghề Quốc gia.

Với MRA trong dịch vụ kế toán, kiểm toán, Bộ Tài chính đã xây dựng hệ thống chuẩn mực kiểm toán Việt Nam với 41 chuẩn mực tính đến tháng 05/2014. Đến tháng 11/2014, 10 chuẩn mực đợt 2 tiếp tục được đưa ra và đang trong quá trình thẩm định trước khi ban hành.

Như vậy, mặc dù Việt Nam đều đã tham gia 7 MRAs của ASEAN, ngoại trừ 02 dịch vụ là tư vấn kỹ thuật và kiến trúc đã được triển khai tương đối nhanh, việc triển khai các cam kết trong các MRAs còn lại còn đang ở giai đoạn đầu. Trong thời gian tới Việt Nam sẽ phải thúc đẩy xây dựng các bộ tiêu chuẩn, khung chứng chỉ và thành lập các Ủy ban giám sát quốc gia để thực hiện các MRAs trong năm lĩnh vực còn lại.

## **4. Một số vấn đề đặt ra với Việt Nam và hàm ý**

Tự do hóa thương mại trong ATIGA đã đem đến nhiều cơ hội cho các doanh nghiệp

trong nước nhập khẩu nguồn nguyên liệu phong phú với giá rẻ hơn, nguồn thiết bị máy móc chất lượng tốt hơn sản xuất trong nước. Tự do hoá cũng đem lại cơ hội xuất khẩu sang thị trường các nước trong khu vực với mức thuế quan đã rất thấp. Vấn đề đặt ra lớn nhất đối với các doanh nghiệp Việt Nam theo lộ trình cắt giảm thuế ATIGA là vấn đề cạnh tranh ngày càng gia tăng từ ASEAN. Điều này đã thể hiện qua việc Việt Nam nhập khẩu ngày càng tăng hàng hoá từ các nước ASEAN, đặc biệt là Thái Lan,.

Diễn hình như ngành lắp ráp điện tử trong nước đã phải đối mặt với cạnh tranh lớn từ ASEAN khi thuế suất ATIGA đối với nhóm hàng này được cắt giảm xuống 0% từ năm 2012. Điều này khiến nhiều doanh nghiệp trong nước không thể cạnh tranh về giá thành, phải thu hẹp sản xuất, chuyển hướng kinh doanh. Thậm chí, nhiều doanh nghiệp đầu tư nước ngoài trong ngành điện tử ở Việt Nam đã chuyển từ sản xuất sang nhập khẩu và phân phối sản phẩm. Mức thuế dành cho dầu thực vật tinh luyện và thô giảm lần lượt từ 5% và 3% xuống còn 0% đối với hàng hóa nhập khẩu từ các nước ASEAN dẫn đến mức dầu ăn nhập khẩu tăng nhanh khiến nhiều doanh nghiệp trong nước gặp khó khăn trong cạnh tranh.

Như đã trình bày ở trên, từ năm 2015, các Hiệp định thương mại mà Việt Nam cam kết nói chung và Hiệp định ATIGA nói riêng sẽ bước sang giai đoạn cắt giảm và xóa bỏ thuế quan sâu và rộng. Các nhóm hàng cắt giảm thuế trong năm 2015 thuộc các ngành nông

ng nghiệp, nông sản (thủy hải sản, thịt gia súc, gia cầm), thực phẩm chế biến, dệt may, gia dầy, thủ công mỹ nghệ, điện-điện tử, nhiên liệu (xăng dầu, than)... Như vậy, cạnh tranh trong các mặt hàng này từ các nước ASEAN sẽ gia tăng. Đặc biệt, tới thời điểm năm 2018, khi 7% số dòng thuế trong ATIGA cắt giảm xuống 0%, những ngành chịu tác động lớn nhất từ việc xóa bỏ thuế quan cao và sâu rộng bao gồm: ô tô, động cơ phụ tùng ô tô, xe máy, sữa và các sản phẩm chế biến từ sữa, bánh kẹo, thức ăn gia súc, sản phẩm nhựa, phôi thép, lốp ô tô, máy điều hòa, máy làm lạnh, vô tuyến, tàu thuyền. Trong số các mặt hàng này, đáng lưu ý là lộ trình đối với mặt hàng ô tô – xe máy sẽ là giữ nguyên mức thuế nhập khẩu 50% trong năm 2015 (bằng với 2014) và giảm xuống 40% vào năm 2016, 30% vào năm 2017 và 0% vào năm 2018. Như vậy, sức ép từ hội nhập khu vực đã bắt đầu tác động tới ngành ô tô trong nước và sẽ đặc biệt mạnh mẽ vào năm 2018. Có thể nói rằng, nguy cơ cao nhất hiện hữu là ở trong ngành công nghiệp này, khi hàng rào bảo hộ không còn, nhiều doanh nghiệp đầu tư nước ngoài đã và đang dịch chuyển sản xuất khỏi Việt Nam sang các nước khác trong khu vực.

Mặc dù sức ép cạnh tranh như vậy, song doanh nghiệp Việt Nam rất ít quan tâm tới thị trường ASEAN, đặc biệt là tiến trình hội nhập trong AEC<sup>7</sup>. Việc tìm hiểu kỹ về thị trường ASEAN, các lộ trình cắt giảm thuế trong AEC không chỉ giúp doanh nghiệp hiểu được các thách thức cạnh tranh đến từ các nước

<sup>7</sup> Khảo sát 05 thành phố lớn của Việt Nam trong khuôn khổ đề tài cấp Nhà nước “ASEAN trong bối cảnh mới của thế giới và sự tham gia của Việt Nam” đã chỉ ra rằng khoảng 60% số doanh nghiệp được khảo sát không biết rõ về AEC.

ASEAN mà còn nắm bắt được các cơ hội mà ASEAN mang lại, ngoài cơ hội về mở rộng thị trường còn là cơ hội hợp tác, tham gia một cách có hiệu quả chuỗi sản xuất trong khu vực thông qua một thị trường và cơ sở sản xuất thống nhất trong ASEAN (Nguyễn Hồng Sơn và cộng sự, 2014).

Đối với lĩnh vực tự do hoá thương mại dịch vụ, mặc dù Việt Nam có tỷ lệ thực hiện cao hơn mức bình quân của khu vực, tuy nhiên tự do hoá dịch vụ luôn là lĩnh vực nằm trong số các lĩnh vực còn tồn đọng các công việc chưa thực hiện được. Như vậy, Việt Nam cùng các nước ASEAN phải có những nỗ lực lớn để hoàn thành nốt các công việc còn lại của hiện thực hoá AEC 2015 trong lĩnh vực dịch vụ.

Hiện nay, Việt Nam còn có khá nhiều hạn chế đối với Mode 1 cho các doanh nghiệp trong khu vực ASEAN. Điều này chưa phù hợp với yêu cầu trong AEC Blueprint là các nước thành viên cần tiến tới xoá bỏ hạn chế trong Mode 1. Vì vậy, trong thời gian tới, Việt Nam cần đẩy mạnh hơn nữa tự do hoá theo Mode 1. Tuy nhiên, đây là một thách thức lớn đối với Việt Nam trong bối cảnh trình độ nhân lực cũng như cơ sở hạ tầng cho công nghệ thông tin của Việt Nam còn thấp. Vì vậy, để chuẩn bị tốt cho việc tự do hoá Mode 1 theo đúng tinh thần của AEC Blueprint, Việt Nam cần đẩy mạnh phát triển công nghệ thông tin và cơ sở hạ tầng Internet. Các doanh nghiệp Việt Nam cần nỗ lực trang bị công nghệ tiên tiến và các mô hình quản lý hiện đại hơn để tăng khả năng cạnh tranh trong Mode 1, từ đó giúp các doanh nghiệp trước mắt có thể cạnh tranh được với các nhà cung cấp ASEAN trên chính thị trường Việt

Nam và tiến tới đẩy mạnh cung cấp dịch vụ qua biên giới cho các quốc gia ASEAN khác trong tương lai.

Một vấn đề khác đặt ra là Việt Nam hầu như không cam kết đối với Mode 4 và do đó việc rà soát và sửa đổi các văn bản pháp luật liên quan đến Mode 4 đến nay không được coi trọng bằng các văn bản pháp luật liên quan đến Mode 3. Cũng theo phản ánh từ giới doanh nghiệp, thị trường lao động của Việt Nam tiếp tục được quy định chặt chẽ và một số quy định có thể không phù hợp với cam kết về Mode 4 của Việt Nam, ví dụ: những vấn đề liên quan đến quy định của Việt Nam về tỷ lệ thuê lao động nước ngoài. Vì vậy, Việt Nam cần đẩy mạnh việc rà soát và điều chỉnh các văn bản liên quan đến lao động để phù hợp với cam kết của Việt Nam không chỉ trong MNP mà còn trong cam kết WTO. Bên cạnh đó, Việt Nam cần triển khai theo đúng các cam kết trong Hiệp định ASEAN về di chuyển thể nhân, MRAs và có thể cân nhắc cam kết ở mức độ cao hơn với Mode 4 trên cơ sở học hỏi kinh nghiệm của các nước. Để có thể thực hiện hiệu quả tự do hoá Mode 4, điều quan trọng là Việt Nam cần tiếp tục đẩy mạnh phát triển nguồn nhân lực, nâng cao chất lượng nguồn lao động để có thể tận dụng được các cơ hội từ MRAs. Bên cạnh đó, cần nỗ lực cải thiện môi trường và chính sách liên quan đến lao động việc làm để hạn chế được hiện tượng chảy máu chất xám khi Mode 4 được thúc đẩy tự do hoá hơn nữa trong khu vực.

Về thực hiện các MRAs, có thể thấy việc thực hiện của Việt Nam mới chỉ trong giai đoạn bước đầu và đi khá chậm, ngoại trừ MRA trong lĩnh vực dịch vụ tư vấn kỹ thuật

và dịch vụ kiến trúc. Điều này có thể ngăn cản việc Việt Nam có thể tận dụng được các cơ hội từ tự do di chuyển lao động lành nghề trong ASEAN sau 2015. Vì vậy, Việt Nam cần xúc tiến nghiên cứu xây dựng bộ tiêu chuẩn, khung chứng chỉ và thành lập các cơ quan cần thiết để triển khai MRAs trong 05 lĩnh vực còn lại gồm; y khoa, nha khoa, điều dưỡng, du lịch và kế toán, kiểm toán.

Một môi trường kinh doanh minh bạch hơn thông qua rà soát, sửa đổi khung pháp lý liên quan đến dịch vụ là yếu tố chủ chốt để tăng sức hấp dẫn và hiệu quả của thị trường dịch vụ Việt Nam. Việt Nam cũng cần phải cải thiện công tác tuyên truyền về AEC để cộng đồng nói chung và doanh nghiệp trong nước nói riêng hiểu thêm về các định hướng và mục tiêu của Việt Nam trong việc tự do hóa thị trường dịch vụ và do đó chuẩn bị tốt hơn cho việc hình thành một thị trường ASEAN thống nhất vào cuối năm 2015.

## 5. Kết luận

Có thể thấy rằng, Việt Nam nằm trong số các nước thực hiện tốt các cam kết của mình trong AEC, cả trong lĩnh vực tự do hoá thương mại hàng hoá và dịch vụ. Tự do hoá thương mại hàng hoá đã đạt được những bước hội nhập khá sâu, tuy nhiên lĩnh vực dịch vụ vẫn cần thêm nhiều nỗ lực trong việc thực hiện các cam kết theo lộ trình hướng tới AEC vào cuối năm 2015.

Khi các thách thức đến từ khu vực ASEAN ngày càng tăng trong cả lĩnh vực thương mại hàng hoá và thương mại dịch vụ, đặc biệt vấn đề cạnh tranh, các doanh nghiệp Việt Nam cần chủ động hơn nữa cho quá trình hội nhập này, thông qua việc hiểu rõ thách thức cạnh

tranh từ khu vực này đồng thời nhìn nhận được cơ hội từ việc hợp tác, liên kết, tham gia một cách sâu sắc và hiệu quả hơn vào chuỗi sản xuất trong khu vực. Nếu nhìn lại toàn bộ các trụ cột của AEC tới năm 2015, có thể thấy rằng các quốc gia ASEAN đang tiến tới một “thị trường và cơ sở sản xuất thống nhất”, nghĩa là tạo nên một sự kết nối trong ASEAN, biến ASEAN thành một khối với một nền tảng hợp tác vững chắc. Sự kết nối này không chỉ thể hiện sự tự do hoá thương mại, đầu tư và các yếu tố sản xuất, đặc biệt là lao động, mà còn thể hiện ở sự hợp tác về cơ sở hạ tầng, giao thông vận tải, hài hoà hoá luật pháp, quy định bên trong các quốc gia. Với ý nghĩa như vậy, AEC sẽ giúp hình thành mạng lưới sản xuất trong khu vực, các doanh nghiệp ASEAN sẽ tham gia vào mạng lưới này và phân bổ nguồn lực một cách tối ưu. Sự cạnh tranh giữa các doanh nghiệp ASEAN sẽ dựa trên cơ sở hợp tác nhằm hướng ra thị trường lớn bên ngoài khối.

Cho tới nay, Việt Nam vẫn được coi là một nước thực hiện nghiêm túc các cam kết hội nhập của mình, kể cả việc điều chỉnh luật pháp, thể chế trong nước. Tuy nhiên, cần xem xét tính hiệu lực thực thi của nhiều chính sách vì thực tế cho thấy cải cách thể chế chưa thực sự hiệu quả, môi trường kinh doanh của Việt Nam vẫn bị đánh giá thấp hơn so với nhiều nước ASEAN khác dẫn tới khó khăn cho doanh nghiệp Việt Nam trong bản thân thị trường nội địa (Nguyễn Hồng Sơn và cộng sự, 2014). Do đó, các cơ hội của tự do hoá với bên ngoài khó có thể được tận dụng, thậm chí biến thành thách thức. □



**Tài liệu tham khảo**

1. ASEAN, 2008, *Asean Economic Community Blueprint*, Jarkarta.
2. ASEAN, 2011, *Cộng đồng kinh tế ASEAN - Sổ tay kinh doanh*, Jarkarta.
3. Ban thư ký ASEAN, 2012, *ASEAN Economic Community Scorecard: Charting progress toward regional economic integration*, Jakarta, Phase I (2008-2009) and Phase II (2010-2011).
4. Bộ Tài chính, 2014, *Hội nghị Bộ trưởng Tài chính ASEAN lần thứ 18 thành công tốt đẹp*, Website của Bộ Tài chính [Online]. Available: [http://mof.gov.vn/portal/page/portal/mof\\_vn/1539781?pers\\_id=2177014&item\\_id=124909171&p\\_details=1](http://mof.gov.vn/portal/page/portal/mof_vn/1539781?pers_id=2177014&item_id=124909171&p_details=1) [Accessed 12/10/2014].
5. ERIA, 2014, *Mid-term review of the implementation of AEC Blueprint Jakarta*, Indonesia.
6. Nhật Anh, 2014, *Kết nối giao thông ASEAN hiệu quả và an toàn hơn*, Giao thông vận tải [Online]. Available: <http://giaothongvantai.com.vn/giao-thong-phat-trien/201411/ket-noi-giao-thong-asean-hieu-qua-va-an-toan-hon-563686/> [Accessed 12/12/2014].
7. Nguyễn Anh Dương, Vanzetti, D., Trewin, R., Đinh Thu Hằng, Vũ Thanh Hương & Lê Xuân Sang, 2014, *Assessing the impact of the Regional Comprehensive Economic Partnership on Vietnam's economy*. Hà Nội: MUTRAP IV.
8. Nguyễn Anh Thu, 2012, *Assessing the impact of Vietnam's integration under AFTA and VJPEA on Vietnam's trade flows, Gravity model approach*, Yokohama Journal of Social Sciences, Vol 17, no 2, tr.137 – 148.
9. Nguyễn Hồng Sơn, Nguyễn Anh Thu, Nguyễn Tiến Dũng, Hà Văn Hội, 2014, *Hành trình hội nhập kinh tế quốc tế: đằng sau sự kỳ vọng của Việt Nam*, Báo cáo thường niên kinh tế Việt Nam 2014: Những ràng buộc đối với tăng trưởng, Hà Nội: Nhà Xuất Bản Đại học Quốc gia Hà Nội.
10. Ponciano, Jr. Fukunaga, Y., Kimura, K., Han, P., Dee, P., Narjoko, D. và Oum, S., 2014, *ASEAN Rising: ASEAN and AEC Beyond 2015*, Economic Research Institute for ASEAN and East Asia.
11. Vũ Thanh Hương, 2012, *Tự do hoá thương mại dịch vụ ngân hàng của Việt Nam kể từ khi gia nhập WTO*, Hà Nội: Trường Đại học Kinh tế, ĐHQGHN.
12. Vũ Thanh Hương, 2013, *Assessing the Committed Integration of Vietnam's Distribution Services in AEC 2015*, Journal of Economics and Business, 5E, tr.43-55.
13. Vũ Thanh Hương, Trần Việt Dung, 2014, *Việt Nam với quá trình tự do hoá thương mại dịch vụ hướng tới AEC năm 2015, Hướng tới Cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC) và một số gợi ý chính sách đối với Việt Nam*, Hà Nội, tr.30 – 39.