

ĐIỂM LẠI

CẬP NHẬT TÌNH HÌNH PHÁT TRIỂN KINH TẾ VIỆT NAM



CHUYÊN ĐỀ ĐẶC BIỆT:

Ưu tiên cải cách nhằm giảm
chi phí thương mại và tăng cường
năng lực cạnh tranh của Việt Nam

Tháng 6/2018



ĐIỂM LẠI

Cập nhật tình hình
phát triển kinh tế Việt Nam

Chuyên đề đặc biệt:

**Ưu tiên cải cách nhằm giảm chi phí thương mại và
tăng cường năng lực cạnh tranh của Việt Nam**

NGÂN HÀNG THẾ GIỚI

Tháng 6/2018

LỜI CẢM ƠN

Báo cáo này do một nhóm soạn thảo dưới sự chủ trì của Sebastian Eckardt, gồm hai phần.

Phần 1 do Đinh Tuấn Việt, Sebastian Eckardt, Annette I. De Kleine Feige được soạn thảo và tiếp thu những ý kiến góp ý quý báu của Nguyễn Hà, Ekaterin T. Vashakmadze, Obert Pimhidzai, và Ngân hàng Nhà nước Việt Nam.

Phần 2 do Phạm Minh Đức và Jen Jung Eun Oh soạn thảo với sự góp ý và đóng góp của Sebastien Eckardt, Chistina Wiederer, Ines Zaballbeitia Mugica, Annette I. De Kleine Feige, Achim Fock, Brian Mtonya, Charles Kunaka, Luis Blancas, Francesca de Nicola, Nguyễn Hà, Marcus Bartley Johns, và Iryna Lagodna.

Báo cáo được xây dựng dưới sự chỉ đạo chung của Ousmane Dionne (Giám đốc Quốc gia) và Deepak Mishra (Quản lý Khối nghiệp vụ toàn cầu về Kinh tế Vĩ mô, Thương mại và Đầu tư).

Lê Thị Khánh Linh hỗ trợ quá trình biên soạn và phát hành.

MỤC LỤC

TỔNG QUAN	9
PHẦN I: NHỮNG DIỄN BIẾN KINH TẾ GẦN ĐÂY	13
MÔI TRƯỜNG KINH TẾ BÊN NGOÀI	14
NHỮNG DIỄN BIẾN KINH TẾ GẦN ĐÂY Ở VIỆT NAM	16
<i>Do được tạo đà vững chắc trong năm 2017, tăng trưởng được gia tốc mạnh hơn trong quý đầu năm 2018</i>	16
<i>Trong bối cảnh lạm phát thấp, chính sách tiền tệ vẫn tạo thuận lợi cho tăng trưởng</i>	20
<i>Dựa trên kết quả vững chắc về thương mại, kiều hối và dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), vị thế kinh tế đối ngoại tiếp tục được củng cố</i>	22
<i>Nhờ tình hình ngân sách tiếp tục được điều chỉnh, nợ công đã ổn định trong năm 2017</i>	28
TRIỂN VỌNG KINH TẾ TRUNG HẠN, RỦI RO VÀ HÀM Ý CHÍNH SÁCH	31
PHẦN 2: NHỮNG ƯU TIÊN CẢI CÁCH ĐỂ GIẢM CHI PHÍ THƯƠNG MẠI VÀ NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA VIỆT NAM	35
BỐI CẢNH CHIẾN LƯỢC	36
<i>Tại sao lại ưu tiên cải cách về chi phí thương mại và năng lực cạnh tranh?</i>	36
PHÂN TÍCH CHI PHÍ THƯƠNG MẠI	38
<i>Chi phí thương mại của Việt Nam ở mức nào so với khu vực?</i>	38
<i>Chi phí thương mại gồm những gì và tạo gánh nặng như thế nào với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu ở Việt Nam?</i>	40
KHUNG CẢI CÁCH TỔNG HỢP	43
<i>Cơ quan nào có thể góp phần giảm chi phí?</i>	43
<i>Làm thế nào để phối hợp liên ngành hiệu quả nhằm giảm chi phí và tăng cường năng lực cạnh tranh?</i>	43
<i>Ưu tiên cải cách nhằm thúc đẩy tạo thuận lợi thương mại (Trụ cột 1) là gì?</i>	44
<i>Ưu tiên cải cách nhằm cải thiện hạ tầng kết nối (Trụ cột 2) là gì?</i>	47
<i>Ưu tiên cải cách để cải thiện chất lượng dịch vụ logistics (Trụ cột 3) là gì?</i>	50
<i>Ưu tiên cải cách nhằm củng cố phối hợp liên ngành (Trụ cột 4) là gì?</i>	51
TỪ TẦM NHÌN ĐẾN HÀNH ĐỘNG	52
<i>Cần có cơ chế triển khai phù hợp gì?</i>	52
<i>Cơ chế theo dõi tiến độ cải cách?</i>	54
KẾT LUẬN	57
THAM KHẢO	59

DANH SÁCH HÌNH

PHẦN I: NHỮNG ĐIỂN BIẾN KINH TẾ GẦN ĐÂY

Hình 1: Tăng trưởng GDP toàn cầu (phần trăm thay đổi).....	14
Hình 2: Xuất khẩu hàng hóa trên thế giới (phần trăm thay đổi, so cùng kỳ năm trước, theo giá US\$ hiện hành).....	14
Hình 3: Mức chênh lợi suất trái phiếu Chính phủ (điểm cơ bản).....	15
Hình 4: Tăng trưởng GDP theo ngành (so cùng kỳ năm trước, phần trăm).....	16
Hình 5: Đóng góp cho tăng trưởng GDP (điểm phần trăm).....	16
Hình 6: Xuất khẩu các mặt hàng chế tạo chế biến (phần trăm GDP).....	17
Hình 7: Tổng đầu tư (phần trăm thay đổi).....	18
Hình 8: Tổng mức bán lẻ (so cùng kỳ năm trước, phần trăm).....	18
Hình 9: Tăng trưởng việc làm và GDP 2017 (phần trăm).....	18
Hình 10: Lương thực tế (triệu đồng/tháng).....	18
Hình 11: Tăng năng suất lao động.....	19
Hình 12: Tăng trưởng năng suất nông nghiệp (phần trăm).....	19
Hình 13: Các mặt hàng nông sản xuất khẩu chủ lực (tỷ US\$).....	19
Hình 14: Chỉ số giá tiêu dùng (phần trăm).....	20
Hình 15: Lãi suất cơ bản và liên ngân hàng.....	21
Hình 16: GDP và tín dụng.....	21
Hình 17: Tăng trưởng tín dụng thực tế tại các quốc gia Đông Á và Thái Bình Dương.....	21
Hình 18: Thương mại dịch vụ (tỷ US\$).....	24
Hình 19: Xuất khẩu dịch vụ (phần trăm thay đổi).....	25
Hình 20: Nhập khẩu dịch vụ (phần trăm thay đổi).....	25
Hình 21: Thu nhập đầu tư và chuyển giao (phần trăm GDP).....	25
Hình 22: Cán cân thanh toán (phần trăm GDP).....	25
Hình 23: Chuyển dịch về đầu tư nước ngoài (phần trăm tổng số).....	26
Hình 24: Chỉ số chứng khoán Việt Nam (Tháng 12/2015 = 100).....	26
Hình 25: Tỷ giá đồng/đô-la Mỹ.....	27
Hình 26: Dự trữ ngoại hối.....	27
Hình 27: Cân đối ngân sách (phần trăm GDP).....	28
Hình 28: Nợ công (phần trăm GDP).....	28
Hình 29: Lợi xuất trái phiếu Chính phủ (bình quân tháng, phần trăm).....	30

PHẦN 2: NHỮNG ƯU TIÊN CẢI CÁCH ĐỂ GIẢM CHI PHÍ THƯƠNG MẠI VÀ NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA VIỆT NAM

Hình 1. Cơ cấu chi phí thương mại.....	37
Hình 2. Thuê quan tô huệ quốc trung bình.....	38
Hình 3. Chi phí thương mại về thời gian: Việt Nam so với bình quân ASEAN-4.....	39
Hình 4. Chi phí thương mại về tiền: Việt Nam so với bình quân ASEAN-4.....	39

Hình 5. Chi tiết về thời gian nhập khẩu	41
Hình 6. Chi tiết về chi phí nhập khẩu	41
Hình 7. Chi tiết về thời gian xuất khẩu	42
Hình 8. Chi tiết về chi phí xuất khẩu	42
Hình 9. Việt Nam: Thời gian và chi phí thương mại	42
Hình 10. Cơ cấu chi phí thương mại và cơ quan chịu trách nhiệm (bản đồ theo màu sắc)	43
Hình 11. Khung phân tích về tạo thuận lợi thương mại và logistics	44
Hình 12. Số lượng văn bản pháp lý, biện pháp, thủ tục và biểu mẫu.....	45
Hình 13. Số lượng các biện pháp kiểm tra chuyên ngành của các cơ quan chính phủ	45
Hình 14. Hàng hóa thông quan theo luồng	46
Hình 15. Thông lệ quốc tế về tạo thuận lợi thương mại	46
Hình 16. Mở rộng mạng lưới đường bộ (km)	47
Hình 17. Năng lực và lưu lượng hàng hóa tại một số cảng chính ở Việt Nam	48
Hình 18. Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm giai đoạn 2007-2015.....	49
Hình 19. Năng lực và năng lực cạnh tranh còn hạn chế ở các đơn vị dịch vụ logistics ở Việt Nam: (LSP) theo mức vốn hóa	50
Hình 20. Ủy ban Tạo Thuận lợi Thương mại trên thế giới.....	51
Hình 21. Chương trình đề xuất gồm 4 trụ cột về tạo thuận lợi thương mại và logistics.....	53
Hình 22. Thời gian và chi phí tuân thủ tại cửa khẩu về xuất khẩu tại Việt Nam	54
Hình 23. Khoảng cách về kết quả giữa Việt Nam và ASEAN-4.....	55
Hình 24. Chỉ số LPI 2016: Thứ hạng và điểm số chung của ASEAN.....	56
Hình 25. Chỉ số LPI 2016 theo nội dung, Việt Nam so với ASEAN-4 và Trung Quốc	56
Hình 26. Năng lực và chất lượng dịch vụ hậu cần.....	57

DANH SÁCH BẢNG BIỂU

PHẦN I: NHỮNG ĐIỂN BIẾN KINH TẾ GẦN ĐÂY

Bảng 1: Các quốc gia đang phát triển Đông Á và Thái Bình Dương: Dự báo tăng trưởng GDP.....	15
Bảng 2: Xuất khẩu hàng hóa (phần trăm thay đổi theo giá hiện hành)	23
Bảng 3: Nhập khẩu hàng hóa (phần trăm thay đổi theo giá hiện hành)	24
Bảng 4: Tình hình thực hiện ngân sách Nhà nước, Q1-2018 (ngàn tỷ đồng và phần trăm thay đổi).....	29
Bảng 5: Một số chỉ tiêu kinh tế vĩ mô	32

DANH SÁCH HỘP

PHẦN I: NHỮNG ĐIỂN BIẾN KINH TẾ GẦN ĐÂY

Hộp 1: Câu chuyện kỳ diệu về ngành chế tạo và chế biến ở Việt Nam.....	16
Hộp 2: Phát huy tiềm năng đầy đủ trong ngành nông nghiệp ở Việt Nam	19
Hộp 3: Tác động của Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương.....	27
Hộp 4: Tác động của các Hiệp định Thương mại Tự do (FTA) về cắt giảm thuế quan.....	30

TỶ GIÁ LIÊN NGÂN HÀNG CHÍNH THỨC: US\$ = 22.566 VND

Năm tài khóa của Chính phủ: Từ 1/1 đến 31/12

TỪ VÀ THUẬT NGỮ VIẾT TẮT

ASEAN	Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á
CPI	Chỉ số giá tiêu dùng
CPTPP	Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiên bộ xuyên Thái Bình Dương
DB	Báo cáo Môi trường Kinh doanh
DNNN	Doanh nghiệp Nhà nước
EAP	Khu vực Đông Á và Thái Bình Dương
EU	Liên minh Châu Âu
EMDEs	Các nền kinh tế đang phát triển và thị trường mới nổi
EUVFTA	Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - EU
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FTA	Hiệp định Thương mại Tự do
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
GSO	Tổng cục Thống kê
HICs	Các quốc gia thu nhập cao
ICT	Công nghệ thông tin và truyền thông
IMF	Quý Tiền tệ Thế giới
LMICs	Các quốc gia thu nhập thấp và trung bình
LPI	Chỉ số hoạt động Logistics
LSP	Đơn vị cung cấp dịch vụ Logistics
MARD	Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn
MFM	Tội huệ quốc
MOF	Bộ Tài chính
MOH	Bộ Y tế
MOIT	Bộ Công thương
MOT	Bộ Giao thông Vận tải
NHTG	Ngân hàng Thế giới
NLAP	Kế hoạch Hành động Quốc gia về Logistics
NPL	Nợ xấu
NTMs	Các biện pháp phi thuế quan
OECD	Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế
PISA	Chương trình đánh giá học sinh quốc tế
PPA	Liên minh công tư
PPP	Hợp tác công tư
SBV	Ngân hàng Nhà nước Việt Nam
SCAs	Cơ quan kiểm soát chuyên ngành
VAMC	Công ty Quản lý Tài sản của các Tổ chức Tín dụng Việt Nam
VDR	Báo cáo Phát triển Việt Nam
VLSS	Hệ thống Thống kê Logistics Việt Nam
VSSF	Quý Bảo hiểm Xã hội Việt Nam
VTIP	Cổng Thông tin Thương mại Việt Nam
WTO	Tổ chức Thương mại Thế giới

TỔNG QUAN

Những diễn biến kinh tế gần đây

Môi trường bên ngoài vẫn thuận lợi nhưng rủi ro đang tăng lên. Sức cầu trên toàn cầu và tăng trưởng thương mại còn mạnh nhưng dự kiến sẽ chững dần trong điều kiện giá cả thương phẩm cao hơn, điều kiện huy động vốn bị thắt chặt hơn và bất định chính sách tăng lên. Tăng trưởng GDP toàn cầu dự kiến đạt đỉnh ở mức 3,1 phần trăm năm 2018 nhưng sẽ giảm nhẹ xuống mức bình quân 3 phần trăm trong giai đoạn 2019 - 2020 khi các nền kinh tế tiên tiến đã bước qua chu kỳ đi lên. Tăng trưởng ở khu vực Đông Á và Thái Bình Dương dự kiến chững nhẹ xuống 6,3 phần trăm trong năm 2018 và sau đó đạt bình quân 6,1 phần trăm giai đoạn 2019 - 2020, chủ yếu phản ánh sự suy giảm tiếp tục diễn ra ở Trung Quốc.

Nhờ tình hình trong nước và bên ngoài thuận lợi, kinh tế Việt Nam đạt tăng trưởng quý I cao nhất trong thập kỷ qua. Sau khi đạt thành tích 6,8 phần trăm trong năm 2017, GDP theo giá so sánh tăng gần 7,4 phần trăm (so với cùng kỳ năm trước) trong quý I năm 2018. Sức cầu bên ngoài khởi sắc tiếp tục trợ lực cho tốc độ tăng trưởng ở các ngành chế tạo, chế biến và nông nghiệp theo định hướng xuất khẩu của Việt Nam, lần lượt đạt 13,6 phần trăm và 4,1 phần trăm. Bên cạnh đó, sức cầu vững vàng trong nước tạo điều kiện cho ngành dịch vụ đạt kết quả tăng trưởng ổn định ở mức 6,7 phần trăm. Tăng trưởng đi lên một phần do sức cầu trên toàn cầu được cải thiện theo chu kỳ, nhưng cũng đồng thời phản ánh tốc độ tăng trưởng tiềm năng đang đi lên nhờ vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), đầu tư của tư nhân trong nước được khôi phục và quá trình dịch chuyển lao động từ nông nghiệp sang các ngành chế tạo, chế biến và dịch vụ có năng suất cao hơn.

Vị thế kinh tế đối ngoại của Việt Nam tiếp tục được cải thiện do kết quả xuất nhập khẩu và dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vững mạnh. Nhờ tốc độ tăng trưởng xuất khẩu, các mặt hàng nông nghiệp và chế tạo, chế biến cao hơn tốc độ tăng trưởng nhập khẩu, hàng Việt Nam tiếp tục tăng xuất siêu trong quý I năm 2018. Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) tiếp tục đổ vào mạnh mẽ khi dòng vốn đầu tư nước ngoài cho các cơ sở sản xuất kinh doanh truyền thống được bổ sung bằng dòng vốn đầu tư gián tiếp tăng lên, phần nào phản ánh quá trình thoái vốn DNNN đang được đẩy mạnh. Nhờ dòng tiền vào vẫn mạnh, tỷ giá được giữ tương đối ổn định còn dự trữ ngoại hối tiếp tục tăng, đạt khoảng 63 tỷ US\$ cuối tháng 4, 2018, nhiều hơn gấp đôi so với mức danh nghĩa theo báo cáo tháng 12/2015, bằng khoảng 3,6 tháng nhập khẩu.

Trong bối cảnh lạm phát thấp, chính sách tiền tệ vẫn tạo thuận lợi. Chỉ số giá tiêu dùng của Việt Nam tăng nhẹ 2,8 phần trăm (so với cùng kỳ năm trước) trong bốn tháng đầu năm 2018 do tăng giá cả thuộc diện Nhà nước quản lý (giá điện và dịch vụ y tế). Chính sách tiền tệ tiếp tục tạo thuận lợi với nhiều biện pháp như trung hòa từng phần dòng vào ngoại hối, đảm bảo tăng trưởng tín dụng ở mức cao và lãi suất liên ngân hàng liên tục thấp hơn lãi suất chính sách. Tuy nhiên, thanh khoản dồi dào có thể làm tăng biến động trên các thị trường tài chính ở Việt Nam, nhất là trong bối cảnh chính sách tiền tệ trên toàn cầu dự kiến sẽ được thắt lại.

Sau khi nợ công dần ổn định trong năm 2017, ưu tiên trong thời gian tới vẫn là duy trì kỷ cương ngân sách. Điều chỉnh chính sách chi tiêu dẫn đến tổng bội chi ngân sách giảm còn 4,5 phần trăm GDP năm 2017. Bên cạnh đó, bảo lãnh Chính phủ được cắt giảm và nguồn thu lớn từ cổ phần hóa giúp giảm tỷ lệ nợ công trên GDP từ 63,7 phần trăm năm 2016 xuống còn 61,4 phần trăm năm 2017. Trong quý đầu năm 2018, Chính phủ tiếp tục kiểm soát chi cho phù hợp với kết quả thu còn tương đối yếu. Lạm phát thấp và thanh khoản dồi dào trong hệ thống ngân hàng khiến cho lợi suất trái phiếu chính phủ có xu hướng giảm dọc theo đường cong lợi suất, qua đó tạo điều kiện để Chính phủ vừa đáp ứng nhu cầu huy động vốn, vừa đồng thời kéo dài kỳ hạn bình quân và giảm chi phí huy động trái phiếu chính phủ trong nước.

Nền kinh tế năng động của Việt Nam tiếp tục tạo thêm nhiều việc làm, lương tăng từ đó tạo điều kiện cải thiện phúc lợi xã hội và xóa đói giảm nghèo. Ước tính có khoảng 670 ngàn việc làm mới đã được tạo ra trong năm 2017 và phần lớn việc làm mới thuộc các khu vực có năng suất lao động cao như chế biến, chế tạo và dịch vụ. Trong bối cảnh môi trường thị trường lao động, mức lương thực tế ước tính tăng khoảng 5 phần trăm trong năm 2017.

Triển vọng trung hạn, rủi ro và hàm ý chính sách

Triển vọng trung hạn của Việt Nam tiếp tục được cải thiện kể từ đợt công bố báo cáo Điểm lại vào tháng 12/2017. Tăng trưởng GDP theo giá so sánh đến nay được dự báo đạt 6,8 phần trăm trong năm 2018 (tăng so với dự báo trước đó của chúng tôi là 6,5 phần trăm) sau đó sẽ chững lại còn 6,6 phần trăm năm 2019 và 6,5 phần trăm năm 2020 do sức cầu trên toàn cầu dự kiến sẽ giảm xuống theo chu kỳ. Mặc dù kinh tế khởi sắc hơn, chúng tôi dự kiến lạm phát vẫn được kiểm chế ở mức mục tiêu 4 phần trăm của Chính phủ, trên cơ sở chính sách tiền tệ phần nào sẽ được thắt chặt để đối phó với áp lực giá phát sinh do giá cả thương phẩm toàn cầu và áp lực giá đầu vào trong nước tăng lên. Về kinh tế đối ngoại, chúng tôi dự kiến cân đối tài khoản vãng lai tiếp tục được thặng dư, nhưng ở mức thấp hơn kể từ năm 2019 do thâm hụt ở tài khoản thu nhập và dịch vụ sẽ tăng lên. Quá trình củng cố tình hình ngân sách dự kiến sẽ kiểm chế được bội chi và nợ công trong kỳ dự báo.

Một số chỉ tiêu kinh tế vĩ mô

	2016	Ước 2017	Dự báo 2018	Dự báo 2019
Tăng trưởng GDP (phần trăm)	6,2	6,8	6,8	6,6
Chỉ số giá tiêu dùng (bình quân năm, phần trăm)	2,7	3,5	4,0	4,0
Cân đối tài khoản vãng lai (phần trăm GDP)	2,9	2,1	2,3	2,2
Cân đối ngân sách (phần trăm GDP, tính theo GFS)	-4,8	-4,5	-4,5	-4,4
Nợ công và nợ bảo lãnh (phần trăm GDP, tính theo GFS)	59,9	58,5	57,9	57,5
Nợ công và nợ bảo lãnh (phần trăm GDP, tính theo Bộ Tài chính)	63,6	61,4	61,2	61,1

Nguồn: TCTK, Bộ Tài chính, NHNN, IMF và Ngân hàng Thế giới.

Viễn cảnh trước mắt tuy được cải thiện nhưng còn nhiều rủi ro. Nhìn từ trong nước, tiến trình tái cơ cấu doanh nghiệp Nhà nước (DNNN) và khu vực ngân hàng chậm lại có thể gây tác động bất lợi đến tình hình tài chính - vĩ mô, làm suy giảm triển vọng tăng trưởng và tạo ra các nghĩa vụ lớn cho khu vực Nhà nước. Rủi ro bên ngoài bao gồm chủ nghĩa bảo hộ thương mại đang trở dậy, căng thẳng địa chính trị khó đoán định và quá trình thắt chặt tiền tệ diễn ra nhanh hơn so với dự kiến có thể dẫn đến những biến động gây xáo trộn trên thị trường tài chính.

Các nhà hoạch định chính sách cần tận dụng môi trường kinh tế thuận lợi để đẩy mạnh các chính sách nhằm nâng cao khả năng chống chịu về kinh tế vĩ mô đồng thời tạo nền tảng để tăng trưởng bền vững trong tương lai. Chính sách tiền tệ cần rút bớt thanh khoản trong khu vực ngân hàng sao cho lãi suất liên ngân hàng diễn biến theo lãi suất chính sách và tăng trưởng tín dụng được duy trì cho phù hợp với các yếu tố căn bản. Bên cạnh đó vẫn cần các biện pháp cần trọng vĩ mô nhằm ngăn ngừa tín dụng quá mức đổ vào các ngành nghề rủi ro cao như bất động sản và tiêu dùng cá nhân. Ngoài ra, các bước đi nhằm tăng cường giám sát ngân hàng, xử lý nợ xấu và củng cố hệ số an toàn vốn không chỉ để giảm rủi ro về ổn định tài chính mà còn để cải thiện về trung gian tài chính, qua đó góp phần đem lại tăng trưởng cao hơn trong trung hạn. Về chính sách tài khóa, các biện pháp giảm bội chi cần được hỗ trợ bằng một chiến lược toàn diện nhằm nâng cao hiệu suất chi tiêu và duy trì bền vững tiềm năng thu trong trung hạn. Các chính sách kinh tế vĩ mô cần trọng cần song hành với những cải cách cơ cấu sâu

và và toàn diện, bao gồm cải cách pháp quy nhằm loại bỏ những rào cản và giảm chi phí hoạt động của khu vực tư nhân, đầu tư cho nguồn nhân lực và cơ sở hạ tầng chất lượng cao, tiếp tục cải cách nhằm nâng cao năng suất của khu vực DNNN.

Chuyên đề đặc biệt: Ưu tiên cải cách để giảm chi phí thương mại và tăng cường năng lực cạnh tranh ở Việt Nam

Tạo thuận lợi thương mại và dịch vụ logistics hiệu quả là mấu chốt để đảm bảo năng lực cạnh tranh tổng thể. Xu hướng toàn cầu cho thấy lợi ích cải thiện về thuận lợi thương mại vượt trội so với lợi ích cắt giảm thuế quan. Theo Diễn đàn Kinh tế Thế giới, nếu tất cả các quốc gia hạ thấp rào cản với chuỗi cung ứng xuống chỉ bằng một nửa của Sing-ga-po, GDP toàn cầu có thể tăng thêm 4,7 phần trăm, tương đương 2,6 ngàn tỷ US\$, còn thương mại thế giới tăng 14,5 phần trăm, tương đương 1,6 ngàn tỷ US\$, cao hơn nhiều so với lợi ích loại bỏ toàn bộ thuế quan nhập khẩu. Các nghiên cứu khác cho thấy cải thiện về hoạt động logistics có quan hệ cùng chiều với tăng trưởng GDP và tăng trưởng thương mại.

Mặc dù Việt Nam đã có những bước tiến lớn về cắt giảm thuế quan nhưng chi phí thương mại còn có thể cắt giảm hơn nữa qua việc hợp lý hóa các biện pháp phi thuế quan và kiểm tra chuyên ngành, nâng cao hiệu quả quản lý cửa khẩu và dịch vụ logistics. Thông qua các hiệp định thương mại, Việt Nam đã giảm mạnh thuế quan, đưa thuế quan tối huệ quốc bình quân hiện nay xuống khoảng từ 0 đến 5 phần trăm đối với hầu hết các dòng thuế và hàng hóa ở các thị trường mục tiêu. Ngược lại, tuy đã có những cải thiện ban đầu, chi phí thương mại phi thuế quan của Việt Nam vẫn tương đối cao trong cả xuất khẩu và nhập khẩu, cao hơn chi phí bình quân của ASEAN-4. Đó chủ yếu là những chi phí về tuân thủ các quy định kiểm tra chuyên ngành, các thủ tục thông quan cửa khẩu, xếp dỡ và lưu kho tại cảng, vận chuyển nội địa và logistics.

Phân tích về chi phí cho thấy, để nhập khẩu, tuân thủ quy định về kiểm soát chuyên ngành tốn thời gian nhất (55 phần trăm tổng thời gian nhập khẩu), còn chi phí bằng tiền cao nhất để nhập khẩu là xếp dỡ và lưu kho tại cảng (29,5 phần trăm tổng chi phí nhập khẩu). Về xuất khẩu, chi phí tính bằng thời gian cao nhất là xếp dỡ và lưu kho tại cảng (44 phần trăm tổng thời gian xuất khẩu), còn chi phí bằng tiền cao nhất lại vẫn là xếp dỡ và lưu kho tại cảng (33 phần trăm tổng chi phí xuất khẩu). Chi phí cao tính bằng thời gian và bằng tiền về xếp dỡ và lưu kho tại cảng chủ yếu có nguyên nhân lưu kho kéo dài do chậm trễ liên quan đến tuân thủ kéo dài tại cửa khẩu. Trong điều kiện hàng xuất khẩu của Việt Nam có điểm chung là hàm lượng giá trị gia tăng thấp (hầu hết nguyên liệu dùng cho hàng xuất khẩu phải nhập khẩu), ưu tiên quan trọng là phải cắt giảm thời gian và chi phí nhập khẩu.

Chính phủ Việt Nam đã và đang chú trọng cải thiện không ngừng về môi trường kinh doanh và năng lực cạnh tranh để đạt mức bình quân ASEAN-4 vào năm 2020. Chi phí tuân thủ tại cửa khẩu và kiểm tra chuyên ngành cũng như chi phí logistics có thể được cắt giảm qua một chương trình tổng thể gồm bốn trụ cột như sau:

Trụ cột 1: Tạo thuận lợi thương mại. Phần “mềm” của chi phí phi thuế quan -- thời gian tuân thủ các thủ tục và biện pháp kiểm tra chuyên ngành -- chiếm đến 72 phần trăm tổng thời gian nhập khẩu và chủ yếu thuộc trách nhiệm của Hải quan và các cơ quan kiểm tra chuyên ngành. Giảm chi phí đòi hỏi phải có hành động khẩn trương về: (1) Rà soát và hợp lý hóa các thủ tục và biện pháp tuân thủ quy định về kiểm tra chuyên ngành và thủ tục cửa khẩu trên cơ sở phân tích chi phí và lợi ích; (2) Thiết lập cơ chế hiệu quả về đảm bảo trách nhiệm giải trình của Hải quan và các cơ quan kiểm tra chuyên ngành nhằm kịp thời thực hiện các biện pháp theo kế hoạch; (3) Duy trì bền vững Cổng Thông tin Thương mại để cải thiện về minh bạch và tuân thủ theo Hiệp định tạo thuận lợi thương mại của WTO; (4) Áp dụng quản lý trên cơ sở rủi ro tại các cơ quan kiểm tra chuyên ngành; (5) Ứng dụng tin học hóa liên thông giữa các cơ quan, cụ thể qua cơ chế một cửa quốc gia; và (6) Loại bỏ các kiểm tra thực tế nhiều lần. Các cơ quan chủ trì có đóng góp vào giảm chi phí bao gồm Bộ Tài chính - cụ thể là Tổng cục Hải quan Việt Nam, Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn (NN&PTNT), Bộ Công thương, Bộ Y tế (BYT) và các cơ quan liên quan.

Trụ cột 2: Hạ tầng liên quan đến thương mại và chất lượng kết nối. Tiềm năng tăng trưởng của Việt Nam đang bị hạn chế do chưa có mạng lưới giao thông đa phương thức đầy đủ và đảm bảo chất lượng nhằm kết nối các cực tăng trưởng quan trọng với các cửa ngõ quốc tế chính, chất lượng dịch vụ vận tải và logistics còn yếu. Ưu tiên cải cách bao gồm: (1) Tăng cường quy hoạch tổng hợp đa phương thức, hướng tới tăng cường kết nối giữa các phương thức, căn cứ trên dữ liệu và phân tích tốt; (2) Áp dụng quy hoạch có sự tham gia, bao gồm huy động các tác nhân liên quan trong khu vực tư nhân, như các doanh nghiệp thương mại, dịch vụ logistics, tham gia vào quy trình quy hoạch để đóng góp nhằm tăng cường chất lượng quy hoạch và xử lý vấn đề cung - cầu chưa khớp nhau; và (3) Cải cách pháp quy nhằm tăng cường chiều sâu tham gia của khu vực tư nhân trong phát triển hạ tầng, bao gồm tiếp tục tạo điều kiện cho các hình thức hợp tác công-tư (PPP) để cung cấp hạ tầng và huy động nguồn vốn thương mại cho phát triển hạ tầng.

Trụ cột 3: Hình thành ngành dịch vụ logistics cạnh tranh. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics (LSP) ở Việt Nam thường chưa đủ quy mô, thiếu kỹ năng và công nghệ để có thể cung cấp dịch vụ hiệu quả và đáng tin cậy. Hiện cũng chưa có số liệu thống kê về logistics đáng tin cậy để hỗ trợ các cơ quan quản lý nhà nước hoạch định chính sách phù hợp và hỗ trợ và khu vực tư nhân xây dựng chiến lược doanh nghiệp để phát triển ngành. Trong số các hành động ưu tiên quan trọng nhằm xử lý những thách thức của ngành logistics, cần xây dựng được Hệ thống Thống kê Logistics ở Việt Nam (VLSS) để thu thập, xử lý và báo cáo chính thức qua một cơ sở dữ liệu đáng tin cậy về logistics. Triển khai thành công VLSS đòi hỏi phải học hỏi từ kinh nghiệm quốc tế và có sự phối hợp giữa Bộ Giao thông Vận tải, Tổng cục Thống kê, Tổng cục Hải quan Việt Nam và các doanh nghiệp logistics.

Trụ cột 4: Tăng cường phối hợp liên ngành và hợp tác với khu vực tư nhân. Ủy ban Chỉ đạo Quốc gia về Cơ chế Một cửa và Tạo Thuận lợi Thương mại mới hình thành có vai trò quan trọng nhằm chỉ đạo các nỗ lực liên ngành để cải thiện về tạo thuận lợi thương mại và tuân thủ Hiệp định tạo thuận lợi thương mại của WTO. Trong thời gian tới, khuyến nghị đề ra là Ủy ban cần: (1) Mở rộng sang lĩnh vực phát triển logistics; (2) Hình thành một văn phòng thường trực để điều phối các hoạt động thuộc thẩm quyền của Ủy ban; (3) Thiết lập cơ chế hiệu quả để đảm bảo các cơ quan của Chính phủ chịu trách nhiệm giải trình về các hành động theo kế hoạch; và (4) Cho phép đại diện liên quan của khu vực tư nhân tham gia làm thành viên của Ủy ban.

Kế hoạch Hành động Quốc gia về Logistics được ban hành là nỗ lực ban đầu nhằm đề ra cơ chế hiệu quả để triển khai những ưu tiên cải cách tổng hợp về tạo thuận lợi thương mại và logistics. Mặc dù đây là nỗ lực chung, nhưng kế hoạch hành động có thể được cải thiện thêm để phản ánh rõ cách tiếp cận tổng hợp. Tiến độ triển khai và tác động có thể được theo dõi dựa trên các chỉ tiêu về chi phí và thời gian qua các chỉ số khác nhau như Chỉ số về môi trường kinh doanh, Chỉ số hoạt động logistics, Cơ sở dữ liệu về chi phí thương mại - ESCAP của Ngân hàng Thế giới. Đặc biệt, Hệ thống Thống kê Logistics của Việt Nam cần được xây dựng và sử dụng để hỗ trợ hoạch định chính sách cho nghị trình cải cách về tạo thuận lợi thương mại và logistics đồng thời để theo dõi triển khai nghị trình cải cách.

Ngân hàng Thế giới sẵn sàng hỗ trợ Việt Nam xây dựng và triển khai chương trình đề xuất gồm bốn trụ cột về tạo thuận lợi thương mại và logistics nhằm tiếp tục đẩy mạnh tăng trưởng theo định hướng xuất khẩu, cải thiện môi trường kinh doanh và nâng cao năng lực cạnh tranh. Chúng tôi cam kết tiếp tục các hoạt động hỗ trợ kỹ thuật và phân tích tổng thể, đồng thời sẵn sàng hỗ trợ tài chính nếu Chính phủ có nhu cầu.

PHẦN I

NHỮNG DIỄN BIẾN KINH TẾ GẦN ĐÂY

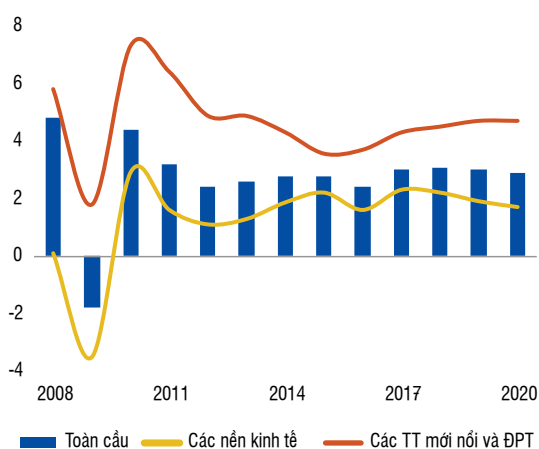


Môi trường kinh tế bên ngoài

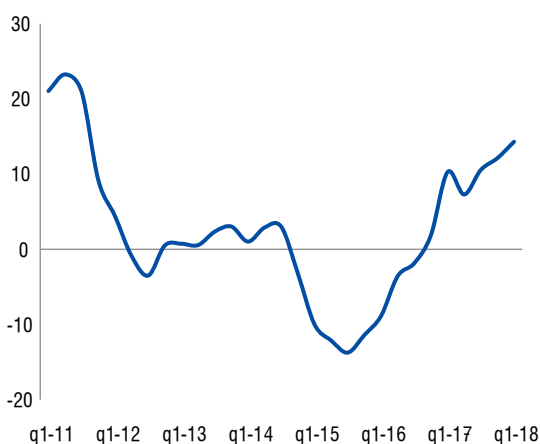
Môi trường khu vực và toàn cầu vẫn thuận lợi, nhưng còn nhiều rủi ro

1. Tăng trưởng toàn cầu vẫn mạnh tuy đã giảm tốc và dự kiến đạt 3,1 phần trăm năm 2018, sau đó sẽ chứng nhẹ ở mức bình quân 3 phần trăm giai đoạn 2019 - 2020, phản ánh suy giảm nhẹ ở các nền kinh tế tiên tiến (Hình 1). Sau đợt khôi phục chung vào năm 2017, tăng trưởng GDP theo giá so sánh ở các nền kinh tế tiên tiến dự báo sẽ ổn định lại ở mức 2,2 phần trăm năm 2018, sau đó giảm nhẹ xuống bình quân còn 1,85 phần trăm trong giai đoạn 2019 - 2020 do thị trường lao động khởi sắc hơn còn chính sách tiền tệ tạo thuận lợi đang dần bị rút lại. Tăng trưởng ở các nền kinh tế đang phát triển và thị trường mới nổi dự kiến đạt đỉnh trong năm năm ở mức 4,5 phần trăm vào năm 2018 sau đó ổn định lại và đạt mức bình quân là 4,7 phần trăm giai đoạn 2019 - 2020. Dự báo trên chủ yếu phản ánh tăng trưởng theo chu kỳ ở các quốc gia xuất khẩu thương phẩm khi tác động làm suy giảm giá cả thương phẩm trước đó đang giảm bớt. Tăng trưởng nhờ vào đầu tư ở các nền kinh tế tiên tiến cũng tạo thuận lợi cho tăng trưởng thương mại trên toàn cầu, dự kiến đạt mức cao hơn dự kiến là 4,8 phần trăm trong năm 2017, sau hai năm yếu kém rõ rệt (Hình 2). Thương mại toàn cầu năm 2018 dự kiến vẫn mạnh tuy sau đó sẽ chứng lại khi tăng trưởng về đầu tư trên toàn cầu giảm xuống.

Hình 1: Tăng trưởng GDP toàn cầu
(phần trăm thay đổi)



Hình 2: Xuất khẩu hàng hóa trên thế giới
(phần trăm thay đổi so cùng kỳ, giá US\$ hiện hành)



Nguồn: Ngân hàng Thế giới (NHTG).

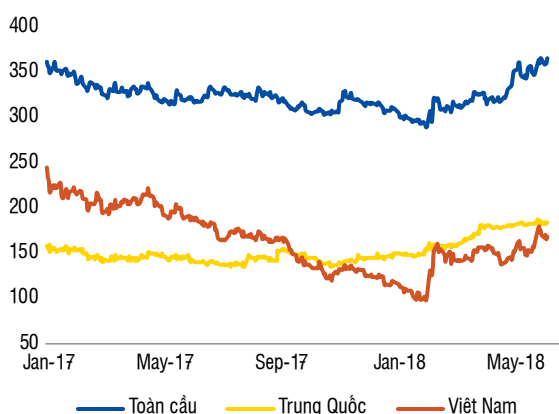
2. Tăng trưởng ở khu vực Đông Á và Thái Bình Dương dự kiến chứng dần từ mức 6,3 phần trăm năm 2018 xuống mức bình quân 6,1 phần trăm giai đoạn 2019 - 2020. Tăng trưởng trong khu vực giảm nhẹ chủ yếu do kinh tế Trung Quốc tăng trưởng chậm dần như dự kiến. Hoạt động kinh tế ở các quốc gia khác trong khu vực dự kiến đạt đỉnh ở mức gần 5,4 phần trăm năm 2018 và vẫn tiếp tục duy trì xoay quanh tốc độ tăng trưởng tiềm năng khi bước sang năm 2019 (Bảng 1). Triển vọng nêu trên dựa trên căn cứ là giá cả thương phẩm nhìn chung ổn định, sức cầu trên toàn cầu tuy giảm dần nhưng còn mạnh, điều kiện huy động vốn trên toàn cầu từng bước được thắt chặt. Cho dù viễn cảnh trước mắt còn vững, nhưng tốc độ tăng trưởng tiềm năng - mặc dù đã giảm đáng kể trong thập kỷ qua - có lẽ sẽ còn giảm nữa trong dài hạn. Điều này phản ánh xu hướng bất lợi về dân số và nhu cầu kiềm chế tăng trưởng tín dụng, khiến cho tốc độ tích lũy tư bản chậm lại.

Bảng 1: Các quốc gia đang phát triển Đông Á và Thái Bình Dương: Dự báo tăng trưởng GDP

	2016	Ước 2017	Dự báo		
			2018	2019	2020
Các quốc gia đang PT khu vực Đông Á -TBD	6,3	6,6	6,3	6,1	6,0
Trung Quốc	6,7	6,9	6,5	6,3	6,2
In-đô-nê-xia	5,0	5,1	5,2	5,3	5,4
Ma-lay-xia	4,2	5,9	5,4	5,1	4,8
Phi-líp-pin	6,9	6,7	6,7	6,7	6,6
Thái Lan	3,2	3,9	4,1	3,8	3,8
Việt Nam	6,2	6,8	6,8	6,6	6,5
Cam-pu-chia	7,0	6,8	6,9	6,7	6,6
CHDCND Lào	7,0	6,7	6,6	6,9	6,9
Miền Điện	5,9	6,4	6,7	6,9	7,1
<i>Giả định về môi trường bên ngoài</i>					
Thế giới	2,4	3,1	3,1	3,0	2,9
Các nền kinh tế tiên tiến	1,7	2,3	2,2	2,0	1,7
Các nền kinh tế đang PT và mới nổi	3,7	4,3	4,5	4,7	4,7

Nguồn: Ngân hàng Thế giới.

3. Rủi ro với triển vọng trên vẫn nghiêng theo hướng suy giảm, bao gồm khả năng về những biến động khó lường trên thị trường tài chính, chủ nghĩa bảo hộ đang trở lại trong điều kiện bất định về chính sách tăng lên. Tác động do điều kiện huy động vốn bị thắt chặt đột ngột có thể đặc biệt nghiêm trọng khi mức nợ đã ở mức cao kỷ lục, nhu cầu đảo nợ đang tăng lên, chất lượng tín dụng đã và đang suy giảm ở nhiều quốc gia đang phát triển và thị trường mới nổi (Hình 3). Các nền kinh tế lớn đang đẩy mạnh hạn chế thương mại cũng là một nguy cơ lớn cho triển vọng nêu trên, có thể làm chệch hướng khôi phục thương mại trên toàn cầu, làm suy giảm lòng tin và đầu tư trên toàn thế giới. Nếu những rủi ro suy giảm trên trở thành hiện thực, nó có thể gây suy giảm mạnh hơn dự kiến về tăng trưởng toàn cầu, gây ra tác động đặc biệt tiêu cực cho các quốc gia đã tận dụng hết lớp đệm chính sách và đang gặp nhiều nguy cơ dễ tổn thương. Hiện vẫn có khả năng là tăng trưởng ở các nền kinh tế lớn có thể gây ngạc nhiên theo hướng đi lên, qua đó đem lại tác động lan tỏa tích cực đến các đối tác thương mại. Về lâu dài, các quốc gia đang phát triển và mới nổi cần xử lý những thách thức mang tính cơ cấu hiện nay, đồng thời đẩy mạnh tăng trưởng tiềm năng thông qua tăng cường năng lực cạnh tranh, khả năng thích ứng với thay đổi về công nghệ và mở cửa về thương mại.

Hình 3. Chênh lệch lợi suất trái phiếu Chính phủ (điểm cơ bản)

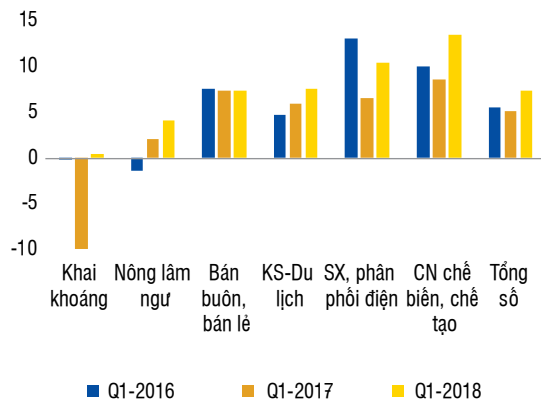
Nguồn: JP Morgan/Haver Analytisc và tính toán của NHTG.

Những diễn biến kinh tế gần đây ở Việt Nam

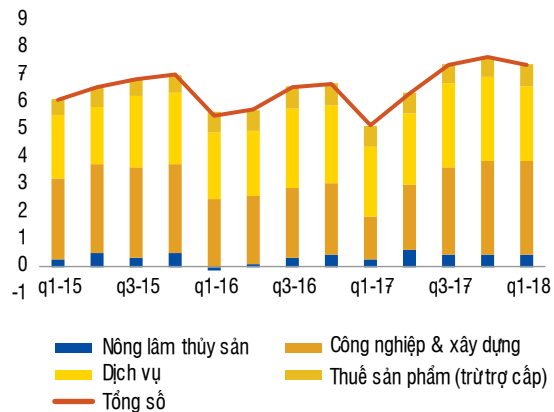
Do được tạo đà vững chắc trong năm 2017, tăng trưởng được gia tốc mạnh hơn trong quý đầu năm 2018

4. Nhờ các yếu tố thuận lợi bên trong và bên ngoài, nền kinh tế Việt Nam ghi dấu tốc độ tăng trưởng quý I cao nhất trong 10 năm qua. Sau khi đạt thành tích 6,8 phần trăm trong năm 2017, tăng trưởng GDP theo giá so sánh đạt 7,4 phần trăm (so cùng kỳ năm trước) vào quý I năm 2018. Tăng trưởng đạt được có sự đóng góp của tăng trưởng trong ngành chế tạo, chế biến ở mức 13,6 phần trăm (so với 8,6 phần trăm Quý I năm 2017), do có sự kết hợp giữa tác động của số liệu thống kê với xuất phát điểm tăng trưởng tương đối thấp trong quý I năm 2017 và sức cầu mạnh bên ngoài, khiến cho kim ngạch xuất khẩu điện tử và các mặt hàng chế tạo, chế biến khác được nâng cao. Ngành nông nghiệp cũng đạt tăng trưởng cao hơn ở mức 4,1 phần trăm (so với 2,1 phần trăm trong quý I năm 2017) chủ yếu do được mùa và quá trình chuyển đổi sang các cây trồng giá trị cao hơn cũng như do tăng sản lượng thủy sản đúng vào thời điểm nhu cầu trong nước và bên ngoài đang mạnh. Tăng trưởng ngành dịch vụ được giữ vững ở mức 6,7 phần trăm (tăng nhẹ so với 6,36 phần trăm trong quý I năm 2017), nhờ số lượt khách du lịch cao hơn và tăng trưởng mạnh trong ngành bán lẻ, trong điều kiện tiêu dùng trong nước được duy trì ở mức cao. Bên cạnh đó, ngành xây dựng tiếp tục tăng trưởng 7,5 phần trăm - tương đương với tốc độ quý I năm 2017 - trong điều kiện các hoạt động đầu tư vẫn được duy trì mạnh mẽ và thị trường bất động sản còn sôi động. Sau bảy quý tăng trưởng âm liên tiếp, sản lượng ngành khai khoáng phục hồi nhẹ ở mức 0,4 phần trăm (so với 10 phần trăm suy giảm trong quý I năm 2017), nhờ giá cả thương phẩm thô tăng lên.

Hình 4: Tăng trưởng GDP theo ngành
(so cùng kỳ năm trước, phần trăm)



Hình 5: Đóng góp cho tăng trưởng GDP
(điểm phần trăm)



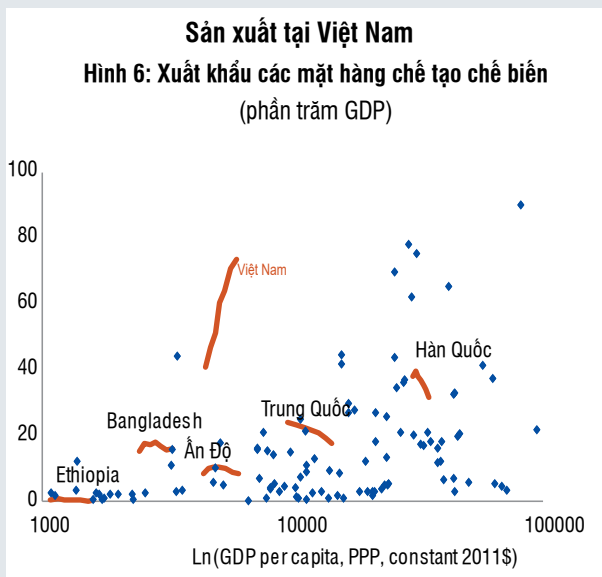
Nguồn: TCTK và ước tính của Ngân hàng Thế giới.

Hộp 1: Câu chuyện kỳ diệu về ngành chế tạo và chế biến ở Việt Nam

Sản lượng ngành chế tạo, chế biến tiếp tục tăng trưởng mạnh, đóng góp bình quân khoảng một phần tư cho tăng trưởng GDP của Việt Nam năm năm qua. Trong năm năm qua, sản lượng ngành chế tạo, chế biến tăng trưởng trung bình 10,3 phần trăm mỗi năm, tạo thêm khoảng 1,5 triệu việc làm mới trong ngành riêng trong giai đoạn từ 2014 - 2016, chủ yếu ở các lĩnh vực định hướng xuất khẩu như điện tử, may mặc và giày da. Trong năm 2017, tổng kim ngạch xuất khẩu các mặt hàng chế tạo, chế biến tăng với tốc độ nhảy vọt ở mức 20 phần trăm, lên đến 180 US\$ - tương đương khoảng 80 phần trăm GDP của Việt Nam. Do việc làm ở các ngành chế tạo, chế biến có tính chất tạo năng suất - sản lượng bình quân của mỗi người lao động trong ngành chế tạo, chế biến cao hơn đến 3 lần so với mức bình quân trong nền kinh tế - khiến cho tăng trưởng GDP thực tế (và tiềm năng) được nâng cao, đẩy mạnh năng suất lao động và tăng lương, góp phần nâng cao mức sống và giảm nhanh tỷ lệ nghèo.

Tại sao ngành chế tạo, chế biến lại phục hưng ở Việt Nam trong khi đang thoái trào ở các nước khác trên thế giới? Rõ ràng một số nền tảng cơ bản đóng vai trò quan trọng. Mức lương vẫn còn thấp và cơ cấu dân số đang thuận lợi. Khoảng

một nửa dân số có độ tuổi dưới 35. Việt Nam đang có lực lượng lao động lớn và đang phát triển. Quốc gia còn có hệ thống chính trị ổn định và có vị trí địa lý gắn sát các chuỗi cung ứng toàn cầu lớn. Nhưng đó không nhất thiết là lý do tạo ra sự khác biệt ở Việt Nam. Ngược lại, chúng tôi cho rằng Việt Nam đã tìm cách tận dụng được nền tảng vững chắc của mình thông qua các chính sách tốt. Một là quốc gia đã mạnh dạn đẩy mạnh tự do hóa thương mại. Hai là quốc gia đã bổ sung cho tiến trình tự do hóa thương mại bằng những cải cách trong nước thông qua phi điều tiết và giảm chi phí kinh doanh. Cuối cùng, Việt Nam đã và đang đầu tư nhiều cho nguồn nhân lực và cơ sở vật chất, chủ yếu thông qua đầu tư công.



Trước hết, chính sách thương mại được cho là chính sách công nghiệp quan trọng nhất ở Việt Nam. Cùng với Sing-ga-po, quốc gia giữ vị trí đứng đầu ở Đông Á về tham gia các hiệp định thương mại tự do song phương và đa phương. Tham gia ký kết 16 hiệp định thương mại tự do song phương và đa phương, Việt Nam là thành viên của WTO, ASEAN và đã ký kết các hiệp định song phương với Hoa Kỳ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Liên minh Châu Âu và Liên minh Thuế quan Á-Âu. Đầu năm nay, Việt Nam đã cùng 11 quốc gia khác tham gia Hiệp định Đối tác toàn diện và tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) sửa đổi. Các hiệp định thương mại trên đều cam kết cắt giảm mạnh thuế quan, thực hiện những cải cách khó khăn trong nước, và mở cửa mạnh nền kinh tế với đầu tư nước ngoài. Theo ước tính, có khoảng trên 10.000 doanh nghiệp nước ngoài - bao gồm cả những doanh nghiệp toàn cầu như Samsung, Intel và LG - hiện đang hoạt động ở Việt Nam, chủ yếu trong các ngành chế tạo, chế biến thâm dụng lao động và định hướng xuất khẩu.

Thứ hai, Việt Nam đã tận dụng được lợi thế cơ cấu dân số thông qua đầu tư có hiệu quả cho con người. Các nỗ lực của Việt Nam nhằm đẩy mạnh tiếp cận giáo dục tiểu học và đảm bảo chất lượng thông qua tiêu chuẩn chất lượng tối thiểu đã đem lại thành quả. Theo kết quả mới nhất của Chương trình đánh giá học sinh quốc tế (PISA) năm 2015 - nhằm kiểm tra học sinh trung học về toán, khoa học và các môn học khác - Việt Nam xếp thứ 8 trên 72 quốc gia tham gia, cao hơn cả các quốc gia OECD như Đức và Hà Lan.

Thứ ba là những nỗ lực không ngừng nhằm vào năng lực cạnh tranh và tạo môi trường kinh doanh thuận lợi. Việt Nam đã đạt được những tiến triển rõ rệt về cải thiện môi trường đầu tư, với bằng chứng là thứ hạng cao hơn trong Chỉ số Năng lực Cạnh tranh của Diễn đàn Kinh tế Thế giới (tăng năm điểm lên thứ 55 trên thế giới), và thứ hạng về Môi trường Kinh doanh Thuận lợi của Ngân hàng Thế giới năm 2018 (xếp thứ 68 trên thế giới, tăng 31 bậc kể từ năm 2014). Việt Nam cũng đã giảm thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp từ 32 phần trăm năm 2003 xuống còn 20 phần trăm.

Cuối cùng, Việt Nam đã đầu tư cho cơ sở hạ tầng, đặc biệt trong các lĩnh vực giao thông và điện lực. Nhờ một phần vào đầu tư công ở mức cao, năng lực sản xuất, truyền tải và phân phối điện đã được đẩy mạnh để đáp ứng nhu cầu tăng cao. Để bắt nhịp với thương mại công-ten-nơ tăng mạnh (với tốc độ tăng bình quân hàng năm ở mức ngoạn mục là 12,4 phần trăm từ năm 2008 đến năm 2016), Việt Nam cũng đã hình thành được cơ sở hạ tầng kết nối, bao gồm cảng biển và các bến cảng biển.

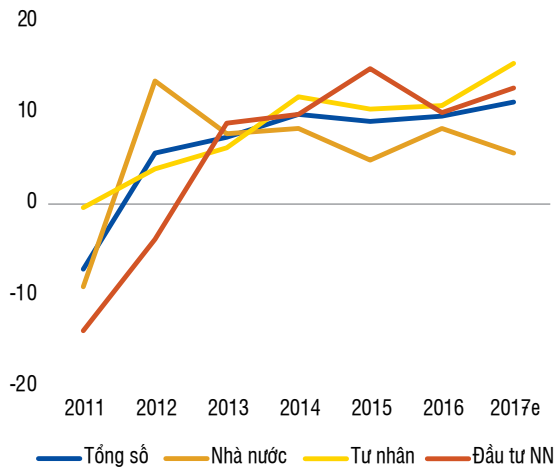
Cho dù đã đạt những thành tựu đáng kể, nhưng thách thức vẫn còn đó. Về tổng thể, ngành chế tạo, chế biến của Việt Nam còn tương đối nhỏ, chủ yếu được dẫn dắt bởi đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), chiếm đến gần 90 phần trăm kim ngạch xuất khẩu các mặt hàng chế tạo, chế biến. Hầu hết việc làm mới được tạo ra trong ngành chế tạo chế biến chỉ là lắp ráp cơ bản, đòi hỏi lao động thủ công nhưng không nhất thiết đem lại giá trị gia tăng cao (trên mỗi người lao động). Kết nối giữa doanh nghiệp FDI và doanh nghiệp trong nước còn yếu. Hơn nữa, khi mức lương chắc chắn sẽ tăng lên, lợi thế cạnh tranh hiện nay của Việt Nam ở các ngành công nghiệp thâm dụng lao động và đòi hỏi ít kỹ năng sẽ dần mất đi, xu hướng đó còn trở nên rõ rệt hơn do tự động hóa và các công nghệ mới nhằm tiết kiệm sức lao động.

Nguồn: Sebastian Eckardt, Deepak Mishra và Đinh Tuấn Việt (2018): "Câu chuyện kỳ diệu về ngành chế tạo, chế biến ở Việt Nam - Bài học cho các quốc gia đang phát triển." Đã công bố trên trang blog về Phát triển trong tương lai của Viện Brookings, Washington D.C.

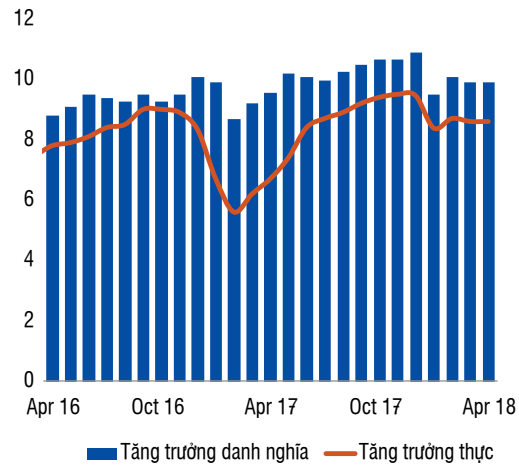
5. Nhìn từ phía cầu, nhu cầu trong nước vẫn vững, trên cơ sở tăng trưởng tiêu dùng và đầu tư vững mạnh. Trong quý đầu năm 2018, tăng trưởng đầu tư theo giá hiện hành lên đến 10,2 phần trăm (so cùng kỳ năm trước), nâng tổng chi đầu tư lên khoảng 32,2 phần trăm so với GDP. Mặc dù đầu tư công đã giảm tốc, do Chính phủ cam

kết củng cố tình hình ngân sách, nhưng đầu tư trong nước của khu vực tư nhân tăng 16,9 phần trăm, nhờ tín dụng dồi dào của khu vực ngân hàng. Giải ngân vốn FDI tiếp tục tăng đến 8,1 phần trăm (so với cùng kỳ năm trước), tương đương khoảng 8,5 phần trăm GDP. Trong điều kiện mức lương tăng và lạm phát còn thấp, tăng trưởng tiêu dùng tư nhân vẫn được duy trì tốt khi nhìn vào tốc độ tăng doanh số bán lẻ đạt 9,9 phần trăm theo giá hiện hành (khoảng 8,6 phần trăm theo giá so sánh) trong quý I năm 2018. Nhìn vào tỷ lệ đóng góp cho tăng trưởng trong quý I năm 2018, tiêu dùng cuối cùng đóng góp khoảng 5 điểm phần trăm, còn tổng đầu tư và xuất khẩu ròng hàng hóa và dịch vụ đóng góp lần lượt ở mức 1,1 phần trăm và gần 1,2 phần trăm.

Hình 7. Tổng đầu tư (phần trăm thay đổi)



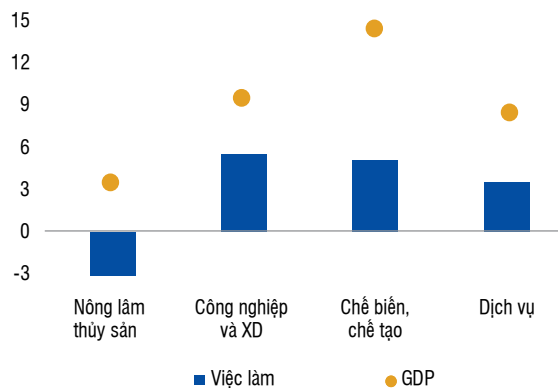
Hình 8. Tổng mức bán lẻ (phần trăm thay đổi)



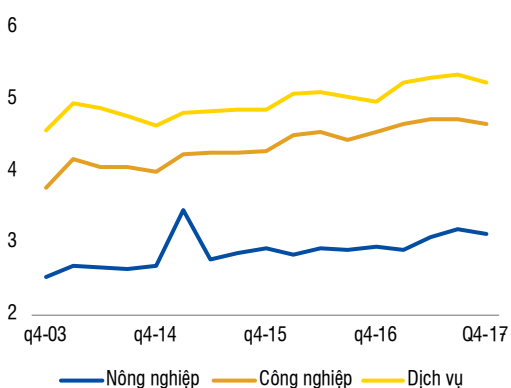
Nguồn: TCTK.

6. Tăng trưởng GDP mạnh tiếp tục khiến cho thị trường lao động trở nên năng động. Việc làm vẫn tăng mạnh với trên 670 ngàn việc làm mới được tạo ra trong năm 2017, chủ yếu trong các ngành có năng suất cao như dịch vụ, chế tạo và chế biến. Tăng trưởng việc làm diễn ra mạnh nhất ở các ngành chế tạo, chế biến nhờ sự phát triển của các cơ sở sản xuất, nhất là trong các lĩnh vực định hướng xuất khẩu thâm dụng lao động chủ yếu ở các doanh nghiệp FDI. Việc làm trong ngành xây dựng tiếp tục tăng trong bối cảnh đầu tư mạnh và nhu cầu lớn về nhà ở. Ngược lại, việc làm trong ngành nông nghiệp theo báo cáo tiếp tục giảm, do có sự chuyển dịch lao động sang các ngành nghề khác. Với bối cảnh thị trường lao động diễn biến khá thuận lợi, mức lương thực tế ước tính tăng khoảng 5 phần trăm trong năm 2017.

Hình 9. Tăng trưởng việc làm và GDP 2017 (phần trăm)



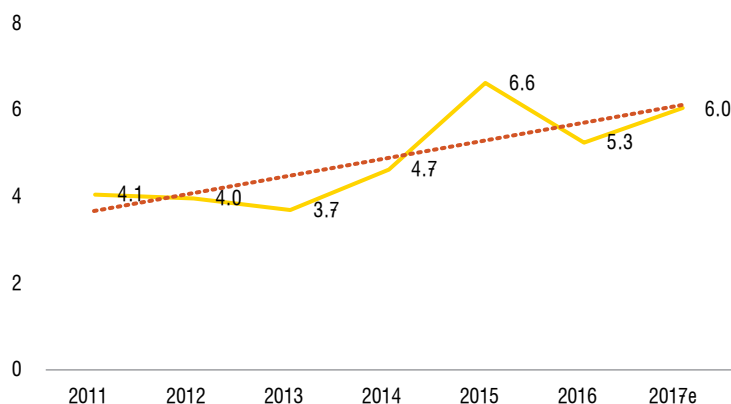
Hình 10: Lương thực tế (tr. đồng/tháng)



Nguồn: TCTK và ước tính của NHTG.

7. Mặc dù tăng trưởng đi lên phần nào nhờ vào những cải thiện theo chu kỳ về sức cầu trên toàn cầu, nhưng cũng phản ánh tốc độ tăng trưởng tiềm năng đang tăng lên. Tốc độ tăng trưởng tiềm năng tăng lên do kết hợp các yếu tố đẩy mạnh thâm dụng vốn và chuyển đổi cơ cấu, qua đó làm cho tăng trưởng năng suất lao động tăng lên khoảng 6 phần trăm (bình quân động trong ba năm). Tuy tăng trưởng về đầu tư công đang chững lại, đầu tư trực tiếp nước ngoài và đầu tư được khôi phục góp phần nâng cao chất lượng đầu tư. Bên cạnh đó, quá trình chuyển dịch lao động từ nông nghiệp sang các ngành dịch vụ, chế tạo và chế biến có năng suất cao hơn cũng đẩy mạnh tăng trưởng năng suất lao động, góp phần nâng tốc độ tăng trưởng tiềm năng lên cao hơn. Trong ngành nông nghiệp, việc làm giảm xuống đi kèm với quá trình đa dạng hóa sang các sản phẩm và cây trồng có giá trị cao hơn, qua đó cũng làm cho tăng trưởng năng suất lao động được nâng lên.

Hình 11. Tăng năng suất lao động (phần trăm)

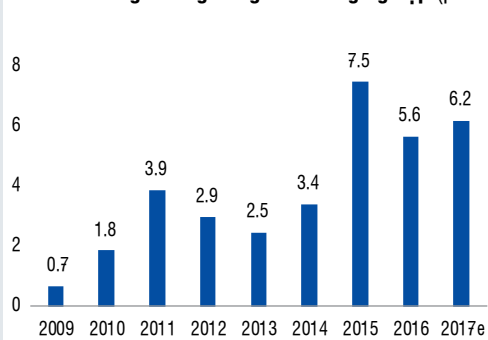


Nguồn: TCTK và ước tính của Ngân hàng Thế giới.

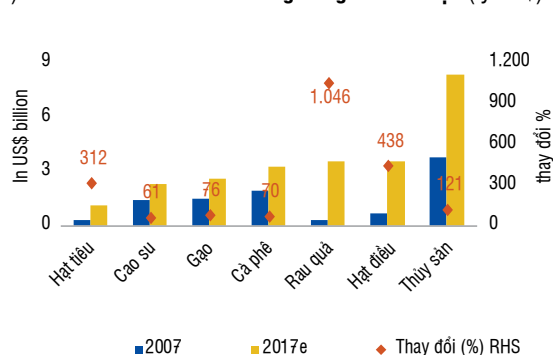
Hộp 2: Phát huy tiềm năng đầy đủ trong ngành nông nghiệp ở Việt Nam

Sau khi tăng trưởng sản lượng nông nghiệp rơi vào tình trạng tương đối yếu năm 2016, ngành nông nghiệp đã phục hồi mạnh mẽ trong năm 2017 và vẫn tiếp tục được duy trì trong năm 2018. Nông nghiệp chiếm 10 phần trăm GDP nhưng sử dụng đến 40 phần trăm tổng lao động ở Việt Nam. Ngành đã trải qua quá trình phục hồi mạnh mẽ sau khi bị ảnh hưởng bởi trận hạn hán và xâm nhập mặn nghiêm trọng đầu năm 2016, khiến cho tăng trưởng suy giảm xuống mức thấp nhất trong một thập kỷ. Tăng trưởng đã được phục hồi ngoại mục lên mức 2,9 phần trăm năm 2017 và tiếp tục đạt được mức cao 4,1 phần trăm trong quý đầu năm 2018. Thủy sản tăng trưởng 4,8 phần trăm - mức cao nhất kể từ năm 2011 nhờ nuôi trồng thủy sản. Sức cầu vững vàng trong nước và bên ngoài đã và đang trợ lực cho sản lượng thủy sản và cả ngành nông nghiệp trong năm 2017 và trong quý đầu năm 2018. Kim ngạch xuất khẩu các mặt hàng nông nghiệp chủ lực (gạo, hạt điều, rau quả và thủy sản) ước tăng 8,4 phần trăm (so với cùng kỳ năm trước) trong quý I năm 2018 đem lại đóng góp cho kết quả tổng kim ngạch xuất khẩu đầy ấn tượng của Việt Nam.

Hình 12: Tăng trưởng năng suất nông nghiệp (phần trăm)



Hình 13: Xuất khẩu hàng nông sản chủ lực (tỷ USD)



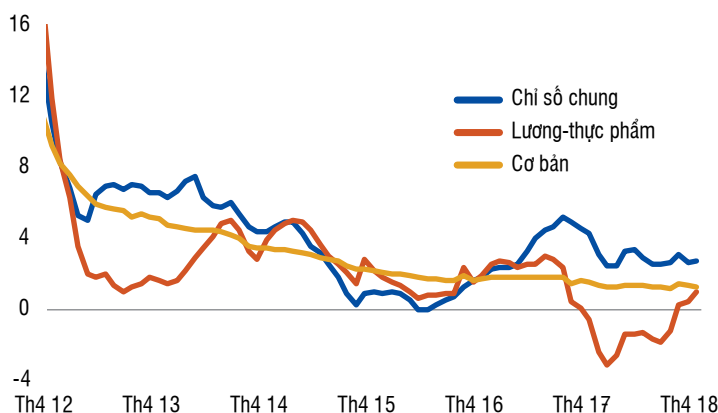
Nguồn: TCTK và Hải quan.

Bên cạnh những biến động ngắn hạn do thiên tai và điều kiện thị trường, sản xuất nông nghiệp được đa dạng hóa đang đẩy mạnh tiềm năng tăng trưởng của ngành. Ngành nông nghiệp đang đối mặt với những cơ hội to lớn để có thể đóng góp hơn nữa cho tăng trưởng, nhưng bên cạnh đó là những thách thức đáng kể về hiện đại hóa sản xuất, nâng cao năng suất và kết nối hiệu quả hơn vào các chuỗi giá trị kinh doanh nông nghiệp. Tăng trưởng năng suất lao động trong ngành đã được nâng cao đáng kể trong những năm qua, trong điều kiện tổng việc làm đang giảm xuống và đặc biệt là các hoạt động đem lại giá trị gia tăng cao hơn, như nuôi trồng thủy sản, rau quả, và các cây trồng giá trị cao khác, đang tăng trưởng mạnh mẽ.

Nhưng dù sao, hiện vẫn còn những thách thức về chất lượng và sự bền vững trong tăng trưởng nông nghiệp ở Việt Nam cũng như xu hướng phát triển liên quan. Chất lượng tăng trưởng tương đối thấp được thể hiện qua lợi nhuận thấp của nông hộ nhỏ, tình trạng khiếm dụng lao động trong nông nghiệp, vấn đề an toàn thực phẩm và chất lượng sản phẩm chưa đồng đều hoặc chưa ổn định, giá trị gia tăng thấp, đổi mới công nghệ hoặc thể chế còn hạn chế. Tăng trưởng nông nghiệp phần nào bị đánh đổi bằng môi trường qua tình trạng phá rừng, tổn thất về đa dạng sinh học, suy thoái đất, ô nhiễm nguồn nước, và khí thải nhà kính. Ở hầu hết các địa phương, tăng trưởng nông nghiệp diễn ra nhờ vào tăng diện tích canh tác hoặc thâm canh, và do tăng sử dụng đầu vào hoặc tài nguyên ở mức chưa từng có. Chính vì vậy, sản lượng tăng lên là do ngày càng tăng đầu vào và phí tổn về môi trường.

Trong bối cảnh áp lực lạm phát ở mức vừa phải, chính sách tiền tệ vẫn tạo thuận lợi cho tăng trưởng

Hình 14: Chỉ số giá tiêu dùng (phần trăm)



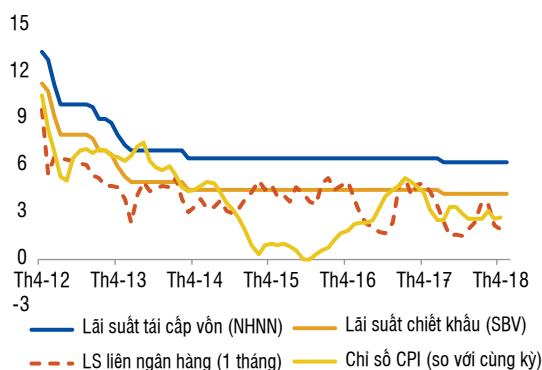
Nguồn: TCTK.

8. Mặc dù lạm phát toàn phần gần đây tăng nhẹ, nhưng áp lực giá cả vẫn ở mức thấp. Chỉ số giá tiêu dùng (CPI) của Việt Nam tăng nhẹ trong bốn tháng đầu năm 2018, do tăng giá cả thuộc diện Nhà nước quản lý (giá điện và giá dịch vụ y tế). CPI chung tăng 2,8 phần trăm (so cùng kỳ năm trước) trong tháng 4/2018, cao hơn một chút so với 2,6 phần trăm vào tháng 12/2017. Tuy nhiên, lạm phát lõi lại giảm nhẹ từ 1,4 phần trăm xuống còn 1,3 phần trăm trong cùng kỳ. Đáng lưu ý là Việt Nam đã và đang duy trì lạm phát lõi ở mức dưới 3 phần trăm kể từ tháng 11/2014.

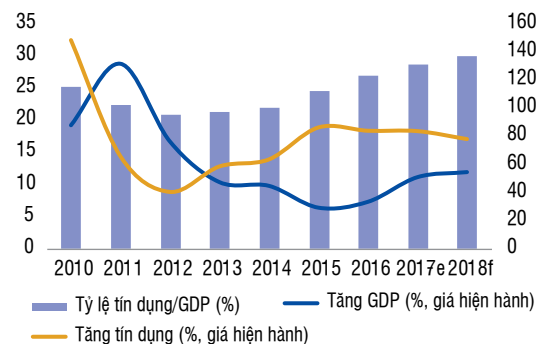
9. Trong bối cảnh áp lực lạm phát còn chưa lớn, chính sách tiền tệ vẫn tạo thuận lợi. Các chỉ tiêu chính sách tiền tệ năm 2018 nhằm đảm bảo mục tiêu kép của NHNN là duy trì ổn định đồng thời đẩy mạnh tăng trưởng kinh tế chung. Các chỉ tiêu đó bao gồm, đạt tăng trưởng GDP ở mức 6,7 phần trăm, duy trì CPI ở mức dưới 4 phần trăm, đạt tốc độ tăng trưởng tín dụng 17 phần trăm, nâng tốc độ tăng tổng thanh khoản (chỉ số gián tiếp về cung tiền) lên 16 phần trăm. Trong thực tế, chính sách tiền tệ vẫn theo hướng tạo thuận lợi trong hai năm qua với các biện pháp như trung hòa từng phần dòng vào ngoại hối, duy trì tăng trưởng tín dụng cao, và lãi suất liên ngân hàng thấp hơn đáng kể so với lãi suất chính sách. Với tỷ lệ lạm phát toàn phần theo năm ở mức 2,8 phần trăm vào tháng

4/2018, lãi suất thực ngắn hạn thực chất bằng không hoặc thậm chí bị âm (Hình 15). Thanh khoản dồi dào có thể tạo ra áp lực lên thị trường tài chính ở Việt Nam, đặc biệt trong bối cảnh chính sách tiền tệ thắt chặt hơn trên toàn cầu và tăng trưởng tín dụng trong nước được duy trì ở mức cao.

Hình 15: Lãi suất cơ bản và liên ngân hàng



Hình 16: GDP và tín dụng

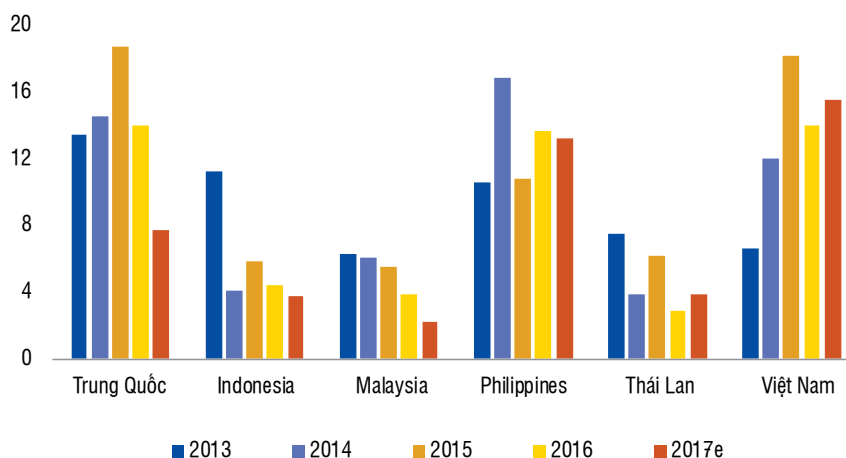


Nguồn: NHNN và ước tính của Ngân hàng Thế giới.

10. Mặc dù đã giảm tốc đôi chút vào quý đầu năm 2018, nhưng tăng trưởng tín dụng vẫn ở mức khá cao.

Tổng tín dụng khu vực ngân hàng ước tăng 3,6 phần trăm (so với đầu năm) tính đến hết quý I/2018 - tương đương 14 phần trăm so với cùng kỳ và thấp hơn ước tính mức tăng 18,2 phần trăm cả năm 2017. Tuy nhiên, hàm lượng tín dụng/GDP vẫn tương đối cao - bằng khoảng 130 phần trăm GDP vào cuối 2017, còn tốc độ tăng trưởng tín dụng bằng 1,4 lần so với tốc độ tăng GDP theo giá hiện hành. Hàm lượng tín dụng cao so với GDP ở Việt Nam cho thấy khu vực tài chính vẫn chủ yếu dựa vào ngân hàng khi thị trường vốn còn tương đối kém phát triển. Tốc độ tăng trưởng tín dụng cao có thể gây rủi ro về ổn định khu vực ngân hàng, nhất là với những yếu kém còn tồn tại trên bảng cân đối và hệ số vốn còn mỏng ở một số ngân hàng. Đáng chú ý là mặc dù tăng trưởng tín dụng thực đã giảm nóng ở Trung Quốc và đã được kiểm chế ở các quốc gia Đông Á và Thái Bình Dương, nhưng vẫn tiếp tục đi lên ở Việt Nam.

Hình 17. Tăng trưởng tín dụng thực ở các quốc gia Đông Á và Thái Bình Dương (phần trăm)



Nguồn: Ước tính của Ngân hàng Thế giới.

11. Ưu tiên hiện nay vẫn là xử lý các vấn đề tồn tại về chất lượng tài sản trong khu vực ngân hàng. Nghị quyết số 42 của Quốc hội (có hiệu lực từ tháng 8/2017) là một bước tiến lớn về xử lý nợ xấu trong hệ thống ngân hàng, nhằm trao thêm thẩm quyền xử lý nợ xấu cho Công ty Quản lý Tài sản của các Tổ chức Tín dụng Việt Nam (VAMC). Nghị quyết cho phép các ngân hàng được xử lý tài sản thế chấp nếu bên vay liên quan không hợp tác, qua đó xử lý được lỗ hổng pháp quy trước đây. Nợ xấu trong hệ thống ngân hàng theo báo cáo chính thức tương đương 2,3 phần trăm tổng tài sản của ngân hàng vào tháng 12/2017. Tuy nhiên, số đó chỉ phản ánh được một phần những thách thức về chất lượng tài sản trong hệ thống ngân hàng vì chỉ tiêu này chưa bao gồm tài sản xấu do VAMC nắm giữ. Nếu gộp cả nợ xấu của VAMC và nợ xấu tiềm năng, tổng tài sản xấu trong khu vực ngân hàng theo ước tính rơi vào khoảng 7,36 phần trăm.

Dựa trên kết quả vững chắc về thương mại, kiều hối và dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), vị thế kinh tế đối ngoại tiếp tục được củng cố

12. Xuất khẩu của Việt Nam tiếp tục đạt kết quả ngoạn mục, nhờ vào sản lượng ngành chế tạo chế biến theo định hướng xuất khẩu của doanh nghiệp đầu tư nước ngoài và nhu cầu bên ngoài được cải thiện. Trong bốn tháng đầu năm 2018, tăng trưởng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam bắt đầu đạt 19,2 phần trăm tính trên giá trị (so với năm trước). Kết quả đó chủ yếu đạt được do xuất khẩu nông nghiệp và các mặt hàng chế tạo chế biến tăng trưởng vững. Kim ngạch xuất khẩu điện thoại thông minh, chiếm gần 22 phần trăm tổng kim ngạch xuất khẩu, đạt tốc độ tăng trưởng 32,5 phần trăm, qua đó duy trì được tốc độ tăng trưởng mạnh mẽ trên 30 phần trăm kể từ năm 2017. Kim ngạch xuất khẩu các mặt hàng chế tạo, chế biến giá trị cao (điện thoại thông minh, máy tính, hàng điện tử và máy ảnh) gộp lại đạt tăng trưởng mạnh ở mức 25 phần trăm, đóng góp đến một phần ba thu nhập từ xuất khẩu của Việt Nam trong giai đoạn từ tháng 1 đến tháng 4. Kim ngạch xuất khẩu các mặt hàng chế tạo, chế biến thâm dụng lao động truyền thống khác (may mặc, giày da, đồ da ngoại, đồ gỗ) cũng duy trì được tốc độ tăng trưởng tốt, phản ánh nhu cầu mạnh từ bên ngoài. Ngành chế tạo, chế biến với sự dẫn dắt của đầu tư nước ngoài tiếp tục tạo ra tăng trưởng thương mại hàng hóa ở Việt Nam. Khu vực đầu tư nước ngoài đóng góp khoảng 72 phần trăm tổng kim ngạch xuất khẩu hàng hóa và 60 phần trăm tổng kim ngạch nhập khẩu hàng hóa, giữ vị thế chi phối lĩnh vực thương mại các mặt hàng chế tạo, chế biến có vai trò quan trọng ở Việt Nam. Chính vì vậy, mặc dù Việt Nam nhìn chung đạt kết quả tốt về thương mại, nhưng thách thức đặt ra vẫn là phải đẩy mạnh sự tham gia của các doanh nghiệp trong nước vào chuỗi giá trị toàn cầu và thương mại.

13. Kim ngạch xuất khẩu nông nghiệp cũng tiếp tục tăng với giỏ hàng hóa xuất khẩu ngày càng đa dạng và đang có sự dịch chuyển sang các loại cây trồng đem lại giá trị cao hơn. Xuất khẩu nông sản tiếp tục tăng trưởng nhờ vào các mặt hàng gạo, hạt điều, cà phê, thủy sản và rau quả. Điều quan trọng là Việt Nam tiếp tục đa dạng hóa các mặt hàng nông sản xuất khẩu sang các loại cây trồng đem lại giá trị cao hơn, như rau quả, tăng đến 42 phần trăm trong năm 2017 và 29 phần trăm trong bốn tháng đầu năm 2018. Kim ngạch xuất khẩu rau quả đến nay đã vượt qua thu nhập từ xuất khẩu các mặt hàng truyền thống như dầu thô, gạo và hồ tiêu đen.

14. Bên cạnh đó, xuất khẩu dầu thô lại suy giảm mặc dù giá dầu đang lên. Sản lượng và kim ngạch xuất khẩu dầu thô tiếp tục gặp những hạn chế về năng lực kỹ thuật do các giếng dầu ở Việt Nam đã qua thời kỳ khai thác đỉnh cao. Mặc dù giá dầu tăng đến 26,3 phần trăm so cùng kỳ năm trước, nhưng sản lượng suy giảm đáng kể khiến cho thu nhập từ xuất khẩu dầu thô suy giảm tới 27 phần trăm.

Bảng 2: Xuất khẩu hàng hóa
(phần trăm thay đổi theo giá hiện hành)

	2015	2016	2017	4T-18
Tổng giá trị xuất khẩu	7,9	9,0	21,2	19,2
Dầu thô	-48,5	-36,6	22,0	-27,0
Ngoài dầu thô	10,7	10,1	21,2	19,9
Nông sản	-6,9	7,6	16,4	12,2
Gạo	-4,5	-22,5	20,4	40,3
Thủy sản	-16,0	7,3	17,9	14,3
Mặt hàng chế tạo, chế biến giá trị thấp	7,5	8,4	15,7	19,7
May mặc	9,1	4,5	9,2	14,5
Giày da	16,3	8,2	12,7	10,0
Mặt hàng công nghệ	31,0	15,2	33,4	25,1
Điện thoại và linh kiện	27,9	13,7	31,9	32,5
Máy tính và hàng điện tử	36,5	21,5	36,8	12,8
<i>Khu vực doanh nghiệp trong nước</i>	-2,7	5,5	17,1	21,1
<i>Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài</i>	13,0	10,5	22,8	18,5
<i>Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (không tính điện thoại và dầu thô)</i>	14,3	11,4	19,3	14,4

Nguồn: Tổng cục Hải quan.

15. Tăng trưởng nhập khẩu hàng hóa giảm tốc xuống còn 9,5 phần trăm (so cùng kỳ năm trước) trong bốn tháng đầu năm 2018, từ mức 20,8 phần trăm trong năm 2017, một phần do giảm nhập khẩu máy móc và thiết bị. Kim ngạch nhập khẩu máy móc và thiết bị giảm 8,9 phần trăm trong bốn tháng đầu năm 2018 so với cùng kỳ năm trước - chủ yếu do suy giảm ở các doanh nghiệp nước ngoài lên đến 15 phần trăm, phản ánh tác động do số liệu thống kê có xuất phát điểm cao và những biến động do chi đầu tư có tính giật cục. Trong điều kiện các mặt hàng chế tạo chế biến của Việt Nam có hàm lượng nhập khẩu cao, kim ngạch nhập khẩu nguyên liệu thô và hàng hóa trung gian vẫn cao và tăng tới 14 phần trăm do có nhiều đơn hàng xuất khẩu - tuy vẫn thấp hơn so với tốc độ tăng 22,8 phần trăm trong năm 2017.

Bảng 3: Nhập khẩu hàng hóa
(phần trăm thay đổi về giá trị, theo giá hiện hành)

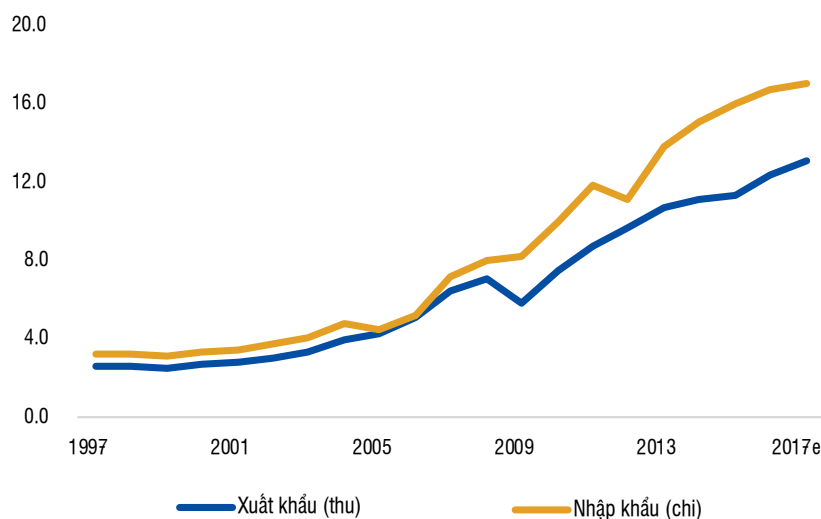
	2015	2016	2017	4T-18
Tổng giá trị nhập khẩu	12,0	5,5	20,8	9,5
Xăng dầu	-26,2	-9,3	37,6	30,1
Máy móc và thiết bị	23,1	3,4	18,0	-8,9
Vật tư và hàng hóa trung gian	11,9	6,6	22,8	14,0
Thức ăn chăn nuôi	4,2	1,7	-7,0	7,2
Vải	7,8	3,2	8,4	12,9
Kim loại	4,7	2,2	13,2	10,5
Vật tư nhựa	-5,7	5,1	16,8	18,8
Linh kiện điện tử và máy tính	23,4	20,6	35,2	19,8
Linh phụ kiện điện thoại	24,8	-0,3	54,6	6,4
Hàng tiêu dùng	21,3	8,3	12,3	1,1
Khu vực doanh nghiệp trong nước	7,5	5,8	17,1	13,0
Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài	15,5	5,3	23,4	7,2

Nguồn: Tổng cục Hải quan.

16. Tuy chưa bắt nhịp với thương mại hàng hóa, nhưng thương mại dịch vụ của Việt Nam cũng đạt tăng trưởng cao. Trong năm 2017, xuất khẩu (thu về) dịch vụ thương mại tăng 6,6 phần trăm, chiếm khoảng 5,8 phần trăm tổng kim ngạch xuất khẩu hàng hóa và dịch vụ. Tương tự, nhập khẩu (chi trả) dịch vụ thương mại tăng 1,6 phần trăm, chiếm khoảng 9,8 phần trăm tổng kim ngạch nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ. Trong năm 2017, doanh thu từ các dịch vụ du lịch và vận tải lần lượt chiếm 68 phần trăm và 20 phần trăm tổng kim ngạch xuất khẩu dịch vụ của Việt Nam. Trong cùng kỳ, chi tiêu cho dịch vụ vận tải bằng gần một nửa so với kim ngạch nhập khẩu dịch vụ, chủ yếu nhờ các dịch vụ hậu cần (logistics) liên quan đến các chuỗi giá trị trong ngành chế tạo, chế biến ở Việt Nam. Việt Nam có tiềm năng to lớn về phát triển du lịch và hậu cần (logistics), nhưng để hiện thực hóa cần phải tiếp tục tăng cường chất lượng cung cấp dịch vụ và tự do hóa những rào cản thương mại dịch vụ.

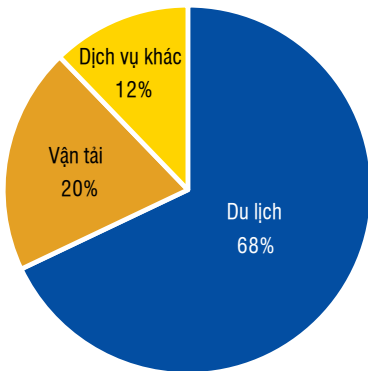
Nguồn: TCTK.

Hình 18: Thương mại dịch vụ (tỷ US\$)

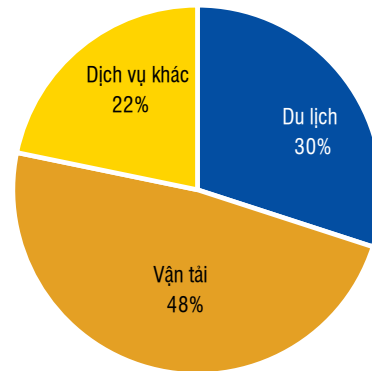


Nguồn: Tổng cục Hải quan.

Hình 19: Xuất khẩu dịch vụ
(phần trăm tổng số)

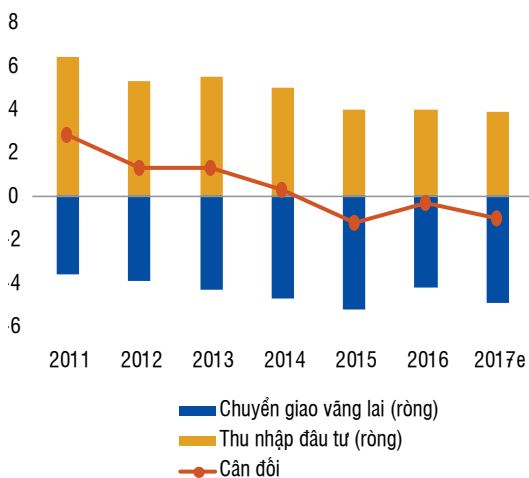


Hình 20: Nhập khẩu dịch vụ
(phần trăm tổng số)

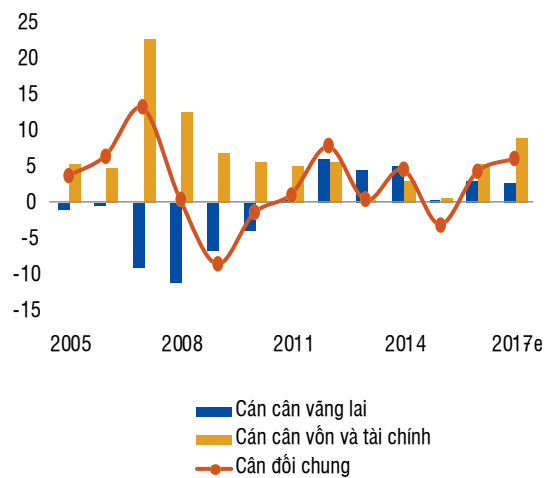


17. Mặc dù Việt Nam tiếp tục nhận được nguồn kiều hối ổn định, dòng tiền kết chuyển thu đầu tư bao gồm cả lượng lợi nhuận ra nước ngoài của khu vực FDI đang tác động đến tài khoản thu nhập đối ngoại. Nguồn kiều hối ròng do người Việt Nam ở nước ngoài chuyển về bình quân lên tới 8,7 tỷ US\$, tương đương 4,7 phần trăm GDP từ năm 2011 - 2017. Ngược lại, dòng tiền chuyển thu nhập ra nước ngoài, bao gồm tiền kết chuyển lợi nhuận và tiền chi trả lãi của khu vực có vốn đầu tư nước ngoài theo định hướng xuất khẩu năng động ở Việt Nam tăng mạnh lên tới 10,8 tỷ US\$, tương đương 4,9 phần trăm GDP trong năm 2017, khiến cho tổng tài khoản thu nhập rơi vào thâm hụt, làm giảm tổng tăng trưởng ở tài khoản vãng lai. Khi khu vực FDI càng phát triển, dòng tiền kết chuyển thu nhập ra bên ngoài dự kiến có thể tiếp tục tăng lên theo thời gian.

Hình 21: Thu nhập đầu tư và chuyển giao
(phần trăm GDP)



Hình 22: Cán cân thanh toán
(phần trăm GDP)

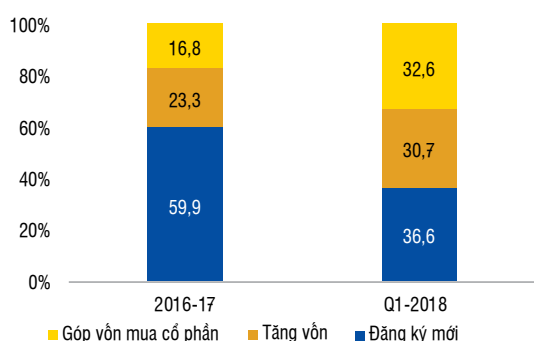


Nguồn: NHNN, IMF và Ngân hàng Thế giới.

18. Mặc dù vậy, tài khoản vãng lai đã đạt thặng dư trong năm 2016- 2017 vẫn ước tính tiếp tục thặng dư trong đầu năm 2018. Tính đến cuối quý 1/2018 thặng dư tài khoản vãng lai ước bằng khoảng 6,8 phần trăm GDP nhờ tổng thặng dư thương mại tăng lên đến 2,9 tỷ US\$ trong bốn tháng đầu năm 2018, so với thặng dư đạt 2,1 tỷ US\$ cùng kỳ năm 2017¹.

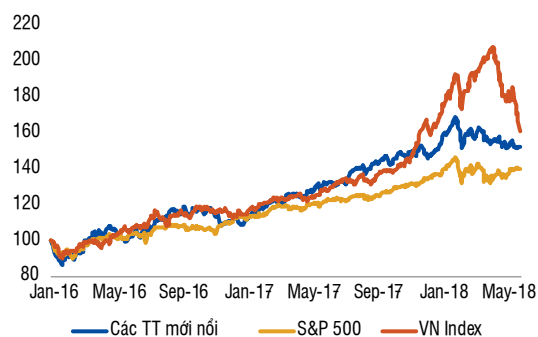
19. Với tâm lý tích cực của các nhà đầu tư, dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài tăng tốc trong năm 2017 và trong quý đầu năm 2018. Các hiệp định thương mại được ký kết trong thời gian qua, như Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiên bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - EU (EV-FTA)— đã và đang nâng cao lòng tin của nhà đầu tư đồng thời trợ lực cho dòng vốn FDI được duy trì. Trong năm 2017, giải ngân của các nhà đầu tư nước ngoài ở Việt Nam đạt kỷ lục 17,5 tỷ US\$ cho nhiều hoạt động đầu tư đa dạng. Trong quý một năm 2018, giải ngân FDI được duy trì với tốc độ tăng trưởng 7,2 phần trăm so với cùng kỳ năm 2017. Hiện nay, khu vực đầu tư nước ngoài đóng góp khoảng một phần năm cho GDP của Việt Nam, 26,5 phần trăm tổng đầu tư, 72 phần trăm tổng kim ngạch xuất khẩu cùng hàng triệu việc làm trực tiếp và gián tiếp.

Hình 23: Chuyển dịch về đầu tư nước ngoài
(phần trăm tổng số)



Nguồn: Bộ KH&ĐT.

Hình 24: Chỉ số chứng khoán Việt Nam
(Tháng 12/ 2015=100)



Nguồn: HOSE và Ngân hàng Thế giới.

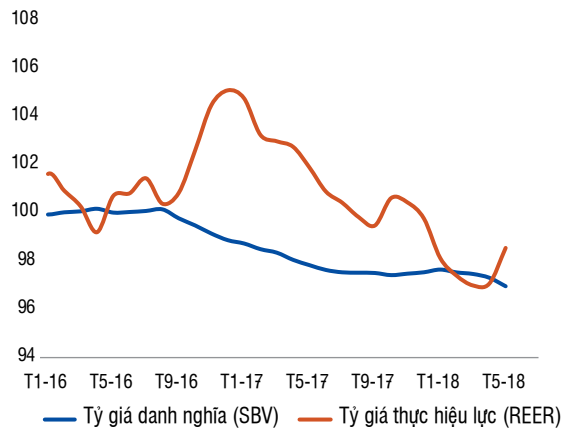
20. Ngoài dòng vốn FDI đầu tư vào cơ sở sản xuất kinh doanh, các nhà đầu tư nước ngoài còn đẩy mạnh hoạt động trên thị trường chứng khoán, phản ánh tiến trình đẩy mạnh thoái vốn ở các DNNN và giảm hạn mức tham gia của vốn nước ngoài. Các nhà đầu tư nước ngoài đã rót vào gần 650 triệu US\$ dưới hình thức đầu tư gián tiếp (mua cổ phần và góp vốn đầu tư) tại các doanh nghiệp Việt Nam trong quý một năm 2018 - tăng gấp năm lần so với cùng kỳ năm trước².

21. Được trợ lực bởi các chỉ tiêu kinh tế đối ngoại thuận lợi và cơ chế tỷ giá linh hoạt hơn, tỷ giá danh nghĩa đã và đang được duy trì ổn định còn dự trữ ngoại hối của Việt Nam tiếp tục được cải thiện. Tỷ giá danh nghĩa chính thức giữa đồng nội tệ với đồng đô-la Mỹ giảm nhẹ 1,2 phần trăm so với tỷ giá danh nghĩa trong năm 2016 và 2017 (Hình 25), do NHNN tận dụng được dòng ngoại tệ mạnh đổ vào để tích lũy ngoại hối. Với nguyên nhân chính là đồng đô-la Mỹ trở nên yếu hơn, tỷ giá thực đa phương (REER) của đồng nội tệ đã giảm giá khoảng 2,7 phần trăm kể từ đầu năm 2017, mặc dù xu hướng trên đã bị đảo ngược trong các tháng qua khi đồng đô-la Mỹ có xu hướng hồi phục. Trong khi đó, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam đã ghi nhận dự trữ ngoại hối đạt mức kỷ lục bằng khoảng 63 tỷ US\$³ trong bốn tháng đầu năm 2018, cao trên gấp đôi so với mức danh nghĩa theo báo cáo tháng 12/2015, tương đương khoảng 3,6 tháng nhập khẩu (Hình 26).

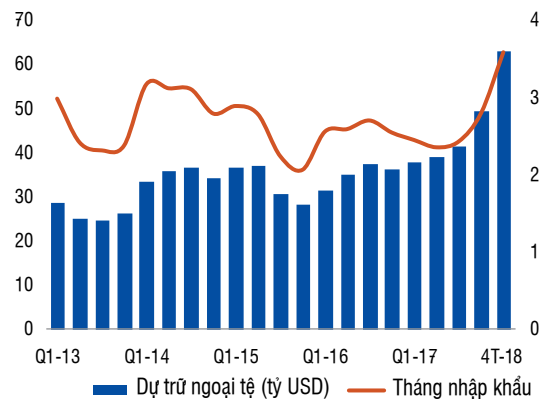
¹ Số liệu của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam.

² Số liệu của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam.

³ Số liệu của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam.

Hình 25: Tỷ giá đồng/dô-la Mỹ

Nguồn: NHNN và Ngân hàng Thế giới.

Hình 26: Dự trữ ngoại hối

Nguồn: NHNN, IMF và Ngân hàng Thế giới.

Hộp 3: Tác động của Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiên bộ xuyên Thái Bình Dương

Vào ngày 8/3/2017, Việt Nam cùng mười nền kinh tế khác đã ký kết Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiên bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP). Hiệp định CPTPP bao trùm 11 nền kinh tế, gộp lại bằng 13,5% GDP toàn cầu, với quy mô thị trường tổng thể bằng 10 ngàn tỷ USD và dân số trên 500 triệu người. Được tiếp cận tốt hơn vào thị trường với quy mô như vậy rõ ràng sẽ tạo ra những cơ hội lớn cho nền kinh tế định hướng xuất khẩu của Việt Nam. Trong số 11 nền kinh tế tham gia CPTPP, Việt Nam có những lợi thế so sánh đặc thù. Việt Nam là quốc gia có thu nhập đầu người thấp nhất và do vậy có mức lương thấp nhất. Chính vì vậy, hiệp định này dự kiến sẽ đẩy mạnh hơn nữa các ngành thâm dụng lao động, cụ thể là các ngành chế tạo, chế biến, nông nghiệp/kinh doanh nông nghiệp. Kết quả mô phỏng cho thấy một số tác động chính của CPTPP như sau:

- Sản lượng: Theo giả định thận trọng, CPTPP dự kiến sẽ làm GDP tăng cộng dồn ở mức 1,1% đến năm 2030. Giá sử năng suất chỉ tăng ở mức khiêm tốn, GDP ước tính sẽ tăng thêm 3,5% nhờ CPTPP.
- Xuất nhập khẩu: Xuất khẩu dự kiến tăng 4,2% còn nhập khẩu tăng 5,3%; với giả định về tăng năng suất, mức tăng sẽ lớn hơn lần lượt là 6,9% và 7,6%.
- Tác động đến các ngành: Sản lượng tăng mạnh nhất dự kiến ở các ngành lương thực thực phẩm, đồ uống và thuốc lá; may mặc và đồ da; dệt; cùng với mức tăng khiêm tốn hơn trong một số lĩnh vực chế tạo, chế biến, cũng như dịch vụ. Tăng trưởng xuất khẩu dự kiến mạnh nhất ở các ngành lương thực thực phẩm, đồ uống và thuốc lá; máy móc và thiết bị khác. Nhập khẩu dự kiến tăng ở tất cả các ngành hàng.
- Tác động về phân phối: CPTPP được dự báo sẽ giảm nghèo cho 0,6 triệu với chuẩn nghèo 5,50\$ mỗi ngày so với số liệu ban đầu tính cho năm 2030. Mặc dù tất cả các nhóm thu nhập dự kiến đều hưởng lợi, nhưng lợi ích đạt được sẽ cao hơn đối với người lao động có kỹ năng cao trong nhóm 60% dân số có thu nhập tính từ trên xuống. Điều này cho thấy tầm quan trọng của việc đầu tư cho nguồn nhân lực để hưởng lợi đầy đủ từ hiệp định trên.

Ngoài những lợi ích trực tiếp của tự do hóa thương mại và cải thiện về tiếp cận thị trường, CPTPP còn được dự kiến sẽ khuyến khích và đẩy mạnh cải cách trong nước ở nhiều lĩnh vực, như cạnh tranh, dịch vụ (bao gồm cả dịch vụ tài chính, viễn thông, và gia nhập ngắn hạn của các nhà cung cấp dịch vụ), hải quan, thương mại điện tử, môi trường, đầu thầu của chính phủ, tài sản trí tuệ, đầu tư, tiêu chuẩn lao động, pháp lý, đưa hàng hóa tiếp cận thị trường, quy tắc xuất xứ, các biện pháp phi thuế quan (bao gồm cả các biện pháp vệ sinh dịch về và rào cản kỹ thuật), các biện pháp phòng vệ thương mại, v.v. Hơn nữa, thực hiện các cam kết theo CPTPP sẽ góp phần nâng cao minh bạch và hỗ trợ hình thành các thể chế hiện đại ở Việt Nam.

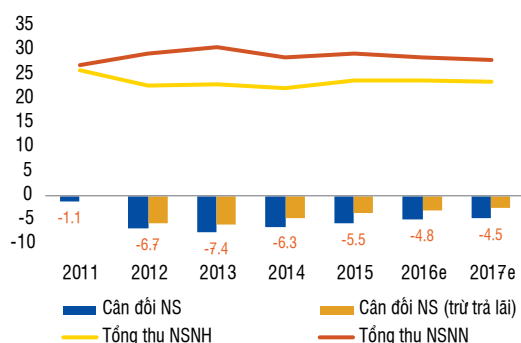
Đặt hái đầy đủ lợi ích qua đẩy mạnh hội nhập thương mại, tiến trình triển khai các cam kết theo CPTPP cần song hành với các biện pháp tiếp theo nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và tạo thuận lợi thương mại. Quan trọng là các vấn đề đang sau biên giới. Thách thức hiện nay bao gồm cần tiếp tục cải thiện khả năng kết nối để tạo thuận lợi cho việc hội nhập vào các chuỗi giá trị toàn cầu và giảm chi phí thương mại. Điều này đòi hỏi phải có hạ tầng thể chế và vật chất tốt. Cho dù đã có những tiến triển gần đây về cải cách Hải quan và triển khai cơ chế Một cửa Quốc và và Một cửa ASEAN, nhưng chi phí tuân thủ tính theo thời gian và chi phí thông quan hàng hóa trước và tại biên giới ở Việt Nam vẫn cao. Xử lý được những điểm nghẽn quan trọng trên sẽ giúp thực hiện cam kết không chỉ trong CPTPP mà cả trong Hiệp định tạo thuận lợi thương mại của WTO.

Nguồn: Tác động về phân phối và kinh tế của Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương: Trường hợp Việt Nam. Ngân hàng Thế giới tại Hà Nội, ngày 5/3/2018.

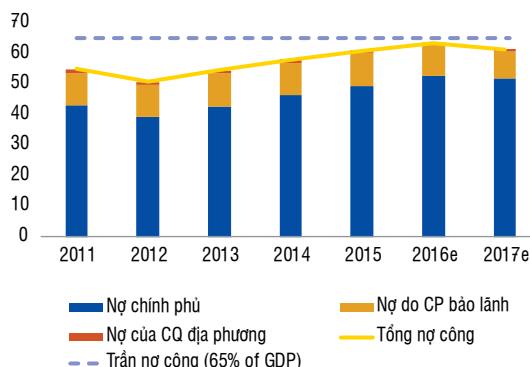
Nhờ tình hình ngân sách tiếp tục được điều chỉnh, nợ công đã ổn định trong năm 2017

22. Tình hình ngân sách của Việt Nam tiếp tục được cải thiện trong năm 2017. Tổng bội chi ngân sách nhà nước ước tính vào khoảng 4,5 phần trăm GDP trong năm 2017 so với mức 4,8 phần trăm trong năm 2016 và 5,5 phần trăm trong năm 2015 (tính theo phương pháp GFS của IMF) (Hình 27). Số liệu ban đầu cho thấy tổng thu ngân sách vẫn được duy trì ở mức 23,6 phần trăm GDP trong năm 2017 - tương đương với mức theo báo cáo cho năm 2015 và 2016, nhờ số thu từ các sắc thuế lớn, như thuế GTGT, thuế TNDN và thuế TNCN phục hồi theo chu kỳ trong điều kiện tiêu dùng mạnh và thu nhập tăng. Trong cùng kỳ, tổng chi ngân sách giảm dần xuống còn 28,1 phần trăm GDP so với 29,2 phần trăm năm 2015 và 28,5 phần trăm năm 2016, chủ yếu do giảm chi đầu tư còn các nội dung chi được phép chủ động khác đang được hợp lý hóa. Các biện pháp trên mặc dù có hiệu quả trong ngắn hạn, nhưng có thể gây ảnh hưởng đến nhu cầu đầu tư phát triển hạ tầng và nguồn nhân lực. Chính vì vậy, cam kết tăng cường kỷ cương ngân sách của Chính phủ cần được cân đối với những cải cách nhằm tạo dư địa tài khóa để duy trì chi đầu tư hạ tầng quan trọng và chi tiêu cho các dịch vụ công thiết yếu. Chất lượng điều chỉnh, bao gồm kết hợp cân đối giữa các biện pháp về thu và chi, chú trọng hơn vào tăng hiệu suất chi tiêu - thay vì cắt giảm chung về chi đầu tư và các nội dung chi được chủ động - vẫn có vai trò quan trọng.

Hình 27: Cân đối ngân sách (phần trăm GDP)



Hình 28: Nợ công (phần trăm GDP)



Nguồn: Bộ Tài chính, IMF và Ngân hàng Thế giới.

23. Sau một thập kỷ tỷ lệ nợ công trên GDP liên tục tăng lên, quỹ đạo nợ công đã có bước đảo chiều đáng mừng vào năm 2017. Bội chi ngân sách giảm xuống năm 2017 kết hợp với cắt giảm bảo lãnh chính phủ và nguồn thu lớn từ cổ phần hóa đã giúp kiềm chế không cho nợ công và nợ được khu vực công bảo lãnh tiếp tục tăng lên. Về tổng thể, nợ công và nợ được khu vực công bảo lãnh (theo cách tính của Bộ Tài chính) giảm từ 63,6 phần trăm

năm 2016 xuống còn 61,4 phần trăm năm 2017, thấp hơn so với hạn mức trần 65 phần trăm GDP. Nợ Chính phủ giảm từ 52,7 phần trăm xuống 51,8 phần trăm GDP, vẫn cao hơn một chút so với hạn mức nợ công trực tiếp theo luật định. Đồng thời, Chính phủ hạn chế phát hành bảo lãnh mới khiến cho nợ được khu vực công bảo lãnh giảm từ 10,3 phần trăm năm 2016 xuống còn 9,0 phần trăm năm 2017. Tính theo phương pháp GFS của IMF, tổng nợ công và nợ được khu vực công bảo lãnh đã giảm còn khoảng 59 phần trăm GDP trong năm 2017 so với mức đỉnh gần đây là 60 phần trăm trong năm 2016.⁴

24. Ước thực hiện ngân sách trong quý đầu năm 2018 cho thấy kỷ cương ngân sách đang được duy trì cho dù kết quả thu còn chưa được như mong muốn. Mặc dù GDP tăng trưởng ngoạn mục trong quý đầu năm 2018, số thu ngân sách theo ước tính chỉ tăng ở mức khiêm tốn là 5,3 phần trăm so với cùng kỳ năm trước, hiện chỉ hoàn thành được 23,4 phần trăm kế hoạch cả năm. Thu từ thuế nội địa tăng 5,7 phần trăm (so cùng kỳ năm trước) do nền kinh tế vận hành tốt, bao gồm cả nguồn thu từ dầu thô được hồi phục mạnh mẽ với mức tăng 13,9 phần trăm (so cùng kỳ năm trước) do giá dầu tăng lên, thu từ thuế xuất nhập khẩu giảm 2,8 phần trăm (so cùng kỳ năm trước) chủ yếu do tăng trưởng nhập khẩu giảm tốc và thuế quan được cắt giảm vào thời điểm các Hiệp định Thương mại Tự do có hiệu lực từ tháng 1/2018. Trong cùng kỳ, tổng chi có tốc độ tăng hạn chế, chỉ ở mức 1,7 phần trăm. Tổng chi hiện chỉ đạt một phần năm (khoảng 19 phần trăm) kế hoạch cả năm, phản ánh giải ngân chi đầu tư còn chậm. Trong khi đó, chi thường xuyên tăng 5,3 phần trăm còn chi trả lãi tăng 7,8 phần trăm, phản ánh sự chuyển dịch đang diễn ra từ vay ưu đãi sang vay thương mại ngày càng nhiều, khiến cho chi phí huy động vốn bình quân cho danh mục nợ của Chính phủ lại tăng lên - mặc dù đường cong lợi suất trái phiếu đang thấp chưa từng có.

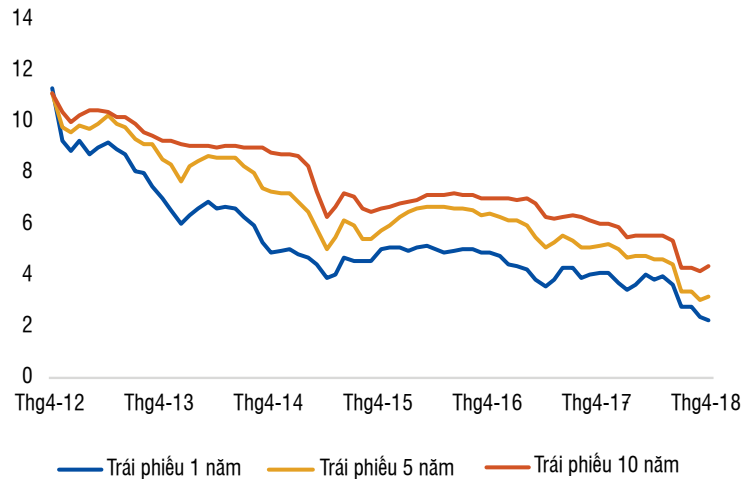
Bảng 4: Tình hình thực hiện ngân sách Nhà nước, Q1-2018 (ngàn tỷ đồng và phần trăm thay đổi)

	Q1-2017	Q1-2018	Thay đổi (phần trăm)
Tổng thu	293	308	5,3
Từ thuế	239	253	5,7
Thuê TNDN	59	63	6,1
Thuê TNCN	25	26	6,9
Thuê GTGT	78	83	6,5
Thuê TTĐB	22	24	6,2
Thuê XNK	20	20	-2,8
Phí và lệ phí	31	32	3,8
Thu từ vốn đầu tư	23	24	3,9
Tổng chi	285	290	1,7
Thường xuyên	212	223	5,3
Chi trả lãi	29	31	7,8
Đầu tư	44	35	-20,1

Nguồn: Bộ Tài chính và ước tính của Ngân hàng Thế giới.

⁴ Cách tính của Chính phủ bao gồm cả nợ vay từ các nguồn của Chính phủ, như vay tồn ngân Kho bạc và Quỹ tích lũy trả nợ. Vì số này là nợ trong nội bộ của Chính phủ nên được loại trừ trong cách tính của IMF và Ngân hàng Thế giới.

Hình 29: Lợi suất trái phiếu Chính phủ
(bình quân tháng, phần trăm)



Nguồn: Bộ Tài chính.

25. Tranh thủ lợi suất trái phiếu trong nước đang ở mức thấp, Chính phủ tiếp tục dựa chủ yếu vào thị trường trái phiếu trong nước để đáp ứng nhu cầu huy động vốn. Nhờ lạm phát thấp và thanh khoản dồi dào trong hệ thống ngân hàng, lợi suất trái phiếu chính phủ đang theo hướng giảm dọc đường cong lợi suất. Chẳng hạn, lợi suất trái phiếu có kỳ hạn năm năm giảm từ 5,2 phần trăm trong tháng 4/2017 xuống còn 3,2 phần trăm trong tháng 4/2018. Điều đó tạo thuận lợi cho Chính phủ vừa đáp ứng được nhu cầu huy động, vừa kéo dài được kỳ hạn và giảm chi phí huy động nợ trong nước. Theo báo cáo của Chính phủ, kỳ hạn bình quân trái phiếu chính phủ trong nước đã tăng lên từ 3,95 năm (năm 2011) lên khoảng 9 năm (năm 2017), đồng thời, lãi suất cho vay bình quân giảm từ 12 phần trăm xuống còn 5,98 phần trăm, giúp giảm chèn gánh nặng lãi suất tăng lên cho dù đang chuyển dịch ra khỏi nguồn vốn vay ưu đãi. Thị trường trái phiếu cũng được hưởng lợi do mạng lưới các nhà đầu tư ngày càng đa dạng. Trước đây, 78 phần trăm trái phiếu chính phủ do các ngân hàng thương mại nắm giữ, nhưng tỷ lệ này đã giảm chỉ còn 54 phần trăm, một phần do đợt chuyển đổi nợ của Chính phủ tại Quỹ Bảo hiểm Xã hội Việt Nam (BHXH) diễn ra một lần vào cuối năm 2016, một phần do sự gia nhập của các nhà đầu tư mới, bao gồm cả các quỹ bảo hiểm.

Hộp 4: Tác động của các Hiệp định Thương mại Tự do (FTA) về cắt giảm thuế quan

Việt Nam là thành viên của một số Hiệp định Thương mại Tự do (FTA), trong đó đặt ra cam kết tiếp tục cắt giảm thuế quan nhập khẩu. Một số hiệp định đã có hiệu lực từ tháng 1/2018. Giảm thuế quan dẫn đến hội nhập kinh tế sâu hơn, làm giảm chi phí đầu vào cho cả người tiêu dùng lẫn doanh nghiệp trong nước, đẩy mạnh đầu tư nước ngoài, nâng cao năng suất và tạo việc làm. Mặc dù đem lại những lợi ích tích cực cho cả nền kinh tế, nhưng cắt giảm thuế quan có xu hướng làm giảm nguồn thu từ thuế nhập khẩu (tuy phần nào được bù lại qua mở rộng cơ sở tính thuế). Các hiệp định thương mại ký kết gần đây bao gồm Hiệp định Thương mại Tự do ASEAN (ATIGA), các Hiệp định Thương mại Tự do giữa ASEAN với Nhật Bản, Ấn Độ, Ôt-xtrây-li-a - Niu Di-lân, Hàn Quốc, Trung Quốc và Hiệp định Thương mại Tự do giữa Việt Nam với Hàn Quốc, Nhật Bản, Chi-lê và Liên minh Kinh tế Á-Âu. Kết quả là thuế quan nhập khẩu đối với nhiều mặt hàng đã bị cắt giảm vào tháng 1/2018.

Hiệp định Thương mại Tự do

Tác động về thuế quan có hiệu lực từ 2018

Hiệp định Thương mại Hàng hóa ASEAN (ATIGA)

Các mặt hàng áp thuế quan nhập khẩu bằng không bao gồm ô-tô, xe máy, phụ tùng, dầu thực vật, trái cây nhiệt đới, đồ điện tử gia dụng, sữa và các sản phẩm sữa, chi ngoại trừ một số sản phẩm nông nghiệp nhất định như gia cầm, gà, trái chanh, gạo nâu, thịt qua chế biến, và đường được tiếp tục hưởng thuế quan bằng 5%.

Hiệp định Thương mại Tự do ASEAN Trung Quốc

Cắt giảm thuế quan đối với gà, cà phê, trà nguyên liệu, thực phẩm chế biến, vải may mặc, quần áo, thiết bị điện tử, thiết bị điện.

Hiệp định Đối tác Kinh tế Việt Nam - Nhật Bản (VJEPA)

456 dòng thuế quan được áp thuế bằng không cho các mặt hàng như đá xây dựng, thép, nhôm, đường, máy móc, thiết bị và phụ tùng xe.

Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Hàn Quốc

704 dòng thuế quan được cắt giảm bằng không cho các mặt hàng thủy sản, lúa mì, mứt kẹo, dầu diesel, máy móc và thiết bị điện tử.

Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Liên minh Kinh tế Á-Âu

5,535 dòng thuế quan được cắt giảm bằng không cho các mặt hàng như sữa và các sản phẩm sữa, ô-tô và phụ tùng, sắt thép và sản phẩm thép.

Trong trung hạn, thuế quan dự kiến sẽ tiếp tục được cắt giảm theo cam kết tại các Hiệp định Thương mại Tự do khác nhau. Các hiệp định bao gồm ASEAN – Hàn Quốc, ASEAN – Nhật Bản (AJCEP), ASEAN – Ấn Độ (AIFTA), ASEAN – Ôt-xtrây-li-a – Niu Di-lân, và Việt Nam - Chi-lê sẽ từng bước cắt giảm thuế quan xuống bằng không vào năm 2022. Chẳng hạn, theo AJCEP, thuế quan nhập khẩu 5% hiện nay đối với các mặt hàng khác nhau sẽ giảm xuống bằng không vào năm 2019. Tương tự, theo AIFTA, các mặt hàng chịu thuế quan nhập khẩu hiện nay từ 1 đến 3% sẽ có thuế quan bằng không vào năm 2019. Theo AIFTA và VKFTA, thuế nhập khẩu hiện nay từ 10 đến 20% đối với một số mặt hàng nhất định sẽ được cắt giảm dần về không vào năm 2022.

Nguồn: WTO.

Triển vọng kinh tế trung hạn, rủi ro và hàm ý chính sách

26. Triển vọng trung hạn của Việt Nam tiếp tục được cải thiện kể từ đợt công bố báo cáo Điểm lại vào tháng 12/2017. Để phản ánh đà tăng trưởng mạnh hơn dự kiến nhất là trong các ngành nông nghiệp và chế tạo, chế biến định hướng xuất khẩu, chúng tôi đã điều chỉnh nâng dự báo theo hướng dự báo tăng trưởng GDP theo giá so sánh đạt 6,8 phần trăm trong năm 2018 (tăng so với 6,5 phần trăm trong dự báo trước đó của chúng tôi), sau đó chững lại còn 6,6 phần trăm trong năm 2019 và 6,5 phần trăm trong năm 2020. Tăng trưởng chậm lại trong các năm tiếp theo phản ánh kinh tế toàn cầu dự kiến chững lại theo chu kỳ làm cho sức cầu bên ngoài yếu đi.

27. Lạm phát dự kiến vẫn ở mức vừa phải. Chúng tôi kỳ vọng lạm phát năm nay sẽ được duy trì ở mức mục tiêu 4 phần trăm của Chính phủ. Kỳ vọng này dựa trên căn cứ là chính sách tiền tệ sẽ được thắt lại đủ để chống lại áp lực giá có thể hồi sinh trong trung hạn do áp lực giá đầu vào trong nước và/hoặc giá cả thương phẩm toàn cầu tăng lên.

28. Trên góc độ kinh tế đối ngoại, chúng tôi cho rằng cân đối tài khoản vãng lai vẫn thặng dư nhưng ở mức thấp hơn kể từ năm 2019 do thâm hụt ngày càng tăng ở các tài khoản thu nhập và dịch vụ. Mặc dù thặng dư thương mại hàng hóa tiếp tục được trợ lực do xuất khẩu tăng lên ở các ngành chế tạo, chế biến chủ yếu của doanh

ngành đầu tư nước ngoài, nhưng nhập khẩu hàng hóa trung gian và đầu tư cũng tiếp tục tăng nhanh, do các ngành công nghiệp phụ trợ còn chưa phát triển.

29. Quá trình củng cố tình hình ngân sách dự kiến sẽ kiềm chế được bội chi và nợ công trong kỳ dự báo. Bội chi ngân sách được dự báo vẫn ở mức 4,5 phần trăm GDP trong năm 2018, trước khi giảm xuống 4,4 phần trăm vào năm 2019 do Chính phủ tiếp tục theo đuổi kế hoạch củng cố tình hình ngân sách và qua đó giúp giảm tỷ lệ nợ trên GDP. Quá trình củng cố ngân sách được thực hiện trong bối cảnh tiêu dùng và GDP theo giá hiện hành đang tăng trưởng vững, qua đó sẽ đẩy mạnh kết quả thu đồng thời tốc độ tăng chi được kiềm chế qua cam kết kiềm chế lãng phí của Chính phủ.

Bảng 5: Một số chỉ tiêu kinh tế vĩ mô

	2016	Ước 2017	Dự báo 2018	Dự báo 2019
Tăng trưởng GDP (phần trăm)	6,2	6,8	6,8	6,6
Chỉ số giá tiêu dùng (bình quân năm, phần trăm)	2,7	3,5	4,0	4,0
Cân đối tài khoản vãng lai (phần trăm GDP)	2,9	2,1	2,3	2,2
Cân đối ngân sách (phần trăm GDP, theo cách tính GFS)	-4,8	-4,5	-4,5	-4,4
Nợ công và nợ được bảo lãnh (phần trăm GDP, theo GFS)	59,9	58,5	57,9	57,5
Nợ công và nợ được bảo lãnh (phần trăm GDP, theo Bộ TC)	63,6	61,4	61,2	61,1

Nguồn: TCTK, Bộ Tài chính, NHNN, IMF và Ngân hàng Thế giới.

30. Tăng trưởng cao kết hợp với ổn định kinh tế vĩ mô chung sẽ tiếp tục đẩy mạnh giảm nghèo. Với giả định về tương quan giữa tỷ lệ nghèo và tăng trưởng kinh tế theo các xu hướng trước đây, tỷ lệ nghèo - căn cứ trên chuẩn nghèo của quốc gia thu nhập trung bình ở ngưỡng thấp là 3,2 US\$/ngày - dự báo sẽ giảm từ khoảng 10 phần trăm năm 2015 xuống còn 7,4 phần trăm năm 2018 và khoảng 6 phần trăm năm 2020, do việc làm được tạo ra và mức lương thực tế tăng lên sẽ làm tăng thu nhập hộ gia đình và tăng tiêu dùng.

31. Mặc dù triển vọng trước mắt đã được cải thiện, nhưng hiện vẫn còn nhiều rủi ro. Rủi ro trong nước chiếm phần lớn, còn rủi ro bên ngoài chỉ là bất định chính sách cao hơn trên các thị trường toàn cầu. Nhìn từ trong nước, tiến độ tái cơ cấu DNNN⁵ và khu vực ngân hàng diễn ra tương đối chậm có thể gây tác động bất lợi đến tình hình tài chính vĩ mô, làm tổn hại đến viễn cảnh tăng trưởng và tạo ra nghĩa vụ lớn cho khu vực Nhà nước. Ngược lại, triển khai nhanh và kiên quyết các biện pháp tái cơ cấu và cải cách DNNN và khu vực ngân hàng sẽ giúp Việt Nam củng cố ổn định kinh tế vĩ mô, đồng thời tạo nền tảng để nâng cao hiệu suất và năng suất để chuẩn bị cho tăng trưởng trong trung và dài hạn. Bên cạnh đó, tăng trưởng tín dụng cao sẽ đẩy tăng trưởng lên cao trong ngắn hạn, nhưng lại gây ra rủi ro về ổn định tài chính trong trung hạn. Những bất định và rủi ro bên ngoài vẫn tồn tại, bao gồm rủi ro về tư tưởng bảo hộ trở dậy ở một số nền kinh tế tiên tiến có thể làm tăng bất định chính sách, qua đó gây gián đoạn về thương mại và đầu tư nước ngoài. Đó là mối quan ngại đáng lưu ý vì kinh tế Việt Nam sự phụ thuộc khá nhiều vào vốn FDI và xuất khẩu làm động lực tăng trưởng chính. Bên cạnh đó, việc các nền kinh tế tiên tiến đưa chính sách tiền tệ quay lại vị thế trước đây sớm hơn dự kiến cũng có thể làm tăng biến động tài chính, tuy Việt Nam phần nào ít bị ảnh hưởng hơn so với các nền kinh tế hội nhập tài chính nhiều hơn vì chỉ mở cửa ở mức tương đối hạn chế với dòng vốn đầu tư gián tiếp.

⁵ Bộ Tài chính đã lưu ý rằng quá trình cổ phần hóa DNNN đang diễn chậm hơn nhiều so với kế hoạch. Chỉ có 21/44 DNNN được cổ phần hóa trong năm 2017. Tương tự, trong 5 tháng đầu năm 2018 mới có 5/85 DNNN cổ phần hóa.

32. Các nhà hoạch định chính sách cần tận dụng môi trường kinh tế thuận lợi để đẩy mạnh các chính sách làm tăng khả năng chống chịu về kinh tế vĩ mô và tạo nền tảng để tăng trưởng bền vững trong tương lai. Tăng trưởng cao và lạm phát thấp tạo điều kiện thuận lợi đặc biệt để triển khai những cải cách kinh tế tham vọng của Chính phủ. Các ưu tiên chính sách trọng tâm cần tiếp tục đi theo hai hướng: i) tái tạo lớp đệm chính sách kinh tế vĩ mô và ii) cải cách cơ cấu để nâng cao tiềm năng tăng trưởng.

- **Củng cố khả năng chống chịu về kinh tế vĩ mô:** Chính sách tiền tệ và thanh khoản trong khu vực ngân hàng cần được thắt lại sao cho lãi suất liên ngân hàng vận hành theo lãi suất chính sách và tăng trưởng tín dụng được duy trì phù hợp với các yếu tố cơ bản. Chính sách đó có thể được hỗ trợ bằng việc tiếp tục áp dụng các biện pháp cẩn trọng vĩ mô nhằm ngăn ngừa tín dụng quá mức đổ vào các ngành rủi ro như bất động sản. Bên cạnh đó là các bước nhằm tăng cường quản lý nhà nước và giám sát ngân hàng đồng thời củng cố bảng cân đối tài sản của khu vực ngân hàng, bao gồm xử lý nợ xấu và nâng hệ số an toàn vốn để không chỉ giảm rủi ro về bất ổn tài chính mà còn nhằm cải thiện về trung gian tài chính, qua đó góp phần đem lại tăng trưởng cao hơn trong trung hạn. Về ngân sách, quá trình củng cố tình hình ngân sách cần tiếp tục để tạo dư địa cho các chính sách nhằm đối phó với biến động chu kỳ. Tuy nhiên, tiếp tục giảm bội chi cần đi kèm với một chiến lược toàn diện gồm các biện pháp cơ cấu để nâng cao hiệu suất chi tiêu và duy trì tiềm năng thu trong trung hạn thông qua kết hợp chính sách thuế công bằng và hiệu quả (nhằm tăng tỷ trọng thu trong nước) và quản lý thu hiệu quả.
- **Cải cách cơ cấu nhằm nâng cao tiềm năng tăng trưởng:** Nghị trình cải cách cơ cấu của Việt Nam vẫn còn nhiều việc phải làm. Một là cải cách pháp quy nhằm giảm chi phí và gỡ bỏ rào cản cho hoạt động của khu vực tư nhân, bao gồm thực thi hiệu lực pháp quy theo hướng công bằng và nhất quán. Hai là sự nghiệp giáo dục và đầu tư về nhân lực có vai trò hết sức quan trọng đối với năng lực cạnh tranh của Việt Nam trong dài hạn. Điều này liên quan cụ thể đến những cải cách trong hệ thống giáo dục sau phổ thông, nhằm cung cấp kỹ năng phù hợp trong thời đại số hóa. Ba là nhu cầu về hạ tầng chất lượng cao, nhất là khi Việt Nam phải chuyển dịch lên vị trí cao hơn trong chuỗi giá trị. Bên cạnh việc duy trì đầu tư công ở mức phù hợp cho những hạng mục công cộng thiết yếu, cải cách cơ cấu trong các lĩnh vực hạ tầng và phát triển thị trường tài chính phi ngân hàng có vai trò quan trọng để huy động nguồn vốn của tư nhân cho nhu cầu hạ tầng. Bốn là cải cách về sở hữu đất đai và thị trường đất đai, bao gồm đấu giá đất cạnh tranh để huy động nguồn thu đầu tư cho hạ tầng, tạo điều kiện sử dụng đất hiệu quả và bền vững hơn ở cả đô thị và nông thôn. Năm là cải cách khu vực DNNN - theo nghị trình cải cách hiện nay ở Việt Nam - tiếp tục giữ vai trò quan trọng. Những tiến triển gần đây về thoái vốn DNNN khỏi các lĩnh vực kinh doanh cần được tiếp tục. Ngoài ra, Ủy ban Quản lý Vốn Nhà nước được thành lập nhằm tách chức năng sở hữu nhà nước và thẩm quyền quản lý nhà nước đối với các DNNN có thể tạo điều kiện để các DNNN được hoạt động ngoài sự can thiệp của Chính phủ theo cách độc lập nhưng vẫn đảm bảo trách nhiệm giải trình. Sáu là phát triển các thị trường vốn, bao gồm cả thị trường thứ cấp cho trái phiếu chính phủ và thị trường trái phiếu doanh nghiệp. Cuối cùng, để xử lý những rủi ro về biến đổi khí hậu, cần có các biện pháp nhằm hạn chế hàm lượng khí thải các-bon đang tăng so với GDP. Chẳng hạn, thuế nhiên liệu hóa thạch và định giá khí thải các-bon có thể giúp tạo động lực mạnh mẽ hơn cho tăng trưởng xanh. Hình thành cơ chế quản lý rủi ro thiên tai hiệu quả cả về tài chính và cơ sở vật chất cũng hết sức quan trọng trong điều kiện Việt Nam dễ bị tổn thương với thiên tai liên quan đến biến đổi khí hậu, đã và đang gây thiệt hại về nhân mạng và kinh tế của quốc gia.

PHẦN II

ƯU TIÊN CẢI CÁCH NHẪM GIẢM CHI PHÍ THƯƠNG MẠI VÀ TĂNG CƯỜNG NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA VIỆT NAM



Bối cảnh chiến lược

Tại sao lại ưu tiên cải cách về chi phí thương mại và năng lực cạnh tranh?

1. Nền kinh tế Việt Nam đang đứng trước ngã rẽ quan trọng. Chính sách nhất quán về mở cửa và tăng trưởng định hướng xuất khẩu đã đem lại thành quả tốt đẹp. Những cải cách kinh tế từ cuối thập kỷ 1980 đã giúp đẩy mạnh tăng trưởng kinh tế và giảm nghèo. Tỷ trọng thương mại trên GDP của Việt Nam hiện đạt mức cao nhất trong số các quốc gia đang phát triển, 190 phần trăm (năm 2017), cao hơn rất nhiều so với kỳ vọng đối với quốc gia có mức thu nhập này. Tốc độ tăng trưởng xuất khẩu của Việt Nam liên tục vượt trội so với mức trung bình của thế giới. Tuy nhiên, trong việc tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu, Việt Nam thường chỉ thực hiện các công đoạn có giá trị gia tăng thấp và hàm lượng công nghệ trong sản xuất còn hạn chế.

2. Với tầm nhìn để trở thành quốc gia có mức thu nhập cao vào năm 2035, nền kinh tế và hoạt động xuất khẩu của Việt Nam cần dịch chuyển lên mức độ hiện đại hơn để duy trì bền vững tốc độ tăng trưởng cao. Trong hơn hai thập kỷ qua, Việt Nam đã đạt được nhiều tiên bộ về tự do hóa thương mại và đã ký kết một loạt hiệp định thương mại tự do. Nhưng để hiện thực hóa đầy đủ lợi ích của những cam kết quốc tế đó, Việt Nam còn nhiều việc phải làm để tăng cường năng lực cạnh tranh đối với thương mại xuyên biên giới và cả năng lực bên trong đường biên.

3. Tạo thuận lợi thương mại là điều kiện tiên quyết để cải thiện năng lực cạnh tranh quốc gia. Mục tiêu của tạo thuận lợi thương mại là nâng cao hiệu quả của chuỗi cung ứng, giảm chi phí, thủ tục hành chính và ách tắc thương mại. Tạo thuận lợi thương mại cần nhằm vào cả “phần cứng” và “phần mềm” của hoạt động thương mại. “Phần mềm” nghĩa là tái thiết kế các hệ thống quy định và thủ tục, tăng cường thể chế các cơ quan liên quan đến thương mại, nâng cao tính chuyên nghiệp của các doanh nghiệp dịch vụ logistics. Trong khi đó, “Phần cứng” liên quan đến cơ sở hạ tầng như đường xá, hải cảng, các cơ sở logistics, năng lực xếp dỡ hàng hóa và hệ thống công nghệ thông tin (CNTT).

4. Tạo thuận lợi thương mại không hiệu quả sẽ ảnh hưởng đến lợi thế so sánh của quốc gia cũng như khả năng tham gia vào các chuỗi giá trị toàn cầu. Xu hướng hiện nay trên toàn cầu cho thấy những lợi ích do tạo thuận lợi thương mại mang lại còn lớn hơn so với lợi ích do cắt giảm thuế quan. Theo Diễn đàn Kinh tế Thế giới, nếu tất cả các quốc gia chỉ cần cắt giảm rào cản đối với chuỗi cung ứng bằng một nửa của Sing-ga-po, GDP toàn cầu có thể tăng thêm 4,7 phần trăm, tương đương 2,6 ngàn tỷ đô-la Mỹ (US\$), còn thương mại thế giới tăng thêm 14,5 phần trăm, tương đương 1,6 ngàn tỷ US\$, lớn hơn rất nhiều so với lợi ích của việc loại bỏ toàn bộ thuế quan nhập khẩu.

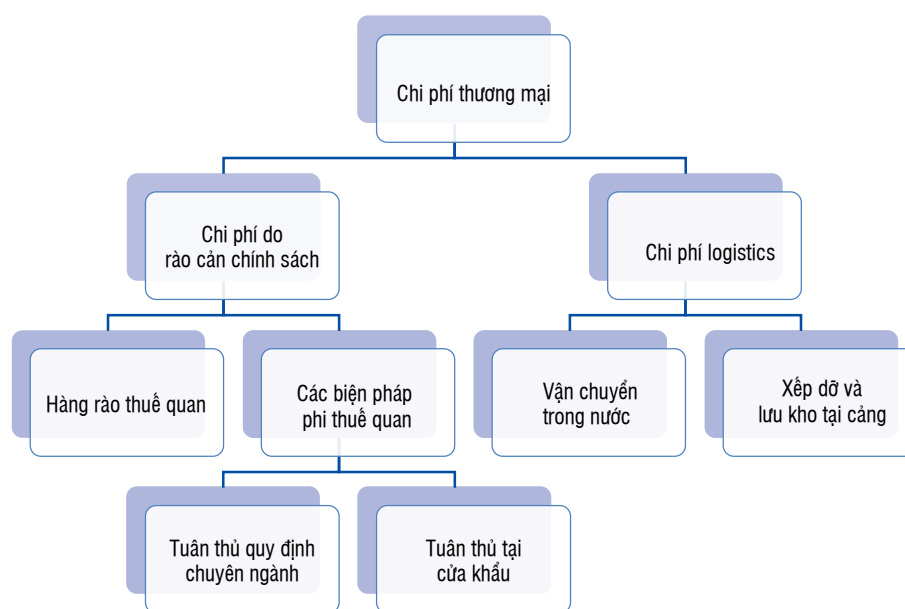
5. Hội nhập vào các chuỗi giá trị toàn cầu có thể tạo điều kiện cho việc chuyển sang sản xuất các sản phẩm có mức độ phức tạp hơn với điều kiện bắt buộc là phải tăng cường kết nối. Kết nối phản ánh khả năng quốc gia có thể tiếp cận thị trường quốc tế để tiếp nhận hàng hóa, dịch vụ và các nhân tố sản xuất. Cho dù đã có những cải thiện về kết nối hạ tầng giao thông, nhưng Việt Nam vẫn bị tụt hậu so với nhu cầu. Các hành lang đường bộ chỉ đóng vai trò thứ yếu trong xuất khẩu ngày nay. Hạ tầng đường sắt cần được hiện đại hóa để hỗ trợ vận chuyển hàng hóa. Giao thông và dịch vụ logistics phải nâng cao chất lượng hơn nữa để giảm tỷ trọng hàng rời và phát triển vận tải công-ten-nơ, nhất là đối với các sản phẩm giá trị cao. Qua tăng cường năng lực kết nối với các quốc gia láng giềng, Việt Nam sẽ có cơ hội trở thành trung tâm logistics trong khu vực cho xuất khẩu của các quốc gia đó.

6. Trong thập kỷ qua, Việt Nam liên tục cải thiện điểm số theo Chỉ số Năng lực Logistics (LPI) của Ngân hàng Thế giới, đạt kết quả cao hơn so với các quốc gia trong khu vực và các quốc gia cùng nhóm thu nhập. Nhưng với điểm số 2,98 trên điểm tối đa là 5,0 trong năm 2016, Việt Nam vẫn có khả năng cải thiện kết quả cho tốt hơn. Theo ước tính, các quốc gia có hiệu quả logistics tốt có thể nâng tốc độ tăng trưởng GDP thêm 1 phần trăm và nâng tăng trưởng thương mại thêm 2 phần trăm so với các quốc gia có cùng mức thu nhập theo đầu người. Các doanh nghiệp xuất khẩu có chi phí vận tải thấp hơn 1 phần trăm so với đối thủ cạnh tranh có thể nâng thị phần thêm từ 5 đến 8 phần trăm. Trong khi đó, chậm trễ thêm một ngày sẽ làm chi phí sản xuất tăng thêm 1 phần trăm.

7. Chính phủ Việt Nam, thông qua một loạt các Nghị quyết 19⁶, đã đề ra nhiệm vụ từng bước cải thiện năng lực cạnh tranh và môi trường kinh doanh để đạt mức trung bình của ASEAN-4 vào năm 2020. Những Nghị quyết trên liên tục đặt ra mục tiêu giảm chi phí kinh doanh, bao gồm cả chi phí thương mại, thông qua cải thiện chỉ số về thương mại qua biên giới. Cấp lãnh đạo cao nhất của Chính phủ đã chỉ ra sự cần thiết phải tiến hành những biện pháp cải cách mạnh mẽ nhằm thực hiện mục tiêu trên. Những nỗ lực trong thời gian qua đã đem lại kết quả ban đầu. Tuy nhiên, các biện pháp cải cách cần được tiên hành với thứ tự ưu tiên được sắp xếp tốt hơn trên cơ sở phân tích thấu đáo và toàn diện, đồng thời phải đưa ra được cách thức tăng cường thực thi chính sách một cách hiệu quả thông qua một cơ chế giám sát rõ ràng.

8. Chi phí thương mại, một chỉ tiêu quan trọng đo lường năng lực cạnh tranh, về tổng thể được xác định bao gồm chi phí liên quan đến rào cản chính sách (hàng rào thuế quan và phi thuế quan) và chi phí logistics (thời gian và chi phí của luồng vận chuyển hàng hóa), cùng các yếu tố chi phí khác như trình bày ở Hình 1. Trong đó, rào cản thuế quan đã được hạ xuống mức thấp nhất ở hầu hết các quốc gia tham gia toàn cầu hóa. Tuy nhiên, thể chế và hạ tầng yếu kém là những yếu tố làm tăng chi phí cho các hoạt động thương mại, nhưng với mức tác động khác nhau tại các quốc gia khác nhau: những phí tổn do rào cản thể chế và hạ tầng yếu kém gây ra tại các quốc gia thu nhập trung bình và thấp (LMIC), bao gồm cả Việt Nam, thường cao hơn so với các quốc gia thu nhập cao (HIC). (Anderson và Vincoop, 2004).

Hình 1. Cơ cấu chi phí thương mại



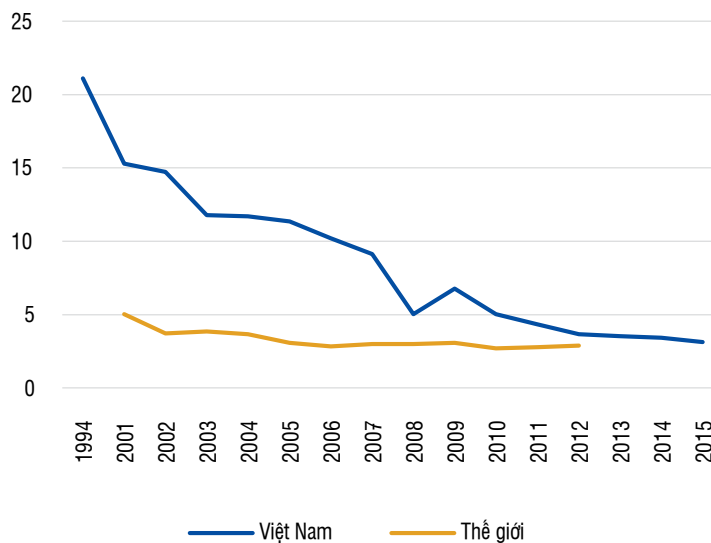
Nguồn: Tác giả.

9. Cắt giảm chi phí thương mại thông qua giảm thuế quan đã đem lại nhiều thành công cho Việt Nam trong hai thập kỷ rưỡi vừa qua, nhưng kết quả này hiện đã đạt đến ngưỡng giới hạn. Như trình bày ở Hình 2, thuế quan tối huệ quốc (MFN) trung bình cho Việt Nam đã được cắt giảm xuống mức 0 đến 5 phần trăm cho hầu hết các dòng thuế và các mặt hàng ở các thị trường mục tiêu, góp phần to lớn trong việc giảm chi phí thương mại. Không có gì nghi ngờ là Việt Nam sẽ tiếp tục hội nhập quốc tế sâu rộng và sẽ triển khai những cam kết quốc tế để đạt được các mục tiêu lớn về tăng trưởng kinh tế, điều chỉnh cơ cấu, giảm nghèo, và hiện đại hóa thể chế. Tuy nhiên, để có thể thành công hơn về phương diện cắt giảm chi phí thương mại, điều rõ ràng là Việt Nam không thể chỉ tiếp

6 Có 5 Nghị quyết 19/NQ-CP được Chính phủ ban hành lần lượt vào ngày 18/3/2014, 12/3/2015, 28/4/2016, 06/02/2017 và 15/5/2018.

tục dựa vào cắt giảm thuế quan, mà còn phải nỗ lực để giảm chi phí liên quan đến các biện pháp phi thuế quan⁷ và chi phí logistics.

Hình 2. Thuế quan tối huệ quốc trung bình



Nguồn: WDI (2017).

10. Báo cáo này nhằm phân tích cơ cấu chi phí thương mại để so sánh đối chiếu năng lực cạnh tranh thương mại của Việt Nam với các quốc gia khác trong khu vực Đông Á và Thái Bình Dương. Mục tiêu của phân tích chi phí là nhằm xác định các chủ thể có trách nhiệm về các nội dung chi phí khác nhau, lập kế hoạch cải cách trên cơ sở đó và theo dõi triển khai những ưu tiên cải cách phù hợp, góp phần giảm chi phí thương mại và tăng cường năng lực cạnh tranh.

Phân tích chi phí thương mại

Chi phí thương mại của Việt Nam ở mức nào so với khu vực?

11. Báo cáo này sử dụng chỉ số “thương mại qua biên giới” trong - Báo cáo Môi trường Kinh doanh năm 2018 của Ngân hàng Thế giới để so sánh năng lực cạnh tranh thương mại của Việt Nam với các quốc gia khác trong khu vực⁸. Chỉ số này đo lường thời gian và chi phí (không gồm chi phí liên quan đến thuế quan) phản ánh ba loại thủ tục trong quy trình chung về xuất nhập khẩu hàng hóa. Ba nhóm thủ tục này là tuân thủ về chứng từ kiểm tra chuyên ngành, tuân thủ tại cửa khẩu, và vận chuyển nội địa, bao gồm các thủ tục chi tiết như sau:

- *Tuân thủ về chứng từ kiểm tra chuyên ngành:* Xin, lập và nộp chứng từ trong quá trình vận chuyển, thông quan, kiểm định, xử lý tại cảng hoặc cửa khẩu tại nền kinh tế xuất khẩu. Xin, lập, xử lý, trình và nộp hồ sơ theo yêu cầu của nền kinh tế nhập khẩu và các nền kinh tế quá cảnh bất kỳ. Tuân thủ về chứng từ bao gồm tất cả các loại chứng từ bằng văn bản theo yêu cầu của pháp luật và thực tiễn, bao gồm cả việc nộp thông tin và chứng từ điện tử.

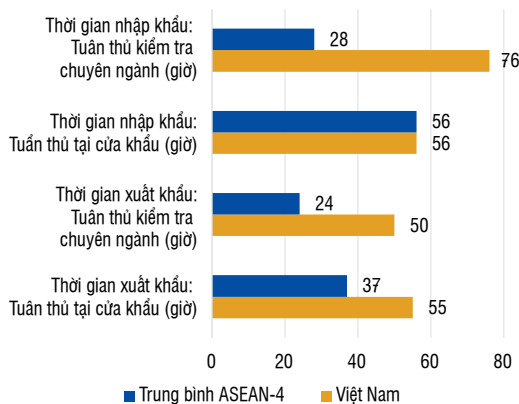
⁷ Các biện pháp phi thuế quan, còn được gọi là kiểm tra chuyên ngành trong bối cảnh Việt Nam, là các quy định về quản lý nhà nước áp dụng cho các hoạt động xuất nhập khẩu, bao gồm các biện pháp kiểm dịch động thực vật, những rào cản kỹ thuật về thương mại, giám định trước chuyển hàng và các thủ tục khác, các biện pháp kiểm soát giá, các quy tắc về xuất xứ, sở hữu trí tuệ, các biện pháp liên quan đến xuất khẩu, v.v.

⁸ Lần thu thập dữ liệu gần đây nhất cho Báo cáo này là tháng 6/2017.

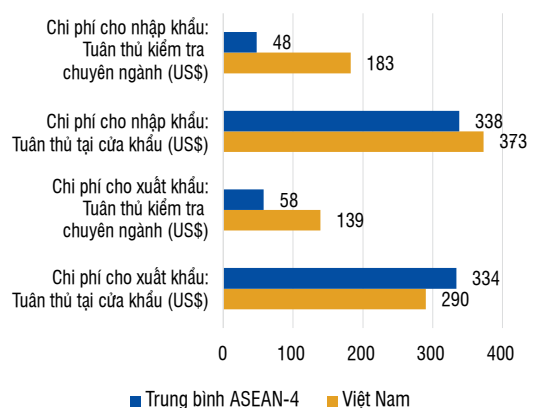
- *Tuân thủ tại cửa khẩu:* Bao gồm kiểm tra và thông quan của Hải quan, kiểm tra của các cơ quan kiểm tra chuyên ngành khác (như kiểm tra tiêu chuẩn kỹ thuật hoặc biện pháp kiểm dịch động thực vật), bên cạnh kiểm tra và xử lý diễn ra tại cảng hoặc cửa khẩu đất liền của nền kinh tế.
- *Vận chuyển nội địa và logistics:* Xếp dỡ hàng tại kho hoặc cảng/cửa khẩu. Vận chuyển từ kho đến cảng/cửa khẩu. Chậm trễ khi tham gia giao thông và do kiểm tra của cảnh sát giao thông khi hàng đang vận chuyển trên đường.

12. Năng lực cạnh tranh thương mại của Việt Nam, xét theo phí tổn về mặt thời gian bỏ ra cho hoạt động xuất nhập khẩu, vẫn đứng sau các quốc gia khác trong khu vực, cụ thể là thấp hơn so với mức bình quân của ASEAN-4 (bao gồm Sing-ga-po, Ma-lay-xia, Thái Lan và Phi-líp-pin)⁹. Hình 3 cho thấy thời gian tuân thủ về chứng từ kiểm tra chuyên ngành để nhập khẩu tại Việt Nam (76 giờ) cao hơn đáng kể so với mức bình quân của ASEAN-4 (28 giờ), còn thời gian tuân thủ tại cửa khẩu để nhập khẩu tại Việt Nam (56 giờ) tương đương với mức bình quân của ASEAN-4. Thời gian để doanh nghiệp tuân thủ thủ tục và logistics cho hoạt động xuất khẩu của Việt Nam, xét theo thời gian tuân thủ thủ tục quản lý chuyên ngành (50 giờ) và tuân thủ tại cửa khẩu (55 giờ), cao hơn rất nhiều so với bình quân của ASEAN-4 (lần lượt là 24 giờ và 37 giờ).

Hình 3. Chi phí thương mại về thời gian:
Việt Nam so với bình quân ASEAN-4



Hình 4. Chi phí thương mại bằng tiền:
Việt Nam so với bình quân ASEAN-4



Nguồn: Báo cáo Môi trường Kinh doanh, Ngân hàng Thế giới (2018).

13. Mặc dù vẫn đứng sau mức bình quân của ASEAN-4, nhưng năng lực cạnh tranh thương mại của Việt Nam, xét theo chi phí thương mại bằng tiền lại tốt hơn so với chi phí thương mại tính bằng thời gian. Chi phí tuân thủ về kiểm tra chuyên ngành đối với cả xuất khẩu và nhập khẩu của Việt Nam cao hơn so với mức bình quân của ASEAN-4 (Hình 4). Hơn nữa, khi so với mức bình quân của ASEAN-4, chi phí tuân thủ tại cửa khẩu đối với nhập khẩu của Việt Nam cao hơn, nhưng chi phí tuân thủ tại cửa khẩu đối với xuất khẩu lại thấp hơn.

⁹ Các Nghị quyết 19 của Chính phủ trong những năm qua đã đặt ra chỉ tiêu là Việt Nam sẽ đạt mức trung bình của ASEAN-4 vào năm 2020 về cải thiện môi trường kinh doanh.

Chi phí thương mại gồm những gì và tạo ra gánh nặng như thế nào đối với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu ở Việt Nam?

14. Phân tích chi tiết về các chi số liên quan nhằm bóc tách thêm về chi phí và thời gian của hoạt động thương mại sẽ lý giải thêm các loại chi phí và gánh nặng của chúng tạo ra đối với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu ở Việt Nam. Báo cáo *Môi trường Kinh doanh 2018* cung cấp bộ dữ liệu cập nhật về thời và chi phí qua đó xác định rõ cơ cấu và nội dung của chi phí thương mại, bao gồm thời gian và chi phí *tuần thủ tại cửa khẩu*, *tuần thủ chứng từ kiểm tra chuyên ngành*, và *chi phí vận chuyển nội địa*.

15. Chi số về tuần thủ tại cửa khẩu nhằm xác định cụ thể thời gian và chi phí cho các thủ tục hải quan, các thủ tục ngoài thủ tục hải quan, và thủ tục tại cảng.

- *Thủ tục hải quan*: Dữ liệu bao gồm thời gian và chi phí để hoàn thành thủ tục thông quan hải quan, bao gồm cả kiểm tra chứng từ của hải quan. Chi số thời gian này còn bao gồm cả thời gian kiểm hóa của hải quan. Chi phí bao này gồm chi phí liên quan đến kiểm hóa, kiểm tra chứng từ của hải quan và chi phí thuê môi giới hải quan.
- *Thủ tục ngoài thủ tục hải quan*: Dữ liệu bao gồm thời gian hoàn thành kiểm tra chất lượng, ra báo cáo kiểm tra chất lượng, do Quatest (Trung tâm kiểm định và đảm bảo chất lượng) thực hiện. Hiện không có chi phí bằng tiền liên quan đến thủ tục này, theo khảo sát đối với mặt hàng lựa chọn của Báo cáo *Môi trường Kinh doanh 2018*.
- *Thủ tục liên quan đến xếp dỡ và lưu kho tại cảng*: Tổng thời gian bao gồm thời gian thực hiện thủ tục hải quan tại cảng, lưu kho và xếp dỡ công-ten-nơ, dỡ hàng tại cảng, và xếp hàng để rời cảng. Thời gian và chi phí lưu kho có thể do năng lực kho bãi hoặc do chậm trễ phát sinh thêm do quá trình tuần thủ tại cửa khẩu gây ra.

16. Tuần thủ về chứng từ kiểm tra chuyên ngành bao gồm dữ liệu về toàn bộ thời gian và chi phí xin, lập, xử lý, trình và nộp toàn bộ chứng từ theo yêu cầu. Những văn bản này bao gồm vận đơn, hóa đơn thương mại, tờ khai hàng hóa, chứng nhận xuất xứ, đơn hàng, tờ khai hải quan nhập khẩu, báo cáo kiểm tra, chứng nhận SOLAS (đối với hàng nhập khẩu). Các chứng từ tạo gánh nặng nhất về thời gian và chi phí đối với khu vực tư nhân liên quan đến chứng nhận xuất xứ, báo cáo thanh kiểm tra, vận đơn và tiêu chuẩn kỹ thuật. Mặc dù chứng từ điện tử đều được chấp nhận, ngoại trừ báo cáo thanh kiểm tra, nhưng tất cả các chứng từ vẫn cần được nộp nộp bản sao cứng.

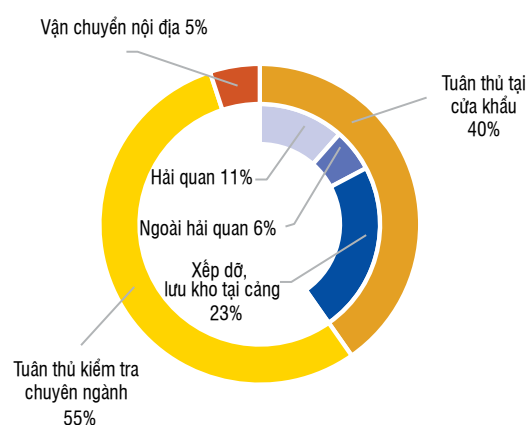
17. Vận chuyển nội địa phản ánh thời gian và chi phí liên quan đến vận chuyển hàng hóa. Dữ liệu bao gồm thời gian và chi phí vận chuyển thực tế từ kho bãi ở các thành phố thương mại chính của nền kinh tế ra đến cửa khẩu phổ biến nhất của các đơn vị xuất nhập khẩu đóng tại thành phố thương mại chính (đối với hàng xuất) hoặc từ cửa khẩu biên giới phổ biến nhất của các đơn vị xuất nhập khẩu đóng tại thành phố thương mại chính của nền kinh tế ra đến thành phố thương mại chính đó (đối với hàng nhập khẩu), chậm trễ bất kỳ khi tham gia giao thông và kiểm tra của cảnh sát giao thông, và thời gian xếp dỡ hàng tại kho bãi. Thời gian và chi phí lưu kho trong quá trình vận chuyển trong nước cũng được tính và có thể liên quan đến năng lực kho và chậm trễ do tuần thủ chứng từ kiểm tra chuyên ngành gây ra.

18. Thời gian tuần thủ quy định bao gồm thời gian kiểm tra chuyên ngành (hoặc thời gian tuần thủ các biện pháp phi thuế quan) liên quan đến tuần thủ chứng từ bên ngoài cửa khẩu, và thời gian tuần thủ các quy định của Hải quan và các cơ quan khác (ngoài hải quan) tại cửa khẩu cao hơn so với chi phí logistics (về mặt thời gian) bao gồm thời gian vận chuyển nội địa và và thời gian xếp dỡ và lưu kho tại cảng khi nhập khẩu. Hình 5 cho thấy thời gian tuần thủ quy định để nhập khẩu chiếm 72 phần trăm tổng thời gian nhập khẩu, còn thời gian

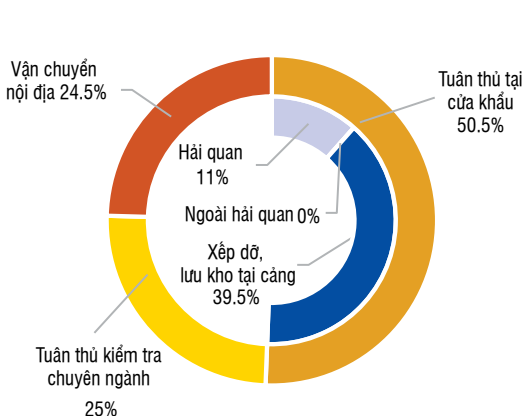
logistics nhập khẩu chiếm 28 phần trăm tổng thời gian nhập khẩu. Thời gian tuân thủ về chứng từ đối với kiểm tra chuyên ngành (hoặc các biện pháp phi thuế quan) khi nhập khẩu là lớn nhất (chiếm 55 phần trăm tổng thời gian nhập khẩu). Nếu bóc tách chi tiết hơn, tổng thời gian nhập khẩu bao gồm thời gian tuân thủ về chứng từ đối với kiểm tra chuyên ngành (55 phần trăm), thời gian tuân thủ thủ tục hải quan (11 phần trăm), thời gian tuân thủ thủ tục ngoài hải quan (6 phần trăm), thời gian vận chuyển trong nước (5 phần trăm) và thời gian bốc xếp và lưu kho tại cảng (23 phần trăm).

19. Phân tích chi tiết về chi phí bằng tiền khi nhập khẩu cho thấy chi phí logistics bao gồm chi phí vận chuyển nội địa và chi phí xếp dỡ và lưu kho tại cảng - chiếm 64 phần trăm tổng chi phí -- cao hơn so với chi phí tuân thủ quy định bao gồm chi phí tuân thủ chứng từ kiểm tra chuyên ngành ngoài cửa khẩu, và chi phí tuân thủ hải quan và các cơ quan khác tại cửa khẩu -- chiếm 36 phần trăm tổng chi phí (Hình 6). Chi phí xếp dỡ và lưu kho tại cảng là nội dung chi lớn nhất (39,5 Phần trăm). Nếu bóc tách chi tiết hơn, tổng chi phí nhập khẩu bao gồm chi phí tuân thủ về chứng từ kiểm tra chuyên ngành (25 phần trăm), chi phí thủ tục hải quan tại cửa khẩu (11 phần trăm), chi phí thủ tục các cơ quan khác ngoài hải quan tại cửa khẩu (0 phần trăm - chỉ đối với hàng hóa khảo sát cho Báo cáo Môi trường Kinh doanh 2018), chi phí vận chuyển nội địa (24,5 phần trăm), và chi phí xếp dỡ và lưu kho tại cảng (39,5 phần trăm).

Hình 5. Chi tiết về thời gian nhập khẩu



Hình 6. Chi tiết về chi phí nhập khẩu



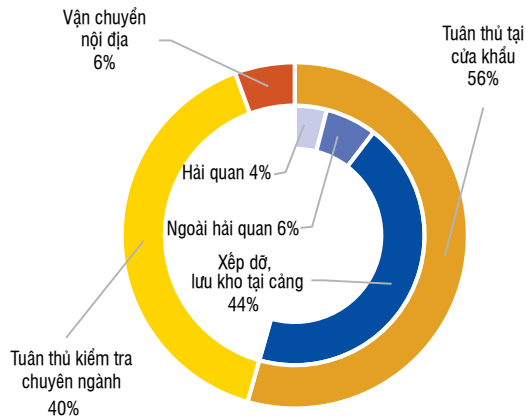
Nguồn: Báo cáo Môi trường Kinh doanh, Ngân hàng Thế giới (2018).

20. Cơ cấu thời gian xuất khẩu cho thấy thời gian tuân thủ quy định bao gồm thời gian tuân thủ kiểm tra chuyên ngành ngoài cửa khẩu, và thời gian tuân thủ hải quan và các cơ quan khác tại cửa khẩu tương đương với chi phí logistics (tính theo thời gian) bao gồm thời gian vận chuyển nội địa và thời gian xếp dỡ và lưu kho tại cảng, cả hai đều chiếm 50 phần trăm tổng thời gian xuất khẩu (Hình 7). Quy trình xếp dỡ và thời gian lưu kho tại cảng là khâu tốn thời gian nhất (44 phần trăm). Nếu bóc tách chi tiết hơn, tổng thời gian xuất khẩu bao gồm thời gian tuân thủ chứng từ kiểm tra chuyên ngành (40 phần trăm), thời gian tuân thủ thủ tục hải quan (4 phần trăm), thời gian tuân thủ thủ tục với các cơ quan khác ngoài hải quan (6 phần trăm), thời gian vận chuyển nội địa (6 phần trăm), và thời gian xếp dỡ và lưu kho tại cảng (44 phần trăm).

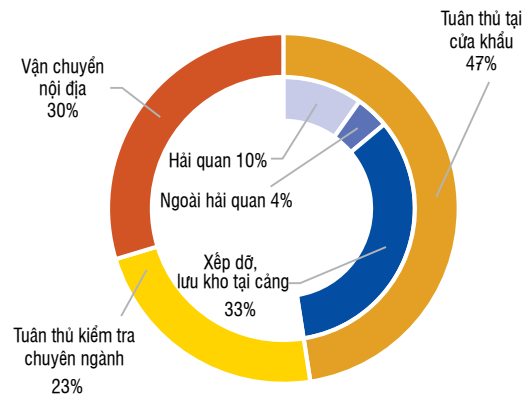
21. Chi tiết về chi phí xuất khẩu bằng tiền của Việt Nam cho thấy chi phí logistics cao hơn so với chi phí tuân thủ quy định. Trong khi chi phí logistics, bao gồm vận chuyển nội địa và chi phí xếp dỡ lưu kho tại cảng, chiếm 63 phần trăm tổng chi phí bằng tiền, thì chi phí tuân thủ quy định, bao gồm tuân thủ chứng từ kiểm tra chuyên ngành, tuân thủ thủ tục hải quan và các cơ quan khác ngoài hải quan tại cửa khẩu chỉ chiếm 37 phần trăm tổng chi phí (Hình 8). Xếp dỡ và lưu kho tại cảng là công đoạn tốn tiền nhất khi tính chi phí xuất khẩu (33 phần trăm). Nếu bóc

tách chi tiết hơn, tổng chi phí xuất khẩu bao gồm chi phí tuân thủ kiểm tra chuyên ngành (23 phần trăm), chi phí thủ tục hải quan (10 phần trăm), chi phí thủ tục với các cơ quan khác ngoài hải quan (4 phần trăm), chi phí vận chuyển nội địa (30 phần trăm), và chi phí xếp dỡ và lưu kho tại cảng (33 phần trăm).

Hình 7. Chi tiết về thời gian xuất khẩu



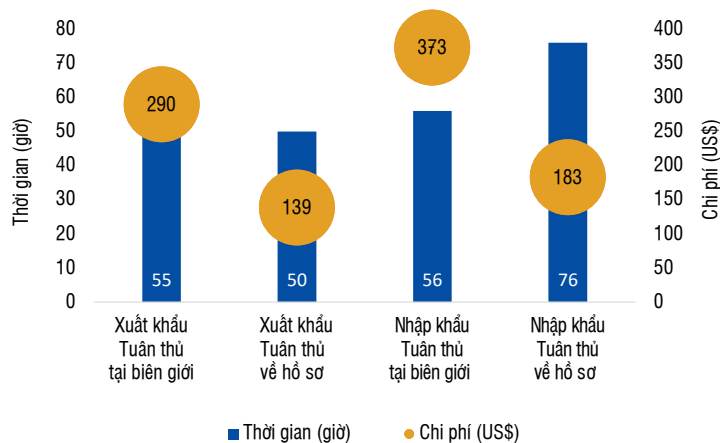
Hình 8. Chi tiết về chi phí xuất khẩu



Nguồn: Báo cáo Môi trường Kinh doanh, Ngân hàng Thế giới (2018).

22. Nhìn vào phân bố thời gian và chi phí như trên, hai trở ngại chính cần được ưu tiên xử lý như sau: (a) đối với nhập khẩu, tuân thủ yêu cầu chứng từ về kiểm tra chuyên ngành là tồn thời gian nhất còn xếp dỡ và lưu kho tại cảng có phí tổn về tiền cao nhất; và (b) đối với xuất khẩu, xếp dỡ và lưu kho tại cảng tốn thời gian và chi phí nhất (Hình 9). Chi phí xếp dỡ và lưu kho tại cảng cao chủ yếu là do chậm trễ phát sinh do tuân thủ thủ tục tại cửa khẩu dẫn đến lưu kho kéo dài, tăng thêm chi phí và thời gian tuân thủ tại cửa khẩu. Mặc dù chi phí tuân thủ qui định và chi phí logistics đều quan trọng đối với cả xuất khẩu và nhập khẩu, nhưng trong điều kiện xuất khẩu của Việt Nam có giá trị gia tăng thấp (phải nhập khẩu hầu hết nguyên liệu cho sản xuất xuất khẩu), tầm quan trọng của việc giảm thời gian và chi phí nhập khẩu cần được ưu tiên hơn.

Hình 9. Việt Nam: Thời gian và chi phí thương mại



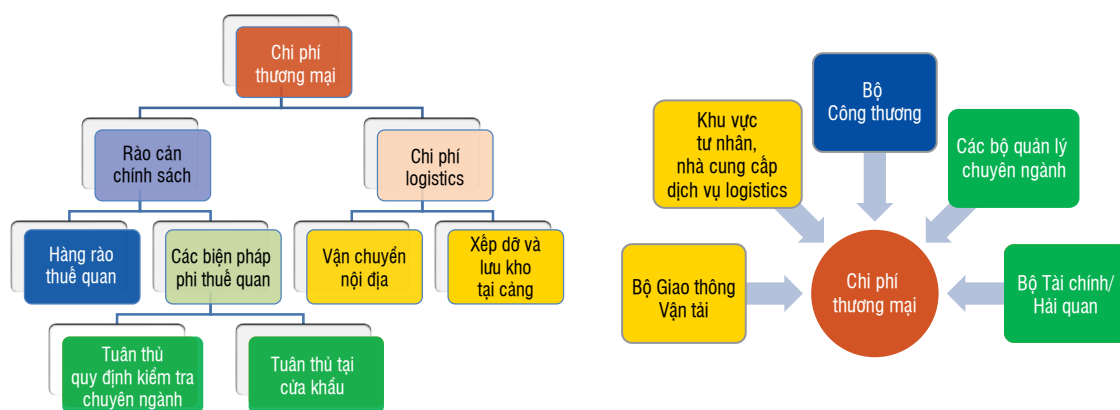
Nguồn: Báo cáo Môi trường Kinh doanh, Ngân hàng Thế giới (2018).

Khung cải cách tổng hợp

Cơ quan nào có thể góp phần giảm chi phí?

23. Các cơ quan hữu quan của Chính phủ và khu vực tư nhân là các tác nhân có thể góp phần cắt giảm chi phí thương mại. (Hình 10). Các cơ quan của Chính phủ có trách nhiệm đối với các cấu phần của chi phí thương mại bao gồm Bộ Tài chính, là cơ quan có thể góp phần giảm chi phí về thủ tục hải quan và phối hợp tại thông quan tại cửa khẩu. Bộ Giao thông Vận tải và khu vực tư nhân - bao gồm các doanh nghiệp cung cấp và sử dụng dịch vụ logistics - có thể tác động giảm chi phí vận chuyển nội địa và chi phí xếp dỡ và lưu kho tại cảng. Các bộ quản lý chuyên ngành có thể góp phần giảm chi phí tuân thủ về chứng từ kiểm tra chuyên ngành và tuân thủ tại cửa khẩu.

Hình 10. Cơ cấu chi phí thương mại và cơ quan chịu trách nhiệm (bản đồ theo màu sắc)



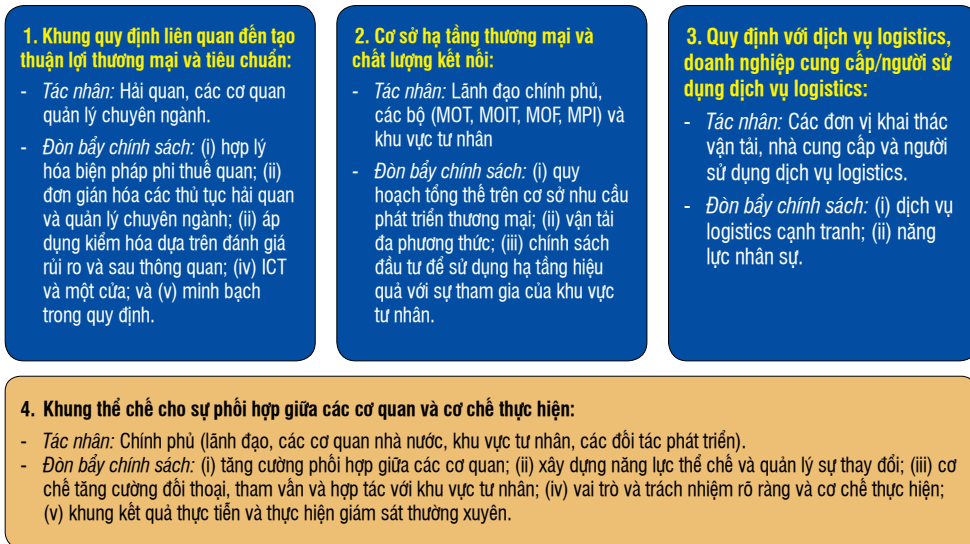
Ghi chú: Màu sắc giống nhau nhằm thể hiện nội dung chi phí và bên hữu quan chịu trách nhiệm về nội dung chi phí đó.

Làm thế nào để phối hợp liên ngành hiệu quả nhằm giảm chi phí và tăng cường năng lực cạnh tranh?

24. Xây dựng và triển khai nhất quán một chương trình tổng thể và phối hợp liên ngành nhằm giảm chi phí thương mại dựa trên phân tích cơ cấu chi phí thương mại và các cơ quan góp phần giảm chi phí, là cần thiết để tăng cường năng lực cạnh tranh. Hình 11 minh họa một khung phân tích tổng hợp¹⁰ gồm bốn trụ cột về tạo thuận lợi thương mại và logistics, bao gồm: (1) khung pháp quy về tiêu chuẩn và tạo thuận lợi thương mại; (2) hạ tầng cơ sở cho thương mại và chất lượng kết nối; (3) quy định về dịch vụ logistics, đơn vị cung cấp/ sử dụng dịch vụ logistics; và (4) khung thể chế về phối hợp liên ngành và cơ chế triển khai.

¹⁰ Chương trình này được xây dựng dựa trên khung phân tích được xây dựng trong Báo cáo của Ngân hàng Thế giới “Tạo Thuận lợi Thương mại, Tạo Giá trị và Năng lực Cạnh tranh: Ý nghĩa Chính sách cho Tăng trưởng Kinh tế tại Việt Nam” (2013), và trên cơ sở phân tích chi phí thương mại tại Việt Nam.

Hình 11. Khung phân tích về tạo thuận lợi thương mại và logistics



Nguồn: Tác giả.

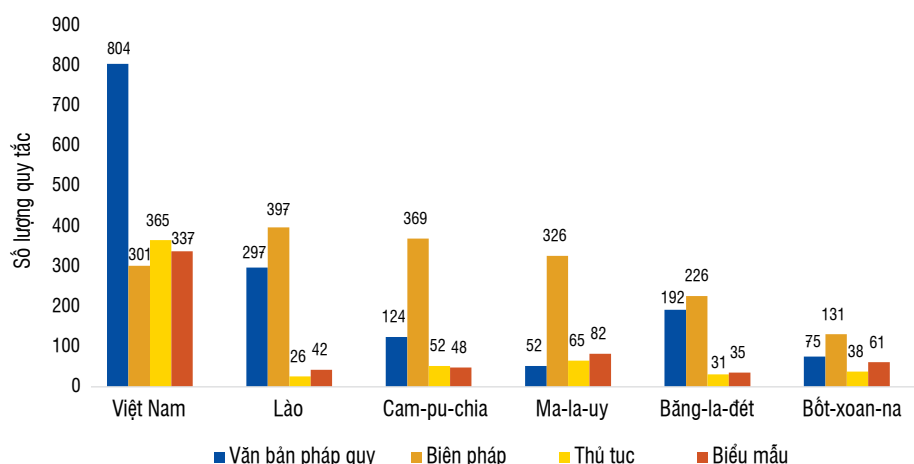
- **Trụ cột Một về đẩy mạnh tạo thuận lợi thương mại** có các bên liên quan, gồm Bộ Tài chính và Hải quan, quản lý cửa khẩu, các cơ quan quản lý chuyên ngành liên quan đến hoạt động xuất nhập khẩu. Đòn bẩy chính sách bao gồm các chính sách giúp hợp lý hóa các biện pháp kiểm tra chuyên ngành hay biện pháp phí thuế quan (bao gồm các biện pháp kiểm dịch động thực vật, rào cản kỹ thuật về thương mại, kiểm định trước chuyển hàng và các thủ tục khác, các biện pháp kiểm soát giá, các quy tắc về xuất xứ, sở hữu trí tuệ, các biện pháp liên quan đến xuất khẩu, v.v.) đơn giản hóa thủ tục hải quan và thủ tục kiểm tra chuyên ngành khác, áp dụng kiểm tra trên cơ sở rủi ro và kiểm tra sau thông quan, thực hiện thông qua cơ chế một cửa quốc gia và ứng dụng CNTT, tăng cường minh bạch trong các quy định.
- **Trụ cột Hai về cải thiện hạ tầng liên quan đến thương mại và chất lượng kết nối** có các bên liên quan bao gồm Bộ Giao thông Vận tải và khu vực tư nhân. Các đòn bẩy chính sách bao gồm chính sách liên quan đến xây dựng quy hoạch tổng thể, các chính sách phát triển hạ tầng thúc đẩy tăng trưởng thương mại, chính sách phối hợp vận tải đa phương thức, hoạch định chủ trương đầu tư nhằm nâng cao hiệu suất sử dụng hạ tầng cơ sở được đầu tư và với sự tham gia của khu vực tư nhân.
- **Trụ cột Ba về nâng cao chất lượng dịch vụ logistics** bao gồm các doanh nghiệp vận tải, các doanh nghiệp cung cấp và sử dụng dịch vụ logistics. Các đòn bẩy chính sách bao gồm chính sách hỗ trợ về dịch vụ logistics cạnh tranh và nâng cao nguồn nhân lực, đặc biệt cho khu vực tư nhân.
- **Trụ cột Bốn về củng cố khung thể chế về phối hợp liên ngành và cơ chế triển khai** có các bên liên quan bao gồm lãnh đạo của Chính phủ, các cơ quan đại diện cho ba trụ cột nêu trên, khu vực tư nhân và các đối tác phát triển. Đòn bẩy chính sách bao gồm các chính sách tham gia cải thiện về phối hợp liên ngành, tăng cường năng lực thể chế cho quản lý sự thay đổi, thiết lập cơ chế tăng cường tham vấn và quan hệ đối tác với khu vực tư nhân, hỗ trợ xác định vai trò và trách nhiệm rõ ràng cũng như cơ chế triển khai cho các bên liên quan chính, đồng thời xây dựng khung đánh giá kết quả thực tiễn và theo dõi thường xuyên tiến độ cải cách.

Ưu tiên cải cách nhằm thúc đẩy tạo thuận lợi thương mại (Trụ cột 1) là gì?

25. Những trở ngại chính về tạo thuận lợi thương mại là có quá nhiều biện pháp kiểm soát chuyên ngành. Số lượng đặc biệt nhiều các quy tắc kiểm tra chuyên ngành làm tăng chi phí thương mại và có thể ảnh hưởng lớn đến năng lực cạnh tranh. Việt Nam có số lượng rất nhiều các văn bản quy định, biện pháp, thủ tục và biểu mẫu cần

xử lý – nhiều hơn gấp đôi so với một số quốc gia so sánh¹¹ (Hình 12). Điều này cho thấy nhu cầu cấp thiết tiến hành rà soát và hợp lý hóa.

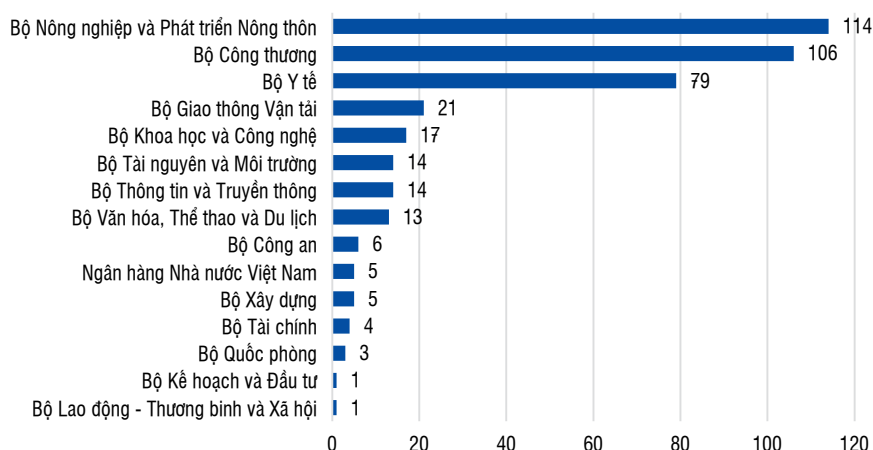
Hình 12. Số lượng văn bản pháp lý, biện pháp, thủ tục và biểu mẫu



Nguồn: Cổng Thông tin Thương mại, Ngân hàng Thế giới hỗ trợ kỹ thuật (2017).

26. Trong chi phí thương mại, chi phí tuân thủ quy định bao gồm chi phí tuân thủ kiểm tra chuyên ngành (hay các biện pháp phi thuế quan) ngoài cửa khẩu, và chi phí tuân thủ thủ tục hải quan và các cơ quan khác ngoài hải quan tại cửa khẩu chiếm đến 72 phần trăm tổng thời gian nhập khẩu, chủ yếu liên quan đến Hải quan và các cơ quan kiểm tra chuyên ngành. Trong số các chi phí về tuân thủ quy định nêu trên thì chi phí liên quan đến tuân thủ kiểm tra chuyên ngành là chi phí cao nhất. Mặc dù có nhiều cơ quan quản lý chuyên ngành tham gia, 74 phần trăm trong tổng chi phí này phát sinh do nhu cầu tuân thủ các biện pháp quản lý và kiểm tra chuyên ngành của ba bộ bao gồm Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn (NN&PTNT), Bộ Công thương (BCT), và Bộ Y tế (BYT), (Hình 13). Điều này cho thấy tầm quan trọng của việc cần ưu tiên tập trung vào các cơ quan có khả năng góp phần giảm chi phí thương mại nhiều nhất này.

Hình 13. Số lượng các biện pháp kiểm tra chuyên ngành của các cơ quan chính phủ

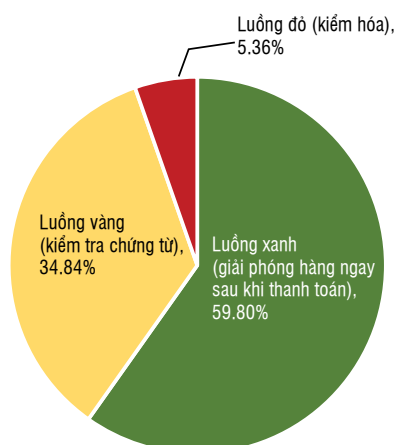


Nguồn: Cổng Thông tin Thương mại Việt Nam - VTIP (2017).

¹¹ Các quốc gia so sánh được lựa chọn dựa trên cơ sở dữ liệu sẵn có về các Cổng thông tin thương mại (TIP) ở các quốc gia được Ngân hàng Thế giới hỗ trợ kỹ thuật xây dựng Cổng thông tin thương mại (TIP).

27. Hải quan chịu trách nhiệm cho khâu can thiệp cuối cùng để thông quan hàng hóa tại cửa khẩu. Tuy nhiên, chi phí tuân thủ không chỉ phụ thuộc vào Hải quan mà còn phụ thuộc thủ tục của cả vào các cơ quan kiểm tra chuyên ngành bên ngoài và tại cửa khẩu.

Hình 14. Hàng hóa thông quan theo luồng

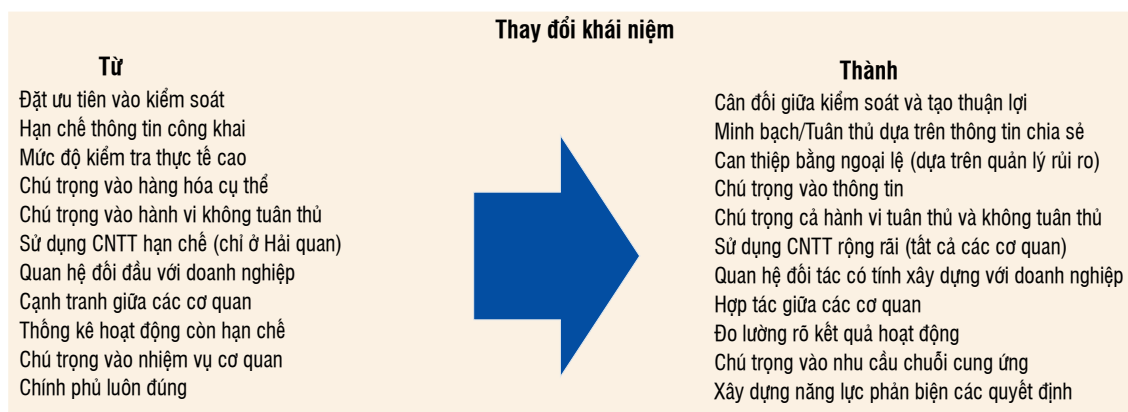


Nguồn: Hải quan Việt Nam (2016).

28. Một khảo sát của Tổng cục Hải quan Việt Nam (năm 2016) sử dụng 9,48 triệu tờ khai hải quan cho thấy luồng xanh chiếm 59,8 phần trăm tổng số tờ khai (Hình 14). Quá nhiều văn bản hướng dẫn về kiểm tra chuyên ngành với mức độ thường xuyên sửa đổi làm tăng khả năng mắc lỗi tuân thủ. Luồng vàng chiếm 34,8 phần trăm, cho thấy quá nhiều trường hợp kiểm tra chuyên ngành. Mặc dù luồng đỏ chỉ chiếm 5,4 phần trăm và đang giảm, nhưng doanh nghiệp phải mất quá nhiều thời gian để có kết quả kiểm tra (5-7 ngày), và việc hải quan và cơ quan quản lý chuyên ngành kiểm hóa riêng ở các địa điểm khác nhau lại làm tăng mức độ chậm trễ và tăng chi phí.

29. Thông lệ quốc tế cho thấy khái niệm kiểm soát các dòng thương mại qua biên giới đang thay đổi từ ưu tiên kiểm soát sang ưu tiên cân đối hơn giữa tạo thuận lợi và kiểm soát sự tuân thủ. Điều này tạo điều kiện để chuyển mỗi quan hệ đối nghịch giữa cơ quan chức năng với doanh nghiệp thành quan hệ hợp tác mang tính xây dựng dựa trên minh bạch về thông tin (Hình 15). Kiểm tra thực tế ở mức cao trước đây đang dần được thay thế bằng phương thức chỉ can thiệp bằng ngoại lệ, với việc áp dụng quản lý dựa trên rủi ro tập trung chủ yếu vào thông tin chứ không chỉ là hàng hóa. Tình trạng hạn chế sử dụng CNTT chủ yếu cho Hải quan trước đây đã chuyển đổi sang mức độ sử dụng rộng rãi CNTT ở tất cả các cơ quan quản lý chuyên ngành khác, đặc biệt là thông qua cơ chế một cửa quốc gia. Việc tạo thuận lợi thương mại ngày nay tập trung nhiều hơn vào nhu cầu về chuỗi cung ứng chứ không còn tách ra theo nhiệm vụ của từng cơ quan.

Hình 15. Thông lệ quốc tế về tạo thuận lợi thương mại



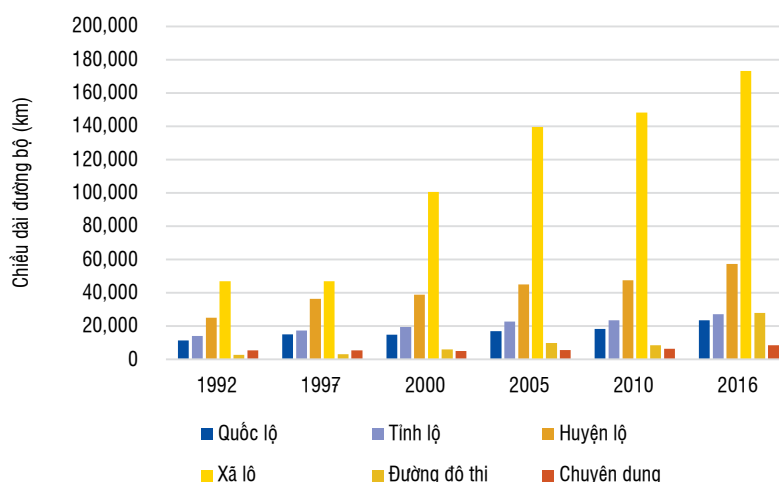
Nguồn: Tác giả.

30. Theo kinh nghiệm quốc tế, Việt Nam cần thực hiện một số biện pháp ưu tiên, trong đó bao gồm:

- *Áp dụng chuẩn mực quốc tế trong phân loại các biện pháp kiểm tra chuyên ngành (hoặc biện pháp phi thuế quan - NTM)* để phù hợp với thông lệ và để học hỏi kinh nghiệm quốc tế. Việt Nam nên áp dụng phân loại các biện pháp phi thuế quan theo tiêu chí của Hội nghị Liên hiệp quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD).
- *Hợp lý hóa các biện pháp kiểm tra chuyên ngành* thông qua xây dựng hướng dẫn cho các bộ/ngành để kiểm soát tại nguồn việc ban hành các thủ tục hành chính mới trên cơ sở phân tích tác động hợp lý, đồng thời tiến hành hợp lý hóa các biện pháp phi thuế quan hiện hành dựa trên cơ sở thực hiện phân tích chi phí - lợi ích của từng biện pháp.
- *Cải thiện quản lý nhà nước về kiểm tra chuyên ngành* bằng cách áp dụng các thông lệ quản lý tuân thủ dựa trên rủi ro, ứng dụng CNTT đặc biệt thông qua cơ chế một cửa quốc gia, và cho phép các cơ quan kiểm tra chuyên ngành (SCA) kiểm tra sau thông quan. Đảm bảo trách nhiệm giải trình của các cơ quan kiểm tra chuyên ngành bằng cách thiết lập các đầu mối và chỉ tiêu đơn giản hóa thủ tục hành chính tại các cơ quan kiểm tra chuyên ngành.
- *Cải thiện tính minh bạch bằng cách áp dụng mã Hệ thống Hải hòa (HS)* đối với hàng hóa cần áp dụng biện pháp cụ thể và xác định hàng hóa theo mã HS trước khi kiểm tra để thông quan.
- *Nâng cao hiệu quả theo dõi về tiến độ hợp lý hóa các biện pháp kiểm tra chuyên ngành* thông qua sử dụng cơ sở dữ liệu cập nhật về các biện pháp phi thuế quan (NTM) / kiểm tra chuyên ngành tại Cổng Thông tin Thương mại Việt Nam (VTIP).
- *Giảm số lượng các giao dịch thông quan* bằng cách tối đa hóa các thỏa thuận công nhận lẫn nhau.
- *Cải thiện phối hợp liên ngành* giữa Tổng cục Hải quan với các cơ quan kiểm tra chuyên ngành về chia sẻ thông tin tác nghiệp và hỗ trợ cho Ủy ban Tạo Thuận lợi Thương mại Quốc gia giám sát hiệu quả về chương trình tạo thuận lợi thương mại chung.
- *Tạo thuận lợi cho công tác kiểm nghiệm nhanh chóng* trong bối cảnh tăng số lượng giao dịch, năng lực cán bộ, nguồn lực thiết bị còn hạn chế, bằng cách cho phép doanh nghiệp xuất nhập khẩu thuê ngoài cơ sở kiểm nghiệm có giấy phép thực hiện dịch vụ kiểm nghiệm độc lập.

Ưu tiên cải cách nhằm cải thiện hạ tầng kết nối (Trụ cột 2) là gì?

Hình 16. Mở rộng mạng lưới đường bộ (km)

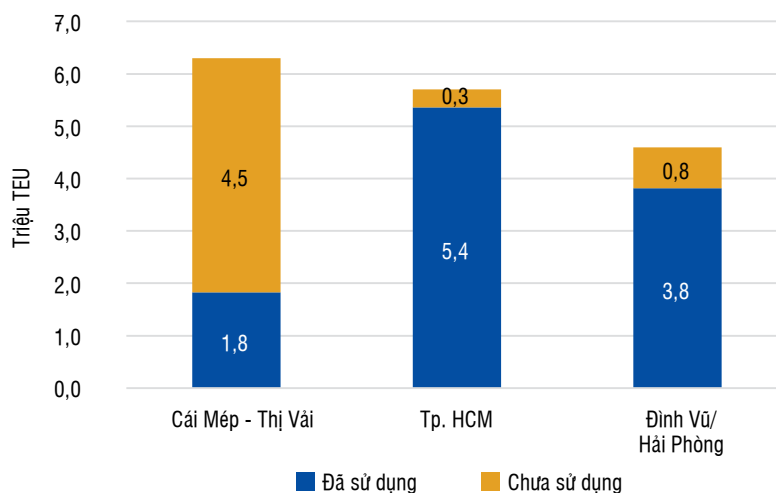


Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải (2017).

31. Việt Nam đã đạt được những kết quả khả quan về phát triển mạng lưới giao thông, nhưng vẫn chỉ tập trung chủ yếu nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại cơ bản. Mạng lưới đường bộ quốc gia đã được mở rộng với tốc độ ấn tượng trong hai thập kỷ qua, nhưng chủ yếu tập trung nhằm hỗ trợ nhu cầu đi lại cơ bản ở các địa phương (Hình 16). Số lượng các xã chưa có đường đáp ứng nhu cầu đi lại cơ bản trong mọi thời tiết giảm mạnh từ 606 năm 1997 xuống còn 65 trong năm 2016, nhưng chất lượng hạ tầng và kết nối đa phương thức hiện vẫn còn nhiều bất cập.

32. Việt Nam cần cải thiện về kết nối hạ tầng dọc theo các hành lang thương mại chủ đạo theo hướng tiếp tục phát triển mạng lưới giao thông tích hợp đa phương thức có năng lực cao và chất lượng cao. Việt Nam vẫn đang thiếu các hành lang liên tỉnh lớn có thể đáp ứng nhu cầu giao thông tốc độ cao với lưu lượng lớn. Mật độ mạng lưới đường cao tốc hiện còn thấp hơn nhiều so với các quốc gia thu nhập cao và thu nhập trung bình khác, chỉ bằng 2 km trên 1000 km² diện tích đất, so với khoảng 8 km tại Mê-hi-cô và Ấn Độ và 13 km tại Trung Quốc. Mạng lưới đường sắt quốc gia, là trục kết nối xương sống dọc hành lang Bắc-Nam, hiện đang trong tình trạng hạ tầng bị xuống cấp nhanh chóng do thiếu đầu tư/duy tu bảo dưỡng trong thời gian qua, chỉ có thể đạt tốc độ thương mại bằng khoảng 50km/giờ hoặc chậm hơn ở hầu hết các cung đoạn. Thiếu mạng lưới dọc trục xương sống có năng lực cao và chất lượng cao dẫn đến tình trạng logistics và tốc độ giao thông thấp, thiếu tin cậy và thiếu hiệu suất¹², làm tăng chi phí thương mại. Hơn nữa, kết nối đa phương thức (cảng và đường bộ, hoặc cảng và đường sắt) cần được cải thiện hơn nữa để tạo điều kiện cung cấp dịch vụ logistics hiệu quả, đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của chuỗi cung ứng đang ngày càng phát triển khi Việt Nam dịch chuyển cao hơn trong chuỗi giá trị toàn cầu.

Hình 17. Năng lực và lưu lượng hàng hóa tại một số cảng chính ở Việt Nam¹³



Nguồn: TCTK, Bộ GTVT (2015).

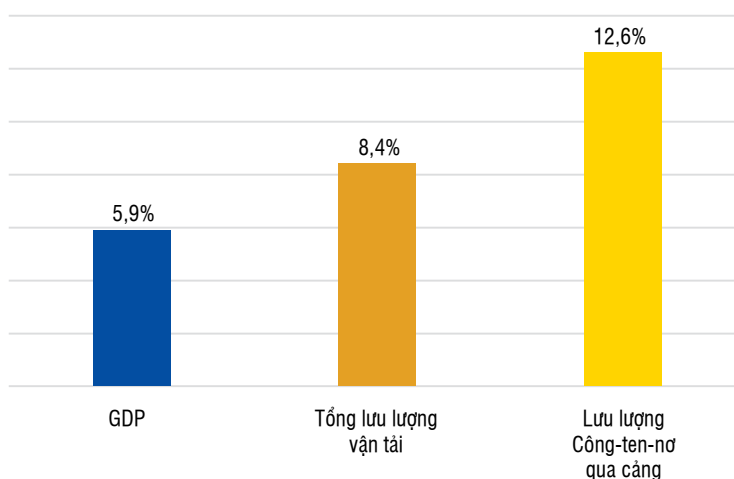
33. Cung (giao thông) và cầu (năng lực) tại nhiều điểm trong mạng lưới giao thông của Việt Nam chưa ăn khớp với nhau, dẫn đến thiếu hiệu quả trong sử dụng hạ tầng đã được phát triển. Tình trạng mất cân đối cung cầu được thể hiện rõ nhất trong lĩnh vực cảng biển, trong đó một số cảng quan trọng đang vận hành hết hoặc gần hết công suất trong khi nhiều cảng hoạt động dưới công suất nghiêm trọng (Hình 17). Tương tự, một số tuyến đường cao tốc mới xây có lưu lượng giao thông thấp hơn nhiều so với dự báo (ví dụ cao tốc Hà Nội - Hải Phòng), mặc dù tình trạng ùn tắc ngày càng trầm trọng trong mạng lưới đường bộ, nhất là quanh các vùng độ thị đang phát

12 Chẳng hạn, tiêu chuẩn chịu tải đối với cầu và chiều cao tĩnh không của đường vượt hiện còn chưa đồng nhất dọc các đường quốc lộ (cấp đường bộ thứ hai thấp hơn một cấp so với đường cao tốc), vì vậy, trọng tải và kích thước xe tải được xác định theo điểm có tiêu chuẩn hạ tầng thấp nhất dọc tuyến, làm giảm hiệu suất.

13 Theo báo cáo, lưu lượng hàng hóa qua Cảng Cái Mép - Thị Vải đến nay đã tăng lên và tỷ lệ sử dụng đã được cải thiện.

triển. Đằng sau sự thiếu ăn khớp giữa cung và cầu là tình trạng quy hoạch manh mún, do có sự cạnh tranh giữa các phương thức/các địa phương nhằm thu hút thêm đầu tư cho lĩnh vực hoặc địa phương của mình.¹⁴

Hình 18. Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm giai đoạn 2007-2015



Nguồn: TCTK, Bộ Giao thông Vận tải (2015).

34. Vừa đáp ứng nhu cầu đầu tư hạ tầng vừa đồng thời cân bằng được cung và cầu là nhiệm vụ khó khăn, nhất là trong điều kiện nhu cầu đang tăng cao. Lưu lượng hàng hóa, nhất là hàng công-ten-nơ tăng nhanh hơn so với tốc độ tăng trưởng kinh tế (Hình 18). Để đáp ứng nhu cầu một cách hiệu quả nhưng vẫn đảm bảo quản lý tài khóa cẩn trọng, điều quan trọng hơn bao giờ hết là phải tăng cường quy hoạch và hiệu quả triển khai. Quy hoạch cần hướng tới tăng cường kết nối đa phương thức, căn cứ trên phân tích và dữ liệu đảm bảo chất lượng; quy trình quy hoạch cần có sự tham gia của các tác nhân liên quan trong khu vực tư nhân, chẳng hạn như các doanh nghiệp thương mại và dịch vụ logistics, để ý kiến của họ có thể nâng cao chất lượng quy hoạch. Trong điều kiện ngân sách còn nhiều khó khăn, cần phải có giải pháp sáng tạo để đáp ứng nhu cầu đầu tư cho hạ tầng, bao gồm huy động sự tham gia của khu vực tư nhân tài trợ cho hạ tầng, quản lý tài sản và/hoặc cung cấp dịch vụ. Thông qua hợp tác công - tư được thiết kế tốt, hiệu quả kinh tế có thể được cải thiện trong công tác quản lý hạ tầng, năng lực hạ tầng có thể được sử dụng hiệu quả hơn do khu vực tư nhân thường đáp ứng nhu cầu nhanh và hiệu quả hơn.

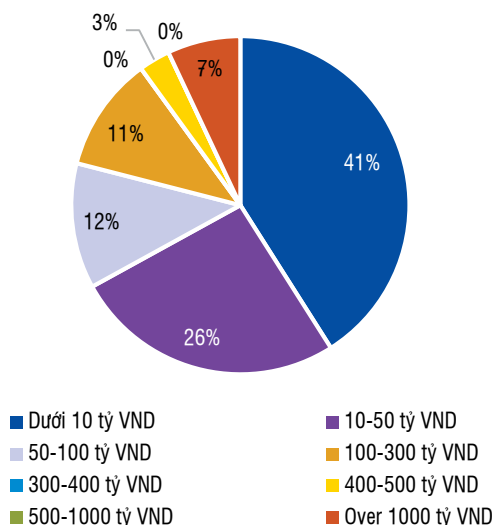
35. Trên cơ sở đó, ưu tiên cải cách chính bao gồm:

- *Tăng cường quy hoạch tổng hợp đa phương thức*, nhằm tăng cường kết nối đa phương thức căn cứ trên dữ liệu và phân tích vững chắc.
- *Áp dụng quy hoạch có sự tham gia*, bằng cách huy động các tác nhân liên quan trong khu vực tư nhân, như các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và dịch vụ logistics, tham gia và đóng góp vào quy trình lập quy hoạch nhằm tăng cường chất lượng quy hoạch và giải quyết vấn đề cung - cầu không khớp nhau.
- *Cải cách pháp quy nhằm tăng cường chiều sâu tham gia của khu vực tư nhân trong phát triển hạ tầng*, bao gồm tiếp tục tạo điều kiện cho các hình thức hợp tác công-tư (PPP) nhằm cung cấp hạ tầng và thu hút nguồn vốn thương mại để phát triển hạ tầng.

¹⁴ Việt Nam thống kê có 44 cảng biển dọc bờ biển kéo dài tại gần 30 địa phương duyên hải, phần lớn mong muốn trở thành cửa ngõ quốc tế chính, trong khi hầu hết đều khó có thể đạt được.

Ưu tiên cải cách để cải thiện chất lượng dịch vụ logistics (Trụ cột 3) là gì?

Hình 19. Năng lực và năng lực cạnh tranh ở các đơn vị dịch vụ logistics ở Việt Nam còn hạn chế: Doanh nghiệp dịch vụ logistics (LSP) theo mức vốn hóa



Nguồn: Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (2015).

36. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics (LSP) của Việt Nam phần lớn đang cung cấp các dịch vụ chi phí thấp và chất lượng thấp, nên chưa thể cạnh tranh với các đối thủ quốc tế. Hầu hết đều là các doanh nghiệp có quy mô nhỏ, hạn chế về khả năng tiếp cận vốn và thiếu nhân lực được đào tạo đầy đủ (Hình 19). Chỉ có một vài ngoại lệ là các doanh nghiệp logistics phục vụ doanh nghiệp FDI lớn, thường là doanh nghiệp liên doanh ở Việt Nam để tận dụng kinh nghiệm quốc tế và đáp ứng đòi hỏi cao của các hãng vận tải về chất lượng và dịch vụ tin cậy. Năng lực cạnh tranh và hiệu suất tổng thể còn yếu và thiếu của các doanh nghiệp dịch vụ logistics được thể hiện ở các mảng lĩnh vực khác nhau. Vận tải đường bộ là lĩnh vực dựa vào tài sản nhiều nhất đang đối mặt với những bất cập lớn về hiệu suất: khoảng 35 phần trăm thời lượng chạy xe là chạy không tải theo một nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới vào năm 2010, độ tuổi bình quân của đội xe tải hoạt động tại Việt Nam là 17 năm, lớn hơn rất nhiều so với 14 năm tại Ôt-xtrây-li-a, 9 năm tại Ca-na-đa và Nhật Bản, 8 năm tại Anh, và 6-6,5 năm tại Mỹ và Pháp. Tương tự là lĩnh vực đường thủy nội địa: quy mô xà lan bình quân ở Việt Nam là 100 tấn trọng tải, còn nhỏ so với 2.400 tấn ở Tây Âu là nơi có lĩnh vực vận tải đường thủy phát triển. Nguyên nhân là do thiếu năng lực đầu tư và phát triển, chủ yếu do hạn chế về tiếp cận vốn.

37. Bên cạnh những bất cập rõ ràng về hiệu suất, Việt Nam còn chưa có doanh nghiệp dịch vụ logistics hoạt động không dựa vào tài sản nhưng có vai trò quan trọng trong phát triển và năng lực cạnh tranh của dịch vụ logistics và vận tải. Doanh nghiệp dịch vụ hoạt động không dựa vào tài sản “hoặc ít tài sản” có thể cải thiện chất lượng dịch vụ và đẩy mạnh hiệu suất dịch vụ logistics thông qua vai trò trung gian giữa doanh nghiệp thương mại và hãng vận tải, nâng cao hiệu suất chuỗi cung ứng và giảm chi phí logistics bằng cách kết nối giữa cầu của doanh nghiệp thương mại và cung của hãng vận tải, qua đó giảm tình trạng cung cầu không gặp nhau trong cung cấp dịch vụ (ví dụ xe chạy không tải). Các doanh nghiệp dịch vụ logistics hoạt động không dựa vào tài sản ở Việt Nam còn non trẻ. Ngành giao nhận hàng hóa phát triển nhanh nhưng xuất phát điểm còn thấp và bị hạn chế về tiếp cận vốn. Lĩnh vực môi giới xe tải, với vai trò lớn về giảm chi phí giao thông và logistics tại các quốc gia có ngành logistics phát triển nhờ vào quy mô hiện chưa tồn tại ở Việt Nam. Phát triển các doanh nghiệp dịch vụ logistics hoạt động không dựa vào tài sản, kết hợp với cải thiện năng lực cạnh tranh của các đơn vị dịch vụ logistics hoạt động dựa vào tài sản (như xe tải, xà lan, vận tải công-ten-nơ, vận tải hàng hóa đường sắt, đường hàng không, kho

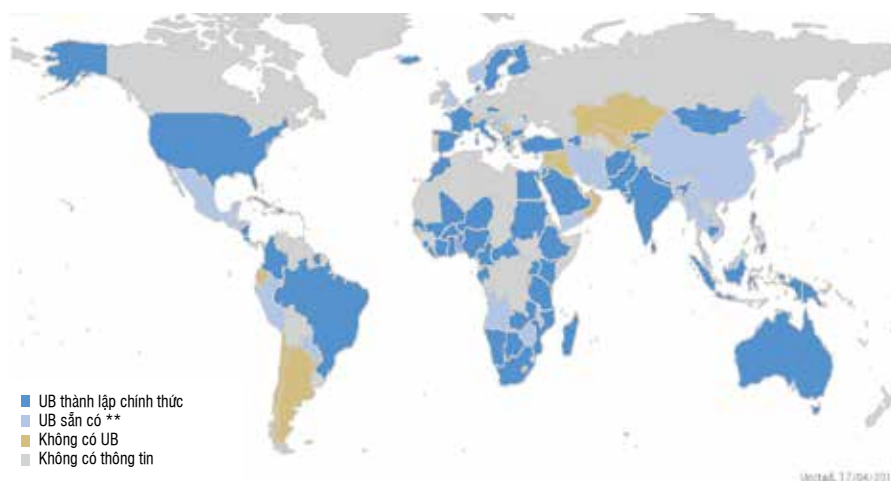
bãi, cảng), là hướng đi để giảm chi phí thương mại. Lĩnh vực trung gian môi giới được phát triển tốt cũng đem lại lợi ích cho các doanh nghiệp nhỏ hiện rất phổ biến trong nền kinh tế Việt Nam.

38. Để hình thành lĩnh vực môi giới vận tải đường bộ, doanh nghiệp vận tải đường bộ hoạt động dựa vào tài sản cần cải thiện chung về dịch vụ sao cho dịch vụ trở thành hàng hóa giữa các hãng vận tải. Tăng cường quản lý nhà nước có thể hỗ trợ thực hiện điều đó, chẳng hạn qua nâng cao rào cản gia nhập và tạo ổn định bằng cách thực thi hiệu lực tốt hơn các yêu cầu về vận hành an toàn và tiếp cận thị trường; chuẩn hóa thiết bị, tạo thuận lợi về cấp phép hoạt động cho các doanh nghiệp môi giới vận tải đường bộ và các doanh nghiệp dịch vụ logistics hoạt động không dựa vào tài sản khác; tạo cơ hội nhiều hơn để các doanh nghiệp quốc tế phối hợp với doanh nghiệp trong nước trong lĩnh vực này.

Ưu tiên cải cách nhằm củng cố phối hợp liên ngành (Trụ cột 4) là gì?

39. Ủy ban Chỉ đạo Quốc gia về Tạo Thuận lợi Thương mại và Cơ chế Một cửa Quốc gia mới thành lập có vai trò quan trọng trong chỉ đạo các nỗ lực liên ngành nhằm cải thiện về tạo thuận lợi thương mại và tuân thủ theo Hiệp định tạo thuận lợi thương mại của Tổ chức Thương mại Thế giới¹⁵. Ủy ban được thành lập theo thông lệ quốc tế, theo đó hiện có 74 quốc gia đã thành lập Ủy ban Quốc gia về Tạo Thuận lợi Thương mại chuẩn (NTFC) và 36 quốc gia, bao gồm Việt Nam, đã có Ủy ban thực chất hoạt động (Hình 20).

Hình 20. Ủy ban Tạo Thuận lợi Thương mại trên thế giới



Nguồn: UNCTAD - <http://www.unctad.org/en/DTL/TLB/Pages/TF/Committees/default.aspx>

Ghi chú: Đường biên giới, màu sắc, tên gọi và các thông tin khác biểu hiện trên các bản đồ trong báo cáo này không hàm ý bất kỳ đánh giá nào của Ngân hàng Thế giới về vị thế pháp lý của bất kỳ vùng lãnh thổ nào và cũng không thể hiện bất kỳ sự ủng hộ hay chấp nhận nào của Ngân hàng Thế giới về các đường biên giới đó.

40. Khuyến nghị trong thời gian tới là Ủy ban cần mở rộng phạm vi ra các lĩnh vực về phát triển logistics và hạ tầng liên quan đến thương mại. Trên góc độ chuỗi giá trị của chi phí thương mại qua biên giới, công tác phối hợp chính sách có thể được tăng cường bằng cách quan tâm đến hạ tầng thương mại, kết nối và dịch vụ logistics.

¹⁵ Ủy ban Quốc gia về Tạo Thuận lợi Thương mại (NTFC) của Việt Nam được thành lập theo Quyết định 1899/QĐ-TTg, ngày 10/04/2016. Lãnh đạo Ủy ban là Phó Thủ tướng Vương Đình Huệ, các thành viên là đại diện cao cấp của 20 bộ ngành. Theo Điều 23.2 của Hiệp định tạo thuận lợi thương mại của WTO: “Mỗi thành viên WTO sẽ thành lập và/hoặc duy trì một ủy ban quốc gia về tạo thuận lợi thương mại hoặc giao cho một cơ chế hiện hành để hỗ trợ phối hợp trong nước và triển khai các điều khoản của Hiệp định này”.

41. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy một trong những yếu tố đảm bảo thành công trong dài hạn là phải xác định rõ vai trò và trách nhiệm và xác định đầu mối ở từng cơ quan, nhằm đảm bảo hiệu quả hoạt động của Ủy ban. Khung theo dõi cải cách về tạo thuận lợi thương mại cần xác định rõ ràng các chỉ tiêu đo lường tiến độ thực hiện. Ngoài ra cần phải có tổ giúp việc thường trực, làm việc toàn thời gian để cải thiện hiệu quả của Ủy ban. Quan trọng hơn nữa là cần có sự phối hợp với khu vực tư nhân. Theo Ban thư ký WTO, 98 phần trăm các Ủy ban Tạo Thuận lợi Thương mại được thành lập có sự tham gia của khu vực tư nhân. Khu vực tư nhân được coi là đối tác trong xác định ưu tiên cải cách, hỗ trợ triển khai, phản hồi và theo dõi tình hình triển khai.

42. Việt Nam có thể học hỏi qua nhiều bài học trên toàn cầu về lợi ích và điển hình thành công của các cơ chế tham vấn liên ngành và tham vấn với khu vực tư nhân. Bra-xin đã thành lập cơ chế Liên minh Nhà nước-Tư nhân (PPA) về Tạo Thuận lợi Thương mại, với sự hỗ trợ của một Ban thư ký thường trực vào năm 2004. Từ năm 2011 - 2014, Hải quan, các cơ quan hữu quan và tư nhân tham gia trong Liên minh Nhà nước-Tư nhân (PPA) đã cùng nhau rà soát và hợp lý hóa quy trình, qua đó giảm được 75 phần trăm thời gian phê duyệt thủ tục tạm nhập. Liên minh Nhà nước-Tư nhân (PPA) có vai trò thiết yếu trong triển khai những cải cách tiếp theo cơ chế một cửa quốc gia ở Bra-xin. Thái Lan đã ban hành những chỉ thị rõ ràng về phối hợp liên ngành từ cấp Chính phủ và Thủ tướng trở xuống cho nhiệm vụ thiết lập cơ chế một cửa quốc gia. Hải quan Hoàng gia Thái Lan được giao làm cơ quan chủ trì nhằm chủ động phối hợp với các cơ quan khác để xây dựng Kế hoạch hành động quốc gia, bao gồm cả xác định ra các hành động về hài hòa giữa các cơ quan. Hợp tác liên ngành trong triển khai cơ chế một cửa góp phần giảm yêu cầu về hồ sơ nhập khẩu từ 12 yêu cầu xuống còn 3 yêu cầu, và giảm gần một nửa thời gian nhập khẩu.

43. Bên cạnh tham gia vào Ủy ban Tạo Thuận lợi Thương mại, khu vực tư nhân cũng nên tham gia với các bộ ngành khác nhau trong từng lĩnh vực. Điều quan trọng là phải có cạnh tranh bằng cách tạo điều kiện để khu vực tư nhân tham gia. Ngoài thủ tục hải quan, những doanh nghiệp tư nhân cung cấp các dịch vụ thương mại, như môi giới hải quan, vận tải, dịch vụ cảng, đều có tác động quan trọng đến thời gian và chi phí trong thương mại qua biên giới. Tăng cường cạnh tranh giữa các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ thương mại có thể dẫn đến giảm chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ và đem lại hạ tầng tốt hơn. Chẳng hạn, Liên bang Nga đã khánh thành Khu Phục vụ Vận tải Biển Đa chức Năng tại Cảng Bronka (có vị trí gần Cảng St. Petersburg), qua đó giảm được giá xếp dỡ và lưu kho tại cảng và bên do nâng cao cạnh tranh. Nhờ vậy, các đơn vị xuất nhập khẩu giảm được chi phí tuân thủ tại cửa khẩu đối với hàng hóa đi qua Cảng St. Petersburg.

Từ tầm nhìn đến hành động

Cần có cơ chế triển khai phù hợp gì?

44. Kế hoạch Hành động Quốc gia về Logistics¹⁶ được ban hành là nỗ lực ban đầu nhằm hình thành cơ chế để triển khai hiệu quả những ưu tiên cải cách tổng hợp về tạo thuận lợi thương mại và logistics. Mặc dù là kết quả của nỗ lực tập thể, kế hoạch hành động này cần được tiếp tục hoàn thiện để phản ánh rõ cách tiếp cận tổng hợp, như đã nêu trên trong khung khái niệm. Hình 21 chỉ ra những nội dung chính trong chương trình đề xuất gồm bốn trụ cột về tạo thuận lợi thương mại và logistics.

¹⁶ Kế hoạch hành động quốc gia về logistics được ban hành theo Quyết định số 200-QĐ/TTg, ngày 14/02/2017. Ngân hàng Thế giới đã hỗ trợ kỹ thuật cho Bộ Công Thương để phối hợp với Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Tài chính (Hải quan) và khu vực tư nhân nhằm xây dựng kế hoạch hành động này.

Hình 21. Chương trình đề xuất gồm 4 trụ cột về tạo thuận lợi thương mại và logistics



Nguồn: Tác giả.

45. Ngân hàng Thế giới đã và đang triển khai chương trình hỗ trợ kỹ thuật và phân tích¹⁷ liên quan đến cả bốn trụ cột và sẵn sàng hỗ trợ kỹ thuật dưới hình thức hỗ trợ ngân sách trực tiếp nếu Chính phủ có nhu cầu. Chương trình hỗ trợ kỹ thuật hiện nay của Ngân hàng Thế giới được thiết kế và triển khai phù hợp với cách tiếp cận theo bốn trụ cột như sau:

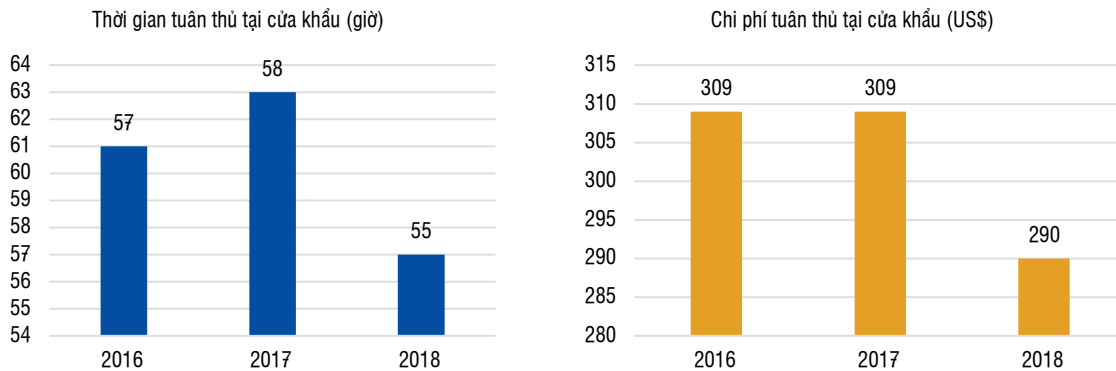
- Trụ cột 1: Tăng cường tạo thuận lợi thương mại:** (i) Rà soát để hợp lý hóa các biện pháp và thủ tục hành chính nhằm cắt giảm chi phí thương mại; (ii) Triển khai và duy trì Cổng Thông tin Thương mại Việt Nam (VTIP) nhằm tăng cường minh bạch và tuân thủ Hiệp định tạo thuận lợi thương mại của WTO; (iii) xây dựng và triển khai kế hoạch cải cách hành chính chi tiết về tạo thuận lợi thương mại.
- Trụ cột 2: Nâng cao hiệu suất hạ tầng thương mại liên quan đến thương mại và chất lượng kết nối:** (i) Báo cáo phát triển Việt Nam 2019 (VDR) “Kết nối Việt Nam để Tăng trưởng và Thịnh vượng Chung”; và (ii) Xây dựng và triển khai các mô hình hợp tác công-tư (PPP) phù hợp.
- Trụ cột 3: Xây dựng ngành dịch vụ logistics cạnh tranh:** (i) Hỗ trợ hình thành Hệ thống Thống kê Logistics của Việt Nam (VLSS); và (ii) nghiên cứu về giao thông và logistics ở các lĩnh vực chính: vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa.
- Trụ cột 4: Cùng cố phối hợp liên ngành và quan hệ hợp tác với khu vực tư nhân:** (i) Hỗ trợ Ủy ban Tạo Thuận lợi Thương mại nhằm tăng cường vai trò phối hợp liên ngành và quan hệ hợp tác với khu vực tư nhân; (ii) Hỗ trợ triển khai nghị trình cải cách tổng hợp, bao gồm Kế hoạch Hành động Quốc gia về Logistics (NLAP); và (iii) Hỗ trợ xây dựng khung theo dõi kết quả tốt với các chỉ tiêu rõ ràng cần hoàn thành được xác định tại các Kế hoạch hành động và Nghị quyết của Chính phủ.

¹⁷ Chương trình sử dụng vốn từ các nguồn viện trợ khác nhau, cụ thể thuộc Chương trình Đối tác Ôt-xtrây-li-a - Ngân hàng Thế giới, do Ngân hàng Thế giới quản lý thực hiện.

Cơ chế theo dõi tiến độ cải cách?

46. Kết quả đạt được về năng lực cạnh tranh thương mại của Việt Nam có thể được theo dõi qua so sánh các chỉ tiêu về thời gian và chi phí trong Chỉ số môi trường kinh doanh hàng năm. Hình 22 trình bày ví dụ về cách so sánh kết quả qua Báo cáo Môi trường Kinh doanh các năm 2016, 2017 và 2018, qua đó ta có thể thấy kết quả của Việt Nam cả về chi phí và thời gian tuân thủ tại cửa khẩu để nhập khẩu được cải thiện đáng kể theo báo cáo năm 2018.

Hình 22. Thời gian và chi phí tuân thủ tại cửa khẩu về xuất khẩu tại Việt Nam

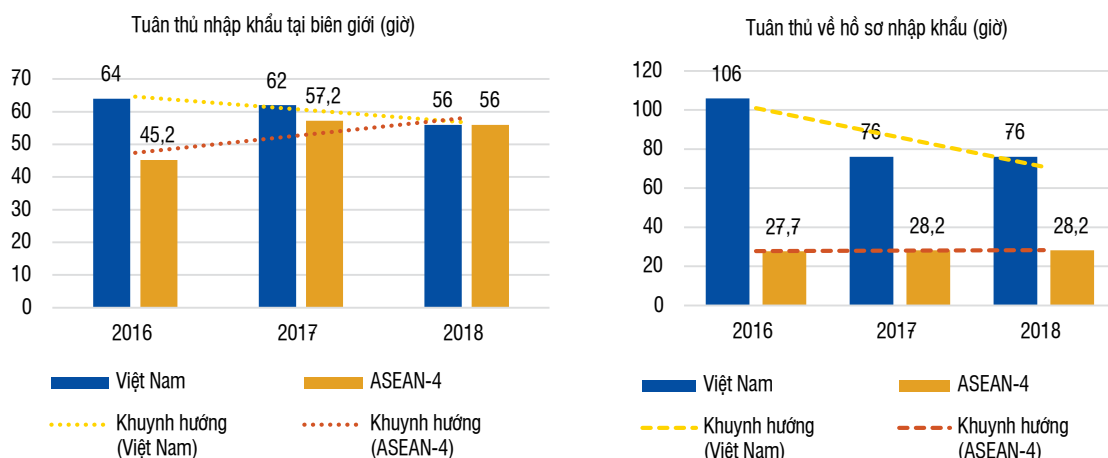


Nguồn: Báo cáo Môi trường Kinh doanh, Ngân hàng Thế giới (2016, 2017 và 2018).

47. Báo cáo Môi trường Kinh doanh cũng có thể được sử dụng để đối chiếu Việt Nam với các quốc gia so sánh, qua đó hỗ trợ theo dõi khoảng cách về kết quả giữa Việt Nam và các quốc gia lựa chọn. Chính phủ đặt chỉ tiêu kết quả hoạt động của Việt Nam cần bắt kịp với mức bình quân của ASEAN-4 vào năm 2020¹⁸, căn cứ vào đó, dữ liệu so sánh theo thời gian có thể được tạo ra để theo dõi kết quả đạt được nhằm hoàn thành mục tiêu trên. Hình 23 cho thấy khoảng cách về năng lực cạnh tranh thương mại giữa Việt Nam và mức bình quân của ASEAN-4 trong các Báo cáo Môi trường Kinh doanh từ 2016 đến 2018. Trong giai đoạn đó, thời gian tuân thủ về chứng từ kiểm tra chuyên ngành đã giảm đôi với thủ tục kiểm tra chuyên ngành và thủ tục cửa khẩu. Khoảng cách giữa cả hai chỉ số đó đã được thu hẹp, nhưng khác biệt về khoảng cách giữa hai chỉ số đó còn rất lớn: mặc dù thời gian tuân thủ tại cửa khẩu ở Việt Nam đã tiệm cận mức bình quân của ASEAN-4, nhưng thời gian tuân thủ về chứng từ kiểm tra chuyên ngành trong kiểm tra chuyên ngành giữa Việt Nam và mức bình quân của ASEAN-4 vẫn còn chênh lệch đáng kể.

¹⁸ Có 5 Nghị quyết 19/NQ-CP được Chính phủ ban hành lần lượt vào 18/3/2014, 12/3/2015, 28/4/2016, 06/02/2017 và 15/5/2018. Các Nghị quyết trên đều nhằm cải thiện môi trường kinh doanh và tăng cường năng lực cạnh tranh thông qua cải thiện về thương mại qua biên giới.

Hình 23. Khoảng cách về kết quả giữa Việt Nam và ASEAN-4



Nguồn: Báo cáo Môi trường Kinh doanh 2016, 2017 và 2018.

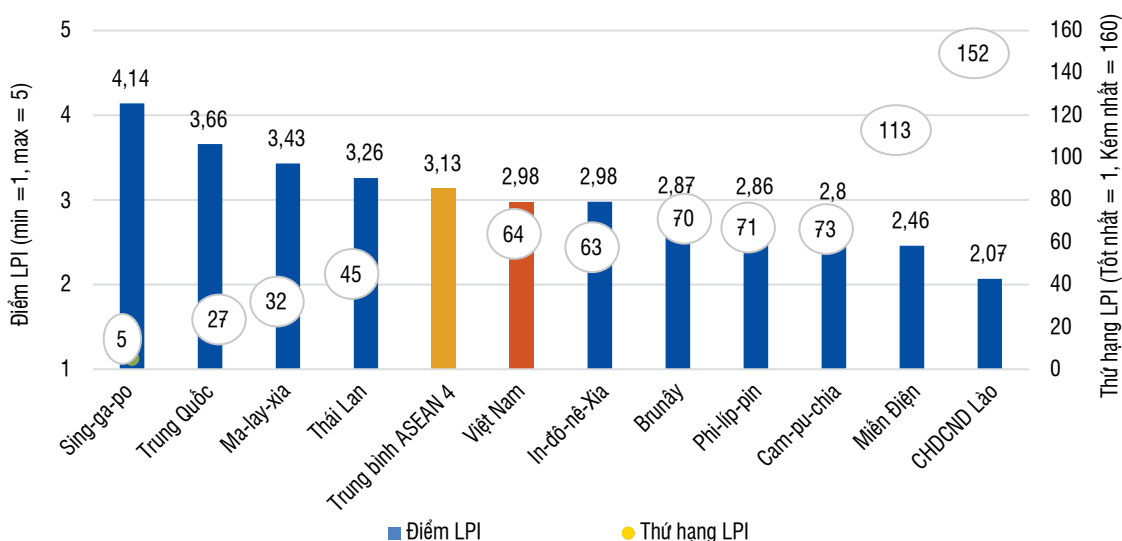
48. Chỉ số hoạt động logistics (LPI) là một chỉ tiêu quan trọng khác có thể sử dụng để so sánh Việt Nam với kết quả toàn cầu và để đo lường tiến độ cải cách của Việt Nam, qua đánh giá đa chiều về hiệu quả hoạt động logistics. Chỉ số này đo lường hiệu quả hoạt động dọc theo chuỗi cung ứng logistics và được trình bày theo hai góc nhìn: quốc tế và trong nước. Chỉ số LPI quốc tế đưa ra đánh giá định tính về quốc gia của các đối tác thương mại, nghĩa là các chuyên gia logistics đang hoạt động ngoài quốc gia, theo sáu nội dung. Chỉ số LPI trong nước tổng hợp đánh giá định tính và định lượng của các chuyên gia logistics đang hoạt động trong nước về quốc gia. Chỉ số này bao gồm thông tin về môi trường logistics, các quy trình logistics then chốt, thể chế, dữ liệu về chi phí và thời gian hoạt động. Chỉ số LPI có sáu nội dung cốt lõi¹⁹, ba nội dung đầu đánh giá về quy định và chính sách (đầu vào) còn ba nội dung sau thể hiện kết quả hoạt động của chuỗi cung ứng, liên quan đến thời gian, chi phí và độ tin cậy. Đó là: (i) hiệu quả quy trình thông quan (Hải quan), (ii) hạ tầng liên quan đến giao thông và thương mại, (iii) năng lực và chất lượng dịch vụ logistics, (iv) tạo thuận lợi tổ chức vận tải quốc tế với giá cả cạnh tranh, (v) khả năng theo dõi và truy vết hàng gửi, và (vi) giao hàng kịp thời.

49. Kết quả của Việt Nam hiện gần bằng mức bình quân (không gia quyền) của ASEAN-4 (3,13 so với 2,99), tương đương với mức bình quân của khu vực Đông Á và Thái Bình Dương²⁰ (Hình 24). Thứ hạng của quốc gia hiện gần sát với mức giữa của các quốc gia ASEAN, bằng với điểm của In-đô-nê-xia.

19 Thứ hạng LPI chỉ dựa vào chỉ số LPI quốc tế. Thứ hạng được hình thành qua khoảng 6.000 đánh giá về từng quốc gia của 1.000 doanh nghiệp vận tải nhanh và giao nhận hàng hóa.

20 Mức bình quân khu vực Đông Á & Thái Bình Dương chỉ tính cho các quốc gia đang phát triển trong khu vực. Không có thứ hạng chỉ ra trong biểu đồ.

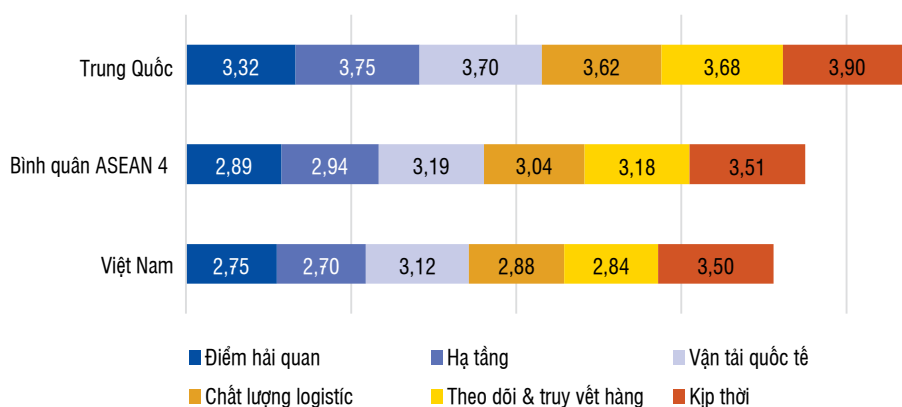
Hình 24. Chỉ số LPI 2016: Thứ hạng và điểm số chung của ASEAN



Nguồn: LPI 2016.

50. Cũng như hầu hết các quốc gia, Việt Nam có điểm số về hạ tầng thấp hơn so với tổng điểm khi so sánh từng điểm số trong sáu nội dung của chỉ số LPI của Việt Nam với các thành viên trong ASEAN 4 và Trung Quốc (ví dụ Phi-líp-pin, In-đô-nê-xia, và Thái Lan) (Hình 25). Điều ngược lại chỉ đúng với các quốc gia có kết quả cao nhất trong mẫu (Trung Quốc và Ma-lay-xia). Nội dung về mức độ kịp thời (tần suất các chuyến hàng cập bến theo lịch trình hoặc trong thời gian dự kiến) cao hơn, đôi khi cao hơn nhiều, so với tổng điểm Chỉ số LPI. Điều này đúng với tất cả các quốc gia trong mẫu và cũng là nhận định cho hầu hết các quốc gia khác trên toàn thế giới.

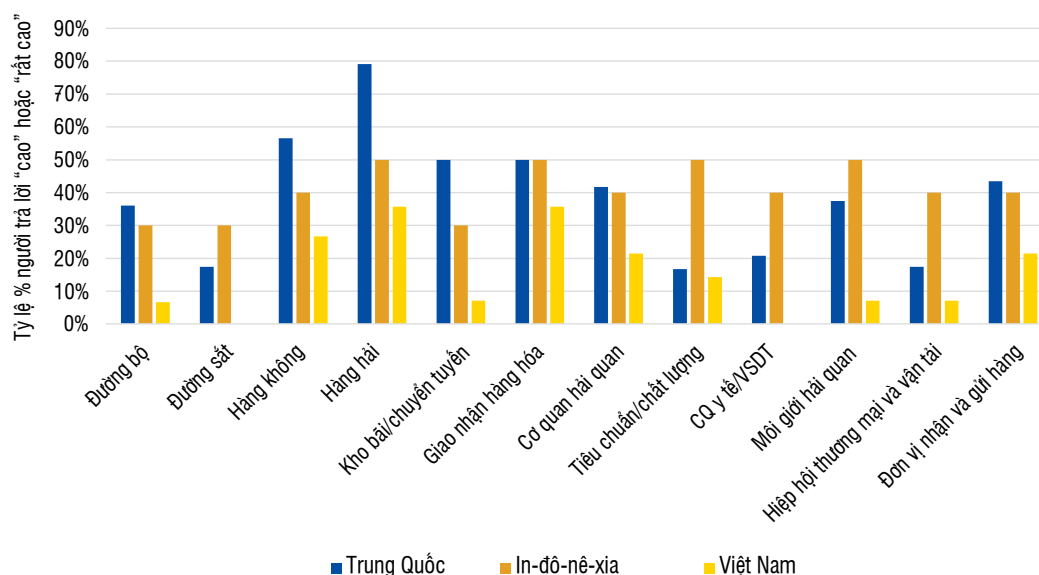
Hình 25. Chỉ số LPI 2016 theo nội dung, Việt Nam so với ASEAN-4 và Trung Quốc



Nguồn: LPI 2016.

51. Nhiều chỉ số khác trong nội dung khảo sát LPI trong nước có thể được sử dụng để phân tích chính sách và theo dõi triển khai cải cách về tạo thuận lợi thương mại và logistics. Chẳng hạn, Hình 26 trình bày kết quả trả lời khảo sát LPI về năng lực và chất lượng dịch vụ logistics tại Việt Nam, so sánh với Trung Quốc và In-đô-nê-xia. Dịch vụ logistics được khảo sát theo các lĩnh vực sau: đường bộ, đường sắt, hàng không, hàng hải, kho bãi/chuyển tuyến, giao nhận hàng hóa, Cơ quan hải quan, Tiêu chuẩn/chất lượng, CQ y tế/VSDT, Môi giới hải quan, Hiệp hội thương mại và vận tải, Đơn vị nhận và gửi hàng.

Hình 26. Năng lực và chất lượng dịch vụ logistics



Nguồn: LPI 2016.

Kết luận

52. Việt Nam đã có những biện pháp đẩy ấn tượng trên nhiều phương diện nhằm tăng cường năng lực cạnh tranh thương mại và phát triển thành trung tâm xuất khẩu. Chính phủ cũng nhận thức được rằng những thành công trước đây về giảm chi phí thương mại, chủ yếu nhờ cắt giảm thuế quan, đã chạm tới giới hạn. Để tiếp tục thành công đòi hỏi phải chuyển sang chú trọng giảm chi phí phi thuế quan, bao gồm chi phí tuân thủ và thủ tục hành chính trước cửa khẩu và tại cửa khẩu, cùng với chi phí logistics.

53. Nghị quyết 19 của Chính phủ đề ra nhiệm vụ từng bước giảm thời gian và chi phí thương mại qua biên giới, đồng thời vạch ra chỉ tiêu rõ ràng cho Việt Nam về cải thiện môi trường kinh doanh và năng lực cạnh tranh thương mại nhằm đạt mức bình quân của ASEAN-4 vào năm 2020. Lãnh đạo cao nhất của Chính phủ đã chỉ ra sự cần thiết thực hiện các biện pháp cải cách mạnh mẽ nhằm đạt chỉ tiêu đề ra. Với nghị trình tham vọng về tạo thuận lợi thương mại, tập trung vào giảm chi phí thương mại, cải thiện năng lực cạnh tranh và môi trường kinh doanh, Ủy ban Quốc gia về Tạo Thuận lợi Thương mại được hình thành là một trong nhiều bước quan trọng nhằm xử lý những thách thức trong thời gian tới.

54. Giảm chi phí phi thuế quan, hiện đang ở mức cao hơn mức bình quân của ASEAN, có thể được thực hiện qua triển khai chương trình tổng hợp gồm 4 trụ cột, bao gồm (1) Đẩy mạnh tạo thuận lợi thương mại thông qua đơn giản hóa thủ tục kiểm tra chuyên ngành và Hải quan; (2) nâng cao hiệu suất hạ tầng liên quan đến thương mại và chất lượng kết nối; (3) hình thành ngành dịch vụ logistics cạnh tranh; và (4) Tăng cường phối hợp liên ngành và hợp tác với khu vực tư nhân.

55. Ngân hàng Thế giới sẵn sàng hỗ trợ Việt Nam nhằm chuẩn bị và triển khai chương trình tổng hợp đề xuất gồm bốn trụ cột về tạo thuận lợi thương mại và logistics nhằm tiếp tục đẩy mạnh tăng trưởng theo định hướng xuất khẩu, cải thiện môi trường kinh doanh, và nâng cao năng lực cạnh tranh. Chúng tôi cam kết tiếp tục hỗ trợ kỹ thuật và cung cấp các sản phẩm phân tích toàn diện, đồng thời sẵn sàng hỗ trợ kỹ thuật dưới hình thức hỗ trợ ngân sách trực tiếp nếu được Chính phủ yêu cầu.

Tham khảo

Phần 1

Douglas Zhihua Zeng, Washington D.C., Ngân hàng Thế giới. *Kinh nghiệm toàn cầu về đặc khu kinh tế - Kèm chuyên đề về Trung Quốc và châu Phi.*

Tổng cục Thống kê. *Niên giám thống kê Việt Nam.* Nhiều năm

Chính phủ Việt Nam (2018). *Báo cáo của Thủ tướng Chính phủ trình Quốc hội về tình hình phát triển kinh tế xã hội Việt Nam năm 2018.* Tháng 5/2018

Ngân hàng Thế giới, Washington D.C. *Viễn cảnh kinh tế toàn cầu: Tăng đồng loạt, nhưng trong bao lâu?* Tháng 1/2018.

Ngân hàng Thế giới, Hà Nội. *Tác động về phân phối và kinh tế của Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiên bộ xuyên Thái Bình Dương: Trường hợp Việt Nam.* Tháng 3/2018

Ngân hàng Thế giới, Washington D.C. *Cập nhật tình hình kinh tế Đông Á và Thái Bình Dương tháng 4/2018: Năng cao tiềm năng,*

Ngân hàng Thế giới, Washington D.C. *Viễn cảnh kinh tế toàn cầu, tháng 6/2018: Làn sóng quay lại?*

Phần 2

Ngân hàng Phát triển Châu Á. *Nghiên cứu chính sách về hiệu suất vận tải qua phát triển logistics.* 2012.

James E. Anderson and Eric Van Wincoop, Tạp chí các bài nghiên cứu kinh tế số . XLII, tr. 691-751. Chi phí thương mại. Tháng 9/2004

Cơ sở dữ liệu về chi phí thương mại của Ngân hàng Thế giới - ESCAP, *Chú giải cho người sử dụng,* Tháng 7/2017.

Chính phủ Việt Nam, *Nghị quyết 19/NQ-CP. Ngày 18/03/2014; 12/03/2015; 28/04/2016; 06/02/2018; và 15/05/2018*

Karri Rantasila và Lauri Ojala, OECD, *Đo lường kết quả và chi phí logistics cấp quốc gia.* 2014.

Lili Yan Ing và Santiago Fernandez de Cordoba. *Non-tariff Measures in ASEAN.* 2016

Olivier Cadot, Michael Ferrantino, Julien Gourdon, và José-Daniel Reyes. *Các biện pháp phi thuế quan, Phương pháp định lượng nhằm đánh giá tác động kinh tế.* 2017.

Thủ tướng Chính phủ Việt Nam. *Quyết định số 1899/QĐ-TTg về thành lập Ủy ban Chi đạo Quốc gia về Cơ chế Một cửa ASEAN, Cơ chế Một cửa Quốc gia và Tạo Thuận lợi Thương mại*. 04/10/2016

Thủ tướng Chính phủ Việt Nam. *Quyết định số 1969/QĐ-TTg về phê duyệt kế hoạch chuẩn bị và triển khai thực hiện Hiệp định tạo thuận lợi thương mại WTO*. 13/10/2016.

Thủ tướng Chính phủ Việt Nam. *Quyết định số 200/QĐ-TTg phê duyệt Kế hoạch hành động về nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics tại Việt Nam đến năm 2015*. 14/02/2017

Ngân hàng Thế giới, Washington D.C. *Báo cáo Môi trường Kinh doanh*. 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018.

Ngân hàng Thế giới, Washington D.C. *Chỉ số hoạt động logistics*. 2007, 2010, 2012, 2014, 2016.

Ngân hàng Thế giới, Hà Nội. *Tạo thuận lợi thương mại, Tạo giá trị và năng lực cạnh tranh: Hàm ý chính sách cho tăng trưởng kinh tế tại Việt Nam*. 2013



Ngân Hàng Thế Giới tại Việt Nam

63 Lý Thái Tổ, Hà Nội

Tel. (84-24) 3934 6600

Fax (84-24) 3935 0752

Website: www.worldbank.org.vn