

Ước lượng tác động của hiệp định TPP đến một số chỉ tiêu kinh tế - xã hội ngành Ô tô Việt Nam giai đoạn 2016 -2028

Nguyễn Thị Phương

Đại học Thăng Long

Email: phuongnguyen295@gmail.com

Nguyễn Khắc Minh

Đại học Thăng Long

Email: khacminh@gmail.com

Ngày nhận: 19/2/2016

Ngày nhận bản sửa: 19/4/2016

Ngày duyệt đăng: 25/9/2016

Tóm tắt:

Nghiên cứu xem xét ảnh hưởng của hiệp định Đối tác Kinh tế Chiến lược xuyên Thái Bình Dương (TPP) đến 5 chỉ tiêu kinh tế xã hội trong ngành ô tô là: thiệt hại doanh thu của chính phủ, mất của người sản xuất, tình trạng thất nghiệp của công nhân, lợi ích của người tiêu dùng và phúc lợi xã hội. Chúng tôi sử dụng mô hình cân bằng riêng để phân tích hành vi của người sản xuất và tiêu dùng ô tô trong nước và ước lượng tác động của Hiệp định TPP dựa trên lộ trình giảm thuế quan từ 2016 - 2028 đến 5 chỉ tiêu kinh tế xã hội. Kết quả ước lượng chỉ ra tác động tích cực và tiêu cực của TPP đến người tiêu dùng nội địa và doanh nghiệp ô tô trong nước. Sau khi TPP ký kết, thiệt hại của chính phủ từ thuế và nhà sản xuất tăng hơn 10 lần. Xã hội cũng phải đối mặt với vấn đề thất nghiệp nghiêm trọng. Người tiêu dùng hưởng lợi nhiều nhất và phúc lợi xã hội tăng gần 60.000 tỷ VND từ năm 2016 đến năm 2028.

Từ khóa: TPP, mô hình cân bằng riêng, độ co giãn thay thế, độ co giãn riêng và chéo, độ co giãn của cung, ngành ô tô

Estimating the impact of the TPP agreement to a number of socio-economic indicators of Vietnam Automotive industry in the period 2016 -2028

Abstract:

The study examines the impact of the Trans-Pacific Partnership (TPP) to 5 socio-economic indicators in the automotive industry: loss of government revenue, loss of domestic producers, unemployment, the benefit of consumers and social welfare. We use private equilibrium model to analyze the behavior of domestic producers and consumers and estimate the impact of the TPP based on the tariff reduction roadmap from 2016 - 2028 to 5 socio-economic indicators. The estimated results show positive and negative effects of TPP on domestic consumers and automobile enterprises. After TPP agreement signed, revenue loss of government's tax and manufacturers will be more than 10 times. The society will also face with serious unemployment problem. Consumers will have benefit most and social welfare will be significantly increased by nearly 60.000 billions VND from 2016 to 2028.

Keywords: Automotive industry; elasticity of substitution; elasticity of supply; private and cross elasticities; private equilibrium model; TPP.

1. Giới thiệu

Hiệp định Đối tác Kinh tế Chiến lược xuyên Thái Bình Dương (TPP) được coi là một hiệp định với phạm vi rộng, mức độ cam kết sâu và là một hiệp định của thế kỷ XXI khi TPP có thể được mở rộng

ra đối với các thành viên APEC, thậm chí ngoài khu vực châu Á- Thái Bình Dương. TPP mở cửa thị trường toàn diện, cắt giảm gần như toàn bộ 100% thuế quan, phạm vi đàm phán của TPP rộng bao gồm 22 lĩnh vực. Các lĩnh vực đàm phán ưu tiên hiện nay

bao gồm dịch vụ tài chính, đầu tư, lao động và sở hữu trí tuệ...

Nhiều mặt hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam vào thị trường TPP được hưởng thuế suất 0% ngay sau khi Hiệp định có hiệu lực hoặc sau 3-5 năm như nông sản, thủy sản, dệt may, giày dép, đồ gỗ, hàng điện, điện tử, cao su... Ngược lại, thịt các loại, bia rượu, đường, trứng, muối, xăng dầu, ô tô, sắt thép, một số loại linh kiện phụ tùng ô tô, phôi thép, sẫm lớp... sẽ bỏ thuế nhập khẩu sau khi TPP có hiệu lực 10-11 năm (Thanh Thanh Lan, 2015).

TPP là một trong những hiệp định nằm trong chiến lược phát triển, hội nhập của Việt Nam. Theo tính toán của các chuyên gia kinh tế, việc tham gia TPP sẽ giúp GDP của Việt Nam tăng thêm khoảng 26,2 tỷ USD từ lúc TPP được ký kết cho đến năm 2025. Bên cạnh đó, Việt Nam còn có thêm cơ hội mở rộng thị trường, tăng thu hút đầu tư, tạo được chỗ đứng trong chuỗi liên kết, phân công lao động tiềm năng, hiện đại hóa và nâng cấp các lĩnh vực dịch vụ.

Nếu biết tận dụng thời cơ này, Việt Nam sẽ hưởng lợi từ làn sóng đầu tư mới, hình thành năng lực sản xuất mới để tận dụng các cơ hội xuất khẩu và tham gia các chuỗi giá trị trong khu vực và toàn cầu. Người tiêu dùng trong nước được hưởng lợi trực tiếp khi TPP cho phép hàng hóa nhập khẩu với mức thuế suất giảm có mức giá cạnh tranh với hàng hóa trong nước, khiến thặng dư tiêu dùng và phúc lợi xã hội nói chung tăng lên.

Tuy nhiên, bên cạnh những cơ hội to lớn nói trên thì Việt Nam cũng phải đối mặt với nhiều thách thức, đặc biệt là những thách thức đặt ra với cộng đồng doanh nghiệp Việt Nam.

1.1. Mất thặng dư của người sản xuất

Doanh nghiệp Việt Nam mất khả năng cạnh tranh. Việc giảm thuế quan chắc chắn sẽ dẫn đến sự gia tăng nhanh chóng trong luồng hàng nhập khẩu từ các nước TPP vào Việt Nam với giá cả cạnh tranh. Hệ quả tất yếu là doanh nghiệp đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt, thị phần hàng hóa của Việt Nam sẽ bị thu hẹp, thậm chí xảy ra nguy cơ mất thị phần nội địa. Điều này cũng dẫn đến việc doanh nghiệp trong nước phải cạnh tranh với nhau và doanh nghiệp nào yếu kém sẽ bị đào thải khỏi thị trường. Tham gia TPP đồng nghĩa với việc mở cửa thị trường dịch vụ, là mảng hoạt động thương mại mà mức độ mở cửa của Việt Nam còn hạn chế và dè dặt nhất. Việc mở cửa thị trường dịch vụ sẽ khiến các nhà cung cấp có tiềm lực lớn, có kinh nghiệm và danh tiếng lâu năm,

có ưu thế về cung cấp dịch vụ trên thế giới ồ ạt vào Việt Nam, khiến các đơn vị cung cấp dịch vụ trong nước gặp khó khăn và việc mất thị phần là nguy cơ có thể dự báo trước được.

1.2. Giảm doanh thu thuế của Chính phủ

Đó là bất lợi từ việc giảm thuế quan đối với hàng hóa từ các nước đối tác TPP. Nguy cơ này đặc biệt khá nguy hiểm đối với nhóm hàng ô tô, được coi là một trong những mặt hàng chủ lực nhập khẩu của Việt Nam. Việt Nam hiện vẫn còn là thị trường tương đối đóng với nhiều nhóm mặt hàng còn giữ mức thuế ưu đãi (MFN) khá cao và với lộ trình mở cửa dài hơi. Vì thế, việc phải cam kết giảm thuế đối với phần lớn các nhóm mặt hàng từ các nước đối tác TPP dự kiến sẽ gây ra 2 bất lợi trực tiếp: Giảm nguồn thu ngân sách từ thuế nhập khẩu và cạnh tranh trong nước gay gắt hơn. Việc giảm thuế quan có thể khiến luồng hàng nhập khẩu từ các nước TPP vào Việt Nam gia tăng, với giá cả cạnh tranh hơn.

1.3. Lao động mất việc làm

Bên cạnh những tác động tích cực thì vấn đề tự do hóa thương mại của TPP cũng sẽ làm cho một bộ phận lao động mất việc do các doanh nghiệp không có khả năng cạnh tranh, dẫn đến phải thu hẹp sản xuất thậm chí giải thể, phá sản. Khi mở cửa thị trường, hàng hóa của các nước đặc biệt là hàng tiêu dùng sẽ nhập khẩu vào Việt Nam với số lượng ngày càng lớn và đa dạng. Hàng nhập khẩu với nhiều ưu thế về chất lượng, giá cả và tâm lý thích dùng hàng ngoại của người Việt sẽ rất dễ chiếm lĩnh thị trường. Tình trạng này khiến doanh nghiệp trong nước gặp nhiều khó khăn, phải thực hiện tái cơ cấu, sắp xếp lại, thu hẹp sản xuất, phá sản dẫn đến lao động trong các doanh nghiệp đó bị mất việc làm.

Cùng với quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, tham gia TPP sẽ góp phần thúc đẩy tốc độ di chuyển lao động từ nông thôn tới thành phố và các khu công nghiệp. Sức ép về việc làm ở các khu đô thị sẽ tăng lên. Vấn đề mất cân bằng giữa cung và cầu lao động có nguy cơ trở nên trầm trọng hơn dẫn đến tỷ lệ thất nghiệp có nguy cơ tăng cao.

Ngoài ra, nguồn nhân lực của Việt Nam trẻ và dồi dào nhưng trình độ chuyên môn kỹ thuật thấp. Năm 2013, lực lượng lao động qua đào tạo chiếm gần 18%. Năm 2015, tỷ lệ này là 19,5%. Điều này có thể gây thất nghiệp cao khi các ngành nghề phát triển mạnh nhờ TPP và đòi hỏi yêu cầu cao về chất lượng lao động. Bên cạnh đó, lao động từ các nước láng giềng có thể là sự cạnh tranh gay gắt cho Việt

Nam khi mà Cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC) chính thức hình thành (Nguyễn Tiến Dũng, 2016).

Vì vậy, nghiên cứu đánh giá ảnh hưởng của hiệp định TPP đến thiệt hại doanh thu của chính phủ, mất của người sản xuất, tình trạng thất nghiệp của công nhân, lợi ích của người tiêu dùng và phúc lợi xã hội trong ngành ô tô Việt Nam là vấn đề vô cùng thiết thực hiện nay. Bài viết được bố cục thành 4 phần. Phần tiếp theo sẽ trình bày về cơ sở lý thuyết và phương pháp nghiên cứu. Phần 3 phân tích và thảo luận các kết quả thu được từ nghiên cứu này. Phần cuối đưa ra kết luận và các khuyến nghị giải pháp.

2. Cơ sở lý thuyết và phương pháp nghiên cứu

2.1. Cơ sở lý thuyết

Tự do hóa thương mại đem lại thặng dư của người tiêu dùng do người tiêu dùng bây giờ phải trả ít hơn và có nhiều sự lựa chọn hơn khi hàng hóa nội địa bắt buộc phải giảm giá để cạnh tranh với hàng hóa nhập khẩu. Ngoài ra những người tiêu dùng mà trước đây không mua hàng hóa này vì giá cao, nay do giá thấp họ tham gia vào thị trường. Tuy nhiên, thặng dư của người tiêu dùng ở thị trường nội địa do TPP mang lại bằng mất trong thặng dư của người sản xuất nội địa. Khi vào TPP, các quốc gia thành viên sẽ chịu mức thuế quan rất thấp, gần như là thương mại tự do. Hiệp định TPP làm giảm nguồn thu ngân sách từ thuế nhập khẩu nhưng tổn thất thuế quan của chính phủ ở thị trường nhập khẩu một phần được bù đắp bởi thặng dư của người tiêu dùng. Việt Nam có lực lượng lao động trẻ, còn thiếu kinh nghiệm trong thương mại quốc tế, nếu so sánh với những quốc gia thành viên TPP khác như Nhật Bản, Singapore, Australia,... là những nước có nhiều kinh nghiệm hơn rất nhiều để gây ra việc lao động trong nước bị mất việc làm. Cuối cùng, hiệu quả kinh tế đạt được khi có hiệp định TPP bởi vì xóa bỏ hàng rào thương mại mà trước đây đã làm mất định hướng đúng trong việc phân phối nguồn.

2.2. Bằng chứng thực nghiệm

Trên thế giới đã có nhiều nghiên cứu về mô hình cân bằng riêng ước lượng độ co giãn riêng và độ co giãn chéo cũng như mô hình cân bằng tổng thể của các chính sách thương mại. Rousslang & Parker (1984) đưa ra độ co giãn chéo của cầu nhập khẩu của Hoa Kỳ. Sau đó, điều kiện kết hợp sửa đổi cho việc ước lượng độ co giãn chéo của cầu của mô hình Cournot được Tarr (1990) chỉ ra. de Melo & Tarr (1992) đưa ra mô hình cân bằng tổng quát của chính sách ngoại thương của Hoa Kỳ. Từ đó, ảnh hưởng

của việc hạn chế nhập khẩu cũng được chỉ ra.

Năm 1980, Morkre & Tarr chỉ ra một trường hợp nghiên cứu lý thuyết về ảnh hưởng tiêu cực khi có các rào cản nhập khẩu của Mỹ. Sau đó, họ đưa ra báo cáo về chi phí tổng hợp của thuế quan và hạn ngạch lên nhập khẩu của Hoa Kỳ: cắt giảm thuế quan chung và loại bỏ các hạn ngạch trên ô tô, thép, đường và dệt may (Morris & Tarr, 1984). Richardson (1989) sau đó đưa ra nghiên cứu thực nghiệm về tự do hóa thương mại với việc cạnh tranh không hoàn hảo. Để tính toán việc ảnh hưởng như thế nào, Rousslang & Soumela (1985) đã tính toán chi phí tiêu dùng và phúc lợi ròng của cứu trợ nhập khẩu. Năm 1992, Podgursky cho thấy sự thay đổi cơ cấu công nghiệp của dịch chuyển việc làm từ năm 1979 đến 1989. Năm 1993, Jones cũng đưa ra mô hình dạng về chế độ bảo vệ nền công nghiệp trong nước bằng mô hình thay thế không hoàn hảo.

Các nghiên cứu ở Việt Nam về đo ảnh hưởng của tự do hóa thương mại ở Việt Nam được Nguyễn Khắc Minh (2004) tìm thấy. Nguyễn Việt Hùng (2004) đã ước lượng độ co giãn cầu nhập khẩu không gộp của Việt Nam và dự báo cầu nhập khẩu cho một số mặt hàng nhập khẩu chủ yếu của Việt Nam.

2.3. Phương pháp tính ảnh hưởng

Ta có các giả thiết của mô hình như sau:

- Hàng hóa được sản xuất trong nước và hàng nhập khẩu là thay thế không hoàn hảo;
- Biểu cung cho hàng nhập khẩu là phẳng hay cung co giãn hoàn toàn theo giá hàng hóa nhập khẩu;
- Biểu cung cho hàng hóa sản xuất trong nước có độ dốc dương;
- Tất cả các thị trường là cạnh tranh hoàn hảo.

Hình 1 và Hình 2 biểu diễn cung cầu của 1 loại hàng hóa trong 2 thị trường nội địa và nhập khẩu.

P_d và Q_d : giá và lượng của hàng hóa sản xuất trong nước

P_d' và Q_d' : giá và lượng của hàng hóa sản xuất trong nước khi có tự do thương mại

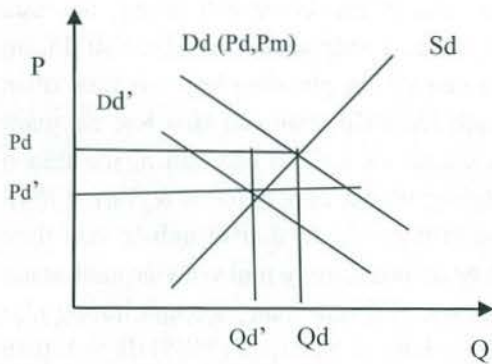
P_m và Q_m : giá và lượng nhập khẩu

P_m' và Q_m' : giá và lượng của hàng hóa nhập khẩu khi có tự do thương mại

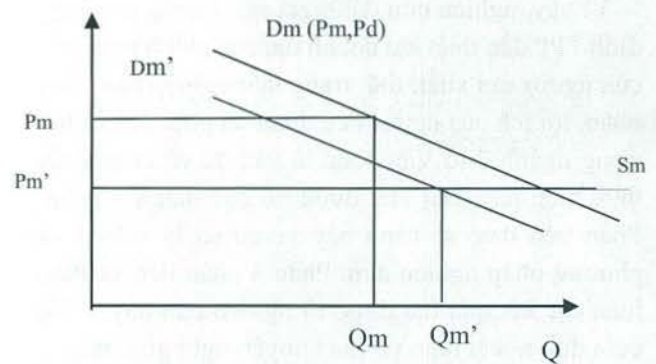
t : mức giảm thuế quan

Khi có tự do hóa thương mại, thuế quan t giảm xuống khiến $D_d \downarrow D_d'$, lượng tiêu thụ $\downarrow Q_d'$, giá mới $\downarrow P_d'$. Khi giá thị trường nội địa thấp $P_d \downarrow$ nên D_m sẽ dịch chuyển đến D_m' . Lượng nhập khẩu lúc

Hình 1: Thị trường nội địa



Hình 2: Thị trường nhập khẩu



Nguồn: Nguyễn Khắc Minh (2004)

này là $Q_m' > Q_m$

Việc giảm doanh thu của chính phủ từ thuế quan được chuyển cho người tiêu dùng trong nước (ký hiệu GL)

$$GL = (P_m - P'_m) * Q_m$$

Khi có tự do hóa thương mại, người tiêu dùng phải trả ít hơn và những người tiêu dùng mà trước đây không mua hàng hóa này vì giá cao, nay do giá thấp họ tham gia vào thị trường.

Tại thị trường nội địa, thặng dư người tiêu dùng tăng lên (CS_d) thu được từ tự do hóa thương mại:

$$CS_d = (P_d - P'_d) * Q'_d + 1/2 * [(P_d - P'_d) * (Q_d - Q'_d)]$$

Theo Burn (1973), tại thị trường nhập khẩu, thặng dư tiêu dùng tăng lên (CS_m) thu được từ tự do hóa thương mại:

$$CS_m = (P_m - P'_m) * Q'_m + 1/2 * [(P_m - P'_m) * (Q_m - Q'_m)]$$

Thặng dư của người tiêu dùng (ký hiệu CS) thu được từ TPP bao gồm thặng dư tiêu dùng trong thị trường nội địa và nhập khẩu

$$CS = (P_d - P'_d) * Q'_d + 1/2 * [(P_d - P'_d) * (Q_d - Q'_d)] + (P_m - P'_m) * Q'_m + 1/2 * [(P_m - P'_m) * (Q_m - Q'_m)]$$

Tại thị trường nội địa, thặng dư người tiêu dùng tăng lên bù đắp đầy đủ cho số mất đi trong thặng dư của người sản xuất (ký hiệu PL)

$$PL = (P_d - P'_d) * Q'_d + 1/2 * [(P_d - P'_d) * (Q_d - Q'_d)]$$

Hiệu quả kinh tế cho xã hội hay phúc lợi xã hội (ký hiệu TS) tăng lên được tính bằng

$$TS = CS - (GL + PL)$$

Giảm số công ăn việc làm (ký hiệu EL)

$$EL = C - C[1 - (1 - A/B)]$$

Trong đó: A=sản lượng sản xuất của ngành sau khi giảm thuế quan ước lượng được;

B=sản lượng của ngành trong năm cơ sở;

C=số công ăn việc làm năm cơ sở.

2.4. Mô tả dữ liệu

Số liệu sử dụng trong nghiên cứu này là số liệu hỗn hợp năm 2015 gồm sản lượng ô tô nhập khẩu năm cơ sở từ Tổng cục Hải quan Bạch Dương (2016) cung cấp. Số lượng ô tô lắp ráp trong nước năm 2015 lấy từ báo cáo của hiệp hội các nhà sản xuất ô tô trong nước (VAMA) từ Quốc Hùng (2016). Bảng giá các loại ô tô lắp ráp trong nước và nhập khẩu được Như Phúc (2016) cập nhật từ VAMA. Các thông tin về độ co giãn thay thế nhập khẩu giữa hai nguồn nhập khẩu bất kỳ và độ co giãn của tổng cầu nhập khẩu theo giá nhập khẩu tương đối ngành ô tô được lấy từ kết quả ước lượng đo ảnh hưởng của tự do hóa thương mại ở Việt Nam của Nguyễn Khắc Minh (2004). Ngoài ra, sản lượng ô tô nội địa và sản lượng ô tô nhập khẩu lấy từ tổng hợp số liệu Giá trị xuất nhập khẩu của Tổng cục Thống kê từ năm 2007 đến năm 2014 để thấy được xu hướng tiêu dùng của xe nội địa và nhập khẩu

2.5. Mô hình nghiên cứu đề xuất

Tarr (1990) chỉ ra cấu trúc toán học để tính độ co giãn

$$\text{- Độ co giãn thay thế } \sigma = \frac{\partial \ln(M/D)}{\partial \ln(P_d/P_m)}$$

với M là khối lượng mặt hàng nhập khẩu;

D là khối lượng mặt hàng sản xuất trong nước có thể thay thế cho nhập khẩu.

- Độ co giãn riêng:

$$E_{dd} = -[(1 - S_d)\sigma + (S_d * E_{dt})]$$

$$E_{mm} = -[(1 - S_m)\sigma + (S_m * E_{dt})]$$

S_d : phần chia về mặt giá trị của hàng hóa được sản xuất trong nước theo tiêu dùng;

S_m : phần chia về mặt giá trị của hàng hóa nhập khẩu theo tiêu dùng;

- Độ co giãn chéo

Độ co giãn chéo có thể tính từ công thức:

$$E_{md} = [-S_d(E_{dt} + E_{dd})]/S_m$$

$$E_{dm} = [-S_d(E_{dt} + E_{mm})]/S_d$$

Mô hình cầu nội địa:

$$\ln Q_d = \ln a + E_{dd} \ln P_d + E_{dm} \ln P_m$$

Mô hình hàm cung: $\ln Q_s = \ln b + E_s \ln P_d$

Mô hình ước lượng độ co giãn riêng và chéo đối với cầu nhập khẩu:

$$\ln(Q_m) = \ln c + E_{mm} \ln P_m + E_{md} \ln P_d + u$$

Mô hình ước lượng độ co giãn của tổng cầu hàng hóa theo giá:

$$\ln Q = \ln d + \varepsilon \ln(Y) + E_{dt} \ln P + u$$

Trong đó:

E_{dd} : độ co giãn riêng của cầu nội địa đối với giá hàng hóa nội địa thay thế;

E_{dm} : độ co giãn riêng của cầu nội địa đối với giá hàng hóa nhập khẩu;

E_{mm} : độ co giãn riêng của cầu nhập khẩu đối với giá hàng hóa nhập khẩu;

E_{md} : độ co giãn riêng của cầu nhập khẩu đối với giá hàng hóa nội địa thay thế;

E_{dt} : độ co giãn của tổng cầu nhập khẩu theo giá

nhập khẩu tương đối;

E_s : độ co giãn của cung cho hàng hóa nội địa.

Từ đó, ta có hệ thống phương trình tính toán các tham số của hàm cầu và hàm cung khi có TPP.

$$P'_m = P_m / (1+t)$$

$$\ln P'_d = (\ln a - \ln b) / (E_s - E_{dd}) + \ln P'_m * E_{dm} / (E_s - E_{dd})$$

$$\ln Q'_d = \ln a + E_{dd} \ln P'_d + E_{dm} \ln P'_m$$

$$\ln Q'_m = \ln c + E_{md} \ln P'_d + E_{mm} \ln P'_m$$

3. Phân tích và thảo luận kết quả nghiên cứu

3.1. Vài nét về ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam

Theo số liệu tác giả tổng hợp từ Tổng cục Thống kê, sản lượng ô tô lắp ráp trong nước nhìn chung tăng trưởng cao từ mức 71.900 xe năm 2007 đến khoảng 17.300 xe sau 8 năm ngoại trừ giai đoạn 2010-2012 do kinh tế Việt Nam bị ảnh hưởng bởi sự bất ổn kinh tế khu vực và trên thế giới. Việc giá xe trong nước thường rẻ hơn giá xe nhập khẩu phù hợp với thu nhập người tiêu dùng do không chịu thuế nhập khẩu và thuế tiêu thụ đặc biệt, khiến nhu cầu tiêu thụ dòng xe nội địa lớn hơn xe nhập khẩu. Cũng trong giai đoạn 2010-2012, lượng ô tô nhập khẩu cũng giảm đáng kể. Tuy nhiên nhìn chung xu hướng gia tăng của sản lượng xe nhập khẩu với giá trị lớn những năm gần đây là khá rõ ràng. Điều này chỉ ra nhu cầu nhập khẩu xe ngoại của người dân Việt Nam là không hề nhỏ.

Bảng 1: Sản lượng ô tô nội địa-nhập khẩu giai đoạn 2007-2015

Năm	Sản lượng ô tô nội địa (chiếc)	Sản lượng ô tô nhập khẩu (chiếc)	Trị giá nhập khẩu (1000 USD)
2007	71900	30330	579100
2008	104800	51059	1039865
2009	112500	80596	1268629
2010	112300	53841	978514
2011	108200	54 619	1 028 694
2012	86900	27427	616747
2013	101100	35213	708000
2014	126300	72000	1570000
2015	173000	125000	2969000

Nguồn: Tổng hợp số liệu từ Tổng cục Thống kê, Bạch Dương (2016) và Quốc Hùng (2016)

Bảng 2: Bảng giá nội địa và nhập khẩu trung bình các dòng xe chính ở Việt Nam (triệu VND)

Hãng xe	Giá nội địa trung bình (đã gồm thuế Giá trị gia tăng)	Hãng xe	Giá nhập khẩu trung bình (gồm thuế Nhập khẩu, Giá trị gia tăng và Tiêu thụ đặc biệt)
Nissan	521	Nissan	1266,7
Mazda	873,2	Mazda	1147,4
Suzuki	627,8	Ford	719,2
Huyndai	987	Huyndai	638,3
Honda	828,1	Honda	1470
Chevrolet	585,7	BMW	3108,962
Kia	725	Audi	2347,1
Toyota	1004,4	Lexus	3640
Mitsubishi	855,375	Mercedes Benz	4415,3
		Land Rover	3450
		Mini Cooper	1608,8
		Peugeot	1222,7
		Porsche	6958,8
		Renault	1132,7
		Subaru	1547,7
		Volkswagen	1438,4
Giá trung bình	778,66		2253,44

Nguồn: Như Phúc (2016)

Như Phúc (2016) đưa tin bảng giá xe ô tô hiện có tại Việt Nam trên báo điện tử Dân trí. Bảng 2 đưa ra giá cả trung bình của các dòng xe nội địa và dòng xe nhập khẩu chính trên thị trường Việt Nam hiện nay.

3.2. Thảo luận ảnh hưởng của TPP đến các chỉ tiêu kinh tế

Từ dữ liệu bảng 1, bảng 2, độ co giãn thay thế và độ co giãn của tổng cầu nhập khẩu theo giá nhập khẩu tương đối được ước lượng của ngành ô tô (Nguyễn Khắc Minh, 2004), ta có có bảng kết quả tính toán như tại bảng 3.

Khi gia nhập TPP, Việt Nam cam kết mở cửa thị trường ô tô trở lên theo lộ trình giảm dần thuế nhập khẩu về 0% sau hơn 10 năm. Như vậy, vào thời điểm năm 2028, hầu hết xe ô tô dưới 10 chỗ nhập khẩu nguyên chiếc từ khu vực TPP sẽ có thuế suất 0%.

Kể từ 1/7/2016, với các loại xe ô tô có dung tích xi lanh khác nhau, mức thuế tăng giảm là khác nhau. Giả định các yếu tố khác không thay đổi từ 2016 đến năm 2028. Ví dụ, với mức thuế trung bình giảm 5% ($t=5\%$ năm 2016); ($t=15\%$ năm 2018); ($t=40\%$ năm 2026); ($t=100\%$ năm 2028) ta tính toán được số liệu như tại bảng 4.

Theo số liệu bảng 4, khi gia nhập TPP, từ năm 2016 đến năm 2028 khi thuế nhập khẩu còn 0% giá xe nhập khẩu giảm sâu tới một nửa và giá xe nội địa giảm khoảng 10% sau hơn 10 năm thực hiện hiệp định. Cụ thể, năm 2016 trung bình người tiêu dùng khi mua xe sản xuất trong nước sẽ được giảm gần 6 triệu VND, trong khi đó sẽ được giảm khoảng 107 triệu VND khi mua dòng xe nhập khẩu. Năm 2028, con số này khi người tiêu dùng mua xe sản xuất trong nước giảm trung bình 80 triệu và mua xe nhập

Bảng 3: Ước lượng các tham số trong mô hình

σ	Edt	Qd	Qm	Sd	Sm	Edd	Emm	Edm	Emd	Es
1,242	0,5526	173000	125000	0,58	0,42	-0,84	-0,95	0,29	0,40	1

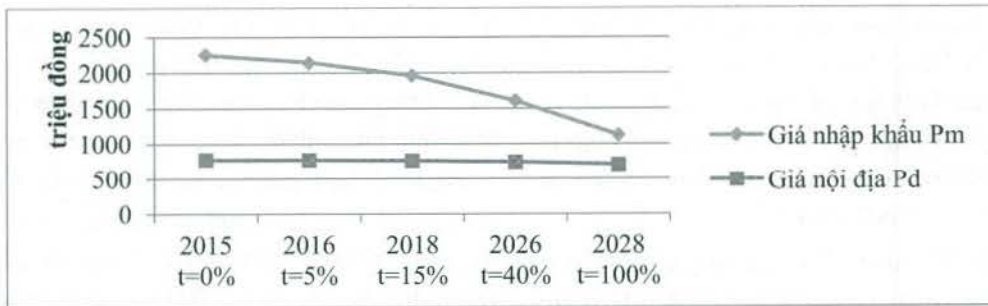
Nguồn: Ước lượng của tác giả

Bảng 4: Giá và lượng xe nhập khẩu và nội địa khi có TPP từ năm 2015-2028

Tham số	Chưa có TPP	Khi có TPP				
		Đơn vị:	(t=5%)	(t=15%)	(t=40%)	t=100%
Đơn vị: Triệu đồng và chiếc	t=0% Năm 2015	Đơn vị: Triệu đồng và chiếc	Năm 2016	Năm 2018	Năm 2026	Năm 2028
Giá nhập khẩu Pm	2253,44	Pm'	2146,14	1959,52	1609,60	1126,72
Khối lượng nhập khẩu Qm	125000	Qm'	130547	141557	168640	231644
Giá nội địa Pd	778,66	Pd'	772,71	761,76	738,59	698,36
Khối lượng sản phẩm nội địa Qd	173000	Qd'	171680	169245	164098	155161

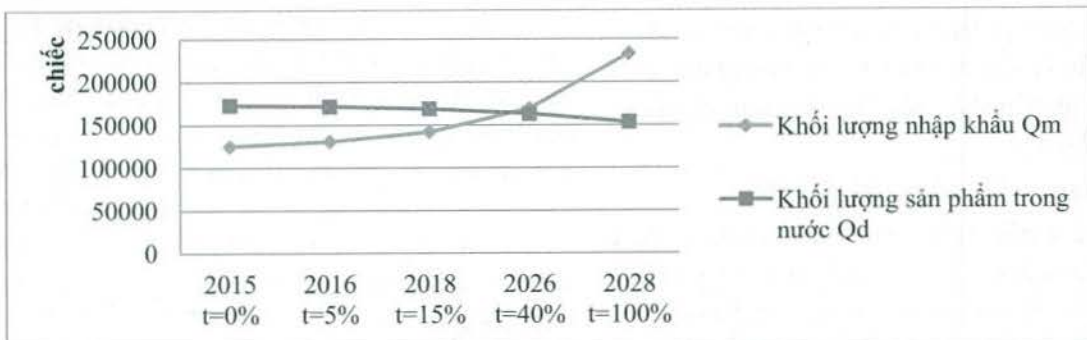
Nguồn: Ước lượng của tác giả

Hình 3: Giá ô tô nhập khẩu và nội địa khi có TPP



Nguồn: Ước lượng của tác giả

Hình 4: Lượng ô tô nhập khẩu và nội địa khi có TPP



Nguồn: Ước lượng của tác giả

khẩu giảm một nửa xấp xỉ 1127 tỷ VND. Theo đó, từ năm 2015 đến 2028 lượng xe nhập khẩu tăng lên là gần gấp đôi từ 125.000 xe lên 231.644 xe. Lượng xe nội địa tiêu thụ giảm đáng kể từ 173.000 xe xuống còn 155.161 xe. Có thể thấy rõ điều này qua bảng 4 và hình minh họa 3 và 4.

Từ kết quả ước lượng các tham số trên, ta tính toán ảnh hưởng của hiệp định TPP đến 5 chỉ tiêu kinh tế xã hội trong ngành Ô tô là: thiệt hại doanh thu của chính phủ, mất của người sản xuất, tình trạng thất nghiệp của công nhân, lợi ích của người tiêu dùng và phúc lợi xã hội toàn ngành.

Bảng 5: Kết quả ước lượng TPP đến các chỉ tiêu kinh tế - xã hội

Kết quả ước lượng (triệu VND và lao động)	Năm 2016	Năm 2018	Năm 2026	Năm 2028
Thiệt hại của chính phủ (GL)	13.413.345,24	36.740.902,17	80.480.071,43	140.840.125
Thiệt hại nhà sản xuất trong nước (PL)	1.024.068,74	2892098,79	6.753.472,95	13.174.592,31
Thặng dư của người tiêu dùng (CS)	14.735.049,24	42066216,17	101.282.260,2	214.093.913,7
Hiệu quả kinh tế cho xã hội (TS)	297635,26	2433215,208	14.048.715,82	60.079.196,35
Số việc làm mới (N=80000 năm 2015)	79.390	78.264	75.883	71.751
Thất nghiệp (lao động)	610	1.736	4.117	8.249

Nguồn: Ước lượng của tác giả

Kết quả ước lượng ở bảng 5 chỉ ra thiệt hại của Chính phủ từ thuế sau khi hiệp định TPP được ký hết tăng hơn 10 lần từ khoảng 13.413 tỷ VND năm 2016 lên hơn 140.840 tỷ VND năm 2028. Trong khi đó, thiệt hại của nhà sản xuất trong nước là hơn 12 lần, từ 1024 tỷ VND lên 13.174 tỷ VND sau hơn 10 năm. Khi có TPP, lợi ích người tiêu dùng được hưởng tăng hơn 14 lần, kết quả là hiệu quả kinh tế cho xã hội tăng lên đáng kể, từ gần 300 tỷ VND năm 2016 lên 60.079 tỷ VND năm 2028.

Tuy vậy, xã hội phải đối mặt với vấn đề thất nghiệp nghiêm trọng. Năm 2015, ngành ô tô đóng góp tạo việc làm cho khoảng 80.000 lao động trong toàn ngành (Lê Hùng, 2016). Khi có TPP, số công ăn việc làm chỉ còn khoảng 79.390 nên số người lao động mất việc trong ngành ước tính là hơn 600 người năm 2016 và lên tới hơn 8000 người sau hơn 10 năm. Đây là vấn đề mà các nhà làm chính sách và cơ quan quản lý nhà nước cần quan tâm và có các giải pháp phù hợp.

4. Kết luận và khuyến nghị giải pháp

Các kết quả ước lượng ở trên đã cho thấy, Hiệp định Đối tác kinh tế xuyên Thái Bình Dương (TPP) mặc dù ràng buộc ô tô là một trong những mặt hàng có lộ trình dỡ bỏ thuế muộ n nhất, thuế nhập khẩu ô tô từ các nước thành viên sẽ về 0% sau hơn 10 năm nữa nhưng tác động của TPP đến phúc lợi xã hội nói chung tăng lên đáng kể vì lợi ích của người tiêu dùng vẫn bù đắp được thiệt hại doanh thu của chính phủ và mất của người sản xuất nội địa.

Từ năm 2016 đến 2028, thiệt hại của Chính phủ từ thuế sau khi hiệp định TPP được ký hết tăng hơn

10 lần và thiệt hại của nhà sản xuất trong nước là khoảng 12 lần. Khi có TPP người tiêu dùng được hưởng lợi tăng hơn 14 lần, kết quả là hiệu quả kinh tế cho xã hội tăng lên hơn 200 lần (gần 300 tỷ VND năm 2016 lên 60.079 tỷ VND năm 2028). Giá ô tô nhập khẩu sẽ giảm mạnh kéo giá xe sản xuất trong nước giảm theo khi Việt Nam gia nhập TPP và kết thúc đàm phán những hiệp định thương mại khác.

Theo số liệu ước lượng năm 2016 trung bình người tiêu dùng khi mua xe sản xuất trong nước sẽ được giảm gần 6 triệu VND, trong khi đó sẽ được giảm khoảng 107 triệu VND khi mua dòng xe nhập khẩu. Điều này mở ra một hy vọng cho khách hàng Việt có khả năng sở hữu ô tô cao hơn với mức giá phù hợp với thu nhập hơn. Bởi lẽ, thuế nhập khẩu là một trong những gánh nặng lớn nhất đè lên giá xe bán ra tại thị trường Việt Nam. Thêm nữa, hệ quả tất yếu khi gia nhập TPP là doanh nghiệp nội địa đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt, thị phần hàng hóa của Việt Nam sẽ bị thu hẹp, thậm chí xảy ra nguy cơ mất thị phần nội địa và một lượng lớn lao động trong nước bị mất việc làm (610 người năm 2016 và 8249 người năm 2028) do trình độ chuyên môn thấp cùng sự cạnh tranh lao động gay gắt từ các nước láng giềng

Dẫu vậy, từ nhiều năm qua, ô tô vẫn được coi là mặt hàng xa xỉ, vì thế đánh thuế rất cao ở mọi loại thuế phí như giá trị gia tăng, tiêu thụ đặc biệt, trước bạ cùng gần 10 loại phí khác. Ngoài ra, xe nhập khẩu còn thiệt thòi hơn nữa khi chịu rào cản thuế nhập khẩu, vốn đánh rất cao để bảo hộ ngành sản xuất trong nước. Viễn cảnh Việt Nam có giá xe giảm trong tương lai gần 1-2 năm nữa khó xảy ra. Bởi lẽ,

tương quan về thu nhập của người dân, hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông vẫn chưa đồng bộ để phát triển loại phương tiện này, ngân sách nhà nước phụ thuộc rất nhiều vào thuế.

Vì vậy, để gia tăng lợi ích cho người tiêu dùng, các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô cần đòi hỏi những chính sách có lợi từ chính phủ và chính phủ cần có những nghị định quy định về sửa đổi một số điều luật giảm thuế tiêu thụ đặc biệt dành cho xe nhập khẩu. Tuy nhiên, yếu tố lớn nhất ảnh hưởng tới giá xe hơi tại Việt Nam không phải là thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt hay bất cứ loại thuế phí nào khác, vì thực chất đó chỉ là công cụ để điều tiết thị trường. Giá xe phụ thuộc lớn nhất vào ý chí của cơ

quan quản lý, khi nào ô tô còn là mặt hàng “cần hạn chế tiêu dùng”, khi đó giá xe vẫn còn cách xa mức thu nhập của người dân. Các doanh nghiệp nội địa cũng cần phải tự thay đổi phương thức sản xuất và quản lý để đáp ứng được nhu cầu thị trường để ô tô nội địa có thể cạnh tranh với ô tô nhập khẩu cả về chất lượng và giá cả, nếu không muốn bị đào thải.

Về số lao động mất việc làm khi có TPP, cơ quan quản lý cần phải chỉ đạo các trung tâm đào tạo nghề hỗ trợ để họ nâng cao trình độ chuyên môn, cạnh tranh được với lao động từ các nước láng giềng hoặc có những chính sách giúp chuyển đổi ngành nghề cho những lao động này có công việc phù hợp.

Tài liệu tham khảo

- Bạch Dương (2016), ‘Người Việt chi gần 3 tỷ USD nhập khẩu ô tô năm 2015’, *Vnexpress*, truy cập lần cuối ngày 03 tháng 02 năm 2016, từ <<http://kinhdoanh.vnexpress.net/tin-tuc/doanh-nghiep/nguoi-viet-chi-gan-3-ty-usd-nhap-khau-oto-nam-2015-3334646.html>>.
- Burns, Michael E. (1973), ‘A Note on the Concept and Measure of Consumer’s Surplus’, *American Economic Review*, 63(3), 335-344.
- de Melo, J. & Tarr, David G. (1992), *A General Equilibrium Analysis of US Foreign Trade Policy*, MIT Publication, USA.
- Jones, Michael (1993), ‘The Geometry of Protectionism in the Imperfect Substitutes Model: A Reminder’, *Southern Economic Journal*, 60(1), 235-238.
- Lê Hùng (2016), ‘Khó khăn phát triển của ngành Công nghiệp ô tô Việt Nam’, *Cục công nghiệp địa phương*, truy cập lần cuối ngày 05 tháng 02 năm 2016, từ <http://arid.gov.vn/default.aspx?page=news&do=detail&category_id=232&news_id=3924>
- Morkre, Morris E. & Tarr, David G. (1980), *Effects of Restrictions on United States Imports: Five Case Studies and Theory*, Bureau of Economics, Federal Trade Commission.
- Như Phúc (2016), ‘Bảng giá xe ô tô hiện có tại Việt Nam, cập nhật tháng 01/2016’, *Dân trí*, truy cập lần cuối ngày 04 tháng 02 năm 2016, từ <<http://dantri.com.vn/o-to-xe-may/bang-gia-xe-o-to-hien-co-tai-viet-nam-cap-nhat-thang-1-2016-1379301830.htm>>.
- Nguyễn Khắc Minh (biên soạn, 2004), *Đo ảnh hưởng của tự do hóa thương mại ở Việt Nam*, Nhà xuất bản Khoa học và Kỹ thuật, Hà Nội.
- Nguyễn Việt Hùng (2004), ‘Dự báo cầu nhập khẩu cho một số mặt hàng nhập khẩu chủ yếu của Việt Nam’, *Tạp chí Kinh tế và Phát triển*, 89, 43-46.
- Nguyễn Tiến Dũng (2016), ‘Lao động Việt Nam trước nguy cơ thất nghiệp khi tham gia TPP’, *Vnexpress*, truy cập lần cuối ngày 19 tháng 01 năm 2016, từ <<http://kinhdoanh.vnexpress.net/tin-tuc/vi-mo/lao-dong-viet-nam-truoc-nguy-co-that-nghiep-khi-tham-gia-tp-3308840.html>>.
- Podgursky, Michael (1992), ‘The Industrial Structure of Job Displacement: 1979-1989’, *Monthly Labor Review*, 115(1), 20-24.
- Quốc Hùng (2016), ‘Năm 2015, lượng ô tô tiêu thụ tăng kỷ lục’, *Saigontimes*, truy cập lần cuối ngày 04 tháng 02 năm 2016, từ <<http://www.thesaigontimes.vn/140962/Nam-2015-luong-o-to-tieu-thu-tang-ky-luc.html>>
- Richardson, David J. (1989), *Empirical Research on Trade Liberalization with Imperfect Competition: A Survey*, NBER Working Paper No. 2883, NBER, 7-50.

- Rousslang, Donald & Parker, Stephen (1984), 'Cross- Price Elasticities of U.S. Import Demand', *Review of Economics and Statistics*, 66, 518-523.
- Rousslang, Donald & Soumela, John (1985), 'Calculating the Consumer and Net Welfare Costs of Import Relief', *Staff Research Study*, 15, US International Trade Commission, Washington.
- Tarr, David G. & Morke, Morris (1984), *Aggregate Costs to the United States of Tariffs and Quotas on Imports: General Tariff Cuts and Removal of Quotas on Automobiles, Steel, Sugar and Textiles*, Bureau of Economics, Federal Trade Commission, Washington.
- Tarr, David G. (1990), 'A Modified Cournot Aggregation Condition for Obtaining Estimates of Cross - Elasticities of Demand', *Eastern Economic Journal*, 16(3), 257-264.
- Thanh Thanh Lan (2015), 'Thuế nhập khẩu ô tô về 0% sau 10 năm gia nhập TPP', *Vnexpress*, truy cập ngày 19 tháng 01 năm 2015, từ <<http://kinhdoanh.vnexpress.net/tin-tuc/doanh-nghiep/thue-nhap-khau-oto-ve-0-sau-10-nam-gia-nhap-tpp-3308070.html>>.