

Quy tắc xuất xứ đối với dịch vụ: vấn đề đang nổi lên trong thương mại quốc tế và ý nghĩa đối với dịch vụ vận tải biển Việt Nam

NGUYỄN CHIẾN THẮNG

1. Mở đầu

Nếu như quy tắc xuất xứ đối với *hàng hóa* đã có ý nghĩa quan trọng từ lâu trong các hiệp định thương mại quốc tế, thì quy tắc xuất xứ đối với *dịch vụ* mới chỉ thu hút sự chú ý trong thời gian gần đây, khi vai trò của thương mại dịch vụ ngày càng gia tăng và thế giới đang chứng kiến sự ra đời đến chóng mặt các hiệp định thương mại tự do (FTA) song phương và khu vực, đặc biệt là khu vực châu Á - Thái Bình Dương, như một lối thoát đối với một số nước trong khu vực trước những bước tiến chậm chạp của quá trình tự do hóa thương mại trong khuôn khổ đàm phán đa phương WTO. Vấn đề các nước quan tâm là quy tắc xuất xứ cần phải được thiết kế như thế nào để đưa vào các hiệp định thương mại tự do, nhằm hạn chế việc các bên thứ ba hưởng những ưu đãi thương mại trong dịch vụ mà đáng ra chỉ được trao cho các bên ký kết hiệp định.

Đối với trường hợp Việt Nam, hiện nay chúng ta đang tham gia vào Hiệp định thương mại tự do khu vực ASEAN và cũng đang xúc tiến tìm kiếm các thỏa thuận thương mại tự do song phương với các đối tác quan trọng như Nhật Bản hay một số đối tác thương mại khác. Trước xu thế thương mại dịch vụ ngày càng gia tăng, việc áp dụng quy tắc xuất xứ đối với dịch vụ trong Hiệp định Khung về thương mại dịch vụ ASEAN (ASEAN Framework Agreement on Services, gọi tắt là AFAS) hay các hiệp định thương mại tự do song phương khác mà Việt Nam đang tìm kiếm

là một điều hoàn toàn có thể. Do vậy, việc tìm hiểu rõ nội dung của khái niệm này cùng với tác động của nó đối với các doanh nghiệp đang hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ là hết sức cần thiết.

Với mục đích trên, nghiên cứu này được chia làm 2 phần. Phần đầu trình bày khái niệm quy tắc xuất xứ đối với dịch vụ, tầm quan trọng của quy tắc này trong thương mại quốc tế, và các tiêu chí áp dụng trong thực tế. Trong phần thứ hai, tác giả mô phỏng tác động của các tiêu chí trên (nếu được áp dụng trong Hiệp định AFAS) đối với các doanh nghiệp đầu tư nước ngoài (ĐTNN) từ các nước ngoài khối ASEAN trong ngành vận tải biển của Việt Nam - là một ngành dịch vụ có mức độ hội nhập sâu với nền kinh tế trong khu vực cũng như thế giới.

2. Khái niệm

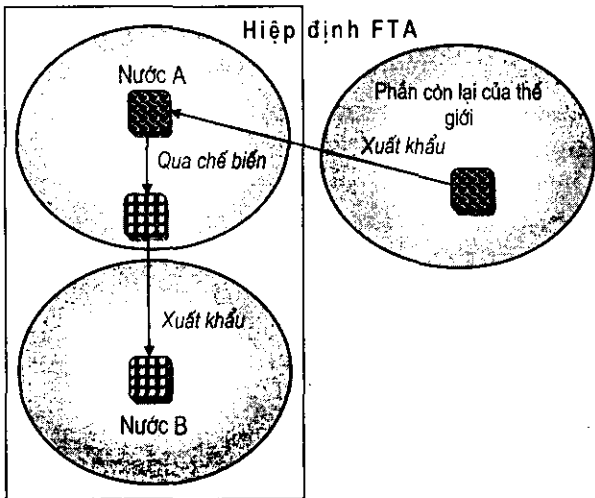
2.1. Quy tắc xuất xứ đối với dịch vụ là gì?

Quy tắc xuất xứ đã được áp dụng từ lâu đối với thương mại hàng hóa. Trong trường hợp hàng hóa, việc áp dụng quy tắc này nhằm ngăn chặn việc nhập khẩu hàng hóa từ một bên thứ ba vào một nước là thành viên của hiệp định thương mại tự do sau khi đã vận chuyển qua một nước khác cũng là thành viên của hiệp định này với mục đích hưởng ưu đãi thương mại mà hai nước thành viên này dành cho nhau. (hình 1). Chẳng hạn hai nước A và B ký hiệp định thương mại tự do miễn thuế cho toàn

Nguyễn Chiến Thắng, Ths, Viện Kinh tế Việt Nam.

bộ hàng hóa buôn bán giữa hai nước. Giả sử rằng, thuế nhập khẩu của nước A đối với hàng hóa từ phần còn lại của thế giới thấp hơn thuế nhập khẩu của nước B. Nếu bỏ qua chi phí vận chuyển, các nhà xuất khẩu từ phần còn lại của thế giới sẽ có động cơ muốn xuất khẩu hàng hóa của họ vào nước B thông qua nước A và nhờ vậy sẽ tránh phải nộp thuế nhập khẩu cao hơn khi xuất khẩu trực tiếp vào nước B. Để tránh trường hợp này, hiệp định thương mại tự do phải thiết kế quy tắc xuất xứ xác định mức độ xuất xứ cần thiết của hàng hóa từ các nước thành viên của hiệp định để có thể nhận được thuế quan ưu đãi của hiệp định. Ví dụ, trong trường hợp Hiệp định thương mại tự do AFTA, quy tắc xuất xứ yêu cầu hàng hóa buôn bán giữa các nước thành viên phải đạt tỷ lệ 40% xuất xứ từ các nước thành viên thì mới được hưởng thuế suất ưu đãi.

HÌNH 1: Sơ đồ quy tắc xuất xứ đối với thương mại hàng hóa

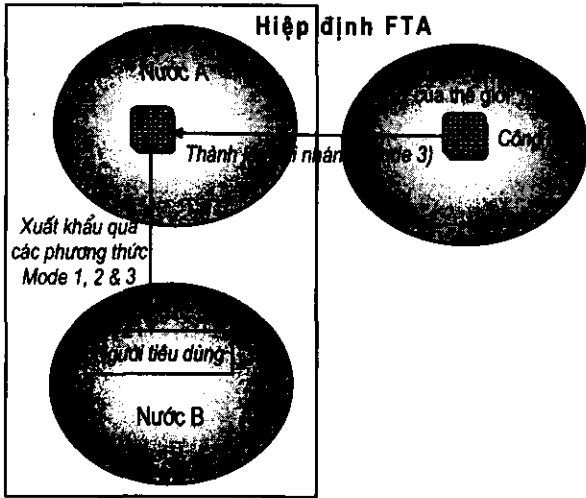


Về mặt bản chất, quy tắc xuất xứ trong dịch vụ cũng tương tự như vậy, tuy nhiên có một điểm khác biệt căn bản là hàng rào thương mại trong lĩnh vực dịch vụ không phải là thuế suất, mà có các hình thức khác từ những hạn chế mang tính định lượng cho đến những hạn chế về mặt chính sách. Chẳng hạn, chúng ta lấy dịch vụ trung tâm giải đáp khách hàng qua biên giới (call

center) làm ví dụ. Giả sử hai nước ký hiệp định thương mại tự do bỏ hoàn toàn việc ngăn cấm sự cung cấp dịch vụ này. Liệu một nhà cung cấp dịch vụ này tại một nước thành viên có thể được phép cung cấp dịch vụ đến nước thành viên kia hay không nếu nhà cung cấp dịch vụ này thực sự đã thuê lại một công ty khác nằm tại một nước thứ ba, không phải là nước thành viên của hiệp định? Mức độ xuất xứ của dịch vụ từ hai nước thành viên hiệp định ở đây phải là bao nhiêu thì mới được hưởng ưu đãi thương mại là được phép cung cấp dịch vụ giải đáp khách hàng qua biên giới giữa hai nước? Ở đây vấn đề quan tâm là *xuất xứ của dịch vụ từ đâu đến*, trong trường hợp đây là dịch vụ được cung cấp theo phương thức xuyên biên giới, thường được gọi là phương thức 1 trong thương mại dịch vụ (Mode 1: cross-border) tương tự như trong thương mại hàng hóa. Tuy nhiên, phần lớn dịch vụ lại được cung cấp theo 3 phương thức khác là tiêu dùng ở nước ngoài (Mode 2: consumption abroad), hiện diện thương mại (Mode 3: commercial presence) và hiện diện thể nhân (Mode 4: presence of natural person) do đặc thù của dịch vụ là nhà cung cấp và người tiêu dùng phải gần nhau về mặt địa lý. Do vậy phần lớn trong các hiệp định thương mại dịch vụ gần đây, quy tắc xuất xứ chú trọng đến *xuất xứ của nhà cung cấp dịch vụ*, chứ không phải bản thân dịch vụ.

Hình 2 dưới đây miêu tả sơ đồ minh họa quy tắc xuất xứ trong trường hợp hiện diện thương mại (Mode 3) tức là sự có mặt của các công ty cung ứng dịch vụ của một nước thứ ba tại các nước thành viên. Theo sơ đồ này, một nhà cung cấp từ phần còn lại của thế giới lập chi nhánh (subsidiary) của mình tại nước A, một nước thành viên của hiệp định. Quy tắc xuất xứ ở đây quy định là trong trường hợp nào thì chi nhánh của công ty đặt tại nước A được hưởng ưu đãi thương mại trong khuôn khổ hiệp định thương mại tự do nếu chi nhánh này muốn xuất khẩu dịch vụ sang nước thành viên B theo ba phương thức 1, 2, 3.

HÌNH 2: Sơ đồ quy tắc xuất xứ đối với nhà cung cấp dịch vụ



2.2. Tầm quan trọng của quy tắc xuất xứ đối với dịch vụ

Theo Zampetti & Sauve (2004) và Fink (2005), có hai ý nghĩa quan trọng của quy tắc xuất xứ đối với dịch vụ: ý nghĩa kinh tế và ý nghĩa về đàm phán.

Xét về ý nghĩa kinh tế, quy tắc xuất xứ đối với dịch vụ có những hàm ý chính sách như sau:

- Nếu đứng trên góc độ của nước xuất khẩu dịch vụ (nước A), việc áp dụng quy tắc xuất xứ chặt chẽ sẽ hạn chế những lợi ích thu được từ việc xuất khẩu dịch vụ và kèm theo đó là việc sử dụng lao động trong nước chỉ trong những nhà cung cấp trong nước. Ngược lại, một quy tắc xuất xứ thông thoáng hơn lại có thể giúp thu hút nhiều nhà ĐTNN ngoài khu vực FTA đầu tư vào nước xuất khẩu.

- Nếu đứng trên góc độ của nước nhập khẩu dịch vụ (nước B), việc áp dụng quy tắc xuất xứ chặt chẽ sẽ có nhiều khả năng hơn khi nước nhập khẩu mong muốn bảo hộ các nhà cung cấp dịch vụ non trẻ trong nước trước những nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài có tính cạnh tranh hơn. Quan điểm này phù hợp với quan điểm của các nước trong khu vực ASEAN, bởi vì năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ trong nước tại các

quốc gia này còn nhiều hạn chế. Ngược lại, nếu nước nhập khẩu có quan điểm rằng việc mở cửa cho các nhà cung cấp dịch vụ từ các nước thuộc bên thứ ba, trên cơ sở không phân biệt đối xử với các thành viên của FTA, sẽ mang lại hiệu quả cho toàn bộ nền kinh tế khi thu hút được những nhà cung cấp dịch vụ tốt nhất vào nước mình thì nước này sẽ áp dụng quy tắc xuất xứ thông thoáng hơn.

Xét về ý nghĩa đối với vấn đề đàm phán, một trong những lý do tại sao trong thời gian gần đây lại xuất hiện nhiều hiệp định thương mại tự do song phương và khu vực là vì nhiều nước cho rằng, đàm phán thương mại tự do trong khuôn khổ song phương hoặc khu vực giữa một số ít nước sẽ dễ đi đến kết quả hơn là một khuôn khổ đàm phán quá lớn bao gồm gần 150 quốc gia đòi hỏi rất nhiều thời gian và những nhượng bộ để đi đến những thỏa thuận nào đó. Ngoài ra, hiện tượng y lại (free-ride) trong đàm phán thương mại đa phương cũng là một yếu tố làm cho các nước phải tìm kiếm các thỏa thuận song phương hay khu vực. Các đàm phán dịch vụ đa phương tiến hành dựa trên cơ sở các cuộc đàm phán song phương, nhưng cuối cùng các cam kết song phương lại được áp dụng đối với tất cả các nước thành viên WTO trên cơ sở MFN. Do vậy, mặc dù một nước thành viên WTO có thể quan tâm đến việc tiếp cận thị trường của một nước thành viên nào đó, nhưng nó có thể lưỡng lự trước quyết định tiến hành đàm phán song phương trên cơ sở có đi có lại nếu một nước thứ ba nào đó cũng quan tâm đến thị trường của nước kia. Kết quả cuối cùng là một số nước không nhiệt tình tham gia đàm phán mà chỉ đợi các nước khác tiến hành rồi hưởng lợi từ những cam kết được mở rộng theo nguyên tắc MFN, do vậy dẫn đến tiến trình đàm phán bị trì trệ.

Để tránh hiện tượng này (free-ride) có thể làm hại đến quyền lợi của các nước thành viên của một hiệp định FTA, ví dụ là Hiệp định AFAS, cần thiết phải có một quy tắc xuất xứ chặt chẽ đối với dịch vụ.

2.3. Các tiêu chí của quy tắc xuất xứ trong dịch vụ

Trong thời gian qua, một số các hiệp định thương mại tự do đã áp dụng các tiêu chí quy tắc xuất xứ đối với các công ty cung cấp dịch vụ như sau:

- *Công ty (incorporation)*. Đây là tiêu chí đầu tiên yêu cầu nhà cung cấp dịch vụ phải được đăng ký hoạt động theo luật của nước thành viên FTA (nước xuất khẩu)

- *Hoạt động kinh doanh thực sự (substantive business operations-SBO)*. Tiêu chí này có thể bao gồm việc sở hữu giấy phép kinh doanh hoặc dịch vụ tại nước thành viên FTA (nước xuất khẩu), hoặc việc chi trả thuế thu nhập, sở hữu hoặc thuê trụ sở, yêu cầu doanh thu tối thiểu, yêu cầu số năm đã đi vào hoạt động, yêu cầu dịch vụ được xuất khẩu trong lãnh thổ FTA cũng tương tự như dịch vụ cung cấp tại nước xuất khẩu.

- *Sở hữu và kiểm soát trong nước*. Tiêu chí để có thể nhận được sự ưu đãi thương mại có thể là công ty do công dân của nước thành viên FTA sở hữu/hay kiểm soát.

- *Sử dụng lao động trong nước*. Ưu đãi thương mại có thể chỉ được trao cho các công ty nào thỏa mãn tỷ lệ sử dụng lao động trong nước tối thiểu nào đó.

Có thể thấy rõ hơn các tiêu chí trên được áp dụng như thế nào qua ví dụ về quy tắc xuất xứ đối với dịch vụ trong Hiệp định thương mại tự do Hồng Kông-Trung Quốc (2003)¹. Cho đến thời điểm này, đây được coi là quy tắc xuất xứ đối với dịch vụ mang tính chặt chẽ nhất trong số các hiệp định thương mại tự do đã được ký kết.

Nếu như hiệp định này không áp dụng quy tắc xuất xứ trong dịch vụ thì với một chế độ thương mại vào loại thông thoáng nhất trên thế giới của Hồng Kông, các nhà cung cấp dịch vụ từ ngoài lãnh thổ Hồng Kông có thể sử dụng lãnh thổ này để thâm nhập thị trường Trung Quốc trước lộ trình WTO cho phép đối với quốc gia sở hữu nhà cung cấp dịch vụ này. Đây chính là điều

mà cả hai Chính phủ Hồng Kông và Trung Quốc không mong muốn. Do vậy, trong văn bản của hiệp định này đã có riêng một phụ lục rất chi tiết về quy tắc xuất xứ đối với nhà cung cấp dịch vụ. Theo hiệp định, các công ty Hồng Kông muốn được hưởng ưu đãi thương mại của hiệp định phải có hoạt động kinh doanh thực sự (SBO) cụ thể là từ 3-5 năm (tùy theo từng loại dịch vụ) tại Hồng Kông trong lĩnh vực dịch vụ mà họ định cung cấp vào đại lục; họ phải nộp thuế thu nhập tại Hồng Kông; họ phải sở hữu hoặc thuê trụ sở cho công ty hoạt động tại Hồng Kông; và phải sử dụng hơn 50% lao động là công dân của Hồng Kông. Để được công nhận là nhà cung cấp dịch vụ Hồng Kông theo quy định của hiệp định, nhà cung cấp dịch vụ cần phải nộp đơn cho Bộ Thương mại và Công nghiệp Hồng Kông cùng với tài liệu chứng thực rằng họ đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn trên. Hiệp định này có hiệu lực từ ngày 1-1-2004. Tính đến tháng 5-2005 đã có 788 giấy chứng nhận được phát cho các nhà cung cấp dịch vụ của Hồng Kông.

3. Mô phỏng tác động của quy tắc xuất xứ đối với ngành vận tải biển Việt Nam

Như phân trên đã trình bày, với tầm quan trọng ngày càng gia tăng của quy tắc xuất xứ trong dịch vụ đối với các hiệp định thương mại tự do khu vực và song phương, hoàn toàn có khả năng là trong thời gian sắp tới, Hiệp định Khung về thương mại dịch vụ ASEAN (AFAS) và các hiệp định thương mại tự do song phương khác sẽ thiết kế quy tắc xuất xứ trong dịch vụ mang tính chặt chẽ hơn.

Hiện nay Việt Nam mới chỉ tham gia một hiệp định thương mại tự do trong lĩnh vực dịch vụ là Hiệp định AFAS, còn việc thiết lập các hiệp định FTA song phương khác mới chỉ dừng lại ở ý tưởng. Do vậy,

1. Xem Website của Bộ Thương mại và Công nghiệp Hồng Kông:
<http://www.tid.gov.hk/english/cepa/fulltext.html>

trong phần này, tác giả sẽ thử đưa ra một vài tính toán mô phỏng tác động của việc áp dụng quy tắc xuất xứ (nếu có) trong hiệp định AFAS đối với ngành vận tải biển Việt Nam từ quan điểm của nước xuất khẩu dịch vụ (nước A trong sơ đồ 2). Cụ thể hơn, câu hỏi đặt ra là với những kịch bản đưa ra về các tiêu chí áp dụng đối với quy tắc xuất xứ trong dịch vụ, các doanh nghiệp đầu tư nước ngoài từ những nước nằm ngoài khu vực ASEAN sẽ bị ảnh hưởng như thế nào, những doanh nghiệp nào có thể được coi là đủ tiêu chuẩn quy tắc xuất xứ trong dịch vụ để có thể xuất khẩu dịch vụ của mình sang các nước thành viên của AFAS và cũng được hưởng ưu đãi thương mại của hiệp định như các doanh nghiệp trong nước của Việt Nam.

Các kịch bản đưa ra trong nghiên cứu này mô phỏng theo hiệp định Hồng Công-Trung Quốc theo 4 cấp độ từ thấp lên cao:

- *Công ty.* Đây là tiêu chí đầu tiên yêu cầu nhà cung cấp dịch vụ phải được đăng ký hoạt động theo luật của Việt Nam;
- *Hoạt động kinh doanh thực sự.* Tiêu chí này được cụ thể hóa bằng số năm hoạt động tối thiểu ở Việt Nam là 3 năm;

- *Sở hữu và kiểm soát trong nước.* Mức sở hữu tối thiểu của phía Việt Nam là 50%;

- *Sử dụng lao động trong nước.* Mức sử dụng lao động Việt Nam tối thiểu là 50%.

Tuy nhiên, trước khi đi vào tính toán chi tiết, chúng ta hãy nhìn lại bức tranh toàn cảnh của ĐTNN trong lĩnh vực vận tải biển của Việt Nam.

3.1. Bức tranh đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực vận tải biển của Việt Nam

Do năng lực của các doanh nghiệp Việt Nam trong lĩnh vực vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu còn yếu, nên thị phần trong tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu mới chỉ đạt mức 19%. Toàn bộ thị phần khoảng 81% còn lại là do các doanh nghiệp nước ngoài vận chuyển, bao gồm cả những doanh nghiệp đầu tư nước ngoài đặt tại Việt Nam. Dưới đây là phân bố thị phần của ĐTNN chia theo hai khu vực: các doanh nghiệp ĐTNN từ ASEAN và các doanh nghiệp ĐTNN từ các nước ngoài khu vực ASEAN. Bức tranh này cho thấy các doanh nghiệp ngoài khu vực ASEAN chiếm tỷ trọng lớn hơn nhiều so với nhóm doanh nghiệp từ ASEAN cả về số lượng doanh nghiệp cũng như vốn đầu tư (62% và 55%).

BẢNG 1: ĐTNN từ các nước trong và ngoài khối ASEAN (tính đến tháng 9-2005)

Khu vực đầu tư	Số lượng	%	Vốn đầu tư thực hiện (USD)	%
ASEAN	22	37,9	76.580.000	45
Ngoài ASEAN	36	62,1	94.031.429	55
<i>Tổng cộng</i>	<i>58</i>	<i>100</i>	<i>170.611.429</i>	<i>100</i>

Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải

Nếu chúng ta xem xét sự phân bố theo từng quốc gia thì Nhật Bản là nhà đầu tư lớn nhất trong số các quốc gia ngoài

ASEAN, sau đó là Ucraina, Hồng Công và Nga với vốn đầu tư là 27,2 triệu, 15,7 triệu, 9,32 triệu và 9,3 triệu USD.

BẢNG 2: Phân bố FDI của các nước ngoài khối ASEAN (tính đến tháng 9-2005)

Nước đầu tư	Số lượng	%	Vốn đầu tư thực hiện (USD)	%
Đài Loan	2	5,6	1.400.000	1,5
Đan Mạch	3	8,3	4.624.000	4,9
Quần Đảo British Virgin	1	2,8	5.633.366	6,0
Quần Đảo Cayman	1	2,8	2.511.000	2,7
Đức	1	2,8	500.000	0,5
Hàn Quốc	5	13,9	4.350.000	4,6
Hồng Kông	5	13,9	9.317.063	9,9
Hoa Kỳ	3	8,3	3.840.000	4,1
Italia	1	2,8	50.000	0,1
Nga	2	5,6	9.300.000	9,9
Na Uy	1	2,8	650.000	0,7
Nhật Bản	6	16,7	27.195.000	28,9
Panama	1	2,8	500.000	0,5
Pháp	1	2,8	1.500.000	1,6
Thụy Sĩ	2	5,6	7.000.000	7,4
Ucraina	1	2,8	15.661.000	16,7
Tổng cộng	36	100	94.031.429	100

Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải

Nhìn vào các loại hình dịch vụ mà các doanh nghiệp FDI từ các nước ngoài khối ASEAN hoạt động, chúng ta nhận thấy rằng chúng rất đa dạng, từ vận tải biển, vận chuyển container cho đến giao nhận hàng hóa, bảo quản kho bãi, đại lý vận tải biển. Trong những loại hình này, giao nhận hàng hóa là loại hình phổ biến nhất (55,6%), sau đó là vận tải biển (25%).

BẢNG 3: Phân bố các loại hình dịch vụ của các nước ngoài khối ASEAN (tính đến tháng 9-2005)

Loại hình dịch vụ	Số lượng	%
Vận tải Container	7	19,4
Vận tải biển	9	25,0
Giao nhận hàng hóa	20	55,6
Bảo quản kho bãi	7	19,4
Đại lý vận tải biển	6	16,7
Tổng cộng	36	

Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải

Ghi chú: Do một số doanh nghiệp có thể cung ứng nhiều loại dịch vụ cùng một lúc nên tổng các số DN và các tỷ lệ phần trăm trên không bằng 36 và 100%.

3.2. Mô phỏng các kịch bản khác nhau của quy tắc xuất xứ

Trong phần này chúng ta sẽ mô phỏng tỷ lệ các doanh nghiệp ĐTNN từ các nước ngoài khối ASEAN đáp ứng yêu cầu về quy tắc xuất xứ theo các tiêu chí dưới đây:

a. Công ty hoạt động theo luật của Việt Nam.

Tất cả 36 các doanh nghiệp ĐTNN từ ngoài khối ASEAN này đều được thành lập và hoạt động tại Việt Nam theo Luật ĐTNN, do vậy nếu như tiêu chí này được áp dụng thì toàn bộ 36 (100%) doanh nghiệp này sẽ được quyền hưởng ưu đãi thương mại của hiệp định AFAS khi xuất khẩu sang các nước thành viên khác.

b. Hoạt động kinh doanh thực sự (thời gian hoạt động tối thiểu là 3 năm)

Nếu tiêu chí thời gian hoạt động tối thiểu là 3 năm được áp dụng thì theo thông tin về năm thành lập của doanh nghiệp, sẽ có 24 doanh nghiệp ĐTNN (67%) từ ngoài khối ASEAN thỏa mãn tiêu chuẩn này của quy tắc xuất xứ.

c. Doanh nghiệp ĐTNN với sở hữu của phía Việt Nam ít nhất là 50%.

Trong số 36 doanh nghiệp ĐTNN từ ngoài khối ASEAN, chỉ có một doanh nghiệp sở hữu 100% vốn nước ngoài là chi nhánh của công ty Maersk, một công ty của Đan Mạch theo chương trình “thu hoạch sớm” với EU. Tất cả những doanh nghiệp còn lại đều có sở hữu phía nước ngoài tối đa là 49% theo quy định hiện hành của ngành vận tải biển².

Do vậy 35 trong số 36 (hay 97%) doanh nghiệp ngoài khối ASEAN thỏa mãn tiêu chí

2. Nghị định số 10/2001/NĐ-CP ngày 19-3-2001 của Chính phủ về điều kiện kinh doanh dịch vụ hàng hải.

quy tắc xuất xứ này.

d. Sử dụng ít nhất là 50% lao động trong nước.

Theo quy định hiện hành³ tỷ lệ sử dụng lao động nước ngoài trong các công ty ở Việt Nam không được vượt quá 3% tổng lao động trong

doanh nghiệp. Do vậy, hoàn toàn có cơ sở khi kết luận rằng tất cả 36 (100%) doanh nghiệp đều thỏa mãn tiêu chí này.

Những kết quả mô phỏng trên đây được tóm tắt trong bảng dưới đây:

BẢNG 4 : Tỷ lệ các doanh nghiệp ĐTNN từ các nước ngoài khối ASEAN thỏa mãn các tiêu chí khác nhau của quy tắc xuất xứ (nếu được áp dụng trong Hiệp định AFAS)

	Công ty thành lập và hoạt động theo luật trong nước	Hoạt động kinh doanh thực sự (thời gian hoạt động tối thiểu là 3 năm)	Sở hữu phía Việt Nam tối thiểu là 50%	Sử dụng tỷ lệ lao động trong nước tối thiểu là 50%
Tỷ lệ các doanh nghiệp thỏa mãn tiêu chuẩn (%)	100	67	97	100

4. Kết luận

Quy tắc xuất xứ đối với dịch vụ đang ngày càng thu hút được sự chú ý và quan tâm của giới học thuật cũng như các nhà hoạch định chính sách trong lĩnh vực thương mại dịch vụ trước xu thế gia tăng mạnh mẽ các hiệp định thương mại tự do khu vực và song phương.

Nghiên cứu này đã thử đưa ra một số kịch bản quy tắc xuất xứ có thể được áp dụng đối với Hiệp định Khung về thương mại dịch vụ ASEAN (AFAS) mà Việt Nam là một thành viên và mô phỏng tác động của chúng đối với ngành vận tải biển của Việt Nam. Các kết quả mô phỏng cho thấy rằng, nếu quy tắc xuất xứ trong dịch vụ được áp dụng đối với Hiệp định AFAS trong thời gian tới, thì hầu hết các doanh nghiệp ĐTNN từ ngoài khối ASEAN trong lĩnh vực vận tải biển tại Việt Nam đều thỏa mãn quy tắc này, và do vậy họ hoàn toàn có quyền được hưởng những ưu đãi thương mại dịch vụ từ Hiệp định AFAS khi xuất khẩu dịch vụ sang các nước thành viên của AFAS.

Tuy nhiên, nghiên cứu này còn một điểm hạn chế là mới chỉ nhìn tác động của việc áp dụng quy tắc xuất xứ đến Việt Nam với tư cách là nước xuất khẩu dịch vụ (nước A). Nghiên cứu sẽ đầy đủ hơn nếu chúng ta xem xét tác động đến Việt Nam với tư cách là nước nhập khẩu dịch vụ (nước B). Trong các bản chào gia nhập WTO gần đây trong lĩnh vực vận tải biển, quan điểm của Chính phủ Việt Nam là không mở cửa ngay lập tức tất cả các loại dịch vụ cũng như không cam kết cho phép đầu tư 100% vốn nước ngoài ngay sau khi gia

nhập WTO mà cần phải có lộ trình mở cửa từng bước với thời gian quá độ thích hợp. Trong bối cảnh như vậy, nghiên cứu tác động của việc áp dụng quy tắc xuất xứ đối với các doanh nghiệp ĐTNN tại các nước thành viên Hiệp định AFAS muốn xuất khẩu dịch vụ vận tải biển vào Việt Nam là rất có ý nghĩa. Tuy nhiên để thực hiện nghiên cứu như vậy phải có thông tin về các doanh nghiệp ĐTNN ngoài khối ASEAN hiện đang hoạt động tại các nước thành viên AFAS, và đây là một điều nằm ngoài khả năng tiếp cận của tác giả. Hy vọng rằng, với sự hợp tác nghiên cứu của các học giả Việt Nam và các nước ASEAN trong lĩnh vực thương mại dịch vụ, hướng nghiên cứu này có thể được thực hiện trong tương lai./.

3. Nghị định số 105/2003/NĐ-CP ngày 17-9-2003 của Chính phủ về Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Bộ luật Lao động về tuyển dụng và quản lý lao động nước ngoài làm việc tại Việt Nam.

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Americo Beviglia Zampetti and Pierre Sauvé. (2004). "Rules of Origin for Services: A Review of Current Practice", Paper prepared for the Inter-American Development Bank, Washington, D.C; forthcoming in Estevadeordal, A., et al., eds., *The Origin of Goods*, (London: Oxford University Press and CEPR).
2. Mattoo, Aaditya and Carsten Fink (2004). "Regional Agreements and Trade in Services: Policy Issues." *Journal of Economic Integration*. Vol. 19, No. 4, pp. 742-779.
3. Mattoo, Aaditya and Sacha Wunsch-Vincent. (2004). "Pre-Emptying Protectionism in Services: The GATS and Outsourcing." *Journal of International Economic Law* Vol. 7, No. 4, pp.765-800
4. Carsten Fink (2005). Rule of Origin in Services: A proposal for analytical work in the ASEAN region.