

Sổ tay doanh nghiệp



TRUNG TÂM WTO VÀ HỘI NHẬP
PHÒNG THƯƠNG MẠI VÀ CÔNG NGHIỆP VIỆT NAM

CPTPP &

Ngành Logistics Việt Nam



Australia, Brunei, Canada, Chile, Nhật Bản, Malaysia, Mexico, New Zealand, Peru, Singapore, Việt Nam



Thông tin trong Sổ tay này chỉ phục vụ mục đích tham khảo. Để biết nội dung chuẩn xác của cam kết, doanh nghiệp cần tra cứu Văn kiện chính thức (bản tiếng Anh) của Hiệp định.

Mọi quan điểm trong Sổ tay này là của Nhóm tác giả, không phản ánh quan điểm của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương hay Chương trình Aus4Reform.



Canada

Mexico

Peru

Chile

New Zealand

Hiệp định Đối tác
Toàn diện và Tiến bộ Xuyên Thái Bình Dương (CPTPP)
và Ngành Logistics Việt Nam

Hà Nội, tháng 11 năm 2019

Lời mở đầu

Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ Xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) giữa 11 nước (bao gồm Australia, Brunei, Canada, Chi-lê, Malaysia, Mexico, Nhật Bản, New Zealand, Peru, Singapore và Việt Nam) đã chính thức có hiệu lực với Việt Nam từ ngày 14/1/2019.

Là một Hiệp định thương mại tự do thế hệ mới, tiêu chuẩn cao, mức cam kết mở cửa mạnh và có phạm vi cam kết bao trùm nhiều lĩnh vực thương mại, đầu tư, quy tắc và thể chế, CPTPP dự kiến có tác động lớn tới hầu như tất cả các ngành, lĩnh vực kinh tế của Việt Nam.

Sổ tay doanh nghiệp “Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ Xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Ngành Logistics Việt Nam” nằm trong Tuyển tập 10 Sổ tay doanh nghiệp do Trung tâm WTO và Hội nhập thuộc Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) thực hiện trong khuôn khổ Hợp phần “Hỗ trợ doanh nghiệp thực thi hiệu quả CPTPP” của Chương trình Australia hỗ trợ cải cách kinh tế Việt Nam (Aus4Reform).

Sổ tay tóm tắt và diễn giải các cam kết CPTPP trong lĩnh vực logistics, đánh giá các tác động dự kiến của các cam kết này đối với triển vọng phát triển của ngành và đưa ra các khuyến nghị cơ bản để doanh nghiệp trong ngành có thể tận dụng các cơ hội và vượt qua thách thức từ Hiệp định quan trọng này.

Trung tâm WTO và Hội nhập – VCCI trân trọng cảm ơn sự hỗ trợ về chuyên môn của các chuyên gia Vụ Chính sách Thương mại Đa biên – Bộ Công Thương và sự hỗ trợ về kỹ thuật của Chương trình Aus4Reform cho việc nghiên cứu, biên soạn và phổ biến Sổ tay này.

Trung tâm WTO và Hội nhập
Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam

Mục lục

Phần thứ nhất

Cam kết mở cửa thị trường dịch vụ logistics của Việt Nam trong CPTPP 8

- 1 Dịch vụ logistics là gì? 10
- 2 Các cam kết về mở cửa thị trường dịch vụ logistics nêu ở đâu trong CPTPP? 12
- 3 Việt Nam có cam kết về các dịch vụ logistics nào trong CPTPP? 16

Mục 1 – Các cam kết chung với tất cả các dịch vụ logistics 23

- 4 Việt Nam có cam kết gì về việc di chuyển nhân sự của nhà cung cấp dịch vụ logistics CPTPP vào Việt Nam? 24

Mục 2 - Cam kết mở cửa thị trường dịch vụ vận tải biển, đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa 27

- 5 Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ vận tải biển? 28
- 6 Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ vận tải đường sắt? 32
- 7 Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ vận tải đường bộ? 34
- 8 Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ vận tải đường thủy nội địa? 36

Mục 3 - Cam kết mở cửa thị trường dịch vụ vận tải hàng không 39

- 9 Việt Nam cam kết mở cửa các dịch vụ hàng không nào cho nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP? 40

Mục 4 – Cam kết mở cửa thị trường các dịch vụ hỗ trợ vận tải 43

- 10 Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải? 44
- 11 Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ hỗ trợ vận tải biển? 46
- 12 Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt, hỗ trợ vận tải đường bộ, hỗ trợ vận tải đường thủy nội địa? 48

Phần thứ hai

Cơ hội, thách thức và khuyến nghị với ngành logistics trong bối cảnh hội nhập CPTPP 50

13 Hiện trạng các doanh nghiệp logistics Việt Nam? 52

14 Năng lực cạnh tranh quốc tế của ngành vận tải Việt Nam? 54

15 Pháp luật chính sách trong nước đối với dịch vụ logistics? 56

16 Tình hình xuất nhập khẩu và đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực logistics của Việt Nam? 58

17 Triển vọng thị trường dịch vụ logistics Việt Nam? 59

18 Các cơ hội từ CPTPP cho ngành logistics Việt Nam? 61

19 Các thách thức từ CPTPP đối với ngành logistics Việt Nam? 63

20 Doanh nghiệp logistics Việt Nam cần chú ý gì trước CPTPP? 64

Danh mục Từ viết tắt

ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
CIF	Điều kiện giao hàng tại cảng dỡ hàng
CPC	Bảng phân loại hệ thống sản phẩm trung tâm của Liên hợp quốc
CPTPP	Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ Xuyên Thái Bình Dương
CSS	Nhà cung cấp dịch vụ theo hợp đồng
EU	Liên minh châu Âu
EVFTA	Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - EU
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FOB	Điều kiện giao hàng lên tàu
FTA	Hiệp định Thương mại Tự do
GDP	Tổng sản phẩm nội địa
LPI	Chỉ số hoạt động logistics
MFN	Đối xử tối huệ quốc
NT	Đối xử quốc gia
WTO	Tổ chức thương mại thế giới



Phần thứ nhất

Cam kết mở cửa thị trường
dịch vụ logistics của
Việt Nam trong CPTPP



Dịch vụ logistics là gì?

Logistics là một từ chung, thường dùng để chỉ nhiều ngành, phân ngành dịch vụ cụ thể liên quan trực tiếp tới hoạt động vận chuyển, lưu thông, phân phối hàng hóa từ người nuôi trồng, chế biến, sản xuất tới người mua, người tiêu dùng.

CPTPP không có định nghĩa về dịch vụ logistics, cũng không sử dụng thuật ngữ này trong các cam kết liên quan. Hiệp định này chỉ có các cam kết về các dịch vụ cụ thể như vận tải, hỗ trợ vận tải... Về phạm vi của mỗi dịch vụ, CPTPP sử dụng mã CPC của Bảng Phân loại sản phẩm trung tâm tạm thời của Liên Hợp Quốc (nếu có nêu mã CPC).

Trong pháp luật nội địa, Nghị định 163/2017/NĐ-CP về kinh doanh dịch vụ logistics không định nghĩa mà liệt kê 17 loại dịch vụ được xếp vào nhóm “logistics”. Trừ vận tải hàng không, các dịch vụ vận tải khác được liệt kê trong danh sách này chỉ bao gồm vận tải hàng hóa mà không bao gồm vận tải hành khách. Đồng thời danh sách này cũng không bao gồm các dịch vụ vận tải mà Việt Nam chưa cam kết mở cửa trong WTO (ví dụ vận tải đường ống, vận tải vũ trụ, dịch vụ kéo đẩy...). Do đó, trong xem xét với các cam kết CPTPP về dịch vụ logistics, danh sách các dịch vụ logistics theo pháp luật Việt Nam chỉ có giá trị tham khảo.

Các nhóm dịch vụ logistics theo pháp luật Việt Nam

- 1 Dịch vụ xếp dỡ container, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay.
- 2 Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển.
- 3 Dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải.
- 4 Dịch vụ chuyển phát.
- 5 Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa.
- 6 Dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan).
- 7 Dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải.
- 8 Dịch vụ hỗ trợ bán buôn, hỗ trợ bán lẻ bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa và giao hàng.
- 9 Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển.
- 10 Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa.
- 11 Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt.
- 12 Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ.
- 13 Dịch vụ vận tải hàng không.
- 14 Dịch vụ vận tải đa phương thức.
- 15 Dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật.
- 16 Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.
- 17 Các dịch vụ khác do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật thương mại.

Nguồn: Nghị định 163/2017/NĐ-CP quy định về kinh doanh dịch vụ logistics



Các cam kết về mở cửa thị trường dịch vụ logistics nêu ở đâu trong CPTPP?

Các cam kết liên quan trực tiếp tới các dịch vụ logistics trong CPTPP được nêu tập trung tại:

- **Chương 9 về Đầu tư:** Chương này quy định về các nghĩa vụ/nguyên tắc ứng xử mà nước Thành viên CPTPP phải dành cho nhà đầu tư đến từ các nước Thành viên CPTPP khác, trong đó có nhà đầu tư trong lĩnh vực logistics
- **Chương 10 về Dịch vụ xuyên biên giới:** Chương này quy định về các nghĩa vụ/nguyên tắc ứng xử mà nước Thành viên CPTPP phải dành cho nhà cung cấp dịch vụ của các nước Thành viên CPTPP khác khi họ cung cấp dịch vụ xuyên biên giới, trong đó có logistics
- **Chương 12 về Di chuyển thể nhân:** Chương này quy định về các nghĩa vụ/nguyên tắc ứng xử mà nước Thành viên CPTPP phải dành cho các cá nhân (nhà quản lý, chuyên gia, nhà cung cấp dịch vụ theo hợp đồng, người chào bán dịch vụ...) đại diện nhà cung cấp dịch vụ của các nước Thành viên CPTPP khác khi họ nhập cảnh và lưu trú tại Việt Nam để thực hiện các hoạt động liên quan
- **Phụ lục I về các biện pháp không tương thích của CPTPP:**
Phụ lục này liệt kê các biện pháp hiện hành (được quy định trong văn bản pháp luật cụ thể hoặc áp dụng trực tiếp) mà Việt Nam đang duy trì tại thời điểm CPTPP có hiệu lực và sẽ tiếp tục được phép duy trì sau khi CPTPP có hiệu lực. Trong số này có các biện pháp liên quan tới các lĩnh vực dịch vụ logistics cụ thể.

Đối với các biện pháp được liệt kê trong Phụ lục này, ở các khía cạnh nghĩa vụ/nguyên tắc liệt kê, Việt Nam có nghĩa vụ ứng xử với nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP trong từng lĩnh vực cụ thể tối thiểu như mức miêu tả trong các biện pháp liên quan. Đối với các khía cạnh nghĩa vụ/nguyên tắc không được liệt kê, Việt Nam có nghĩa vụ ứng xử theo phù hợp với các nguyên tắc cơ bản về đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới trong CPTPP.

Ngoài ra, Phụ lục I còn có 02 nguyên tắc quan trọng liên quan tới việc sửa đổi các biện pháp nêu trong Phụ lục này trong tương lai, bao gồm:

- Nguyên tắc “*giữ nguyên trạng*” (*standstill*): nước Thành viên cam kết giữ nguyên mức mở cửa như hiện tại, không được mở cửa thấp hơn hoặc áp dụng các biện pháp hạn chế hơn đối với nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP trong tương lai; và
- Nguyên tắc “*chỉ tiến không lùi*” (*ratchet*): nước Thành viên cam kết nếu có sửa đổi các biện pháp trong tương lai thì các biện pháp sửa đổi chỉ có thể mở cửa hơn, ít hạn chế hơn mà không thể theo chiều ngược lại.

Việt Nam có bảo lưu 03 năm với hai nguyên tắc này của Phụ lục I (như vậy Việt Nam chỉ bị ràng buộc bởi hai nguyên tắc này từ 14/1/2022).

● **Phụ lục II về các biện pháp không tương thích của CPTPP:**

Tương tự như Phụ lục I, Phụ lục II này liệt kê các biện pháp bảo lưu đối với một số nhóm dịch vụ, trong đó có một số dịch vụ logistics, mà Việt Nam có quyền áp dụng đối với nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP.

Tuy nhiên, khác với Phụ lục I, các biện pháp nêu trong Phụ lục II không bị ràng buộc bởi các điều kiện hiện hành (có được nêu trong các văn bản pháp luật nội địa tại thời điểm CPTPP có hiệu lực hay không), cũng không bị ràng buộc bởi các nguyên tắc “*chỉ tiến không lùi*” hay “*giữ nguyên trạng*”.

Như vậy, với các lĩnh vực dịch vụ được liệt kê, ở các khía cạnh nghĩa vụ/nguyên tắc được liệt kê, Việt Nam có quyền tùy ý áp dụng bất kỳ biện pháp nào đối với nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP. Đối với các khía cạnh nghĩa vụ/nguyên tắc không được liệt kê, đối với các nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP trong các lĩnh vực này, Việt Nam vẫn phải bảo đảm tuân thủ đúng các nghĩa vụ/nguyên tắc cơ bản của CPTPP.

Về các phương thức cung cấp dịch vụ cam kết trong CPTPP

Cam kết về mở cửa thị trường dịch vụ logistics của Việt Nam trong CPTPP được thực hiện theo các phương thức cung cấp dịch vụ cụ thể, chia thành 02 nhóm sau:

Nhóm “dịch vụ xuyên biên giới”

Nhóm này bao gồm 03 phương thức cung cấp dịch vụ sau:

- Cung cấp qua biên giới (tương đương với phương thức 1 trong WTO): Nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài cung cấp dịch vụ từ nước ngoài qua biên giới cho khách hàng tại Việt Nam
- Tiêu dùng tại nước ngoài (tương đương với phương thức 2 trong WTO): Khách hàng Việt Nam di chuyển đến nước ngoài và sử dụng dịch vụ của nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài tại đó
- Di chuyển thể nhân (tương đương với phương thức 4 trong WTO): Cá nhân đại diện cho nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài di chuyển tới Việt Nam (nhập cảnh và lưu trú tạm thời) để cung cấp dịch vụ tại Việt Nam.

Nhóm “đầu tư”

Nhóm này thực chất tương đương với phương thức 3 trong WTO, theo đó nhà đầu tư nước ngoài thành lập hiện diện thương mại tại Việt Nam để cung cấp dịch vụ cho khách hàng tại Việt Nam. Hiện diện thương mại có thể dưới các hình thức:

- Văn phòng đại diện
- Chi nhánh
- Doanh nghiệp liên doanh (với phía Việt Nam)
- Doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài



Việt Nam có cam kết về các dịch vụ logistics nào trong CPTPP?

Về phạm vi, trong CPTPP, không có cam kết nào về dịch vụ logistics mà chỉ có các cam kết chung về dịch vụ và cam kết cụ thể liên quan tới các ngành, phân ngành có thể thuộc phạm vi dịch vụ logistics theo cách hiểu của Liên Hợp Quốc hoặc của Việt Nam.

Để thuận tiện cho việc áp dụng trên thực tế, các cam kết CPTPP về dịch vụ logistics được giới thiệu tại đây sẽ chỉ bao gồm cam kết về dịch vụ vận tải (vận tải biển, đường bộ, hàng không, đường sắt, các dịch vụ hỗ trợ vận tải...) – nhóm cốt lõi trong phạm vi dịch vụ logistics theo cả WTO và pháp luật Việt Nam.

Về cách thức mở cửa, đàm phán về dịch vụ được thực hiện theo phương thức chọn-bỏ. Đối với các dịch vụ logistics, điều này hiểu một cách đơn giản là Việt Nam cam kết mở cửa toàn bộ các dịch vụ logistics ngoại trừ các dịch vụ còn bảo lưu.

Cụ thể, CPTPP liệt kê các nghĩa vụ, nguyên tắc mở cửa cơ bản cho đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới từ nước CPTPP khác (nêu tại phần Lời văn của Chương 9 và Chương 10 CPTPP). Các nghĩa vụ/nguyên tắc mở cửa này là bắt buộc trừ khi có bảo lưu. Như vậy đối với mỗi lĩnh vực dịch vụ logistics:

- Nếu không có bảo lưu gì thì Việt Nam phải mở cửa cho nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ logistics từ các nước CPTPP khác phù hợp với các nghĩa vụ/nguyên tắc mở cửa cơ bản này
- Nếu có bảo lưu (nêu rõ bảo lưu với nghĩa vụ/nguyên tắc nào, cụ thể như thế nào) thì ở các khía cạnh có bảo lưu, Việt Nam được quyền không thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ/nguyên tắc mở cửa liên quan, mà chỉ mở cửa ở mức như bảo lưu

Như vậy, về cơ bản, quy tắc mở cửa thị trường trong lĩnh vực logistics của CPTPP sẽ như sau:

Nhóm các dịch vụ logistics mà Việt Nam bảo lưu phần lớn các nghĩa vụ mở cửa

Đối với các dịch vụ logistics thuộc nhóm này, Việt Nam bảo lưu quyền thực hiện hoặc áp dụng hầu như bất kỳ biện pháp nào nếu thấy cần thiết mà không bị ràng buộc bởi các nghĩa vụ/nguyên tắc cơ bản về mở cửa đầu tư/dịch vụ xuyên biên giới của CPTPP liên quan.

Các dịch vụ logistics mà Việt Nam còn bảo lưu phần lớn trong CPTPP

Việt Nam bảo lưu quyền (a) Thực hiện các biện pháp phân biệt đối xử (giữa trong nước và nước ngoài, giữa nước ngoài với nhau); (b) Yêu cầu hiện diện tại địa phương; (c) Yêu cầu phải sử dụng người quản lý là người Việt Nam hoặc thường trú ở Việt Nam đối với các dịch vụ logistics sau đây:

(i) Dịch vụ liên quan đến vận tải hàng không: dịch vụ bay đặc biệt (ngoại trừ đào tạo bay thương mại), dịch vụ xếp dỡ mặt đất, dịch vụ vận hành sân bay.

(ii) Dịch vụ vận hành, quản lý cảng sông, cảng biển và sân bay

(iii) Dịch vụ vận tải hàng hải ven bờ

(iv) Vận tải thủy nội địa: dịch vụ vận tải ven bờ, thuê tàu kèm đội thủy thủ (CPC 7223)

(v) Vận tải vũ trụ

(vi) Vận tải đường ống

(vii) Vận tải đường sắt (một số dịch vụ vận tải nội địa, dịch vụ kinh doanh hạ tầng)

(viii) Một số dịch vụ vận tải đường bộ nội địa

(ix) Dịch vụ kéo đẩy

Đối với các dịch vụ từ (ii) đến (ix), Việt Nam còn bảo lưu cả quyền đặt ra các yêu cầu về hoạt động (yêu cầu phải thực hiện một số điều kiện để được cấp phép hoặc hưởng ưu đãi).

Nhóm các dịch vụ logistics mà Việt Nam bảo lưu một phần các nghĩa vụ mở cửa (cam kết mở cửa có giới hạn)

Đối với các dịch vụ logistics thuộc nhóm này, ở các khía cạnh có bảo lưu, Việt Nam phải mở cửa thị trường cho nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP tối thiểu ở mức như bảo lưu. Ở các khía cạnh không có bảo lưu, Việt Nam phải tuân thủ đầy đủ các nghĩa vụ/nguyên tắc cơ bản về mở cửa đầu tư/dịch vụ xuyên biên giới của CPTPP.

Ví dụ về các dịch vụ logistics mà Việt Nam mở cửa một phần trong CPTPP

- Dịch vụ vận tải biển (đội tàu treo cờ, các dịch vụ vận tải biển khác)
- Một số dịch vụ hỗ trợ vận tải biển
- Một số dịch vụ vận tải đường sắt (vận tải hàng hóa)
- Một số dịch vụ vận tải đường bộ (vận tải hàng hóa, hành khách)
- Một số dịch vụ vận tải thủy nội địa (vận tải hàng hóa, hành khách)
- Một số dịch vụ vận tải hàng không (vận tải hàng hóa, hành khách; một số dịch vụ mặt đất...)
- Dịch vụ xếp dỡ container (ngoại trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay)

Nhóm các dịch vụ logistics mà Việt Nam không có bảo lưu nghĩa vụ mở cửa nào

Tất cả các dịch vụ logistics không được đề cập trong các bảo lưu sẽ thuộc nhóm này. Về lý thuyết, nhóm này sẽ “quét” toàn bộ các dịch vụ logistics còn lại và cả các dịch vụ logistics có thể hình thành trong tương lai (dịch vụ mới). Trên thực tế, số lượng các dịch vụ trong nhóm này có thể là rất lớn do các dịch vụ logistics có bảo lưu trong CPTPP chỉ là các nhóm dịch vụ cơ bản, còn nhiều dịch vụ khác (đặc biệt là các dịch vụ hỗ trợ vận tải...) mà Việt Nam đã hoặc chưa cam kết trong WTO không được bảo lưu trong CPTPP.

Về nguyên tắc, với các dịch vụ thuộc nhóm này, Việt Nam phải mở cửa thị trường cho các nhà đầu tư CPTPP theo tất cả các nghĩa vụ/nguyên tắc cơ bản về mở cửa đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới của CPTPP.

Tuy nhiên, Việt Nam lại có một bảo lưu chung (bao trùm phần lớn các ngành dịch vụ, trong đó có dịch vụ logistics) nêu tại Phụ lục II về các biện pháp không tương thích (Mục II-Vietnam-36) về việc giới hạn nghĩa vụ tiếp cận thị trường ở mức như cam kết WTO.

Vì vậy, đối với các dịch vụ logistics nhóm “không có bảo lưu” (không được đề cập trong các cam kết CPTPP (lời văn Chương 9-10, các Phụ lục I, II Danh mục các biện pháp không tương thích) thì Việt Nam sẽ phải mở cửa theo nguyên tắc sau:

- *Về tiếp cận thị trường:* Việt Nam có quyền áp dụng các biện pháp ở mức như mức cam kết trong WTO đối với nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ logistics CPTPP;
- *Về các khía cạnh khác:* Việt Nam phải ứng xử với nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ logistics CPTPP theo đúng các nghĩa vụ/nguyên tắc chung về đầu tư, dịch vụ xuyên biên giới trong Hiệp định.

Tóm tắt các nghĩa vụ/nguyên tắc cơ bản trong mở cửa thị trường về đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới của CPTPP

I. Đối với đầu tư

Nguyên tắc về không phân biệt đối xử (NT-MFN)

- **Nội dung:** Nước nhận đầu tư phải đối xử với các nhà đầu tư/khoản đầu tư tới từ các nước CPTPP khác không kém hơn đối xử dành cho nhà đầu tư/khoản đầu tư của Việt Nam (nguyên tắc “đối xử quốc gia” – NT) và không kém hơn đối xử với bất kỳ nước nào khác (nguyên tắc “đối xử tối huệ quốc” – MFN) ở hoàn cảnh tương tự.
- **Ngoại lệ:**
 - Nước nhận đầu tư có quyền áp dụng (i) các thủ tục/quy định riêng, khác biệt cho nhà đầu tư nước ngoài (so với nhà đầu tư trong nước), với điều kiện là các thủ tục này được là rào cản đối với việc đầu tư hoặc cung cấp dịch vụ của nhà đầu tư hoặc nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài; (ii) các yêu cầu về báo cáo riêng/khác biệt giữa các nhà đầu tư nước ngoài với nhau nếu là nhằm mục đích thống kê hoặc thu thập thông tin.
 - Nguyên tắc MFN không áp dụng đối với các biện pháp đối xử khác biệt dành cho (i) các nước Thành viên các hiệp định đang có hiệu lực hoặc đã được ký kết trước ngày CPTPP có hiệu lực; (ii) các nước ASEAN theo bất kỳ hiệp định nào của ASEAN được ký kết hoặc có hiệu lực sau khi CPTPP có hiệu lực; (iii) các nước Thành viên bất kỳ Hiệp định nào trong lĩnh vực hoạt động hàng hải, thủy sản, hàng không.

“Các yêu cầu về hoạt động” (Performance Requirements)

- **Nội dung:** Nước nhận đầu tư không được áp dụng một số các yêu cầu bắt buộc đối với khoản đầu tư nước ngoài liên quan tới: (i) việc thành lập, mua lại, mở rộng, quản lý, điều hành, vận hành, bán hoặc định đoạt theo cách khác; (ii) các điều kiện hưởng hoặc tiếp tục hưởng ưu đãi trong thành lập, mua lại, mở rộng, quản lý, điều hành, vận hành, bán hay định đoạt theo cách khác.

Danh mục các yêu cầu bị cấm áp dụng được liệt kê cụ thể với từng trường hợp (ví dụ yêu cầu phải xuất khẩu một tỷ lệ nhất định sản phẩm sản xuất ra; phải đạt được một tỷ lệ nội địa hóa nhất định; phải mua, sử dụng sản phẩm cho một chủ thể nào đó được chỉ định; phải đảm bảo tỷ lệ nhất định giữa kim ngạch/giá trị xuất khẩu với khoản ngoại tệ được chuyển; phải chuyển giao công nghệ, quy trình hoặc kiến thức cụ thể nào đó cho một chủ thể nội địa...)

- **Ngoại lệ:** Nước nhận đầu tư vẫn có thể áp dụng một số yêu cầu nhất định được liệt kê, ví dụ yêu cầu về việc sử dụng lao động nội địa trong các dự án đầu tư của các nhà đầu tư CPTPP, các yêu cầu cần thiết để bảo vệ tính mạng, sức khỏe, cuộc sống người, động, thực vật, bảo tồn tài nguyên cạn kiệt...

Nguyên tắc liên quan tới “Nhân sự quản lý cao cấp và Ban lãnh đạo”

- **Nội dung:** Nhà nước nơi nhận đầu tư không được đặt ra các yêu cầu về quốc tịch bắt buộc của nhân sự ở vị trí lãnh đạo cấp cao
- **Ngoại lệ:** Có thể yêu cầu đa số nhân sự của Hội đồng quản trị hoặc các ủy ban của Hội đồng phải có quốc tịch nhất định hoặc thường trú tại nước sở tại (với điều kiện không làm ảnh hưởng đáng kể tới khả năng kiểm soát khoản đầu tư)

II. Đối với dịch vụ xuyên biên giới

Các nguyên tắc không phân biệt đối xử (NT - MFN):

- **Nội dung:** Nước Thành viên CPTPP phải dành cho các dịch vụ và nhà cung cấp dịch vụ của các nước Thành viên khác đối xử không kém thuận lợi hơn đối xử dành cho các dịch vụ và nhà cung cấp dịch vụ trong nước, nước ngoài trong hoàn cảnh tương tự
- **Ngoại lệ:** Nguyên tắc MFN không áp dụng đối với các biện pháp đối xử khác biệt dành cho (i) các nước Thành viên các hiệp định đang có hiệu lực hoặc đã được ký kết trước ngày CPTPP có hiệu lực; (ii) các nước ASEAN theo bất kỳ hiệp định nào của ASEAN được ký kết hoặc có hiệu lực sau khi CPTPP có hiệu lực; (iii) các nước Thành viên bất kỳ Hiệp định nào trong lĩnh vực hoạt động hàng hải, thủy sản, hàng không

Nguyên tắc về tiếp cận thị trường (Market Access):

Nước Thành viên CPTPP không được áp đặt

- Các loại hạn chế được liệt kê cụ thể (ví dụ hạn chế về số lượng nhà cung cấp dịch vụ trên thị trường, trị giá giao dịch, số lượng dịch vụ cung cấp, số lượng cá nhân được phép tuyển dụng...)
- Hạn chế hoặc yêu cầu các hình thức tổ chức pháp lý hoặc liên doanh cụ thể nào để cung cấp dịch vụ.

Nguyên tắc về hiện diện tại địa phương (Local presence) – còn gọi là hiện diện tại nước sở tại:

- Nước Thành viên CPTPP không được yêu cầu nhà cung cấp dịch vụ nước Thành viên khác phải thiết lập văn phòng đại diện hoặc bất kỳ hình thức doanh nghiệp nào trên lãnh thổ của mình, hay phải cư trú trên lãnh thổ mình để cung cấp dịch vụ qua biên giới.

Mục 1

Các cam kết chung với
tất cả các dịch vụ logistics



Việt Nam có cam kết gì về việc di chuyển nhân sự của nhà cung cấp dịch vụ logistics CPTPP vào Việt Nam?

Trong CPTPP, Việt Nam có cam kết chung về các nhân sự được phép nhập cảnh vào Việt Nam (nhân sự di chuyển nội bộ, nhân sự khác, người chịu trách nhiệm thành lập hiện diện thương mại, người chào bán dịch vụ) áp dụng chung cho tất cả các lĩnh vực “có cam kết” trong CPTPP, bao gồm cả dịch vụ logistics. Riêng cam kết về nhà cung cấp dịch vụ theo hợp đồng thì chỉ áp dụng cho một số lĩnh vực cụ thể được liệt kê (trong đó có vận tải hàng không và vận tải đường bộ).

Về phạm vi áp dụng, một số điểm sau cần chú ý:

- Các cam kết về di chuyển nhân sự (còn gọi là di chuyển thể nhân) không áp dụng như nhau với tất cả các đối tác CPTPP mà tùy thuộc vào cam kết về di chuyển thể nhân của từng đối tác CPTPP (kiểu cam kết “có đi có lại”)
- Các cam kết này không ảnh hưởng tới quyền của Việt Nam trong các vấn đề về quốc tịch, cư trú, lao động thường xuyên, các yêu cầu về chuyên môn bằng cấp
- Thủ tục và các tiêu chuẩn nhập cảnh cụ thể vẫn phải tuân thủ pháp luật nội địa của Việt Nam

Cụ thể, các cam kết của Việt Nam về di chuyển thể nhân với từng loại nhân sự được tóm tắt như dưới đây:

Đối với nhân sự di chuyển nội bộ (quản lý, giám đốc điều hành, chuyên gia)

Mỗi hiện diện thương mại mà nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP được thành lập tại Việt Nam có thể sử dụng nhân sự di chuyển nội bộ với điều kiện:

- Ít nhất 20% số quản lý, giám đốc điều hành và chuyên gia là công dân Việt Nam (tuy nhiên cho phép tối thiểu 03 nhân sự nước ngoài cho các vị trí này; không hạn chế nếu là vị trí mà người Việt Nam không thể thay thế)
- Thời hạn nhập cảnh và lưu trú không quá 03 năm (có thể gia hạn) – thời hạn này tương đương mức cam kết trong WTO

Đối với người chịu trách nhiệm thành lập hiện diện thương mại

Người chịu trách nhiệm thành lập hiện diện thương mại được phép nhập cảnh và lưu trú ở Việt Nam với điều kiện:

- Thời hạn nhập cảnh và lưu trú: tối đa 01 năm (trong WTO và EVFTA, thời hạn này chỉ là 90 ngày)
- Không tham gia trực tiếp vào việc bán hàng hay cung cấp dịch vụ; và
- Nhà cung cấp dịch vụ cử người phải có địa bàn kinh doanh chính trên lãnh thổ của một nước Thành viên CPTPP và chưa có hiện diện thương mại ở Việt Nam

Đối với người chào bán dịch vụ

Cá nhân đại diện cho nhà cung cấp dịch vụ CPTPP được phép nhập cảnh vào Việt Nam để chào bán dịch vụ với các điều kiện sau:

- Thời hạn nhập cảnh và lưu trú tại Việt Nam: tối đa 06 tháng (trong cam kết WTO và EVFTA, thời hạn này chỉ là 90 ngày); và
- Phạm vi hoạt động: chỉ được phép đàm phán tiêu thụ dịch vụ của nhà cung cấp mà mình đại diện, không được bán trực tiếp dịch vụ đó cho công chúng hay trực tiếp tham gia cung cấp dịch vụ

Đối với nhà cung cấp dịch vụ theo hợp đồng (CSS)

Người lao động của doanh nghiệp CPTPP không có hiện diện thương mại tại Việt Nam và có hợp đồng dịch vụ với một doanh nghiệp Việt Nam tại Việt Nam được phép nhập cảnh và lưu trú tại Việt Nam để cung cấp dịch vụ theo hợp đồng nói trên với điều kiện:

- *Thời hạn nhập cảnh và lưu trú tại Việt Nam:* theo thời hạn hợp đồng dịch vụ nhưng tối đa không quá 06 tháng (thời hạn này là 90 ngày trong cam kết WTO và EVFTA)
- *Bằng cấp chuyên môn và kinh nghiệm:* Cá nhân cung cấp dịch vụ theo hợp đồng phải có bằng đại học hoặc chứng chỉ chuyên môn tương đương; có trình độ chuyên môn trong lĩnh vực logistics liên quan theo pháp luật Việt Nam; có ít nhất 05 năm kinh nghiệm chuyên môn trong lĩnh vực liên quan; và đã được doanh nghiệp cử sang Việt Nam tuyển dụng trước đó ít nhất 02 năm.

Về phạm vi cam kết, Việt Nam chưa cam kết về CSS đối với các dịch vụ logistics ngoại trừ 02 dịch vụ sau:

- Dịch vụ vận tải đường bộ (CPC 7123)
- Dịch vụ vận tải hàng không (dịch vụ bán và tiếp thị sản phẩm hàng không, dịch vụ đặt giữ chỗ bằng máy tính và bảo dưỡng và sửa chữa máy bay (CPC 8868**) và đào tạo bay thương mại)

So với WTO và EVFTA, đây là mức mở cửa cao hơn (bởi trong WTO và EVFTA, Việt Nam chưa cam kết cho phép CSS trong bất kỳ lĩnh vực vận tải nào).

Mục 2

Cam kết mở cửa thị trường
dịch vụ vận tải biển,
đường bộ, đường sắt,
đường thủy nội địa



Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ vận tải biển?

Trong CPTPP, liên quan tới vận tải biển, Việt Nam có các mức cam kết mở cửa như sau:

Chưa cam kết mở cửa

Trong CPTPP, Việt Nam bảo lưu tất cả các nghĩa vụ cơ bản về mở cửa cho đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới đối với các dịch vụ sau:

- Vận tải hàng hải ven bờ (hay còn gọi là vận tải biển ven bờ/nội địa)
Bảo lưu này tương tự như mức cam kết của Việt Nam trong WTO nhưng “đóng” hơn so với mức cam kết trong EVFTA (trong EVFTA, Việt Nam vẫn bảo lưu chưa mở cửa dịch vụ này nhưng cho phép dịch vụ tái phân phối container rỗng và dịch vụ gom hàng bằng tàu giữa một số cảng theo các điều kiện nhất định)
- Dịch vụ xây dựng, vận hành, quản lý cảng biển (ngoại trừ các dịch vụ thuộc các nhóm mở cửa có điều kiện và mở cửa hoàn toàn dưới đây)

Bảo lưu này tương tự mức cam kết trong WTO và EVFTA.

Trên thực tế, Việt Nam đã đơn phương mở cửa cho đầu tư nước ngoài tham gia cung cấp các dịch vụ này một cách có hạn chế. Tuy nhiên, do chưa có cam kết mở cửa, đối với các dịch vụ này, Việt Nam có toàn quyền quyết định việc đóng/mở cửa các dịch vụ này cho đầu tư nước ngoài tùy thuộc vào nhu cầu của Việt Nam từng thời kỳ (mà không bị ràng buộc gì).

Quy định của pháp luật nội địa về việc cấp phép vận tải biển nội địa cho tàu biển nước ngoài

Theo Thông tư 50/2016/TT-BGTVT (sửa đổi bởi Thông tư 48/2018/TT-BGTVT) thì hãng tàu nước ngoài có thể được cấp phép vận tải biển nội địa chỉ trong một trong các trường hợp sau:

- Vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng hoặc các loại hàng hóa khác bằng tàu biển chuyên dùng; giải tỏa hàng hóa, hành khách và hành lý bị ách tắc tại cảng khi tàu biển Việt Nam không đủ khả năng vận chuyển; hoặc
- Để phòng chống, khắc phục thiên tai, dịch bệnh hoặc cứu trợ nhân đạo khẩn cấp.

Giấy phép vận tải biển được cấp có thời hạn chỉ 06 tháng hoặc 01 năm tùy trường hợp.

Mở cửa có điều kiện

Trong CPTPP, Việt Nam chỉ mở cửa có điều kiện về đầu tư với dịch vụ vận tải hành khách (CPC 7211), vận tải hàng hóa (CPC 7212) bằng đội tàu treo cờ Việt Nam. Cụ thể:

Đối với đầu tư, tương tự như trong WTO, Việt Nam chỉ cho phép nhà đầu tư CPTPP được đầu tư để cung cấp dịch vụ vận tải hành khách và vận tải hàng hóa bằng đội tàu treo cờ Việt Nam theo các điều kiện sau đây:

- Hình thức đầu tư: Lập liên doanh hoặc mua cổ phần của doanh nghiệp Việt Nam
- Vốn: Phần vốn góp/cổ phần nước ngoài không vượt quá 49% (trong EVFTA, Việt Nam cam kết cho hãng tàu EU góp vốn/mua cổ phần với vốn nước ngoài tối đa 70% - tuy nhiên lĩnh vực hàng hải, trong đó có vận tải biển của CPTPP lại bị loại trừ khỏi nghĩa vụ MFN, vì vậy các nhà đầu tư CPTPP không được hưởng mức như nhà đầu tư EVFTA trong trường hợp này)

Liên quan tới thuyền viên trên các tàu treo cờ Việt Nam hoặc đăng ký tại Việt Nam thuộc sở hữu của các doanh nghiệp này, trong CPTPP Việt Nam giữ nguyên yêu cầu trong WTO sau đây (EVFTA tương tự):

- Cho phép thuyền viên người nước ngoài được làm việc trên các tàu này nhưng tổng số không vượt quá 1/3 định biên của tàu
- Thuyền trưởng hoặc thuyền phó thứ nhất phải là công dân Việt Nam

Đối với dịch vụ xuyên biên giới, Việt Nam không có bảo lưu với nghĩa vụ nào ngoại trừ tiếp cận thị trường ở mức như cam kết WTO (trong WTO và EVFTA Việt Nam mới chỉ cam kết cho tiếp cận thị trường theo phương thức cung cấp dịch vụ qua biên giới với dịch vụ vận tải hàng hóa quốc tế).

Về các trường hợp mở cửa thị trường dịch vụ logistics tương tự như cam kết WTO

Trong lĩnh vực vận tải biển, Việt Nam có một số bảo lưu mở cửa về đầu tư trong CPTPP về hình thức là ở mức tương tự như mức cam kết trong WTO. Mặc dù vậy, với nguyên tắc “giữ nguyên trạng” và “chỉ tiến không lùi”, xét một cách chi tiết, cam kết CPTPP chặt chẽ hơn mức cam kết trong WTO.

Cụ thể mức cam kết trong WTO chỉ là mức tối thiểu, trên thực tế Việt Nam có thể mở cao hơn mức đó nếu có nhu cầu và trong trường hợp cần thiết có thể điều chỉnh quay về mức như WTO. Còn trong CPTPP, với các nguyên tắc “giữ nguyên trạng” và “chỉ tiến không lùi”, Việt Nam có nghĩa vụ ít nhất là phải mở ở mức như đang mở tại thời điểm CPTPP có hiệu lực, và một khi Việt Nam đã mở hơn thì không thể quay lại mức cũ được nữa.

Điều này cũng tương tự với tất cả các dịch vụ đường thủy nội địa, đường bộ, đường sắt, hàng không và hỗ trợ vận tải thuộc nhóm “mở cửa có điều kiện” có mức mở cửa tương tự với mức cam kết trong WTO nêu trong Sổ tay này.

Mở cửa hoàn toàn ngoại trừ hạn chế về tiếp cận thị trường

Ngoại trừ các bảo lưu “chưa cam kết mở cửa”, “cam kết mở cửa có điều kiện” như trên và bảo lưu chung về tiếp cận thị trường, trong CPTPP Việt Nam không có bảo lưu nào với (i) dịch vụ vận tải biển bằng đội tàu treo cờ Việt Nam nếu được cung cấp xuyên biên giới và (ii) các dịch vụ vận tải biển quốc tế khác cung cấp theo bất kỳ phương thức nào (đầu tư hoặc xuyên biên giới), ví dụ:

- Dịch vụ sửa chữa-bảo dưỡng tàu thủy
- Các dịch vụ logistics phục vụ vận tải biển (bán và tiếp thị dịch vụ vận tải biển; đại diện cho chủ hàng; cung cấp các thông tin kinh doanh theo yêu cầu; chuẩn bị tài liệu liên quan tới chứng từ vận tải...)
- Dịch vụ cho thuê các loại phương tiện biển, tự đẩy có tổng đài...

Như vậy, đối với các dịch vụ này, mức mở cửa của Việt Nam trong CPTPP là như sau:

- *Về tiếp cận thị trường*: Việt Nam được phép chỉ cho nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP tiếp cận thị trường tối đa ở mức như cam kết của Việt Nam trong WTO
- *Về các khía cạnh khác*: Việt Nam phải ứng xử với nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP theo các nguyên tắc/nguyên tắc cơ bản về mở cửa đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới của CPTPP



Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ vận tải đường bộ?

Trong CPTPP, liên quan tới vận tải đường sắt, Việt Nam có các mức cam kết mở cửa như sau:

Chưa cam kết mở cửa

Trong CPTPP, Việt Nam bảo lưu tất cả các nghĩa vụ cơ bản về mở cửa cho đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới đối với các dịch vụ sau:

- Các dịch vụ kinh doanh hạ tầng đường sắt
- Vận tải hành khách bằng đường sắt
- Các dịch vụ vận tải đường sắt nội địa (ngoại trừ các dịch vụ thuộc nhóm “mở cửa có điều kiện” dưới đây)

Bảo lưu này tương tự mức cam kết trong WTO và EVFTA.

Mở cửa có điều kiện

Trong CPTPP, Việt Nam chỉ mở cửa có điều kiện về đầu tư với duy nhất dịch vụ vận tải hàng hóa đường sắt. Cụ thể:

Đối với đầu tư, tương tự như trong WTO và EVFTA, Việt Nam chỉ cho phép nhà đầu tư CPTPP được đầu tư để cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa đường sắt theo các điều kiện sau đây:

- Hình thức đầu tư: Lập liên doanh hoặc mua cổ phần của doanh nghiệp Việt Nam;
- Vốn: Phần vốn góp/cổ phần nước ngoài không vượt quá 49%

Đối với dịch vụ xuyên biên giới, Việt Nam không có bảo lưu với nghĩa vụ nào ngoại trừ tiếp cận thị trường ở mức như cam kết WTO (trong WTO và EVFTA Việt Nam chưa cho tiếp cận thị trường dịch vụ vận tải hàng hóa và hành khách theo phương thức cung cấp qua biên giới).

Mở cửa hoàn toàn ngoại trừ hạn chế về tiếp cận thị trường

Ngoại trừ các bảo lưu “chưa cam kết mở cửa”, “mở cửa có điều kiện” (về đầu tư) như trên và bảo lưu chung về tiếp cận thị trường; trong CPTPP Việt Nam không có bảo lưu nào với (i) các dịch vụ đường sắt thuộc nhóm “mở cửa có điều kiện” nếu được cung cấp xuyên biên giới, và (ii) các dịch vụ vận tải đường sắt khác cung cấp theo bất kỳ phương thức nào (đầu tư hoặc xuyên biên giới), ví dụ dịch vụ kéo và dắt tàu (di chuyển phương tiện vận tải giữa các bãi đỗ, các đường tàu tránh công nghiệp)...

Như vậy, đối với các dịch vụ này, mức mở cửa của Việt Nam trong CPTPP là như sau:

- Về tiếp cận thị trường: Việt Nam được phép chỉ cho nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP tiếp cận thị trường tối đa ở mức như cam kết của Việt Nam trong WTO
- Về các khía cạnh khác: Việt Nam phải ứng xử với nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP theo các nguyên tắc/ngĩa vụ cơ bản về mở cửa đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới của CPTPP



Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ vận tải đường sắt?

Trong CPTPP, liên quan tới vận tải đường bộ, Việt Nam có các mức cam kết mở cửa như sau:

Chưa cam kết mở cửa

Trong CPTPP, Việt Nam bảo lưu tất cả các nghĩa vụ cơ bản về mở cửa cho đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới đối với dịch vụ vận tải đường bộ nội địa (ngoại trừ dịch vụ vận tải hành khách và hàng hóa đường bộ trong nhóm “mở cửa có điều kiện”).

Bảo lưu này tương tự với mức cam kết trong WTO và EVFTA.

Mở cửa có điều kiện

Trong CPTPP, Việt Nam chỉ mở cửa có điều kiện về đầu tư với dịch vụ vận tải hành khách và vận tải hàng hóa đường bộ (cả nội địa và quốc tế). Cụ thể

Đối với đầu tư, tương tự như trong WTO và EVFTA, Việt Nam chỉ cho phép nhà đầu tư CPTPP được đầu tư để cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ theo các điều kiện sau đây:

- Hình thức đầu tư: Hợp đồng hợp tác kinh doanh, liên doanh hoặc mua cổ phần của doanh nghiệp Việt Nam;
- Vốn: Phần vốn góp/cổ phần nước ngoài trong liên doanh/doanh nghiệp có cổ phần nước ngoài không vượt quá 49% - riêng đối với vận tải hàng hóa, tùy thuộc nhu cầu kinh tế Việt Nam có thể tăng tỷ lệ vốn góp/cổ phần nước ngoài lên đến 51%
- Nhân sự: 100% lái xe trong liên doanh phải là công dân Việt Nam

Đối với dịch vụ xuyên biên giới, Việt Nam không bảo lưu nghĩa vụ nào ngoại trừ bảo lưu chung về tiếp cận thị trường ở mức như cam kết trong WTO (trong WTO và EVFTA Việt Nam chưa cho tiếp cận thị trường dịch vụ vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường bộ theo phương thức cung cấp qua biên giới).

Mở cửa hoàn toàn ngoại trừ hạn chế về tiếp cận thị trường

Ngoại trừ các bảo lưu “chưa cam kết mở cửa”, “mở cửa có điều kiện” (về đầu tư) như trên và bảo lưu chung về tiếp cận thị trường, trong CPTPP Việt Nam không có bảo lưu nào với (i) các dịch vụ thuộc nhóm “mở cửa có điều kiện” nếu được cung cấp xuyên biên giới, và (ii) các dịch vụ vận tải đường bộ khác cung cấp theo bất kỳ phương thức nào (đầu tư hoặc xuyên biên giới), ví dụ:

- Dịch vụ cho thuê các phương tiện chở hàng thương mại có tổng đài
- Dịch vụ cho thuê xe tải và phương tiện chở hàng khác kèm theo lái xe...

Như vậy, đối với các dịch vụ này, mức mở cửa của Việt Nam trong CPTPP là như sau:

- Về tiếp cận thị trường: Việt Nam được phép chỉ cho nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP tiếp cận thị trường tối đa ở mức như cam kết của Việt Nam trong WTO;
- Về các khía cạnh khác: Việt Nam phải ứng xử với nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP theo các nguyên tắc/ngĩa vụ cơ bản về mở cửa đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới của CPTPP.



Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ vận tải đường thủy nội địa?

Trong CPTPP, liên quan tới vận tải đường thủy nội địa, Việt Nam có 02 mức cam kết mở cửa như sau:

Chưa cam kết mở cửa

Trong CPTPP, Việt Nam bảo lưu tất cả các nghĩa vụ cơ bản về mở cửa cho đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới đối với các dịch vụ sau:

- Dịch vụ vận tải ven bờ
- Dịch vụ cho thuê tàu có kèm thủy thủ (CPC 7223)
- Dịch vụ xây dựng, vận hành, quản lý cảng sông

Bảo lưu này tương tự với mức cam kết trong WTO và EVFTA.

Mở cửa có điều kiện

Trong CPTPP, Việt Nam chỉ mở cửa có điều kiện với duy nhất dịch vụ vận tải đường thủy nội địa (bao gồm vận tải hành khách CPC 7221 và vận tải hàng hóa 7222). Cụ thể:

Đối với đầu tư, tương tự như trong WTO và EVFTA, Việt Nam chỉ cho phép nhà đầu tư CPTPP được đầu tư để cung cấp dịch vụ vận tải thủy nội địa theo các điều kiện sau đây:

- Hình thức đầu tư: Liên doanh với đối tác Việt Nam hoặc mua cổ phần của doanh nghiệp Việt Nam
- Vốn: Phần vốn góp/cổ phần nước ngoài trong liên doanh/doanh nghiệp có cổ phần nước ngoài không vượt quá 49%

Đối với dịch vụ xuyên biên giới, Việt Nam không có bảo lưu đối với nghĩa vụ nào ngoài bảo lưu chung về tiếp cận thị trường ở mức tương tự cam kết trong WTO (trong WTO và EVFTA Việt Nam chưa cho tiếp cận thị trường dịch vụ vận tải hàng hóa và hành khách đường thủy nội địa theo phương thức cung cấp qua biên giới).

Mở cửa hoàn toàn ngoại trừ hạn chế về tiếp cận thị trường

Ngoại trừ các bảo lưu “chưa cam kết mở cửa”, “mở cửa có điều kiện” (về đầu tư) như trên và bảo lưu chung về tiếp cận thị trường; trong CPTPP Việt Nam không có bảo lưu nào với (i) các dịch vụ thuộc nhóm “mở cửa có điều kiện” nếu được cung cấp xuyên biên giới, và (ii) các dịch vụ đường thủy nội địa khác cung cấp theo bất kỳ phương thức nào (đầu tư hoặc xuyên biên giới), ví dụ:

- Dịch vụ cho thuê các loại phương tiện tự động, không đi biển có tổng đài (ví dụ các phương tiện hành khách trừ thuyền giải trí, tàu chèo dẫu, phương tiện hàng khô số lượng lớn, phương tiện chèo hàng, tàu kéo và tàu đánh cá...)
- Dịch vụ lai dắt bằng xà lan trên nước ở sâu trong lãnh thổ quốc gia và trên kênh, khi tàu dấy được cung cấp (ví dụ dịch vụ dẫn giàn khoan dầu, cần cẩu nổi, phương tiện nạo vét, phao, và thân tàu thủy và những phương tiện chưa hoàn chỉnh, trên cơ sở trả phí hoặc hợp đồng...)
- Dịch vụ bảo dưỡng, sửa chữa tàu thủy (CPC 8868**)

Như vậy, đối với các dịch vụ này, mức mở cửa của Việt Nam trong CPTPP là như sau:

- Về tiếp cận thị trường: Việt Nam được phép chỉ cho nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP tiếp cận thị trường tối đa ở mức như cam kết của Việt Nam trong WTO
- Về các khía cạnh khác: Việt Nam phải ứng xử với nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP theo các nguyên tắc/ngĩa vụ cơ bản về mở cửa đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới của CPTPP



Mục 3

Cam kết mở cửa thị trường
dịch vụ vận tải hàng không



Việt Nam cam kết mở cửa các dịch vụ hàng không nào cho nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP?

Trong CPTPP, Việt Nam có cam kết khá phức tạp về mở cửa thị trường dịch vụ hàng không. Trong tổng thể, nếu phân nhóm theo mức độ mở cửa thị trường, các dịch vụ hàng không có thể xếp vào các nhóm sau:

Chưa cam kết mở cửa

Trong CPTPP, Việt Nam bảo lưu về các quyền (i) Phân biệt đối xử; (ii) Đặt ra các yêu cầu về hiện diện tại địa phương; (iii) Đặt ra các yêu cầu về quốc tịch, nơi cư trú của nhân sự cấp cao đối với các dịch vụ hàng không sau đây:

- Dịch vụ bay đặc biệt (không bao gồm đào tạo bay thương mại)
- Dịch vụ mặt đất
- Dịch vụ vận hành sân bay
- Dịch vụ xây dựng, vận hành và quản lý sân bay

Riêng với dịch vụ xây dựng, vận hành và quản lý sân bay, Việt Nam còn bảo lưu cả quyền đặt ra các yêu cầu về hoạt động (yêu cầu phải thực hiện một số điều kiện để được cấp phép hoặc hưởng ưu đãi).

Mức cam kết này tương tự như WTO và hẹp hơn EVFTA. Cụ thể, trong EVFTA, Việt Nam có cam kết mở cửa dịch vụ mặt đất (nhưng không bao gồm bảo dưỡng và làm sạch máy bay, vận tải mặt đất, quản lý sân bay và dịch vụ bảo đảm hoạt động bay) - mặc dù vậy, mức cam kết mở cửa trong EVFTA vẫn còn rất hạn chế, có nhiều ràng buộc và chưa xác định thời hạn bắt đầu mở cửa.

Mở cửa hạn chế cho đầu tư

Nhóm này bao gồm các dịch vụ vận tải hàng không (cả quốc tế và nội địa). Đây là lần đầu tiên Việt Nam đưa ra cam kết mở cửa thị trường dịch vụ này cho các nhà đầu tư nước ngoài.

Cụ thể, Việt Nam cam kết mở cửa cho đầu tư từ các nước CPTPP vào lĩnh vực dịch vụ vận tải hàng không nhưng chỉ dưới hình thức góp vốn hoặc mua cổ phần của một hãng hàng không Việt Nam và với các điều kiện sau đây:

- Tổng vốn góp/cổ phần nắm giữ của phía nước ngoài dưới 30% vốn điều lệ/cổ phần của hãng
- Phần vốn/cổ phần lớn nhất của hãng phải thuộc về cá nhân hoặc pháp nhân Việt Nam (nhưng không bao gồm pháp nhân là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài)
- Ít nhất 2/3 tổng số thành viên Ban Điều hành của hãng hàng không có vốn đầu tư nước ngoài phải là người Việt Nam; Tổng giám đốc (hoặc Giám đốc) và đại diện hợp pháp của hãng hàng không có vốn đầu tư nước ngoài thành lập ở Việt Nam phải là người Việt Nam

Trong cả WTO và EVFTA, Việt Nam chưa từng cam kết mở cửa dịch vụ vận tải hàng không cho đầu tư nước ngoài, kể cả vận tải hàng không trong nước và quốc tế.

Với việc cho phép đầu tư góp vốn, mua cổ phần của một hãng hàng không Việt Nam, Việt Nam đã mở cửa cho nhà đầu tư CPTPP đầu tư vào các dịch vụ hàng không mà một hãng hàng không Việt Nam được phép thực hiện (tức là bao gồm tất cả các hoạt động vận chuyển hành khách, hàng hóa, bưu gửi bằng đường hàng không theo lịch trình/thường lệ hoặc ngoài lịch trình/không thường lệ).

Mở cửa hoàn toàn ngoại trừ hạn chế về tiếp cận thị trường

Ngoại trừ bảo lưu chung về tiếp cận thị trường, Việt Nam không có bảo lưu cụ thể nào trong CPTPP về các nghĩa vụ/nguyên tắc về đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới đối với các dịch vụ hàng không sau đây:

- Dịch vụ sửa chữa và bảo dưỡng máy bay khi máy bay không được khai thác (ngoại trừ hoạt động bảo dưỡng đường băng)
- Việc bán và tiếp thị các dịch vụ vận tải hàng không
- Các dịch vụ hệ thống đặt giữ chỗ bằng máy tính
- Dịch vụ đào tạo bay thương mại

Như vậy, đối với các dịch vụ ở trên, về tiếp cận thị trường, Việt Nam có quyền chỉ mở cửa ở mức như cam kết WTO; về các khía cạnh khác, Việt Nam phải tuân thủ đầy đủ các nguyên tắc/ngĩa vụ liên quan về đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới.

Mở hoàn toàn về đầu tư nhưng hạn chế về dịch vụ xuyên biên giới

Với tất cả các dịch vụ hàng không khác không được liệt kê ở cả 03 nhóm trên, cam kết mở cửa của Việt Nam cơ bản như sau:

- Đối với dịch vụ cung cấp xuyên biên giới: Bảo lưu toàn bộ, chưa cam kết gì (đây là nhóm dịch vụ được loại trừ khỏi phạm vi áp dụng của Chương 10 về dịch vụ xuyên biên giới; áp dụng chung cho tất cả các nước Thành viên CPTPP chứ không phải bảo lưu riêng của Việt Nam)
- Đối với đầu tư: Trừ bảo lưu về tiếp cận thị trường (ở mức tối đa như cam kết WTO), Việt Nam phải tuân thủ đầy đủ các nguyên tắc/ngĩa vụ liên quan trong Chương Đầu tư CPTPP trong ứng xử với nhà đầu tư CPTPP vào các lĩnh vực này

Mục 4

Cam kết mở cửa thị trường
các dịch vụ hỗ trợ vận tải



Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải?

Trong CPTPP, ngoại trừ dịch vụ xếp dỡ container (không bao gồm dịch vụ cung cấp ở các sân bay) (CPC 7411), Việt Nam không có bảo lưu nào trong CPTPP về các dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải (ngoài bảo lưu chung về tiếp cận thị trường ở mức tương tự cam kết WTO).

Cụ thể:

Dịch vụ xếp dỡ container

- Về đầu tư: Việt Nam giữ nguyên mức cam kết về đầu tư trong WTO (tương tự với EVFTA), chỉ cho phép nhà đầu tư CPTPP được đầu tư để cung cấp dịch vụ thông qua liên doanh hoặc mua cổ phần của doanh nghiệp Việt Nam, với phần vốn góp của bên nước ngoài bị hạn chế, ở mức không quá 50%.
- Về dịch vụ xuyên biên giới: Việt Nam không có bảo lưu với bất kỳ nghĩa vụ cơ bản nào ngoại trừ bảo lưu chung về tiếp cận thị trường ở mức tương tự mức cam kết trong WTO.

Với các dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải khác

Trong Bảng hệ thống phân loại sản phẩm trung tâm tạm thời của Liên Hợp Quốc (CPC), nhóm này bao gồm các dịch vụ như kho bãi, đại lý vận tải hàng hóa, kiểm tra vận đơn; dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa; giám định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; giám định hàng hóa; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải...

Đối với các dịch vụ thuộc nhóm này, ngoại trừ bảo lưu chung về tiếp cận thị trường, Việt Nam không có bảo lưu nào về việc mở cửa thị trường cho đầu tư, cung cấp dịch vụ xuyên biên giới. Như vậy, đối với các dịch vụ này, mức mở cửa mà Việt Nam cam kết là như sau:

- Về tiếp cận thị trường: Việt Nam được phép chỉ cho nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP tiếp cận thị trường tối đa ở mức như cam kết của Việt Nam trong WTO
- Về các khía cạnh khác: Việt Nam phải ứng xử với nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP theo các nguyên tắc/nghĩa vụ cơ bản về mở cửa đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới của CPTPP

Như vậy, về nguyên tắc, so với mức mở cửa trong WTO và EVFTA, mức mở cửa thị trường cho các dịch vụ này trong CPTPP là cao nhất.



Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ hỗ trợ vận tải biển?

Trong CPTPP, ngoại trừ dịch vụ đại lý tàu biển (hoặc đại lý hàng hải), Việt Nam không có bảo lưu nào trong CPTPP về các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển (ngoài bảo lưu chung về tiếp cận thị trường ở mức tương tự cam kết WTO). Cụ thể:

Dịch vụ đại lý hàng hải

- Về đầu tư: Việt Nam chỉ cam kết cho phép nhà đầu tư CPTPP được đầu tư để cung cấp dịch vụ thông qua liên doanh hoặc mua cổ phần của doanh nghiệp Việt Nam, với phần vốn góp của bên nước ngoài bị hạn chế, ở mức không quá 49% với dịch vụ đại lý tàu biển (tương tự mức EVFTA; WTO chưa cam kết mở dịch vụ này)
- Về dịch vụ xuyên biên giới: Việt Nam không có bảo lưu với bất kỳ nghĩa vụ cơ bản nào ngoại trừ bảo lưu chung về tiếp cận thị trường ở mức tương tự mức cam kết trong WTO.

Các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển khác

Đối với các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển nhóm này, ngoại trừ bảo lưu chung về tiếp cận thị trường, Việt Nam không có bảo lưu cụ thể nào về việc mở cửa thị trường cho đầu tư, cung cấp dịch vụ xuyên biên giới. Như vậy, đối với các dịch vụ này, mức mở cửa mà Việt Nam cam kết là như sau:

- Về tiếp cận thị trường: Việt Nam được phép chỉ cho nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP tiếp cận thị trường tối đa ở mức như cam kết của Việt Nam trong WTO
- Về các khía cạnh khác: Việt Nam phải ứng xử với nhà đầu tư, cung cấp dịch vụ CPTPP theo các nguyên tắc/nghĩa vụ cơ bản về mở cửa đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới của CPTPP

Như vậy, so với mức mở cửa trong WTO và EVFTA, mức mở cửa thị trường cho các dịch vụ này trong CPTPP là cao nhất.



Việt Nam có cam kết gì về dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt, hỗ trợ vận tải đường bộ, hỗ trợ vận tải đường thủy nội địa?

Ngoại trừ bảo lưu chung về tiếp cận thị trường, Việt Nam không có cam kết cụ thể nào trong CPTPP (bao gồm cả về đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới) đối với các dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt, hỗ trợ vận tải đường bộ, hỗ trợ vận tải đường thủy nội địa.

Như vậy, đối với các dịch vụ này, mức mở cửa mà Việt Nam cam kết là như sau:

- Về tiếp cận thị trường: Việt Nam có quyền áp dụng các biện pháp ở mức như cam kết trong WTO
- Về các khía cạnh khác: Việt Nam phải tuân thủ các nguyên tắc chung về đầu tư và dịch vụ xuyên biên giới tương ứng của CPTPP

Ví dụ một số dịch vụ hỗ trợ từng phương thức vận tải

- Hỗ trợ vận tải đường sắt
 - Dịch vụ hành khách tại nhà ga
 - Dịch vụ bốc dỡ hàng đường sắt...
- Các dịch vụ hỗ trợ đường bộ
 - Dịch vụ bến xe bus
 - Dịch vụ vận hành đường quốc lộ, cầu, đường hầm
 - Dịch vụ bãi đỗ xe
 - Dịch vụ bảo dưỡng, sửa chữa vật phương tiện vận tải đường bộ...
- Các dịch vụ hỗ trợ đường thủy nội địa
 - Dịch vụ bến cảng và vận hành đường thủy (cầu tàu, xưởng sửa chữa tàu, bến tàu, bến cảng; dịch vụ vận hành và bảo dưỡng thuyền, sà lan, tàu trên sông đào và các đường thủy nội địa nhân tạo; dịch vụ cửa cống, dịch vụ nâng thuyền, dịch vụ đập nước, dịch vụ kênh đào...)
 - Dịch vụ hoa tiêu và bỏ neo tàu
 - Dịch vụ cứu hộ và trục vớt tàu
 - Các dịch vụ hỗ trợ vận tải đường thủy khác (dọn vệ sinh, khử trùng, phun khói, kiểm tra sâu bọ và các dịch vụ tương tự khác trên boong tàu đỗ tại bến hoặc tàu neo đậu trên cơ sở thu phí hoặc theo hợp đồng...)



Phần thứ hai

Cơ hội, thách thức
và khuyến nghị với
ngành logistics trong
bối cảnh hội nhập CPTPP



Hiện trạng các doanh nghiệp logistics Việt Nam?

Ngành logistics của Việt Nam có tốc độ tăng trưởng khoảng 12-14% trong những năm gần đây, đạt quy mô khoảng 40-42 tỷ USD/năm, đóng góp khoảng 4-5% tổng GDP hàng năm.

Năm 2016 Việt Nam có khoảng 23.000 doanh nghiệp logistics, trong đó có khoảng 3.000 doanh nghiệp có hoạt động logistics quốc tế. Khoảng 70% trong số này hoạt động tại thành phố Hồ Chí Minh và các địa bàn lân cận. Các lĩnh vực logistics chủ yếu là giao nhận, vận tải nội địa, khai thác cảng biển và cảng hàng không, lưu kho bãi, quản lý hàng hóa và vận tải quốc tế.

Về quy mô, các doanh nghiệp logistics Việt Nam tương đối nhỏ cả về vốn và lao động:

- Về vốn: 77% doanh nghiệp có vốn dưới 10 tỷ đồng và chỉ có 0,6% số doanh nghiệp có vốn trên 500 tỷ đồng
- Về lao động: 94% doanh nghiệp có dưới 50 người; số doanh nghiệp có nhân sự trên 500 người chỉ chiếm 0,5%.

Về thị phần, các doanh nghiệp logistics ở Việt Nam có sự phân hóa rõ rệt về năng lực cạnh tranh và thị phần:

- Khoảng 30 doanh nghiệp logistics của các tập đoàn đa quốc gia đang hoạt động tại Việt Nam, cung cấp các dịch vụ logistics tổng thể, chiếm 70-80% thị phần
- Các doanh nghiệp còn lại phần lớn là các doanh nghiệp Việt Nam nhỏ, chiếm khoảng 20-30% thị phần

Về loại hình dịch vụ logistics, có sự phân hóa khá rõ nét giữa các dịch vụ mà doanh nghiệp Việt Nam và doanh nghiệp có yếu tố nước ngoài cung cấp:

- Các doanh nghiệp Việt Nam chủ yếu cung cấp các dịch vụ 2PL (Second Party Logistics - cung cấp dịch vụ logistics bên thứ hai) và 3PL (Third Party Logistics - cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba)
- Loại hình 3PL, 4PL, 5PL được cung cấp bởi các doanh nghiệp nước ngoài/có vốn đầu tư nước ngoài.

Về công nghệ, ứng dụng khoa học công nghệ của ngành logistics của Việt Nam còn ở trình độ thấp, chủ yếu sử dụng phần mềm khai hải quan điện tử, công nghệ định vị xe, email và internet cơ bản... Trong khi đó logistics là lĩnh vực có ứng dụng tiến bộ khoa học công nghệ rất nhanh, nhiều nước trên thế giới đã phát triển E-logistics, Green-logistics, ứng dụng dụng trí tuệ nhân tạo, robot tự động... cho một số dịch vụ như đóng dỡ hàng vào container, xếp dỡ hàng trong kho bãi...



Năng lực cạnh tranh quốc tế của ngành vận tải Việt Nam?

Vận tải là mảng hoạt động chủ đạo, chiếm tới gần 60% hoạt động logistics ở Việt Nam. So với thế giới, đây được xem là tỷ lệ tương đối cao.

Các doanh nghiệp vận tải Việt Nam chiếm thị phần rất nhỏ trong vận tải quốc tế (do năng lực cạnh tranh hạn chế) nhưng chiếm thị phần lớn trong vận tải nội địa (do được bảo vệ bởi các cam kết rất hạn chế hoặc không cam kết mở cửa trong WTO và các FTA khác).

Trong lĩnh vực vận tải biển, có tới 90% hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam được vận chuyển bằng hình thức này:

- *Đối với vận tải biển quốc tế:* Đội tàu biển Việt Nam chủ yếu là tàu hàng rời và tàu dầu, ít tàu container (tính đến tháng 6/2018, có tổng cộng 38 tàu container mang quốc tịch Việt Nam); phần lớn chỉ chạy tuyến ngắn (Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, các nước khu vực châu Á, Đông Nam Á)
- *Đối với vận tải biển nội địa:* Nhờ chính sách bảo hộ chặt, đội tàu Việt Nam hiện đang chiếm gần như toàn bộ thị phần. Có khoảng 70% hàng hóa trên tuyến Bắc-Nam được vận chuyển bằng đường biển ven bờ (vận tải biển nội địa)

Trong lĩnh vực vận tải hàng không, các hãng hàng không Việt Nam chỉ chiếm 18% thị phần vận tải các tuyến vận tải hàng hóa quốc tế nhưng lại kiểm soát gần như toàn bộ thị phần vận tải tuyến nội địa.

Vận tải đường bộ và đường sắt cũng chủ yếu là các doanh nghiệp nội địa, cung cấp dịch vụ vận tải đối với hàng hóa vận chuyển trong nước, đặc biệt là nhóm hàng hóa có nhu cầu vận chuyển nhanh (ví dụ hàng đông lạnh, thủy hải sản, hoa quả, hàng có giá trị cao). Các doanh nghiệp Việt Nam tham gia vận chuyển đường bộ quốc tế còn rất hạn chế.

Vận tải thủy nội địa hiện vẫn đang là dịch vụ được cung cấp chủ yếu bởi doanh nghiệp Việt Nam, với thế mạnh vận tải hàng hóa có khối lượng lớn, siêu trường siêu trọng, đặc biệt phát triển ở khu vực đồng bằng Nam Bộ (với lợi thế về sông nước và nguồn thị trường nông sản có nhu cầu vận tải rất cao).



Pháp luật chính sách trong nước đối với dịch vụ logistics?

Logistics là ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Do đó, ngoài việc phải tuân thủ các quy định pháp luật chung (ví dụ Luật Đầu tư, Luật Doanh nghiệp...), hoạt động kinh doanh logistics còn phải tuân thủ nhiều quy định liên quan tới các điều kiện đầu tư kinh doanh chuyên ngành cụ thể.

Ngoại trừ các quy định về điều kiện đầu tư áp dụng riêng đối với nhà đầu tư nước ngoài, các quy định khác của pháp luật kinh doanh chuyên ngành logistics được áp dụng chung cho tất cả các chủ thể tham gia thị trường, không phân biệt nguồn gốc vốn.

Một số văn bản pháp luật quan trọng trong lĩnh vực logistics

- Nghị định 163/2017/NĐ-CP quy định về kinh doanh dịch vụ logistics: Nghị định này chủ yếu quy định về các điều kiện kinh doanh chung (áp dụng đối với tất cả các dịch vụ logistics) và điều kiện đầu tư đối với nhà đầu tư nước ngoài trong các lĩnh vực dịch vụ logistics (căn cứ vào cam kết mở cửa từng loại dịch vụ trong WTO)
- Nghị định 187/2009/NĐ-CP (sửa đổi bởi Nghị định 89/2011/NĐ-CP, Nghị định 144/2018/NĐ-CP) về vận tải đa phương thức: Nghị định này quy định các điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức (áp dụng cho mọi chủ thể kinh doanh trong lĩnh vực này, không phân biệt trong nước hay nước ngoài)
- Nghị định 160/2016/NĐ-CP (sửa đổi bởi Nghị định 147/2018/NĐ-CP) về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển
- Nghị định 114/2014/NĐ-CP (sửa đổi bởi Nghị định 147/2018/NĐ-CP) quy định về đối tượng, điều kiện được phép nhập khẩu, phá dỡ tàu biển đã qua sử dụng
- Nghị định 37/2017/NĐ-CP (sửa đổi bởi Nghị định 147/2018/NĐ-CP) về điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển
- Nghị định 111/2016/NĐ-CP (sửa đổi bởi Nghị định 147/2018/NĐ-CP) về điều kiện kinh doanh dịch vụ đóng mới, hoán cải, sửa chữa tàu biển
- Nghị định 70/2016/NĐ-CP (sửa đổi bởi Nghị định 147/2018/NĐ-CP) về điều kiện cung cấp dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải



Tình hình xuất nhập khẩu và đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực logistics của Việt Nam?

Về xuất nhập khẩu

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, năm 2018 xuất nhập khẩu dịch vụ vận tải của Việt Nam như sau:

- Xuất khẩu đạt gần 2,9 tỷ USD, chiếm 19,5% tổng kim ngạch xuất khẩu dịch vụ của Việt Nam
- Nhập khẩu khoảng 8,8 tỷ USD, chiếm 48% tổng kim ngạch nhập khẩu dịch vụ của Việt Nam năm 2018.

Giá trị xuất khẩu các dịch vụ vận tải chỉ bằng khoảng 1/3 giá trị nhập khẩu các dịch vụ này cho thấy ngành vận tải của Việt Nam vẫn phải dựa nhiều vào việc thuê mua các dịch vụ vận tải từ nước ngoài.

Về đầu tư trực tiếp nước ngoài

- *Đầu tư nước ngoài vào Việt Nam:* Theo số liệu của Cục Đầu tư nước ngoài - Bộ Kế hoạch và Đầu tư, vận tải kho bãi là một trong 10 lĩnh vực thu hút FDI nhiều nhất vào Việt Nam với tổng cộng 780 dự án và 4,973 tỷ USD tính lũy kế đến ngày 20/07/2019.
- *Đầu tư từ Việt Nam ra nước ngoài:* Đầu tư ra nước ngoài của các doanh nghiệp vận tải kho bãi Việt Nam vẫn còn hạn chế. Tính đến hết năm 2017, Việt Nam chỉ có 36 dự án đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực này, với số vốn đăng ký là 66 triệu USD, chiếm 3,4% về tổng số dự án và 0,33% về tổng số vốn đầu tư ra nước ngoài của Việt Nam.



Triển vọng thị trường dịch vụ logistics Việt Nam?

Theo xếp hạng của Ngân hàng thế giới, Việt Nam đứng thứ 39/160 nước về Chỉ số hoạt động logistics (LPI) năm 2018. So với năm 2017, Việt Nam đã tăng tới 25 bậc về chỉ số LPI. Trong khối ASEAN, Việt Nam đứng thứ 3 chỉ sau Singapore và Thái Lan. Việt Nam cũng đứng đầu trong các thị trường logistics mới nổi và xếp cao nhất trong nhóm các nước có thu nhập trung bình thấp.

Thị trường logistics được đánh giá là có **tiềm năng phát triển mạnh** ở Việt Nam thông qua các chỉ số sau:

- **Độ mở của nền kinh tế:** Lưu lượng hàng hóa chuyển dịch qua các khu vực tăng trung bình 16-18%/năm; kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam tăng trung bình 16%/năm
- **Vị trí địa lý:** Việt Nam có bờ biển dài khoảng 3.260 km trải dài từ Bắc đến Nam, ở trung tâm khu vực châu Á – Thái Bình Dương và nằm trên tuyến hàng hải quốc tế. Điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý rất thuận lợi để phát triển dịch vụ vận tải và logistics
- **Cơ sở hạ tầng:** Đường bờ biển dài và mạng lưới đường bộ khắp cả nước phát triển; nhiều hệ thống các đường cao tốc và sân bay quốc tế đã có chủ trương xây dựng; hệ thống kho, cảng, bến bãi đang được đầu tư mạnh
- **Chủ trương chính sách:** Chính phủ xác định vận tải và logistics là đầu vào và kết nối với các ngành khác, chủ trương cải cách thủ tục hành chính đối với hoạt động xuất nhập khẩu, hải quan điện tử, tạo thuận lợi thương mại, rút ngắn thời gian và chi phí logistics.

Tuy nhiên, các **bất cập cản trở sự phát triển** của dịch vụ logistics Việt Nam cũng rất đáng kể:

- *Cơ sở hạ tầng chưa đầy đủ và hoàn thiện:* Mặc dù đang được đầu tư phát triển, hệ thống đường bộ Việt Nam còn nhiều tuyến xuống cấp và quá tải; đường sắt khổ ray cũ tăng chi phí chuyển tải
- *Hạ tầng cảng biển kém:* phương tiện xếp dỡ thô sơ, thiết kế cảng không phù hợp cho bốc dỡ hàng cho tàu chuyên dụng; không có dịch vụ hàng hải kết nối trực tiếp với các cảng biển tại châu Âu hay Mỹ
- *Tập quán xuất nhập khẩu hàng hóa cũ:* Chủ hàng Việt Nam thường theo hình thức mua CIF, bán FOB, việc thuê phương tiện do đối tác nước ngoài đảm nhận, họ hầu như không lựa chọn đội tàu trong nước để vận tải



Các cơ hội từ CPTPP cho ngành logistics Việt Nam?

Ngành logistics đang đứng trước nhiều cơ hội lớn để phát triển nhờ vào các cam kết CPTPP, trong đó có cả các cơ hội về nguồn cung, cầu cho dịch vụ này cũng như các điều kiện để dịch vụ này có thể thực hiện hiệu quả:

- *Cơ hội liên doanh, hợp tác, đầu tư trong các lĩnh vực logistics do CPTPP mở cửa mạnh thị trường này*

CPTPP có một số cam kết mở cửa thị trường đối với cả đầu tư và dịch vụ trong một số lĩnh vực logistics ở mức cao so với mức mở cửa trong WTO (đặc biệt là trong lĩnh vực hàng không). Hơn nữa với phương thức cam kết chọn - bỏ, rất nhiều các dịch vụ logistics không được liệt kê tên cũng sẽ được mở cửa ở mức đáng kể (chỉ trừ tiếp cận thị trường hạn chế ở mức như WTO). Đây là cơ hội lớn thu hút đầu tư, đặc biệt là đầu tư nước ngoài vào ngành này, từ đó có thể tạo ra những bước phát triển mạnh cho ngành (đặc biệt trong những khía cạnh cần nhiều vốn, công nghệ...).

- *Cơ hội gia tăng quy mô thị trường, xuất phát từ nguồn cầu lớn đối với hoạt động logistics*

Theo Ngân hàng Thế giới, đến 2030, CPTPP dự kiến sẽ giúp tăng GDP Việt Nam thêm 1,1-3,5%, giúp tăng tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam thêm 4,2-6,9%, tăng tổng nhập khẩu của Việt Nam thêm 5,3-7,6%. Hoạt động sản xuất, xuất nhập khẩu càng nhộn nhịp thì thị trường đối với dịch vụ logistics càng mở rộng, đặc biệt là dịch vụ logistics quốc tế

- *Cơ hội tăng hiệu quả kinh doanh từ cải cách thủ tục hành chính*
Các cam kết về thể chế và hàng rào phi thuế quan trong CPTPP sẽ tạo ra sức ép lớn buộc Chính phủ Việt Nam phải cải cách trong nhiều lĩnh vực liên quan tới hoạt động logistics, đặc biệt là hải quan, kiểm tra chuyên ngành. Việc thực hiện các cam kết này sẽ giúp cải thiện đáng kể trong thủ tục xuất nhập khẩu hàng hóa – yếu tố có tác động trực tiếp tới hiệu quả của nhiều hoạt động logistics, kể cả vận tải và hỗ trợ vận tải.
- *Cơ hội giảm chi phí kinh doanh, giảm tình trạng thuê ngoài*
Các cam kết loại bỏ thuế quan của Việt Nam cho các phương tiện vận tải, các loại máy móc, thiết bị, công nghệ phục vụ hoạt động logistics từ các nước CPTPP là cơ hội để doanh nghiệp logistics có thể mua các sản phẩm phục vụ sản xuất với giá hợp lý.
- *Cơ hội tiếp cận thị trường dịch vụ logistics các nước Thành viên CPTPP* khi các nước này cũng cam kết mở cửa nhiều dịch vụ nhóm logistics cho nhà cung cấp dịch vụ Việt Nam.



Các thách thức từ CPTPP đối với ngành logistics Việt Nam?

- *Cạnh tranh với các đối thủ từ CPTPP có thể sẽ gay gắt hơn*

Trong bảng xếp hạng Chỉ số năng lực logistics (LPI) năm 2018 của Ngân hàng Thế giới, Singapore đứng thứ 5, Nhật Bản, Canada, Australia thuộc top 20 vị trí đầu bảng. CPTPP với mức mở cửa mạnh về logistics sẽ tạo điều kiện cho các đối tác này mở rộng kinh doanh ở Việt Nam, cạnh tranh mạnh với doanh nghiệp Việt Nam.

- *Khả năng tiếp cận thị trường logistics các nước CPTPP hạn chế*

Các nước CPTPP cũng mở cửa thị trường dịch vụ logistics cho Việt Nam. Mặc dù vậy, khả năng tiếp cận thị trường các nước này của doanh nghiệp logistics không lớn do (i) các thị trường này đã có sẵn các đối thủ rất mạnh; (ii) khách hàng sở tại có đòi hỏi cao về chất lượng dịch vụ; (iii) các quy định quản lý chặt.



Doanh nghiệp logistics Việt Nam cần chú ý gì trước CPTPP?

Các cơ hội từ CPTPP cho ngành logistics là rất đáng kể, bao gồm cả cơ hội về thị trường lẫn cơ hội về hợp tác kinh doanh. Doanh nghiệp Việt Nam sẽ không phải là nhóm duy nhất hưởng những lợi ích này, tuy nhiên chỉ một phần các lợi ích này cũng đã là rất đáng kể. Thêm vào đó, những thách thức cạnh tranh mới từ CPTPP thậm chí cũng có thể là cơ hội trong dài hạn, với tính chất là sức ép hợp lý để các doanh nghiệp logistics Việt Nam cải thiện năng lực cạnh tranh.

Để có thể tận dụng các cơ hội kinh doanh từ CPTPP, các doanh nghiệp logistics Việt Nam cần có kế hoạch khắc phục các hạn chế hiện tại, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh của mình, đặc biệt là:

- Nắm rõ các cam kết mở cửa dịch vụ logistics của CPTPP để nhận diện các nguy cơ mới trong cạnh tranh với các đối thủ từ CPTPP trên thị trường logistics Việt Nam hoặc các cơ hội hợp tác với các đối tác CPTPP
- Có kế hoạch bài bản, hành động quyết liệt trong nâng cao chất lượng dịch vụ, tính chuyên nghiệp, bài bản trong cung cấp dịch vụ, chăm sóc khách hàng
- Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin và kết nối thông tin, đặc biệt với mạng logistics toàn cầu
- Tăng cường công tác đào tạo, đào tạo lại nguồn nhân lực, bảo đảm năng lực chuyên môn

- Cải thiện quy mô vốn, năng lực quản lý và phạm vi hoạt động kinh doanh, đặc biệt thông qua việc tận dụng cơ hội liên doanh với các nhà đầu tư CPTPP
- Tìm các kênh thích hợp để tăng liên kết với các doanh nghiệp cung cấp các dịch vụ logistics khác nhau (hãng tàu, đại lý thương mại, bảo hiểm...)
- Tích cực tham gia vào quá trình xây dựng, hoàn thiện chính sách của Nhà nước về các khía cạnh quản lý đối với hoạt động logistics và các hoạt động liên quan tới logistics (hải quan và tạo thuận lợi thương mại, phát triển cơ sở hạ tầng...)

SỔ TAY DOANH NGHIỆP

HIỆP ĐỊNH

ĐỐI TÁC TOÀN DIỆN VÀ TIẾN BỘ XUYÊN THÁI BÌNH DƯƠNG (CPTPP)
VÀ NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM

Chịu trách nhiệm xuất bản
Giám đốc - Tổng Biên tập
Nguyễn Minh Huệ

Chịu trách nhiệm nội dung
TS. Nguyễn Thị Thu Trang

Biên tập: Tôn Nữ Thanh Bình
Chế bản: Nguyễn Thái Dũng
Trình bày bìa: Thaidung85@gmail.com

NHÀ XUẤT BẢN CÔNG THƯƠNG

Trụ sở: Số 655 Phạm Văn Đồng, Bắc Từ Liêm, Hà Nội

Điện thoại: 024-3934 1562 Fax: 024-3938 7164

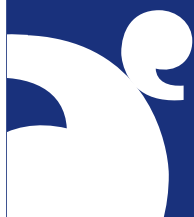
Website: <http://nhaxuatbanconghuong.com>

E-mail: nxbct@moit.gov.vn

In 500 cuốn, khổ 12x22 cm tại Công ty TNHH In và Thương mại Trần Gia
Địa chỉ: Số 14 ngõ 464 Đ.Ấu Cơ, P.Nhật Tân, Q.Tây Hồ, Hà Nội
Số xác nhận đăng kí xuất bản: 4749-2019/CXBIPH/01-199/CT
Số Quyết định xuất bản: 310/QĐ - NXBCT ngày 22 tháng 11 năm 2019
In xong và nộp lưu chiểu: Quý IV/2019
Mã số ISBN: 978-604-9885-06-8

TRUNG TÂM WTO VÀ HỘI NHẬP
PHÒNG THƯƠNG MẠI VÀ CÔNG NGHIỆP VIỆT NAM

Địa chỉ: Số 09 Đào Duy Anh, Đống Đa, Hà Nội
Điện thoại: +84 24 35771458; Fax: +84 24 35771459
Email: banthuky@trungtamwto.vn
www.trungtamwto.vn/www.chongbanphagia.vn/www.aecvcci.vn



TUYỂN TẬP SỔ TAY DOANH NGHIỆP VỀ CPTPP

1. CPTPP & Ngành Logistics Việt Nam
2. CPTPP & Ngành Phân phối – Thương mại Điện tử Việt Nam
3. CPTPP & Ngành Viễn thông Việt Nam
4. CPTPP & Ngành Rau quả Việt Nam
5. CPTPP & Ngành Chăn nuôi và chế biến thịt Việt Nam
6. CPTPP & Ngành Chế biến xuất khẩu Thủy sản Việt Nam
7. CPTPP & Ngành Dệt may Việt Nam
8. CPTPP & Ngành Da giày Việt Nam
9. CPTPP & Ngành Chế biến xuất khẩu Gỗ Việt Nam
10. CPTPP & Ngành Đồ uống Việt Nam

ISBN: 978-604-988-506-8



9 786049 885068