

Những công cụ của chính sách thương mại

(Krugman, Obstfeld, Melitz: Chương 9)

Lê Vũ Quân

Nội dung

- Thuế quan
- Hạn ngạch nhập khẩu
- Hạn chế xuất khẩu tự nguyện (VERs)
- Trợ cấp xuất khẩu
- Yêu cầu hàm lượng nội địa
- Nghiên cứu tình huống

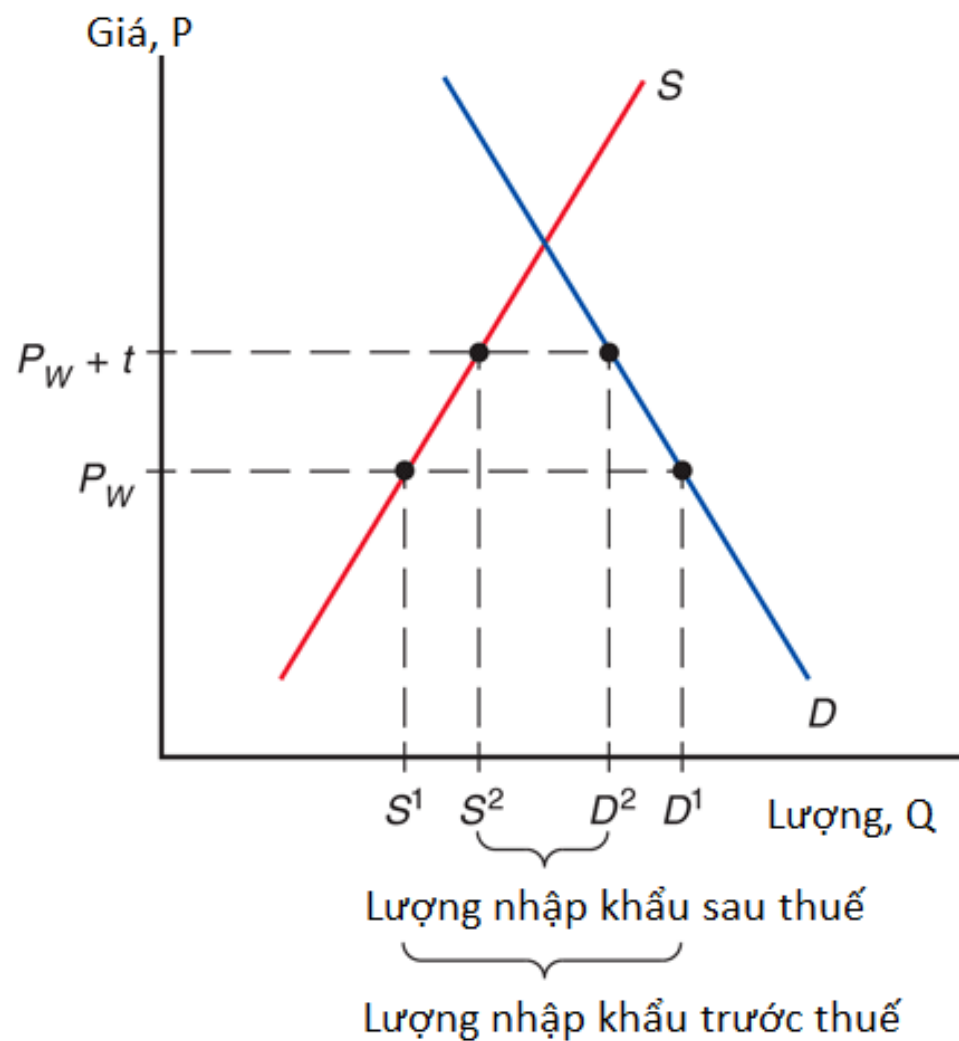
Ôn lại kinh tế vi mô

- Để hiểu chương này sinh viên cần tự ôn lại một số khái niệm kinh tế vi mô cơ bản
 - Cung và cầu
 - Thặng dư người tiêu dùng và thặng dư nhà sản xuất
 - Độ co giãn

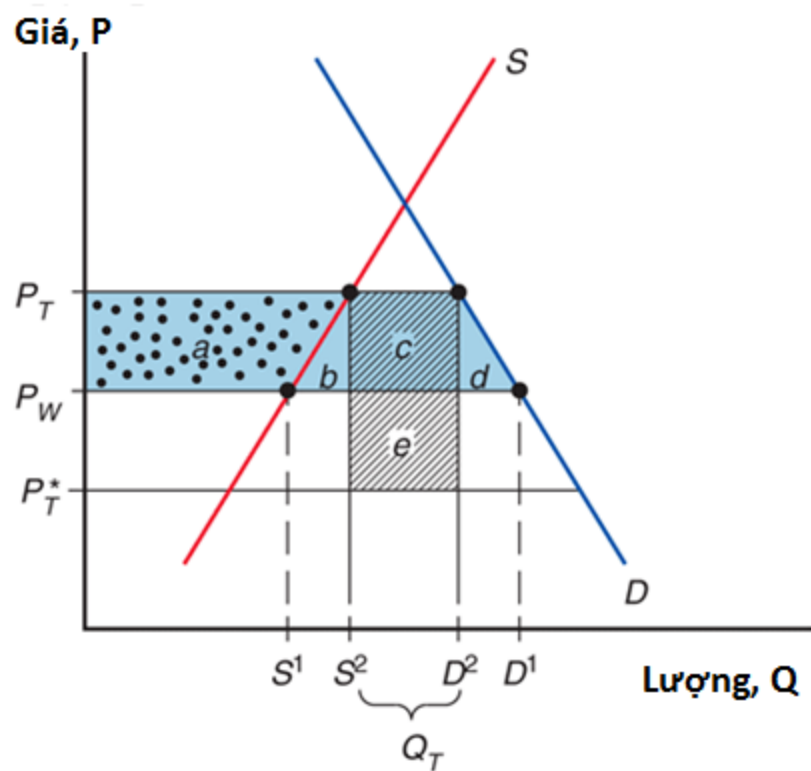
Thuế quan

- Thuế quan làm tăng giá của một hàng hóa ở nước nhập khẩu, do đó làm thiệt hại người tiêu dùng và làm lợi cho nhà sản xuất ở nước đó.
- Ngoài ra, chính phủ còn có lợi từ nguồn thu thuế.
- Đo lường những chi phí và lợi ích này như thế nào?
- Sử dụng khái niệm thặng dư người tiêu dùng và thặng dư nhà sản xuất.

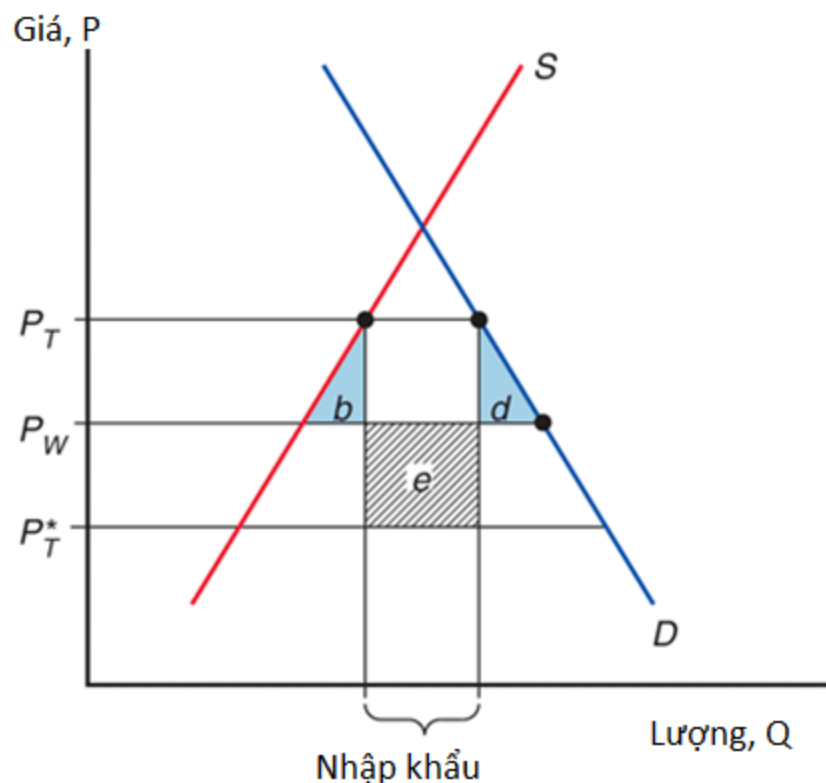
Thuế quan ở một nước nhỏ



Chi phí và lợi ích của thuế quan đối với nước nhập khẩu



- = Tổng thất của người tiêu dùng ($a+b+c+d$)
- = Lợi ích của nhà sản xuất (a)
- = Lợi ích nguồn thu của chính phủ ($c+e$)



- = Tổng thất hiệu quả ($b+d$)
- = Lợi ích trao đổi thương mại (e)

Đo lường chi phí và lợi ích của thuế quan

- Đối với một nước “lớn” có xuất khẩu và nhập khẩu ảnh hưởng đến giá thế giới, tác động lên phúc lợi của thuế quan là chưa rõ ràng..
- Tam giác b và d thể hiện **tổn thất hiệu quả**.
 - Thuế quan làm méo mó quyết định sản xuất và tiêu dùng: nhà sản xuất thì sản xuất quá nhiều còn người tiêu dùng lại tiêu dùng quá ít.
- Hình chữ nhật e thể hiện **lợi ích do trao đổi thương mại (terms of trade)**.
 - Thuế quan làm hạ giá nước Ngoài, cho phép nước Nhà mua hàng nhập khẩu rẻ hơn.

Đo lường chi phí và lợi ích của thuế quan (tt)

- Một phần nguồn thu của chính phủ (hình chữ nhật e) thể hiện lợi ích trao đổi thương mại, và phần còn lại (hình chữ nhật c) thể hiện một phần của tổn thất của thặng dư tiêu dùng.
 - Chính phủ thu lợi ích được đánh đổi bằng lợi ích của người tiêu dùng và người nước ngoài.
- Nếu lợi ích trao đổi thương mại lớn hơn tổn thất hiệu quả, phúc lợi quốc gia sẽ tăng lên khi có thuế quan, đánh đổi bằng lợi ích của các nước ngoài.
 - Tuy nhiên, nước ngoài có thể trả đũa.

Thuế quan trung bình

- Tính thuế quan trung bình sử dụng phương pháp trọng số theo thương mại.
- Anderson và van Wincoop có báo cáo vào năm 1999 rằng, thuế quan trung bình với trọng số thương mại dao động từ 0 đến 30 % ở các nước khác nhau.
 - Các nước đang phát triển: hơn 10 %
 - Các nước đã phát triển: 0 đến 5 %

Hạn ngạch nhập khẩu

- Hạn ngạch nhập khẩu là một giới hạn lên số lượng một hàng hóa có thể được nhập khẩu.
- Giới hạn này thường được thực thi bằng cấp giấy phép hay quyền hạn ngạch.
- Hạn ngạch nhập khẩu ràng buộc sẽ đẩy giá nhập khẩu lên vì lượng cầu sẽ vượt quá lượng cung của nhà sản xuất nước Nhà và từ nhập khẩu.
- Khi hạn ngạch được sử dụng thay cho thuế quan để hạn chế nhập khẩu, chính phủ không có nguồn thu.
 - Thay vì vậy, nguồn thu từ bán hàng nhập khẩu với mức giá cao sẽ thuộc về người có giấy phép nhập khẩu .
 - Những nguồn thu vượt trội này được gọi là lợi tức nhập khẩu (**quota rents**).

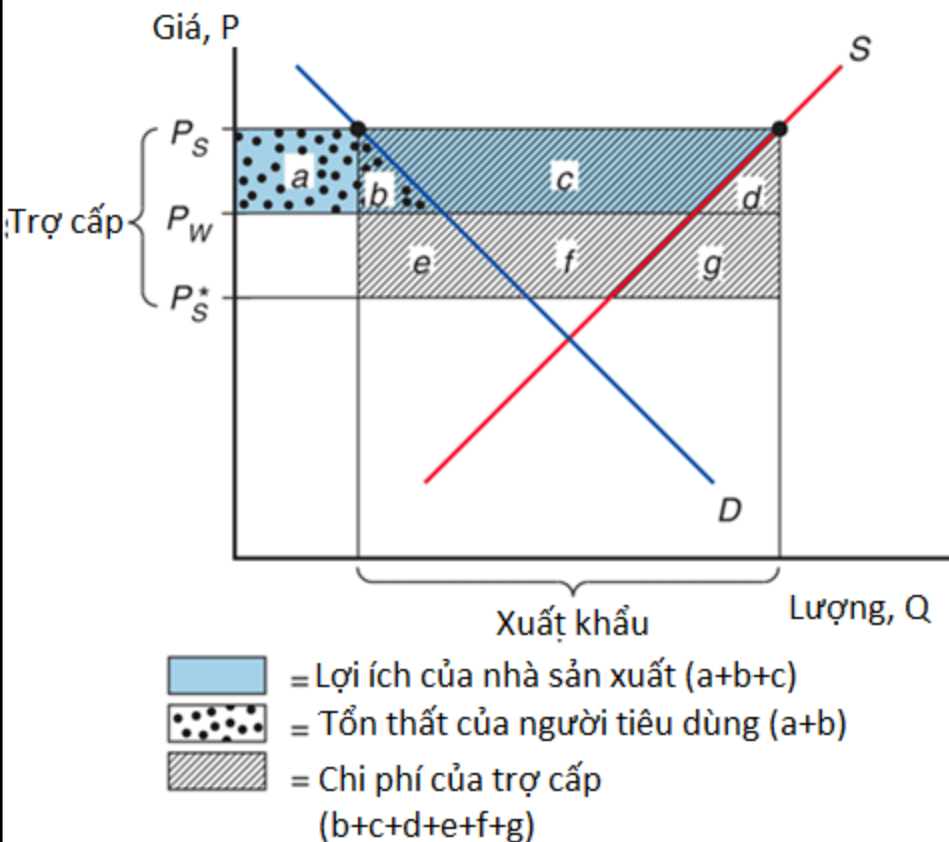
Hạn chế xuất khẩu tự nguyện (VER)

- **Hạn chế xuất khẩu tự nguyện** vận hành cũng giống như hạn ngạch nhập khẩu, ngoại trừ khác biệt là hạn ngạch khi này được cấp bởi nước xuất khẩu thay vì nước nhập khẩu.
- Những hạn chế này thường bị truy vấn bởi nước nhập khẩu.
- Lợi nhuận hay lợi tức từ chính sách này thuộc về của chính phủ nước ngoài hoặc nhà sản xuất nước ngoài.
 - Người nước ngoài bán một lượng hạn chế tại một mức giá tăng cao.

Trợ cấp xuất khẩu

- Trợ cấp xuất khẩu làm tăng giá ở nước xuất khẩu, làm giảm thặng dư tiêu dùng (người tiêu dùng bị thiệt hại đi) và tăng thặng dư nhà sản xuất (nhà sản xuất có lợi thêm).
- Đồng thời, nguồn thu chính phủ giảm xuống do phải trả một khoản $s X_S^*$ cho trợ cấp xuất khẩu.
- Trợ cấp xuất khẩu làm giảm giá mua hàng ở nước nhập khẩu $P_S^* = P_S - s$.
- Ngược lại với thuế quan, trợ cấp nhập khẩu làm xấu đi trao đổi thương mại vì làm hạ giá xuất khẩu trên thị trường thế giới.

Tác động của trợ cấp xuất khẩu



Trợ cấp xuất khẩu làm thiệt hại phúc lợi quốc gia.

Tam giác b và d thể hiện **tổn thất hiệu quả**.

Diện tích $b + c + d + f + g$ thể hiện **chi phí của trợ cấp do chính phủ chịu**.

Trao đổi (tỷ lệ) thương mại *giảm* vì giá xuất khẩu giảm.

Yêu cầu hàm lượng nội địa

- **Yêu cầu hàm lượng nội địa (LCR)** là quy định yêu cầu một tỷ lệ nhất định trong hàng hóa thành phẩm (final goods) phải được sản xuất trong nước.
- Yêu cầu này có thể được quy định theo giá trị, bằng cách yêu cầu rằng một tỷ lệ tối thiểu của giá trị hàng hóa phải thể hiện giá trị gia tăng của nước nhà, hoặc theo đơn vị vật chất.
- Yêu cầu hàm lượng nội địa không mang lại nguồn thu chính phủ (như trường hợp thuế quan) cũng không mang lại lợi tức nhập khẩu.
- Thay vì vậy, chênh lệch giữa giá của hàng hóa trong nước và nhập khẩu được tính bình quân vào giá của hàng hóa thành phẩm và được chuyển sang cho người tiêu dùng.

Chính sách phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam

- Thực trạng phát triển ngành công nghiệp ô tô
 - Ngành công nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô Việt Nam gồm 2 khối:
 - Trong tổng số 17 doanh nghiệp FDI được cấp phép đầu tư trong lĩnh vực này tại Việt Nam, có 12 doanh nghiệp đang hoạt động với tổng vốn đầu tư khoảng 1 tỷ USD, năng lực sản xuất 150.000 xe/năm.
 - Khối doanh nghiệp trong nước, hiện có 47 doanh nghiệp đầu tư vào lĩnh vực sản xuất, lắp ráp ô tô, với tổng mức đầu tư hàng chục nghìn tỷ đồng

Chính sách phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam (tt)

- Sau gần 15 năm hoạt động, ngành công nghiệp ô tô đang đứng trước nhiều khó khăn và thách thức:
 - sức mua còn rất thấp, có quá nhiều nhà sản xuất trong một thị trường không lớn, các ngành công nghiệp phụ trợ còn yếu kém, công nghiệp ô tô mới chỉ ở mức lắp ráp đơn giản.
- Chỉ có liên doanh Toyota có nỗ lực nâng cao tỷ lệ nội địa hóa (LCR) thông qua việc kêu gọi các công ty trong nước cùng phát triển công nghiệp phụ trợ.

Chính sách phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam (tt)

- Một số vấn đề về thực trạng phát triển ngành công nghiệp ô tô như sau:
 - Tỷ lệ nội địa hóa còn quá thấp so với mục tiêu đề ra. Các doanh nghiệp đã cam kết là đạt tỷ lệ nội địa hóa từ 30%-40% trong vòng 10 năm. Nhưng đến nay, tỷ lệ nội địa hóa tính chung mới chỉ đạt khoảng 2-10%.
 - Trừ sản phẩm chủ lực Innova của Toyota có mức nội địa hoá trên 40%, còn lại những sản phẩm của các doanh nghiệp khác chỉ đạt trên dưới 15%.
 - Đối với những doanh nghiệp trong nước với mặt hàng chính là xe khách, xe buýt hay xe tải nhẹ, mặc dù tỷ lệ nội địa hóa đã đạt trên 40%, thậm chí có sản phẩm trên 50%, nhưng hầu hết đó là những chi tiết công kênh, hàm lượng công nghệ không cao.

Chính sách phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam (tt)

- So với các nước trong khu vực và sản xuất ở chính hãng thì giá xe còn rất cao.
 - Tuy đã áp dụng chính sách bảo hộ đối với ô tô sản xuất trong nước trong một thời gian khá dài, nhưng tỷ lệ nội địa hóa và chất lượng ô tô sản xuất trong nước vẫn thấp
 - Giá vẫn cao (cao gấp 1,5-2 lần giá xe ở các nước trong khu vực và gấp 2,5 lần so với xe sản xuất ở chính hãng).
- Thị trường tiêu thụ còn chưa tương xứng với quy mô đầu tư.
- Do quy mô thị trường còn quá nhỏ nên các liên doanh không đặt hàng trong nước mà hầu hết đều nhập khẩu từ công ty mẹ.
- Nhà nước cần phải có chương trình nội địa hóa cụ thể, buộc các nhà lắp ráp ô tô phải mua một số nhóm linh kiện nào đó ở thị trường trong nước thay vì nhập khẩu.

Các chính sách thương mại khác

- Trợ cấp tín dụng xuất khẩu
 - Khoản vay ưu đãi (trợ cấp) cho các nhà xuất khẩu
 - Ngân hàng Xuất Nhập Khẩu của Mỹ trợ cấp các khoản vay cho nhà xuất khẩu Mỹ.
- Mua sắm chính phủ
 - Các cơ quan chính phủ có nghĩa vụ phải mua sắm từ những nhà cung cấp trong nước, ngay cả khi họ có giá cao hơn (hoặc chất lượng thấp hơn) so với nhà cung cấp nước ngoài.
- Quy định quan liêu (thủ tục hành chính rườm rà)
 - Những quy định về an toàn, y tế, chất lượng hay hải quan có thể đóng vai trò như một dạng bảo hộ và hạn chế thương mại.

Tác động của các chính sách thương mại khác

Chính sách	Thuế quan	Trợ cấp xuất khẩu	Hạn ngạch nhập khẩu	Hạn chế xuất khẩu tự nguyện
Thặng dư nhà sản xuất	Tăng	Tăng	Tăng	Tăng
Thặng dư người tiêu dùng	Giảm	Giảm	Giảm	Giảm
Nguồn thu chính phủ	Tăng	Giảm (chi tiêu chính phủ tăng)	Không đổi (lợi tức thuộc về người có giấy phép nhập khẩu)	Không đổi (lợi tức thuộc về người nước ngoài)
Phúc lợi quốc gia tổng quát	Không rõ ràng (giảm đối với nước nhỏ)	Giảm	Không rõ ràng (giảm đối với nước nhỏ)	Giảm

Thương mại quốc tế: Tại sao chúng ta không có thêm điều này

Edith Ostapil and Kei-Mu Yi

- Thương mại quốc tế tăng cường phúc lợi kinh tế của một xã hội vì nó tạo thuận lợi cho quá trình chuyên môn hóa sản xuất.
- Tại sao chi phí thương mại làm giảm thương mại và điều này diễn ra như thế nào?
- Hàng rào đối với thương mại quốc tế làm cản trở kết quả chuyên môn hóa hiệu quả.

Hai loại chi phí thương mại chủ yếu

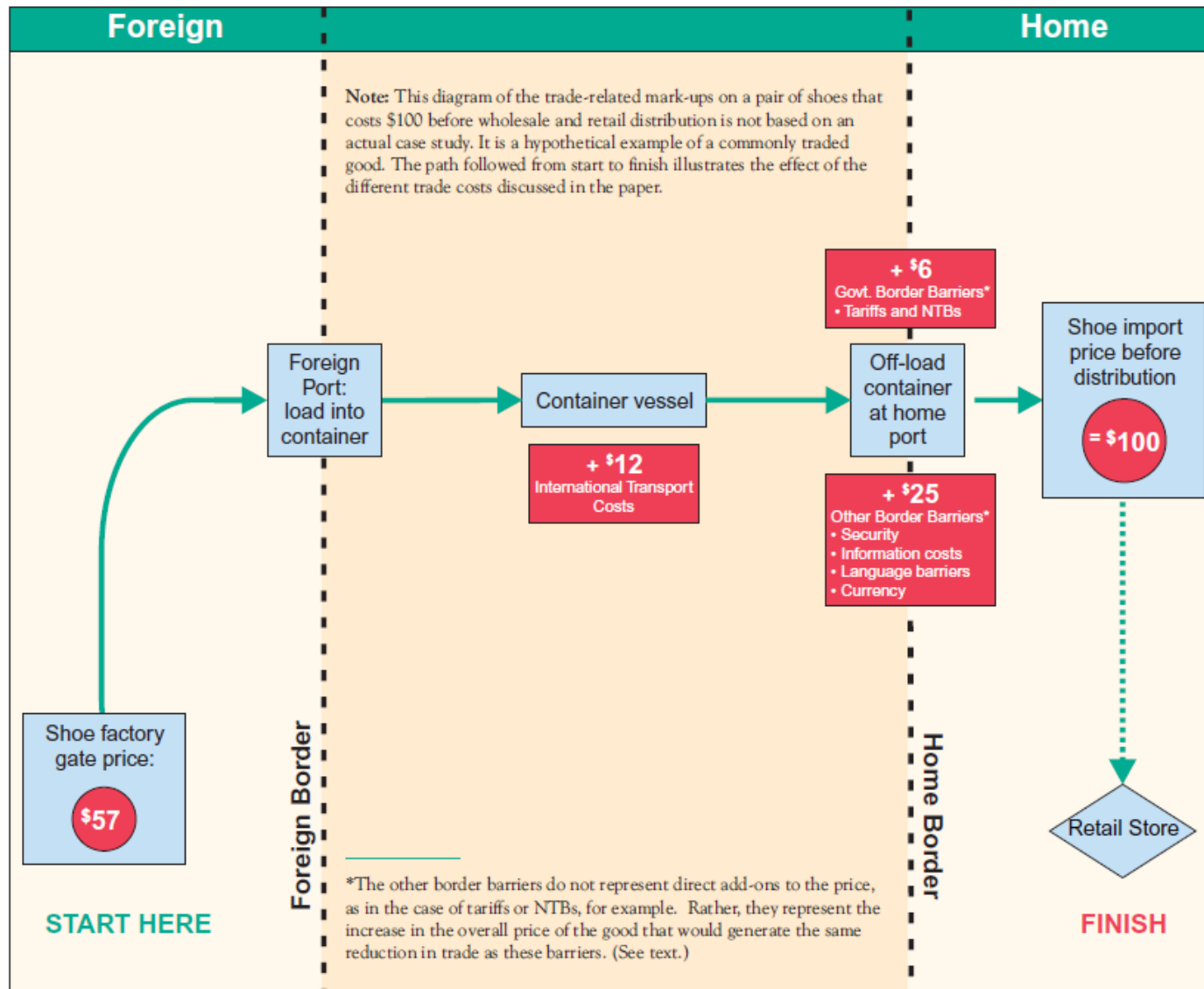
- Chi phí liên quan đến biên giới
 - Thuế quan, hạn ngạch, và các loại thủ tục giấy tờ do hải quan và quy định, tiền tệ, ngôn ngữ, thực thi hợp đồng khác nhau.
- Chi phí vận chuyển quốc tế
 - Cước vận tải (đường bộ, đường biển và đường không), và thời gian vận chuyển.

Bảng chi tiết các loại chi phí thương mại*

Mô tả	Phần trăm tăng thêm trên giá của hàng hóa
Chi phí thời gian	9
+Chi phí vận tải	11
Tổng chi phí vận chuyển	21
Thuế quan và hàng rào phi thuế quan	8
Chi phí ngôn ngữ	7
Chi phí tiền tệ	14
Chi phí thông tin	6
+ Chi phí an ninh	3
Tổng hàng rào liên quan đến biên giới	44%
TỔNG CỘNG	74%

* Bảng này thể hiện các chi phí thương mại khác nhau trong bài viết này, cùng với những tổng số phụ theo phân loại và tổng cộng cuối cùng. Khi tính tổng cộng những thành phần của chi phí thương mại chung, nhớ lại cách hạch toán nhân được Anderson và van Wincoop sử dụng, được mô tả chi tiết trong trang 25

Từ giá xuất xưởng đến cửa hàng bán lẻ



Chi phí thương mại

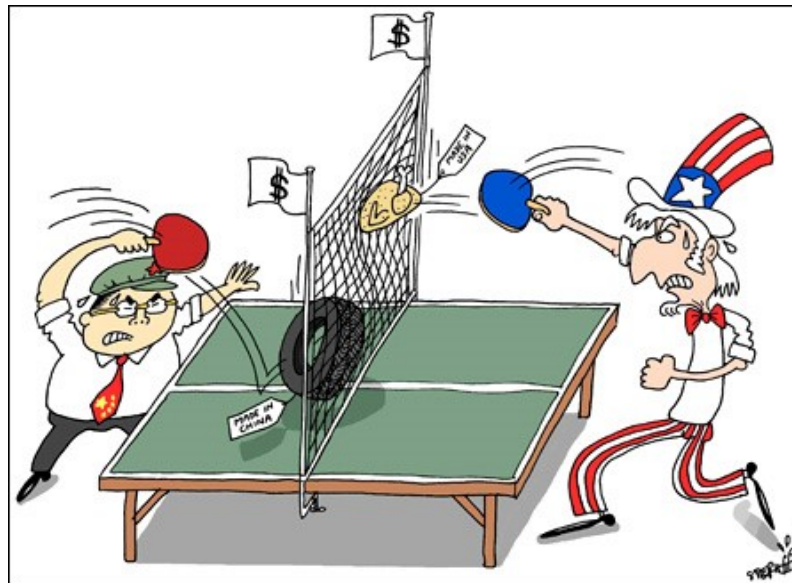
- James Anderson và Eric van Wincoop tìm thấy rằng các chi phí hàng rào biên giới và vận chuyển quốc tế tương đương thuế 74 % đánh lên giá xuất xứ.
- Kết luận: Chi phí thương mại quốc tế khá cao.
 - Hàng rào phi chính sách chiếm đa số chủ yếu trong tổng chi phí thương mại
 - Hàng rào chính sách (thuế quan và hạn ngạch) đóng một vai trò nhỏ hơn

Nghiên cứu tình huống: Thuế quan trả đũa

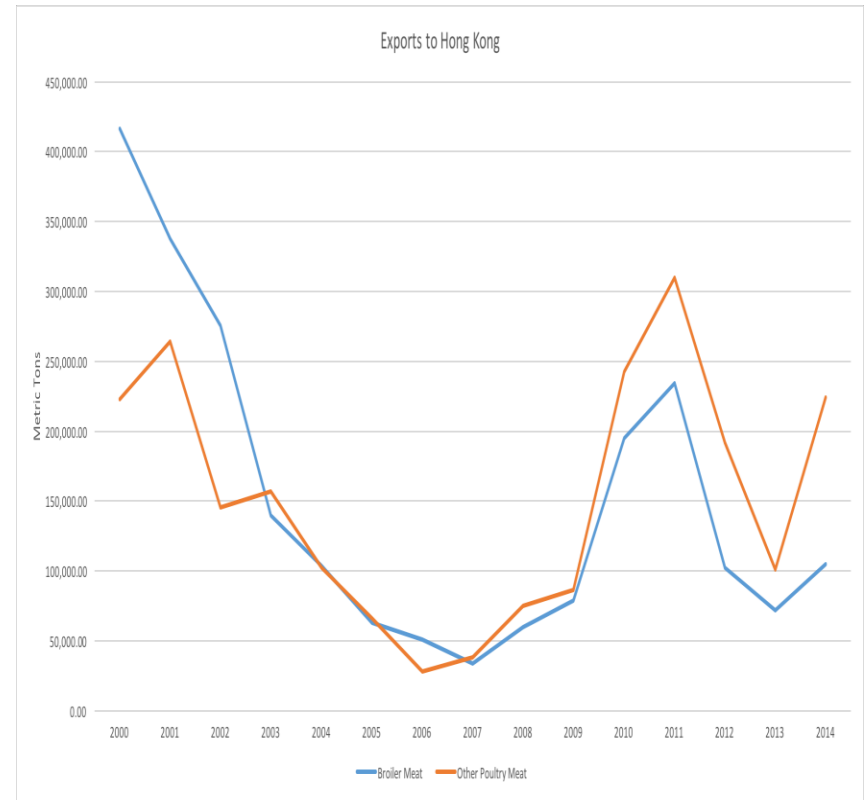
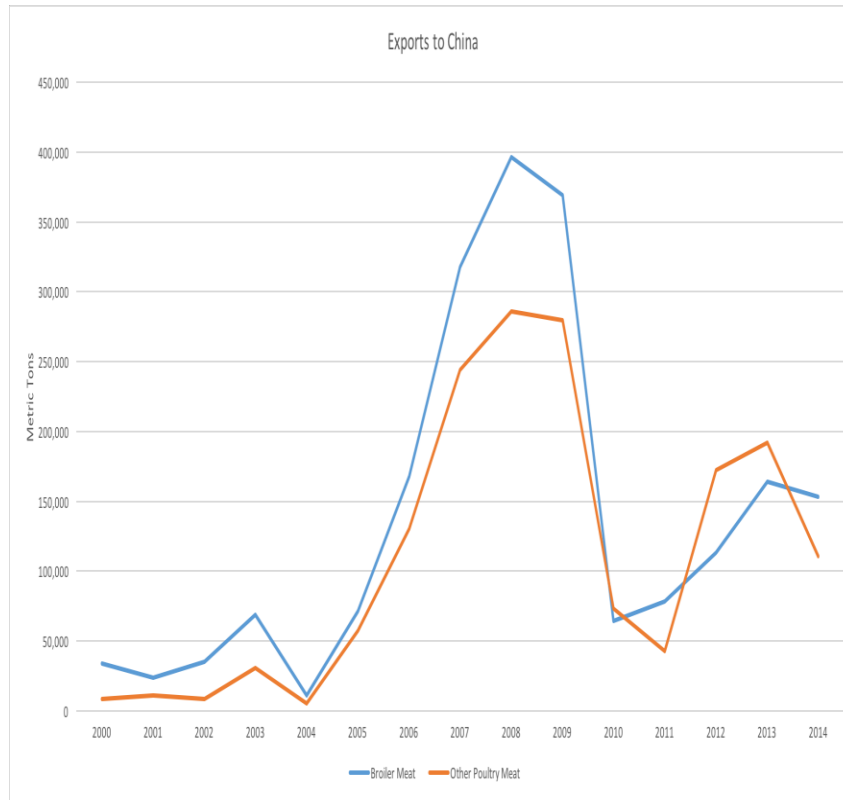
- 2001 – Trung Quốc gia nhập WTO
- 2003 – Trung Quốc chấp thuận nhập khẩu gà Mỹ
- Lợi ích của các nhà sản xuất gia cầm Mỹ: bán những bộ phận thừa (chân) với giá cao hơn
- Lợi ích người tiêu dùng Trung Quốc: nguồn cung chân gà (còn nhiều thịt) nhiều hơn
- 2009 – Chính quyền Obama áp thuế lên lốp xe Trung Quốc
- 2010 – Trung Quốc trả đũa bằng cách áp thuế lên gà Mỹ

Hậu quả

- Thương mại “thị trường chợ đen” thông qua Hong Kong
- Giá cao hơn đối với người tiêu dùng Trung Quốc
- Người tiêu dùng Trung Quốc phản ứng mạnh

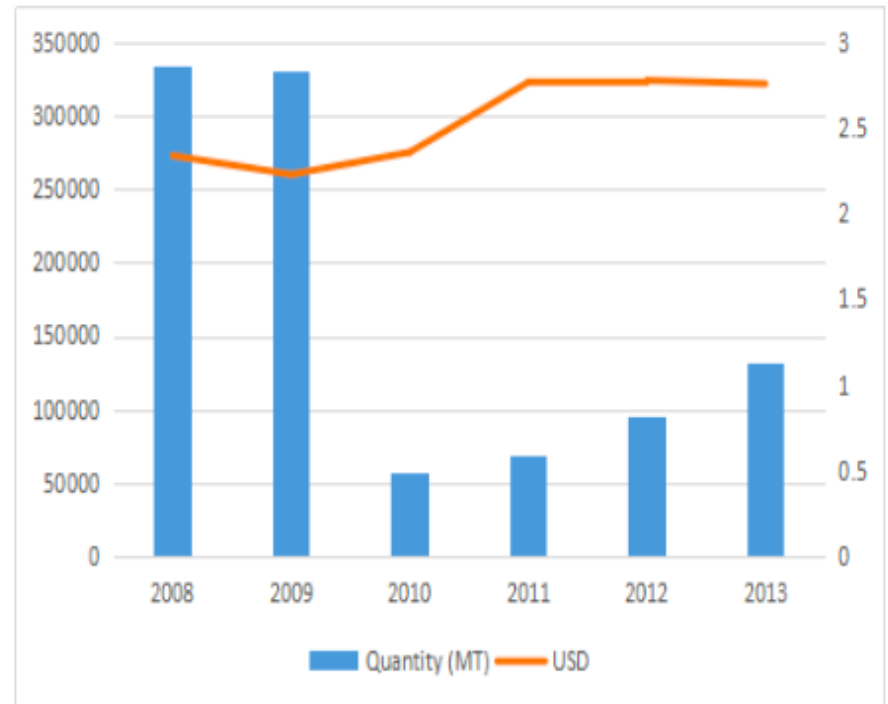
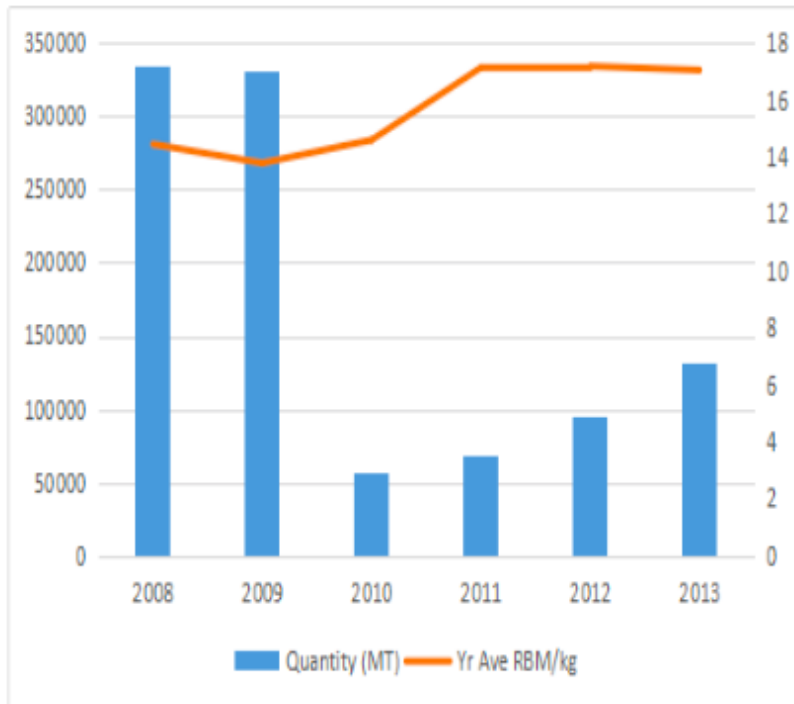


Thương mại “thị trường chợ đen” thông qua Hong Kong



Data Sources: USDA Foreign Agricultural Service's Global Agricultural Trade System(GATS)

Lượng nhập khẩu theo giá Mỹ ở Trung Quốc



Người thắng và người thua

Người thắng

- **Nhà sản xuất lốp xe Mỹ:** về mặt giá cao hơn, không nhất thiết sản xuất nhiều hơn. Nhà sản xuất lốp xe Mỹ tập trung vào lốp có giá cao hơn và các nước khác thay thế cho lượng nhập khẩu chi phí thấp của Trung Quốc.
- **Người nuôi gia cầm Trung Quốc :** họ không chỉ bán giá cao hơn mà sản lượng tăng 3.72% từ 2009 đến 2010 và 5.18% từ 2010 đến 2011.
- **Nhà cung cấp trên thị trường chợ đen :** một khi nhập khẩu trực tiếp trở nên đắt đỏ, thị trường gia cầm chợ đen sẽ phát triển. Điều này dẫn đến buôn lậu các bộ phận gà, và vận chuyển thông qua một nước thứ ba để dán nhãn trước khi nhập khẩu vào Trung Quốc mà không phải chịu chi phí thuế quan

Người thua

- **Nhà sản xuất lốp xe Trung Quốc :** xuất khẩu của họ vào Mỹ giảm từ 13 triệu xuống 5.6 triệu sau khi thuế nhập khẩu lên lốp xe có hiệu lực, một mức giảm 67% lượng xuất khẩu. Lượng nhập khẩu lốp xe Mỹ 32% giảm xuống 11% năm 2011.
- **Người tiêu dùng lốp xe Mỹ :** chi phí đơn vị cho tất cả lốp xe, cả sản xuất ở Mỹ và nhập khẩu từ Trung Quốc và các nước khác tăng lên, lốp xe Trung Quốc tăng 26% và lốp xe các nước khác tăng lên mười mấy %.
- **Người nuôi gia cầm Mỹ:** xuất khẩu của họ sang Trung Quốc giảm từ 330,000 triệu tấn năm 2009 xuống 55,785 triệu tấn năm 2010. Họ cũng mất phần lớn lợi nhuận từ việc thị trường mua những bộ phận gà mà trước đây không có người mua.
- **Người tiêu dùng gia cầm Trung Quốc :** chi phí của gà nường Trung Quốc tăng từ trung bình 13.78 RBM/kg năm 2009 lên trung bình 17.13RBM/kg năm 2011.