TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Cần "cú hích" từ chính sách để phát triển công nghiệp ô tô

08:26 17/10/2020

Ngành công nghiệp ôtô của Việt Nam hiện mới chỉ tham gia vào phân khúc thấp; giá bán xe vẫn ở mức cao so với các nước trong khu vực; tỷ lệ nội địa hóa đối với xe cá nhân đến 9 chỗ ngồi còn thấp hơn mục tiêu đề ra...

Còn nhiều điểm yếu

Theo Cục Công nghiệp (Bộ Công Thương), hiện Việt Nam có hơn 350 DN sản xuất liên quan đến ôtô, với tổng công suất lắp ráp khoảng 680.000 xe/năm.

Thời gian qua, ngành công nghiệp ô tô trong nước đã có những cải thiện đáng kể. Nhiều dự án sản xuất, lắp ráp ô tô quy mô lớn với mục tiêu không chỉ đáp ứng nhu cầu trong nước mà còn hướng tới thị trường khu vực, như: Tổ hợp sản xuất ô tô VinFast tại Hải Phòng; các nhà máy sản xuất, lắp ráp ô tô du lịch



Ảnh minh họa

Gần đây nhất, Công ty cổ phần ô tô Trường Hải đã xuất khẩu lô xe đầu tiên (xe bus mang thương hiệu riêng của Thaco và xe du lịch thương hiệu Kia Motors) sang các quốc gia Đông Nam Á (Philippines, Thái Lan).

Tuy nhiên bên cạnh những kết quả đạt được, đến nay, việc phát triển ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam còn không ít khó khăn.

Điển hình như, ngành công nghiệp ô tô chỉ tham gia vào phân khúc thấp của chuỗi giá trị ngành ô tô; phụ thuộc lớn vào sự phân công sản xuất của các tập đoàn ô tô toàn cầu, chưa làm chủ được các công nghệ cốt lõi như động cơ, hệ thống điều khiển, hệ thống truyền động.

Cùng với đó, ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước chưa tạo được sự hợp tác - liên kết và chuyên môn hoá giữa các doanh nghiệp trong sản xuất - lắp ráp ô tô và sản xuất phụ tùng linh kiện; chưa hình thành được hệ thống các nhà cung cấp nguyên vật liệu và sản xuất linh kiện quy mô lớn.

Đáng chú ý, giá bán xe ô tô trong nước vẫn ở mức cao so với các nước trong khu vực. Tỷ lệ nội địa hoá đối với xe cá nhân đến 9 chỗ ngồi còn thấp hơn mục tiêu đề ra và thấp hơn nhiều so với các quốc gia trong khu vực. Đối với các sản phẩm đã được nội địa hóa còn mang hàm lượng công nghệ thấp như: Săm, lốp ô tô, ghế ngồi, gương, kính, bộ dây điện, ắc-quy, sản phẩm nhựa…

Nguyên nhân của hạn chế trong phát triển ngành công nghiệp ô tô được chỉ ra là bởi dung lượng thị trường đối với nhiều ngành cơ khí và ô tô còn nhỏ, chưa đảm bảo tính kinh tế trong việc đầu tư sản xuất.

Cần "cú hích" từ chính sách

Theo đánh giá của Bộ Công Thương, thời gian qua, Chính phủ đã có nhiều quy định để thúc đẩy, phát triển ngành công nghiệp ô tô. Cụ thể, ngày 16/7/2014, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1168/QĐ-TTg phê duyệt “Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035”, mục tiêu của Chiến lược là xây dựng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trở thành ngành công nghiệp quan trọng phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa, góp phần phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo anh ninh quốc phòng của đất nước.

Cùng với đó, đáp ứng nhu cầu thị trường nội địa về các loại xe có lợi thế cạnh tranh, tham gia xuất khẩu, tạo động lực thúc đẩy sự phát triển của các ngành công nghiệp khác và nâng cao năng lực cạnh tranh để trở thành nhà cung cấp linh kiện, phụ tùng trong chuỗi sản xuất công nghiệp ô tô thế giới.

Theo các chuyên gia kinh tế, để công nghiệp ô tô Việt Nam phát triển, cơ quan chức năng cần tập trung hoàn thiện các chính sách thuế nội địa, giúp doanh nghiệp trong nước tăng khả năng cạnh tranh với xe nhập khẩu. Ngoài ra, cần cơ chế ưu đãi, hỗ trợ, thúc đẩy doanh nghiệp mở rộng hoạt động sản xuất, lắp ráp ô tô, phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô...

Theo Bộ trưởng Bộ Công Thương Trần Tuấn Anh, để hỗ trợ các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô, tăng sức cạnh tranh của các dòng xe lắp ráp trong nước, hình thành các tổ hợp sản xuất, lắp ráp ô tô tầm cỡ khu vực, Bộ Công Thương sẽ tiếp tục phối hợp với Bộ Tài chính nghiên cứu, đề xuất Chính phủ xem xét xây dựng các chính sách mới nhằm khuyến khích ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước trong thời gian tới.

Đồng thời, để phát triển ngành ô tô trong nước cũng như nâng tỷ lệ nội địa hóa, hạ giá thành sản phẩm, theo Bộ Công Thương, Chính phủ cần có chính sách, giải pháp quyết liệt và nhất quán, tập trung hỗ trợ có trọng tâm, trọng điểm một số doanh nghiệp Việt Nam. Đặc biệt, cần hỗ trợ doanh nghiệp tận dụng cơ hội thị trường do các chính sách vừa ban hành, tập trung đẩy nhanh các dự án lớn về sản xuất, lắp ráp ô tô của các doanh nghiệp lớn trong thời gian gần đây và tương lai.

Đồng thời, nghiên cứu sửa đổi áp dụng mức thuế tiêu thụ đặc biệt đối với mặt hàng ô tô từ 9 chỗ ngồi trở xuống theo hướng không đánh thuế tiêu thụ đặc biệt đối với phần giá trị tạo ra trong nước, nhằm giảm chi phí sản xuất, hạ giá thành, nâng cao năng lực cạnh tranh của ôtô trong nước so với ô tô nhập khẩu.

Ông Trương Thanh Hoài, Cục trưởng Cục Công nghiệp khẳng định, trong vòng 3 - 5 năm tới, với trình độ kỹ thuật hiện tại cũng như dung lượng thị trường trong nước còn nhỏ, sẽ rất khó có doanh nghiệp đầu tư dây chuyền sản xuất động cơ và hộp số để phục vụ lắp ráp ở Việt Nam.

"Để mỗi ngành công nghiệp phát triển, vấn đề sống còn là phải có thị trường, cả trong và ngoài nước. Nhưng điều quan trọng nhất là các chính sách phải ổn định, thống nhất trên quan điểm ủng hộ phát triển ngành. Cần tránh việc chính sách thường xuyên biến động khiến các doanh nghiệp không mạnh dạn đầu tư dài hạn. Do đó, nếu nhà nước có các chính sách hợp lý, ngành công nghiệp ôtô có thể tận dụng lợi thế", ông Trương Thanh Hoài nhấn mạnh.

Để phát triển Công nghiệp hỗ trợ nói chung và cho ngành cơ khí, chế tạo cho ô tô nói riêng, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết 115/NQ-CP về các giải pháp thúc đẩy phát triển Công nghiệp hỗ trợ, với nhiều chính sách mới, kỳ vọng sẽ

tạo nên “cú huých” lớn cho công nghiệp ô tô.

Thu Trang