

Công nghiệp ô tô: Lặn dần tìm chỗ đứng

07:56 29/03/2017

Ô tô NK giá rẻ đang ngày càng gia tăng. Nhiều ý kiến cho rằng, Nhà nước nên tiếp tục có các biện pháp tự vệ thương mại để bảo vệ ngành CN này. Tuy nhiên, có những ý kiến đề nghị nên hoạt động theo cơ chế thị trường để NTD hưởng lợi. Xung quanh vấn đề này, PV đã có cuộc trao đổi với chuyên gia tài chính - TS. Nguyễn Trí Hiếu.



Chuyên gia tài chính - TS. Nguyễn Trí Hiếu.

Từ đầu năm đến nay, lượng ô tô NK tăng mạnh, xin Tiến sỹ cho biết nguyên nhân?

Theo lộ trình gia nhập AFTA, thuế NK ô tô nguyên chiếc từ khu vực ASEAN về Việt Nam năm 2017 sẽ giảm xuống còn 30% và năm 2018 giảm về 0%. Vì vậy, ô tô nhập đang ùn ùn từ Indonesia, Thái Lan; dù không được ưu đãi thuế, nhưng xe Ấn Độ cũng đua nhau về Việt Nam với giá chỉ 84 triệu đồng/chiếc (chưa tính thuế). Đây là mức giảm giá thấp nhất từ trước đến nay của thị trường NK ô tô Việt Nam.

Theo đó, lộ trình điều chỉnh thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB) có nhiều biến động trên thị trường ô tô trong nước. Cụ thể, thuế TTĐB với dòng xe có dung tích xi lanh từ 1.5L trở xuống giảm còn 35%; từ 1.5L - 2.0L giảm còn 40%; từ 2.0L - 2.5L giữ nguyên mức 50% như hiện hành. Riêng mã hàng vừa chở người vừa chở hàng là 15% và giảm về 0% vào 2018.

Việc nhập khẩu ô tô ồ ạt, có lợi cho ai?

Giá xe giảm là điều mong muốn của cả người bán và người mua. Các DN kinh doanh xe đang mừng vì thuế rẻ sẽ bán được nhiều xe hơn. Theo nhiều người kinh doanh xe ô tô, khơi mào trong đợt giảm giá xe là các DN, đại lý NK xe nguyên chiếc nhỏ và vừa, sau đó là các liên doanh sản xuất, lắp ráp xe trong nước và gần đây là các hãng NK xe hơi nguyên chiếc.

Đối với NTD, dù thuế NK có giảm về 0% trong năm 2018, giá xe hơi trong nước cũng khó có khả năng giảm sâu. Hiện một chiếc xe hơi phải chịu 3 loại thuế (thuế NK, thuế TTĐB, thuế VAT). Nếu lưu hành thì chịu thêm thuế trước bạ, phí đăng kiểm, phí đường bộ...

Dù lộ trình giảm thuế trong khu vực ASEAN khá lớn, nhưng nó chỉ ảnh hưởng nhiều đến phân khúc xe cao cấp, có giá bán vài tỷ đồng trở lên, lúc đó mới thấy rõ chênh lệch về thuế NK. Với dòng xe phổ thông có giá khoảng 500 triệu đồng/chiếc, khi thuế NK giảm còn 30%, giá bán ra vẫn cao.

Mặt khác, tính toán trên cơ sở quy định hiện hành về giá tính thuế TTĐB mặt hàng ô tô, giá xe sau năm 2018 vẫn bằng với giá xe 2015 chưa tính lãi. Cuối cùng, giấc mơ xe giá rẻ sẽ tan biến với NTD.

Với những người trong ngành ô tô, đây là điều không hề bất ngờ, vì biết Bộ Tài chính sẽ thay đổi sắc thuế khác để hạn chế, giảm nhập siêu... Tính ra, thuế suất vẫn tương đương 50% thuế NK, chỉ thay đổi do tính vào thuế TTĐB mới.

Giá USD vẫn tăng hàng năm, do vậy tính đến 2018, giá xe sẽ còn tăng cao nếu tính theo giá tiền đồng. Từ đó cho thấy, người dân mua ô tô nên chọn loại xe vừa chở người vừa chở hàng (xe bán tải). Vì thuế, phí, thuế TTĐB phải đóng là thấp nhất.

Theo Tiến sỹ, những hệ lụy khi nhập xe ồ ạt là gì?

Trong khi chúng ta cần giữ ngoại tệ và vấn đề giao thông cần cải tiến thì việc NK ô tô ồ ạt là không có lợi cho nền kinh tế.

Tuy nhiên, đây là quy luật thị trường khi chúng ta tham gia hội nhập thì phải chấp nhận. Trước một chính sách về thuế ô tô NK như vậy, chắc chắn sẽ có lợi cho nhóm người nào đó, nhưng chưa thể xem đó như là một kế hở để nhóm lợi ích gây thiệt hại cho nền kinh tế. Để khẳng định nhóm lợi ích ở đây nhìn theo góc độ nào, có làm lũng đoạn thị trường nền kinh tế hay không... cần có cuộc điều tra sâu.

Tuy nhiên, chúng ta đều dễ nhận thấy, tình trạng ùn tắc giao thông đang xảy ra ở hầu hết các đô thị lớn trên cả nước, nhất là tại TP. HCM và Hà Nội, ngày càng trầm trọng hơn. Có nhiều nguyên nhân, nhưng quan trọng nhất vẫn là hệ thống giao thông hiện tại chưa đáp ứng được lưu lượng xe đang tăng rất mạnh.

Trong khi giá xe giảm, nếu Việt Nam giảm sâu các sắc thuế, chắc chắn ô tô nguyên chiếc NK sẽ tràn vào, chiếm lĩnh thị trường nội địa, sản xuất trong nước sẽ gặp nhiều khó khăn. Đặc biệt, việc gia tăng nhanh số lượng xe NK - sẽ dẫn đến tình trạng nhập siêu lớn từ các nước ASEAN, cũng như tạo áp lực lớn lên hệ thống giao thông, gây ùn tắc nghiêm trọng tại các thành phố lớn.

Vậy chúng ta cần phải làm gì trước làn sóng nhập xe ô ạt?

CN ô tô Việt Nam, đến nay đã hơn 20 năm phát triển, nhưng chưa đạt được theo như kỳ vọng. Mới đây, Chính phủ đã chỉ đạo các bộ, ban ngành tìm giải pháp để cứu DN xe trong nước trước nguy cơ thâm tóm của các hãng xe ngoại.

Theo chỉ đạo của Chính phủ, các bộ, ngành liên quan sớm đưa ra những giải pháp cho xe trong nước trước thời điểm thuế NK về 0%. Đồng thời, trước làn sóng xe nhập ạt, các bộ được yêu cầu cần nghiên cứu khả năng áp dụng biện pháp tự vệ thương mại khi xe ô tô nguyên chiếc NK gia tăng đột biến và ảnh hưởng đáng kể đến sản xuất trong nước...

Cần phân tích, đánh giá tác động kỹ lưỡng hơn về nhu cầu sử dụng, dung lượng thị trường, khả năng đầu tư, năng lực cạnh tranh của các DN sản xuất trong nước, tổng thể ngành CN ô tô Việt Nam trong bối cảnh hội nhập khu vực ASEAN và đề xuất trình biểu quyết trong các kỳ họp Quốc hội tới đây.

Nhìn về chiến lược CN xe hơi của Việt Nam năm 2025 và tầm nhìn 2035, ngành ô tô trong nước đặt mục tiêu tập trung vào phát triển các sản phẩm xe con phù hợp với người Việt Nam và xu hướng phát triển xe con của thế giới (xe thân thiện môi trường: eco car, hybrid...) gồm xe cá nhân, kích thước nhỏ, tiêu thụ ít năng lượng, thân thiện với môi trường và giá cả phù hợp với người tiêu dùng.

Với chính sách và thực tiễn như hiện nay, nếu xem các yếu tố như nhau, thì rõ ràng xe ô tô của các nước đang có lợi thế đối với xe trong nước cả về giá, chất

lượng và thương hiệu. Nếu để cạnh tranh sòng phẳng, xe trong nước khó có thể “trụ” lại với chiến dịch xâm nhập của xe nước ngoài. Nếu tiếp tục bảo hộ, chúng ta sẽ trở thành vùng trũng cho thị trường xe hơi của thế giới, của khu vực...

Trân trọng cảm ơn Tiến sỹ!

Hoan Nguyễn (Thực hiện)