TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

# Để ngành công nghiệp ô tô Việt Nam bứt phá

09:16 30/11/2019

Tính đến hết năm 2018, cả nước có 358 DN sản xuất liên quan đến ô tô. Trong đó, có 50 DN lắp ráp ô tô; 45 DN sản xuất khung gầm, thân xe, thùng xe; 214 DN sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô.

**Tiềm năng và dư địa lớn**

Tại Diễn đàn Công nghiệp Hỗ trợ Việt Nam năm 2019 với chủ đề: "Doanh nghiệp Việt Nam tham gia Chuỗi sản xuất ô tô toàn cầu" tổ chức ngày 28/11, Thứ trưởng Công thương Đỗ Thắng Hải nhấn mạnh, được kỳ vọng là ngành công nghiệp mũi nhọn, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam có tiềm năng phát triển rất lớn.

Thực tế cho thấy, với điều kiện kinh tế - xã hội ngày càng phát triển mạnh mẽ, chất lượng đời sống, cũng như nhu cầu của người dân ngày càng được cải thiện, cơ hội cho ngành công nghiệp ô tô Việt Nam vẫn còn rất nhiều dư địa để phát triển.

Thứ trưởng Đỗ Thắng Hải đánh giá, với những chính sách khuyến khích của Chính phủ, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đã đạt được một số thành tựu đáng kể. Tỷ lệ nội địa hóa một số dòng xe sản xuất, lắp ráp trong nước khá cao. Số lượng doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực công nghiệp ô tô và công nghiệp hỗ trợ (CNHT) ngành công nghiệp ô tô đã gia tăng liên tục với sự tham gia thuộc mọi thành phần kinh tế.

CNHT ngành công nghiệp ô tô đã có chuyển dịch tích cực theo hướng gia tăng dần tỷ trọng doanh nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng và giảm dần tỷ trọng doanh nghiệp lắp ráp, sản xuất thân và thùng xe ô tô. Thậm chí, chúng ta đã có sản phẩm xuất khẩu, cho thấy năng lực và công nghệ của nhiều doanh nghiệp CNHT ngành ô tô Việt Nam đã được nâng lên.



Ngành CN ô tô Việt Nam đã phát triển khá nhanh trong vài năm trở lại đây. Tốc độ tăng trưởng trung bình xe sản xuất lắp ráp trong nước giai đoạn 2015 - 2018 khoảng 10%/năm. Tính đến hết năm 2018, cả nước có 358 DN sản xuất liên quan đến ô tô, trong đó có 50 DN lắp ráp ô tô; 45 DN sản xuất khung gầm, thân xe, thùng xe; 214 DN sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô.

Theo Bộ Công thương, đến nay, tỷ lệ nội địa hóa một số dòng xe sản xuất trong nước khá cao do khả năng cung ứng các sản phẩm CNHT nội địa được cải thiện. Các chủng loại xe tải, xe khách từ 10 chỗ ngồi trở lên, xe chuyên dụng đã đạt tỷ lệ nội địa hóa cao, đạt mục tiêu đề ra đáp ứng về cơ bản thị trường nội địa (xe tải đến 07 tấn đáp ứng khoảng 70% nhu cầu, với tỷ lệ nội địa hóa trung bình 55%; xe khách từ 10 chỗ ngồi trở lên, xe chuyên dụng đáp ứng khoảng 90% nhu cầu, với tỷ lệ nội địa hóa đạt từ 20% đến 50%).

Hiện trên thị trường Việt Nam đã có mặt hầu hết các hãng sản xuất ô tô lớn trên thế giới như Toyota, Honda, Ford, .... đã kéo theo một số nhà sản xuất vệ tinh và hệ thống các nhà cung ứng linh kiện, phụ tùng nước ngoài vào đầu tư tại Việt Nam.

Sự phát triển của công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô sẽ tạo điều kiện cho các doanh nghiệp tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu, thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài. Phát triển CNHT ngành ô tô cũng giúp nâng cao năng lực sản xuất, đổi mới công nghệ của các doanh nghiệp, tạo điều kiện mở rộng các cụm liên kết ngành, tạo lập mạng lưới các nhà cung ứng sản phẩm đầu vào cho các doanh nghiệp khác trong nước.

Tuy nhiên, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cũng phải đối mặt với sự cạnh tranh khốc liệt của các đối thủ, do phát triển muộn hơn so các nước trong khu vực khoảng 30 năm. Thái Lan, Indonesia, Malaysia phát triển công nghiệp ô-tô từ năm 1960 trong khi đến năm 1991, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam mới ra đời.

Thứ trưởng Công thương chỉ ra rằng, doanh nghiệp CNHT ngành ô tô vẫn còn nhiều hạn chế như phát triển chậm cả về số lượng và chất lượng so với nhiều quốc gia trong khu vực. Tỷ lệ nội địa hoá đối với xe cá nhân đến 9 chỗ ngồi còn thấp. Máy móc, công nghệ còn tương đối lạc hậu. Chất lượng sản phẩm CNHT còn khá thấp và giá thành cao. Nhiều doanh nghiệp CNHT cho ngành này vẫn chưa đủ năng lực và công nghệ sản xuất để tham gia vào chuỗi giá trị ngành công nghiệp ô-tô trong nước.

Từ thực trạng hiện nay, điều kiện tiên quyết là phải có ngành sản xuất, lắp ráp ô-tô trong nước phát triển, để mở ra cơ hội thị trường cho các doanh nghiệp CNHT trở thành nhà cung cấp, tham gia vào chuỗi cung ứng của các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp sản phẩm cuối cùng. Theo đó, Thứ trưởng khẳng định, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cần phải gắn mình vào chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu.

Theo ước tính của Bộ Công thương, năm 2019, Việt Nam sẽ chi khoảng 3,4 tỷ USD cho hoạt động nhập khẩu ô tô, chủ yếu là các dòng xe cá nhân dưới chín chỗ ngồi. Xe nhập khẩu về Việt Nam ồ ạt do giảm thuế nhập khẩu ô tô về 0% theo cam kết tại Hiệp định thương mại hàng hóa ASEAN (ATIGA). Lượng ô tô nhập khẩu bảy tháng đầu năm 2019 đã tăng 500% so cùng kỳ năm 2018 và đến hết tháng 9 đã vượt ngưỡng 100 nghìn chiếc. Thế nhưng, sản lượng sản xuất lắp ráp xe trong nước tăng trưởng rất khiêm tốn, chỉ đạt 131.089 chiếc. Trong khi, sáu tháng đầu năm 2019, sản lượng ô tô tiêu thụ trên thị trường tăng 21% so cùng kỳ năm ngoái.

Với đặc thù tỷ lệ nội địa hóa thấp, giá thành cao, ngành sản xuất ô tô Việt Nam không chỉ vất vả cạnh tranh với các nước đi trước, mà còn phải cạnh tranh với cả các nước đi sau như Myanmar, Lào, Cambodia. Nguyên nhân khiến ô tô Việt yếu thế một phần do các chính sách, chiến lược phát triển ngành trong thời gian dài trước đây chưa phù hợp quy luật thị trường.

Chúng ta đề ra mục tiêu tỷ lệ nội địa hóa quá cao so với dung lượng thị trường, trong khi lại thiếu các chính sách hỗ trợ để thu hút đầu tư và tạo điều kiện cho người dân sở hữu ô tô. Nếu không thể duy trì ngành sản xuất, lắp ráp ô tô nội địa sẽ dẫn đến thâm hụt ngân sách lớn, bởi ngành công nghiệp ô tô mỗi năm đang đóng góp hàng tỷ USD vào ngân sách nhà nước, tác động đến ngành công

nghiệp hỗ trợ, ảnh hưởng việc làm của hơn 100 nghìn lao động.

Đáng mừng là ở thời điểm hiện tại, công nghiệp ô-tô Việt Nam đang xuất hiện những nhân tố mới. Về phía cung, cục diện thị trường dần xoay chuyển khi Công ty cổ phần ô tô Trường Hải tăng công suất lắp ráp và đặc biệt là sự ra đời hãng xe Vinfast mang thương hiệu Việt Nam.

Về phía cầu, thị trường cũng đang mở dần đối với xe nội địa. Mới đây, gần 400 xe ô tô của Vinfast được đưa vào phục vụ Hội nghị ASEAN 2020. Ngoài ra, thu nhập bình quân đầu người của Việt Nam đã tăng lên gần 3.000 USD/năm, cho thấy xu thế ô-tô hóa ở Việt Nam rất khả quan.

Tuy nhiên, thị trường ô tô Việt Nam hiện có dung lượng nhỏ nhất trong năm nước có ngành công nghiệp ô tô tại ASEAN. Vì vậy, rất cần Nhà nước hỗ trợ tạo ra thị trường, làm tiền đề để đẩy mạnh nội địa hóa trong ngành công nghiệp ô tô.

Trưởng ban Chính sách, Hiệp hội Các nhà sản xuất ô tô Việt Nam, ông Nguyễn Trung Hiếu cho rằng, chúng ta có tiềm năng không kém Thái Lan, song cũng có nhiều bất lợi khiến giá xe sản xuất, lắp ráp trong nước cao hơn so xe NK khá nhiều.

Chẳng hạn, Việt Nam thiếu ngành sản xuất thép, nhựa cao cấp phục vụ cho CN ô tô, buộc phải NK với chi phí logistics rất cao. Với một sản phẩm có chất lượng tương đồng, xe nhập từ Thái Lan cộng thêm 5% chi phí vận chuyển về Việt Nam vẫn rẻ hơn xe sản xuất trong nước 10 - 20%. Vì vậy, muốn bắt kịp Thái Lan, Indonesia, cần có chính sách đặc sắc.

**Kỳ vọng bứt phá chính sách thuế**

Cần hỗ trợ như một đòn bẩy, ông Lê Ngọc Đức, Tổng giám đốc Tập đoàn Thành Công kiến nghị: “Nhà nước không nên tính thuế nhập khẩu nguyên liệu, vật tư và linh kiện phụ để sản xuất linh kiện nội địa hóa trong nước, điều chỉnh thuế tiêu thụ đặc biệt cho phần giá trị nội địa hóa ô tô, áp dụng các gói tín dụng dành cho phát triển ngành CNHT. Ngoài ra, cần đưa sản phẩm ô tô vào danh mục "sản phẩm công nghệ cao" để khuyến khích”.

Tại diễn đàn, đại diện Toyota Việt Nam bày tỏ mong muốn Chính phủ sớm ban hành các chính sách nhằm duy trì và thúc đẩy thị trường ô tô tăng trưởng ổn định, dài hạn. “Các doanh nghiệp mong muốn các chính sách về ưu đãi thuế tiêu thụ đặc biệt nên bình đẳng về cơ hội được hưởng ưu đãi cho tất cả các nhà sản xuất xe; không tạo ra mức biến động lớn trên thị trường”, đại diện Toyota Việt Nam nói.

Đại diện Thaco cũng kiến nghị, bỏ tiêu chuẩn khi áp dụng chính sách miễn thuế nhập khẩu linh kiện ôtô sản xuất trong nước và xem xét giảm thuế nguyên liệu để sản xuất linh kiện, vật tư ôtô về 0%. Khi các yếu tố đầu vào giảm sẽ kéo giá xe sản xuất trong nước giảm. Cuối cùng là người tiêu dùng sẽ được lợi.

Các doanh nghiệp trong ngành cũng mong đợi các chính sách bứt phá về thuế, như không tính giá trị linh kiện sản xuất trong nước vào giá trị tính thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe sản xuất, lắp ráp trong nước; điều chỉnh thuế nhập khẩu về 0% đối với một số cụm chi tiết quan trọng của ô tô dưới chín chỗ ngồi, áp dụng có thời hạn đến năm 2025. Về chính sách tín dụng, hình thành gói tín dụng ưu đãi cho ngành công nghiệp hỗ trợ ô-tô như đối với gói tín dụng phát triển nông nghiệp công nghệ cao,...

Theo các chuyên gia, việc điều chỉnh chính sách thuế có thể làm hụt thu ngân sách trong ngắn hạn nhưng sẽ góp phần bảo vệ được thị trường, nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và là cơ sở thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.

Thời gian qua, Chính phủ đã ban hành nhiều chính sách ưu đãi (CSUĐ) thuế, tài chính đối với ngành CN ô-tô, song theo bà Nguyễn Thị Hải Bình, Viện Chiến lược và Chính sách tài chính (Bộ Tài chính), CSUĐ thuế và tài chính đối với ngành này đang tồn tại ba vấn đề khiến các biện pháp ưu đãi thuế không mang lại hiệu quả như mong muốn. Thứ nhất, sự thay đổi nhanh và nhiều của CSUĐ thuế, đặc biệt là các CSUĐ thuế đối với linh kiện. Thứ hai, sự thiếu đồng bộ trong một số chủ trương, chính sách. Thứ ba là, thực hiện các cam kết quốc tế về cắt giảm thuế quan, trong đó có thuế suất thuế NK ưu đãi đặc biệt đối với xe ô-tô nguyên chiếc các loại về 0%. Nguy cơ mất thị phần vào tay các DN nước ngoài là hiện hữu.

Cùng quan điểm, đại diện Cục Công nghiệp (Bộ Công thương) cũng chỉ ra rằng, không nhất thiết phải ưu đãi thuế thu nhập DN lớn như hiện nay, vì có thể tạo kẽ hở cho một số DN lợi dụng, khi hết thời hạn ưu đãi, họ có thể chuyển sang địa điểm khác, hoặc mở ra dự án mới để lại được hưởng ưu đãi mới.

Vì vậy, bà Nguyễn Thị Hải Bình kiến nghị, cần ban hành các CSUĐ mới, tập trung hỗ trợ để thúc đẩy nhanh các dự án lớn về sản xuất, lắp ráp ô tô. Đồng thời rà soát, sửa đổi các chính sách tài chính khuyến khích đầu tư vào ngành CNHT ô tô với mức độ ưu đãi phù hợp quy mô đầu tư. Các CSUĐ thuế, tài chính cũng cần khuyến khích phát triển các dòng xe thân thiện với môi trường. Đặc biệt, cần sửa đổi các chính sách thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế thu nhập DN và các ưu đãi khác để thu hút các dự án đầu tư sản xuất ô-tô điện...

Bà Nguyễn Thị Tuệ Anh, Phó Viện trưởng Nghiên cứu quản lý kinh tế T.Ư (CIEM) cảnh báo, các DN ngoại chiếm lĩnh thị trường Việt Nam trong điều kiện thương mại tự do là điều chắc chắn xảy ra, nếu Việt Nam không quyết tâm và không có các giải pháp phù hợp để phát triển ngành công nghiệp ô tô trong tương lai. Chính phủ cần xây dựng và tăng cường chính sách hỗ trợ tổng thể, trong đó chính sách thuế phải cân bằng giữa sản xuất trong nước và NK, nhưng ưu tiên cho thị trường trong nước và DN trong nước.

**Hoan Nguyễn**