

Thị trường ô tô Việt 2019: "Màn so găng" giữa xe nội - ngoại

08:29 08/02/2019

Với nguồn cung xe nhập khẩu được dự báo sẽ hồi phục, thị trường ô tô Việt Nam năm 2019 được kỳ vọng sẽ sáng sủa hơn. Đi cùng với những tín hiệu tích cực từ xe nhập khẩu, mức độ cạnh tranh trên thị trường cũng được dự báo sẽ gay gắt hơn.

Thị trường ô tô Việt Nam đã đi qua năm 2018 với những thái cực khác nhau: ảm đạm trong nửa đầu năm và sôi động trở lại vào nửa cuối năm. Nguyên nhân được chỉ ra là do những tác động từ Nghị định 116/2017/NĐ-CP ban hành các quy định điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành bảo dưỡng ô tô.

Các quy định tại nghị định này đã khiến kết quả kinh doanh của nhiều hãng xe không thực sự khả quan. Tuy nhiên, bước sang năm 2019, phân khúc xe nhập khẩu được dự báo sẽ có sự phục hồi mạnh mẽ, góp phần thúc đẩy thị trường ô tô Việt Nam phát triển.

Cạnh tranh sẽ khốc liệt hơn

Điểm lại diễn biến thị trường trong vài năm trở lại đây cho thấy, tăng trưởng về doanh số bán hàng của thị trường phụ thuộc khá nhiều vào chính sách điều tiết ngành. Cụ thể, năm 2017, thị trường chứng kiến sự sụt giảm sức mua do tâm lý chờ đợi thuế nhập khẩu từ ASEAN của người tiêu dùng.

Qua năm 2018, ngành lại tiếp tục đối mặt với tình trạng thiếu nguồn cung do vướng phải những yêu cầu khắt khe từ Nghị định 116/CP. Những ràng buộc về giấy chứng nhận chất lượng kiểu loại (VTA) từ nghị định khiến cho việc nhập khẩu ô tô trong 7 tháng năm đầu năm 2018 gặp nhiều khó khăn. Tuy nhiên, xét riêng những tháng cuối năm 2018, nguồn cung bắt đầu có những dấu hiệu tăng trưởng trở lại khi Chính phủ của hầu hết các nước xuất khẩu đều đáp ứng được những yêu cầu của nghị định này.

Thống kê của Tổng cục Hải quan cho thấy, tháng 11/2018 là tháng thứ 3 liên tiếp số lượng xe hơi nguyên chiếc nhập khẩu về Việt Nam tăng vọt. Cụ thể: tháng 9, cả nước nhập khẩu 11.000 xe các loại; tháng 10 là 12.400 xe; tháng 11 là 12.300 xe. Như vậy, tổng số xe hơi nhập khẩu trong 3 tháng cuối năm đạt khoảng 35.700 xe các loại, trong khi 8 tháng trước đó số lượng này chỉ đạt 28.000 xe.

Còn đối với xe sản xuất lắp ráp trong nước, do vắng bóng xe nhập khẩu mới, thị trường ô tô đã chứng kiến sự thống trị của xe sản xuất lắp ráp trong nước trong nửa đầu năm. Cho đến khi các dòng xe nhập khẩu dần về nước vào nửa cuối năm, mức độ chênh lệch mới dần được cải thiện. Thống kê của Hiệp hội Các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) cho thấy, 6 tháng đầu năm 2018, ô tô sản xuất lắp ráp trong nước tăng 10%, còn xe nhập khẩu nguyên chiếc giảm tới 49% so với năm 2017. Còn tính đến hết tháng 11/2018, doanh số bán hàng của xe lắp ráp trong nước tăng 11%, xe nhập khẩu giảm 14% so với cùng kỳ năm 2017.

Với diễn biến những tháng cuối năm, cùng với nguồn cung xe nhập khẩu sẽ được cải thiện trong năm 2019, giới chuyên môn dự báo, thị trường ô tô Việt Nam sẽ tiếp tục duy trì đà phục hồi trong năm 2019. Các chuyên gia phân tích thuộc Công ty chứng khoán Rồng Việt (VDSC) kỳ vọng, ngành bán lẻ ô tô sẽ khởi sắc hơn trong năm 2019, tuy nhiên, mức độ cạnh tranh giữa xe sản xuất lắp ráp trong nước và xe nhập khẩu nguyên chiếc sẽ khốc liệt hơn.



Cơ hội đan xen thách thức

Với hàng loạt hiệp định thương mại tự do (FTAs) đã và đang được ký kết, giới chuyên môn nhận định, lợi ích đem lại là rất lớn và người tiêu dùng cũng được

hưởng lợi khi có thêm nhiều lựa chọn với chi phí hợp lý hơn. Cụ thể, trong năm 2019, ô tô nguyên chiếc có xuất xứ từ các nước nội khối ASEAN kỳ vọng tiếp tục được hưởng lợi từ Hiệp định Thương mại hàng hóa ASEAN (ATIGA).

Sau khi loại bỏ thuế nhập khẩu, mức giá của ô tô đến từ các quốc gia này dao động trong khoảng 300 - 500 triệu đồng, phù hợp với thu nhập của phần lớn người dân Việt Nam. Bên cạnh mức giá "mềm", người tiêu dùng cũng có nhiều lựa chọn hơn với các dòng xe từ Indonesia và Thái Lan. Các dự báo cho thấy, doanh số của các dòng xe bình dân và trung cấp trong năm 2019 được kỳ vọng sẽ tăng mạnh ở mức 20% so với cùng kỳ năm 2018.

Ngoài ra, Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - EU (EVFTA) nhiều khả năng sẽ có hiệu lực vào giữa năm 2019 cũng hứa hẹn sẽ mang lại tín hiệu tốt cho dòng xe hơi cao cấp. Theo thỏa thuận, thuế nhập khẩu đối với ô tô có xuất xứ từ châu Âu sẽ được cắt giảm dần từ mức 70% về 0% trong vòng 10 năm tới. Sự cắt giảm này hứa hẹn kích thích sức mua đối với ô tô hạng sang trong dài hạn. Tuy vậy, trong ngắn hạn, những lợi ích này vẫn chưa thật sự đáng kể, khi độ co giãn về giá đối với phân khúc này là rất thấp.

Tuy nhiên, bên cạnh những cơ hội được tạo ra từ FTAs, thì thị trường ô tô Việt Nam cũng sẽ đón nhận không ít thách thức trong năm 2019. Theo phân tích của VDSC, các rủi ro cho thị trường ô tô Việt Nam trong năm 2019 có thể kể đến như: thị trường ô tô được dự báo sẽ cạnh tranh khốc liệt hơn. Các đại lý phân phối xe có thể buộc phải giảm giá bán để duy trì thị phần. Điều này dẫn đến biên lợi nhuận gộp có thể giảm nhẹ; hay rủi ro có thể đến từ những bất ổn ở EU có thể khiến việc chấp thuận EVFTA bị trì hoãn...

Ngoài những thách thức trên, thị trường ô tô có thể đón nhận thêm những tác động tiêu cực từ chính sách điều tiết ngành trong năm 2019. Bởi, Bộ Tài chính đang hướng đến việc điều chỉnh thuế, phí... đối với một số dòng xe trên thị trường, có thể kể đến như: đề xuất tăng lệ phí trước bạ đối với dòng bán tải chở hàng dưới 1,5 tấn và 5 chỗ trở xuống, với mức tăng đối với xe bán tải đăng ký lần đầu tiên ở mức 60% lệ phí trước bạ của dòng xe con...; hay đề xuất tăng thuế tiêu thụ đặc biệt đối với dòng xe bán tải bằng 60% xe ô tô dưới 9 chỗ, cùng dung tích xi lanh...; hay đề xuất đánh thuế tài sản ở mức 0,3 - 0,4% đối với xe ô tô trên 1,5 tỷ đồng... Nếu các dự thảo trên được thông qua sẽ có những tác động tiêu cực đến thị trường ô tô Việt Nam năm 2019 và những năm tới đây.

Mặc có nhiều thách thức, các chuyên gia của VDSC vẫn đưa ra nhận định, thị trường ô tô Việt Nam năm 2019 sẽ phục hồi mạnh mẽ hơn, nhờ nguồn cung được đảm bảo và sức mua sẽ duy trì ở mức cao. Điều này bắt nguồn từ việc cung không đáp ứng đủ cầu khi nguồn xe nhập khẩu khan hiếm trong nửa đầu

năm 2018.

Thực tế cho thấy, nhiều khách hàng đồng ý sớm đặt cọc vào năm 2018 nhưng phải chờ đợi đến đầu năm 2019 mới có thể nhận xe. Ngoài ra, cầu tiêu dùng ô tô cũng không ngừng tăng lên khi thu nhập bình quân đầu người đang từng bước được cải thiện. Vì thế, sức mua ô tô kỳ vọng vẫn duy trì ở mức cao trong năm mới và ngành bán lẻ ô tô Việt Nam vẫn còn nhiều dư địa tăng trưởng.

Hài hòa giữa sản xuất trong nước và nhập khẩu

Đại diện cho Hiệp hội Doanh nghiệp châu Âu tại Việt Nam (EuroCham), ông Nicolas Audier, đồng Chủ tịch EuroCham cho biết, Tiểu ban Ô tô - Xe máy của EuroCham hoan nghênh Quyết định 1254/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ để xuất Bộ Giao thông vận tải cân nhắc sửa đổi quy trình kiểm tra cho ô tô nhập khẩu.

Theo đó, chỉ kiểm tra mẫu ô tô đại diện cho từng kiểu loại xe đối với tất cả các lô hàng thay vì áp dụng cho từng lô xe nhập khẩu... Tuy nhiên, trong bối cảnh EVFTA sắp được ký kết vào năm 2019, đại diện của EuroCham đề nghị, Bộ Giao thông vận tải khi thực hiện các cam kết trong EVFTA, sẽ chấp thuận chứng nhận ECA đối với phương tiện giao thông, phụ tùng và linh kiện mà không cần kiểm định hay tái kiểm định. Đồng thời, chứng nhận ECA chỉ nên tiến hành một lần, vào lần đầu nhập khẩu lô hàng đầu tiên.

Trong khi đó, Hiệp hội Doanh nghiệp Hoa Kỳ tại Việt Nam (AmCham) lại có những kiến nghị liên quan đến Nghị định 116/CP. Theo ông Michael Kelly, Chủ tịch AmCham, Nghị định 116/CP đã tạo ra những rào cản kỹ thuật không mong muốn đối với các công ty hoạt động trong lĩnh vực này. "Các quy định mới tại Nghị định 116/CP thể hiện một sự chuyển biến quan trọng trong chính sách của Việt Nam đối với ô tô nhập khẩu. Chúng tôi đề nghị, Chính phủ tạm hoãn thi hành nghị định này trong thời hạn 18 tháng. Trong thời gian đó, các công ty của chúng tôi rất mong muốn được trao đổi với Chính phủ nhằm tìm ra giải pháp sửa đổi Nghị định số 116/CP", đại diện của AmCham kiến nghị.

"Một thị trường tăng trưởng ổn định nên cần bao gồm cả sự cân bằng hợp lý của cả xe sản xuất lắp ráp trong nước và xe nhập khẩu nguyên chiếc", ông Toru Kinoshita, Trưởng nhóm Nhóm công tác ô tô, xe máy tại "Diễn đàn doanh nghiệp Việt Nam 2018", kiêm Chủ tịch VAMA nêu quan điểm. Để thực hiện và duy trì sự cân bằng, cần tăng cường khả năng cạnh tranh của xe sản xuất lắp ráp trong nước và phân khúc xe mà thị trường nhỏ hơn có thể cũng được đáp ứng với các sửa đổi trong Nghị định 116/CP.

Để phát triển công nghiệp ô tô, ông Toru Kinoshita cũng kiến nghị, Việt Nam cần thực hiện giải pháp đồng bộ dựa trên 3 nhóm chính sách trụ cột chính: Thứ nhất, nhóm chính sách nhằm duy trì và thúc đẩy thị trường ô tô tăng trưởng ổn định và dài hạn, gồm cả việc hạn chế các tác động tiêu cực đến sự phát triển ổn định của thị trường.

Các chính sách về thị trường cần đảm bảo đối xử công bằng, rõ ràng và có thời gian hợp lý để các doanh nghiệp kịp chuẩn bị kế hoạch kinh doanh; thứ hai, nhóm chính sách hỗ trợ để giảm chênh lệch chi phí sản xuất giữa xe sản xuất lắp ráp trong nước và xe nhập khẩu nguyên chiếc dựa trên nguyên tắc đảm bảo đối xử công bằng, minh bạch với tất cả các hãng xe trong nước; cuối cùng, cần có chính sách cho việc phát triển công nghiệp hỗ trợ nhằm phát triển.

Hạ Linh