TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Xe hơi VinFast đắt hay rẻ?

14:27 26/11/2018

Rất nhiều người tỏ ra ngạc nhiên khi hãng xe Việt VinFast công bố giá bán các sản phẩm ô tô đầu tiên với cam kết "không chi phí khấu hao, không chi phí tài chính vào giá thành sản phẩm và không lấy lãi" nhưng vẫn cao so với những xe cùng phân khúc tại… Mỹ. Tuy nhiên, theo các chuyên gia về tài chính, sự so sánh này là khập khiễng vì chính những chiếc xe đó khi về tới Việt Nam lại bị đội giá lên rất nhiều.



"Bóc" giá thành xe hơi VinFast

"Fadil này tương tự Chevrolet Spark, Kia Morning, giá xuất xưởng có 3.500 USD, tương đương 85 triệu tiền Việt, tại sao bảo không lấy lãi mà lại bán ra hơn 300 triệu nhỉ?".

“Chevrolet Spark 2018 Mỹ mới 13.000 USD. Fadil 2018 Việt Nam mới 19.000 USD. Rẻ hơn ở đâu?”

Đó là một số ít bình luận “ngược chiều” về giá bán ô tô VinFast giữa luồng ủng hộ mạnh mẽ của thị trường. Dù nhà sản xuất công bố, trong giai đoạn đầu, giá bán các dòng xe VinFast Lux (sedan và SUV) và VinFast Fadil sẽ bằng đúng giá thành sản phẩm cộng với chi phí bán hàng nhưng biểu giá của VinFast vẫn bị chê... đắt.

“Giá xuất xưởng của một chiếc Camry bán ở Mỹ vào khoảng trên 400 triệu đồng. Vậy tại sao chiếc Lux A2.0 của VinFast giá ưu đãi vẫn 800 triệu được? Điều này rất vô lí” – Anh Minh, một kiến trúc sư ở Hà Nội, thắc mắc.

Tuy nhiên, chính giới am hiểu xe lại cho rằng những thắc mắc như trên mới là “thậm vô lí”. Theo một vị chuyên gia tài chính (xin không nêu tên), những người so sánh giữa giá xe tại Mỹ và giá xe tại Việt Nam không hiểu gì về các loại thuế và chi phí đang áp lên ô tô tại Việt Nam.



Chẳng hạn, mức giá 800 triệu đồng của chiếc VinFast Lux A2.0 sau ưu đãi chỉ là bảng cộng gộp của giá thành sản phẩm, thuế tiêu thụ đặc biệt và chi phí bán hàng. Cơ cấu giá này không bao gồm chi phí lãi vay ngân hàng, khấu hao máy móc nhà xưởng, tiền lương, lợi nhuận...theo nguyên tắc tài chính thông thường.

Tính riêng tiền thuế tiêu thụ đặc biệt, chiếc VinFast Lux A2.0 giá 800 triệu đồng đã phải chịu mức thuế là 228 triệu đồng, VinFast chỉ thu về khoảng 571 triệu

đồng. Với chiếc VinFast Fadil, mức thuế tiêu thụ đặc biệt nộp cho nhà nước là khoảng 87 triệu đồng, nghĩa là thực tế hãng xe chỉ bán cho khách hàng chiếc xe có giá 249 triệu đồng. Câu chuyện này tương tự với giá của SUV VinFast SA2.0.

Điều này cũng có nghĩa, nếu VinFast Fadil được bán ở... Mỹ với giá 13.000 USD (khoảng 300 triệu đồng), và Mỹ áp dụng mức thuế tiêu thụ đặc biệt 35% cho Fadil như ở Việt Nam, thì giá chiếc xe sẽ phải khoảng 410 triệu đồng, không phải 370 triệu đồng như đến người tiêu dùng Việt.

Theo chuyên gia, nếu so sánh giá của xe hơi bán tại Việt Nam nói chung và xe VinFast nói riêng với dòng xe tương tự ở các nước, cần so sánh mức giá không bao gồm thuế tiêu thụ đặc biệt.

Số tiền này sẽ nộp ngân sách Nhà nước, hãng xe chỉ là trung gian thu hộ. Và dù là VinFast hay bất cứ hãng xe nào cũng phải chấp nhận tính số tiền này vào giá bán. Do đó, xe xuất xưởng ở Mỹ nhập về Việt Nam sẽ có giá bán vượt xa giá bán chính nó tại thị trường Mỹ.

Ngoài ra còn phải kể tới thuế linh kiện nhập khẩu 10% - 25% tùy loại. Mặc dù VinFast đặt mục tiêu nội địa hóa lên tới 60% thì ở giai đoạn đầu, với 20 - 30 ngàn linh kiện trên mỗi chiếc xe, họ vẫn phải nhập khẩu hầu hết, bởi lộ trình nội địa hóa chắc chắn không phải một sớm một chiều là đạt được.

Hiện tại, tất cả các linh phụ kiện của VinFast Lux hiện tại đều là các linh kiện cao cấp, có giá cao, phần lớn được cung cấp từ những nhà cung cấp của BMW nên việc so sánh giá trị với các dòng xe thấp hơn lại càng khập khiễng!

Giá ô tô ở Việt Nam đang “cõng” những chi phí nào?

Trên thế giới, thuế ô tô được chia làm 3 nhóm: cao, trung bình và thấp. Việt Nam nằm trong nhóm thuế ô tô cao với 15 loại thuế, phí các loại trước khi lăn bánh.



Trong đó, ô tô ở Việt Nam nằm trong hạng mục hàng hóa xa xỉ, phải chịu thuế tiêu thụ đặc biệt rất nặng từ 35% - 60%. Tiếp đó là thuế nhập khẩu. Xe sản xuất, lắp ráp trong nước chịu thuế nhập khẩu linh kiện còn xe nhập nguyên chiếc phải chịu thuế nhập khẩu xe, mức thuế thậm chí có thể lên tới 70 % đối với xe có nguồn gốc xuất xứ ngoài ngoài khu vực Asean.

Đặc biệt, đối với ô tô, nguyên tắc đánh thuế được áp dụng là thuế chồng thuế, tức thuế mới sẽ tính dựa trên giá xe đã cộng các thuế cũ theo thứ tự: thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt và cuối cùng là thuế VAT. Đây là lí do vì sao cùng một loại xe giá ở Việt Nam lại cao gấp đôi, thậm chí gấp 3 lần giá xe ở nhiều nước khác.

Ví dụ ở Mỹ, tổng các loại thuế đánh vào ô tô sẽ ở dưới mức 9.000 đô la, thuế nhập khẩu nguyên chiếc khoảng 6% và xe hơi không phải chịu thuế tiêu thụ đặc biệt. Ở Thái Lan và Indonesia có chính sách khuyến khích người dân sử dụng xe hơi nhỏ nên đánh thuế tiêu thụ thấp, chỉ ở mức 3% -10%. Trong khi đó, mức thuế thấp nhất ở Việt Nam đã là 35%, cùng cách thuế đánh chồng lên thuế khiến giá xe tại Việt Nam cao hơn nhiều Thái Lan và Indonesia mặc dù cả 3 nước đều thuộc nhóm có thuế ô tô cao.

Theo các chuyên gia, trong cơ cấu giá thành xe sản xuất ở Việt Nam hiện nay, thuế và phí chiếm tới 45% - 55%, còn lại là chi phí sản xuất xe. Tuy nhiên, chi phí này cũng tiếp tục cao hơn 20% so với các nước trong khu vực vì Việt Nam nhập khẩu tới 80% linh kiện.

Chính vì vậy, nếu người Việt muốn mua xe hơi “xịn” ở Việt Nam với giá… Mỹ là điều “không tưởng” vì riêng khoản thuế tiêu thụ đặc biệt đã khiến người dân phải trả thêm 35 - 60%. Đó cũng là lý do VinFast đặt mục tiêu nâng tỉ lệ nội địa hoá lên 60% trong tương lai, bởi nếu làm được điều đó, giá xe của hãng sẽ cạnh tranh hơn rất nhiều.

Bởi vậy, theo các chuyên gia, người tiêu dùng cần sáng suốt, muốn so sánh thì phải trên cùng một hệ quy chiếu là chất lượng, đẳng cấp và cùng được bán tại thị trường Việt Nam do thuế phí mỗi nơi mỗi khác. /

PV