

Ảnh hưởng của các chính sách tới sự phát triển của ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô Việt Nam

Nhâm Phong Tuấn*, Trần Đức Hiệp

*Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội,
144 Xuân Thủy, Cầu Giấy, Hà Nội, Việt Nam*

Nhận ngày 03 tháng 11 năm 2014

Chỉnh sửa ngày 17 tháng 12 năm 2014; chấp nhận đăng ngày 25 tháng 12 năm 2014

Tóm tắt: Bài viết tập trung phân tích sự ảnh hưởng của các chính sách tới phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô của Việt Nam trong những năm qua, như nhóm chính sách thu hút đầu tư nước ngoài, nhóm chính sách phát triển các doanh nghiệp mới, nhóm chính sách khu, cụm công nghiệp, nhóm chính sách hỗ trợ tài chính và thuế. Kết quả phân tích chỉ ra rằng ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô đã có những bước phát triển đáng ghi nhận, song chưa tương xứng với tiềm năng phát triển của toàn ngành công nghiệp ô tô. Từ đó, bài viết đề xuất một số giải pháp thúc đẩy ngành công nghiệp hỗ trợ phát triển hơn nữa trong thời gian tới.

Từ khóa: Chính sách, ngành công nghiệp hỗ trợ, ô tô, Việt Nam.

1. Giới thiệu

Kể từ khi Việt Nam tiến hành đổi mới kinh tế năm 1986, nền kinh tế đã có sự tăng trưởng và phát triển vượt bậc. Tổng sản phẩm quốc nội (GDP) và thu nhập đầu người tăng trưởng cao. Công ăn việc làm và mức sống của người dân cũng được cải thiện rõ rệt. Trong quá trình này, Chính phủ Việt Nam đã đưa ra chiến lược công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2020. Đóng góp quan trọng vào sự thành công của chiến lược này phải kể đến ngành công nghiệp ô tô, mà cốt lõi là ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô nội địa Việt Nam.

Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam chính thức được hình thành kể từ khi xuất hiện 2 liên doanh lắp ráp ô tô đầu tiên vào năm 1991. Kể từ

thời điểm đó đến nay đã xuất hiện thêm nhiều công ty lắp ráp ô tô tại Việt Nam. Số lượng các công ty đăng ký đầu tư vào ngành công nghiệp ô tô tại Việt Nam có thời kỳ lên tới 52 công ty. Sau đó, một số công ty giải thể do hoạt động không hiệu quả, một số công ty mới xuất hiện nên đến thời điểm cuối năm 2010, ngành lắp ráp ô tô tại Việt Nam chỉ còn 18 công ty.

Đối với ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô, trước năm 2002, Việt Nam chưa có khái niệm về ngành này. Ô tô sản xuất ở Việt Nam, theo quy định, đều lắp ráp theo bộ linh kiện. Quy định về bộ linh kiện dựa trên hàm lượng nội địa trong sản phẩm lắp ráp cuối cùng dưới một trong số các hình thức tăng dần về tỷ lệ nội địa và mức độ ưu đãi: SKD, CKD1, CKD2, IKD. Tuy nhiên, không có công ty nào đáp ứng yêu cầu lắp ráp xe dạng IKD, tỷ lệ nội địa hóa của ô tô sản xuất tại Việt Nam rất thấp. Từ năm 2002 đến 2005, Chính phủ bãi bỏ các quy định cho

* Tác giả liên hệ. ĐT: 84-963680056
Email: tuannp@vnu.edu.vn

phép lắp ráp xe dạng SKD và VKD1, xe ô tô sản xuất tại Việt Nam theo 2 hình thức CKD và IKD. Từ năm 2005, Bộ Tài chính ban hành biểu thuế mới đồng nghĩa với việc các quy định về tỷ lệ nội địa được bãi bỏ, đánh dấu sự ra đời của ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô.

Tuy nhiên, đến nay công nghiệp hỗ trợ cho ngành ô tô vẫn kém phát triển cả về số lượng, năng lực các công ty trong ngành, số lượng chủng loại và chất lượng sản phẩm, cũng như khả năng cung cấp. Theo thống kê gần đây, số lượng các nhà cung cấp chỉ khoảng 60 công ty, trong đó gần 30 công ty có vốn đầu tư nước ngoài. Các công ty của Việt Nam có số lượng nhỏ, vốn là các công ty cơ khí, sản xuất chất dẻo, nhựa, trình độ công nghệ còn kém, không có kinh nghiệm trong ngành ô tô. Các công ty này hầu hết chưa đủ khả năng cung cấp một sản phẩm hoàn chỉnh cho ngành lắp ráp, chủ yếu cung cấp các bán linh kiện hoặc nguyên liệu phục vụ cho việc sản xuất linh kiện, sản phẩm không có hàm lượng kỹ thuật cao. Các công ty lắp ráp cũng tham gia vào công nghiệp hỗ trợ cho ngành ô tô. Một số công ty lắp ráp ô tô tự sản xuất linh kiện, chi tiết để lắp ráp. Các chi tiết được sản xuất tạo giá trị lớn nhất là các chi tiết dập ép dùng làm thân vỏ hoặc khung xe, một số công ty đã có thể tự sản xuất khuôn mẫu. Ngoài vai trò trực tiếp sản xuất, các công ty lắp ráp tham gia vào việc phát triển hệ thống các nhà cung cấp. Toyota Việt Nam là công ty dẫn đầu tại Việt Nam về sản xuất ô tô và phát triển công nghiệp hỗ trợ.

Như vậy, năng lực sản xuất của ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô Việt Nam còn thấp, thể hiện qua ba yếu tố chính là vốn, công nghệ và kinh nghiệm, dẫn đến sự yếu kém về chất lượng sản phẩm, giá và tiến độ giao hàng. Hơn nữa, Việt Nam chưa có đầy đủ cơ sở hạ tầng cần thiết để phát triển công nghiệp hỗ trợ ô tô, điều này gây

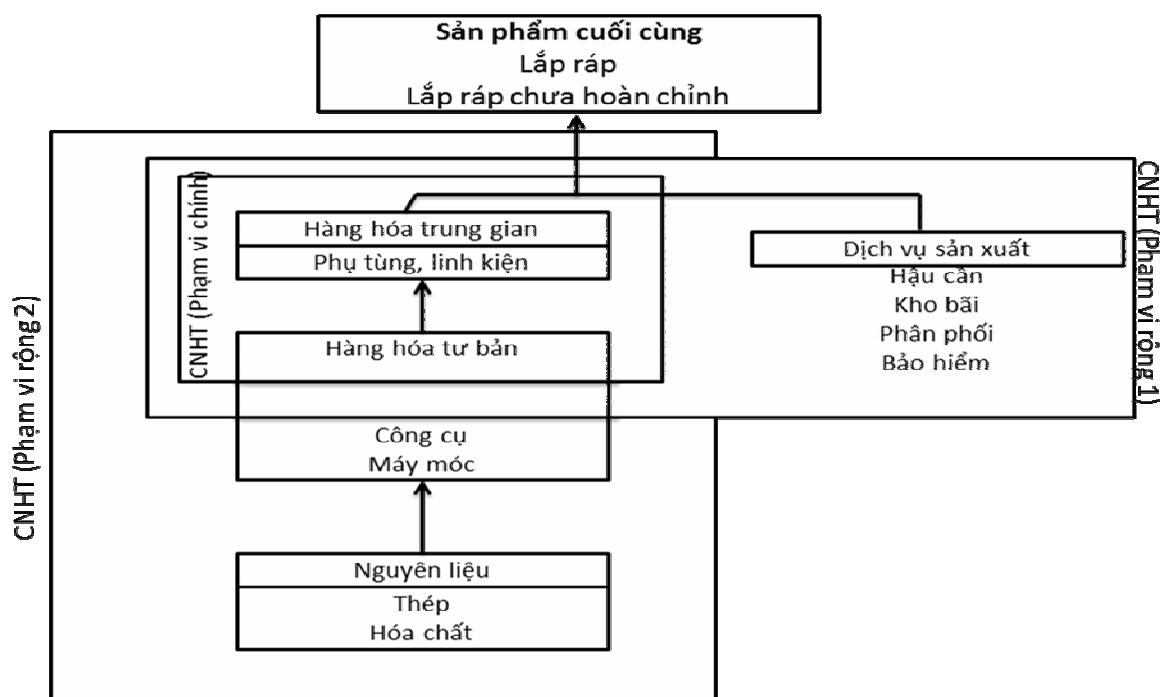
trở ngại lớn cho các nhà sản xuất sản phẩm hỗ trợ toàn cầu muốn đầu tư hoặc liên kết đầu tư. Ngoài ra, công nghiệp hỗ trợ ô tô Việt Nam còn gặp một số bất lợi khác như tình trạng thiếu nguyên liệu, công nghệ khuôn mẫu kém phát triển, thiếu hệ thống thông tin hỗ trợ việc tìm kiếm, hợp tác và phát triển sản phẩm [1].

Chính phủ đã đưa ra nhiều chính sách, biện pháp để xây dựng và phát triển ngành ô tô Việt Nam cũng như công nghiệp hỗ trợ cho ngành ô tô. Nói cách khác, những thành tựu cũng như hạn chế của ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô Việt Nam hiện nay chịu ảnh hưởng khá lớn từ các chính sách của Chính phủ. Nghiên cứu này sẽ xem xét các chính sách về ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô và sự ảnh hưởng của chúng đối với ngành, từ đó đưa ra một số đề xuất về chính sách nhằm phát triển về chất ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô của Việt Nam.

2. Tổng quan về ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô

Có khá nhiều khái niệm về “công nghiệp hỗ trợ” được sử dụng rộng rãi ở nhiều quốc gia, đặc biệt là các nước Đông Á, ví dụ, các khái niệm của Junichi Mori (2005) [2], Kenichi Ohno (2005) [3], Nguyễn Thị Xuân Thủy (2006) [4], Ratana (1999) [5]... Tựu trung, có thể tổng kết các quan điểm khác nhau về công nghiệp hỗ trợ theo mô hình ở Hình 1.

Trong bản Quy hoạch tổng thể phát triển các ngành công nghiệp hỗ trợ đến 2010, tầm nhìn 2020, Bộ Công Thương Việt Nam phân chia ngành công nghiệp hỗ trợ thành 2 thành phần chính: (i) Phần cứng là các cơ sở sản xuất nguyên vật liệu và các linh kiện lắp ráp; (ii) Phần mềm bao gồm các bộ phận thiết kế sản phẩm, mua sắm, hệ thống dịch vụ công nghiệp và marketing.



Hình 1: Các phạm vi của công nghiệp hỗ trợ.
 Nguồn: Diễn đàn Phát triển Việt Nam, 2007

Theo Nghị định của Chính phủ về phát triển công nghiệp hỗ trợ, khái niệm này được hiểu là “Các ngành công nghiệp sản xuất từ nguyên vật liệu đến gia công chế tạo các sản phẩm, phụ tùng, linh kiện, phụ kiện, bán thành phẩm... để cung cấp cho ngành công nghiệp lắp ráp các thành phẩm cuối cùng là tư liệu, công cụ sản xuất hoặc sản phẩm tiêu dùng”. Như vậy, có thể thấy Nghị định này chỉ tập trung vào phần cứng của công nghiệp hỗ trợ theo quan điểm của Quy hoạch.

Từ các cơ sở nêu trên, bài viết này đề cập đến khái niệm công nghiệp hỗ trợ với nghĩa là tập hợp các ngành công nghiệp sản xuất máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu và linh phụ kiện phục vụ cho các ngành công nghiệp sản xuất thành phẩm. Cụ thể, các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô, gồm: động cơ ô tô; khung, gầm; bộ truyền động; vỏ; nhíp, giảm chấn; chi tiết nhựa; thiết bị nội thất ô tô; kính; thiết bị điện; phanh; thiết bị làm mát; hệ thống phanh; hệ thống cung cấp nhiên liệu; hệ thống lái; thiết bị đánh lửa (bugi).

3. Các chính sách và sự ảnh hưởng tới phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô tại Việt Nam

3.1. Nhóm chính sách thu hút đầu tư nước ngoài vào ngành công nghiệp hỗ trợ Việt Nam

Đối với Việt Nam nói riêng và các nước đang phát triển nói chung, việc thu hút vốn đầu tư nước ngoài để phát triển công nghiệp hỗ trợ là một trong những chính sách tối quan trọng. Các chính sách thu hút tập trung chủ yếu ở các hoạt động quảng bá, xúc tiến đầu tư tới các ưu đãi cụ thể cho đầu tư sản xuất linh kiện trong ngành lắp ráp ô tô.

Tuy nhiên, chính sách thu hút đầu tư nước ngoài ở Việt Nam đối với ngành công nghiệp hỗ trợ còn tồn tại một số vướng mắc như sau:

Thứ nhất, về lĩnh vực ưu đãi đầu tư: Luật Đầu tư chưa quy định công nghiệp hỗ trợ nói chung hay công nghiệp hỗ trợ cho ngành ô tô

nói riêng thuộc lĩnh vực khuyến khích đầu tư. Điều này không tạo được sức thu hút các nhà đầu tư tham gia vào lĩnh vực này. Để thực hiện khuyến khích đầu tư, cần phải có sự điều chỉnh hoặc bổ sung lĩnh vực này vào danh mục khuyến khích đầu tư.

Thứ hai, trong trường hợp được bổ sung là lĩnh vực ưu đãi đầu tư thì các hình thức ưu đãi cũng bộc lộ một số bất cập. Đó là các quy định ưu đãi đầu tư đưa ra mức ưu đãi chung cho tất cả các dự án thuộc lĩnh vực ưu đãi. Công nghiệp hỗ trợ ô tô bao gồm rất nhiều công đoạn, đòi hỏi sự đa dạng về công nghệ và kỹ thuật, việc quy định chung như vậy không khuyến khích đầu tư vào công đoạn có kỹ thuật cao hoặc lĩnh vực đem lại lợi thế cho Việt Nam mà chỉ khuyến khích xu hướng đầu tư để hưởng ưu đãi. Thêm nữa, trong giai đoạn đầu phát triển, để khắc phục tình trạng thiếu vốn, cần phải khuyến khích các dự án quy mô vốn lớn vào công nghiệp hỗ trợ ô tô. Những ưu đãi chung không xét đến quy mô về vốn không tạo động lực cho các nhà đầu tư tiến hành đầu tư lớn.

Các chính sách thu hút đầu tư nước ngoài của Việt Nam đối với công nghiệp hỗ trợ ô tô hiện nay còn rất sơ sài, chưa thể hiện được sự quyết tâm phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô, cũng như chưa thể là công cụ hữu hiệu khuyến khích sự phát triển của ngành [1].

3.2. Nhóm chính sách phát triển các doanh nghiệp mới (doanh nghiệp nhỏ và vừa)

Nghị định số 56/2009/NĐ-CP về trợ giúp phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa ban hành ngày 30/06/2009 nêu rõ các điều khoản về trợ giúp tài chính¹; ưu đãi sử dụng mặt bằng sản xuất, quỹ đất và xây dựng khu, cụm công nghiệp cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa đời xa nội thành, nội thị; hướng dẫn và hỗ trợ về đổi mới, nâng cao năng lực công nghệ, trình độ kỹ thuật; định hướng và hỗ trợ xúc tiến mở rộng

thị trường; trợ giúp phát triển nguồn nhân lực theo kế hoạch phân bổ ngân sách hàng năm của các Bộ, ngành, địa phương. Tuy nhiên, Nghị định hướng đến mặt bằng chung các doanh nghiệp nhỏ và vừa, tác động của nó đến ngành công nghiệp hỗ trợ là không đáng kể, không rõ ràng.

Ngày 17/10/2012, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 1556/QĐ-TTg phê duyệt Đề án “Trợ giúp phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa trong lĩnh vực công nghệ hỗ trợ”². Đề án đề cập đến các nhóm giải pháp về chính sách quy hoạch khu vực phát triển tập trung, thể chế hóa các ngành theo từng phân cấp, hệ thống phân loại thống kê chung của Tổng cục Thống kê, Ưu đãi khuyến khích theo Quyết định số 12/2011/QĐ-TTg ngày 24/02/2011 của Thủ tướng Chính phủ về chính sách phát triển một số ngành công nghiệp hỗ trợ; Quyết định số 1483/QĐ-TTg ngày 26/8/2011 của Thủ tướng Chính phủ về Danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển và các văn bản pháp luật liên quan, trong đó đặc biệt quan tâm đến việc ưu đãi, khuyến khích các dự án sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ. Tuy nhiên, đề án này không chỉ rõ ra tiến trình ưu đãi, ưu tiên cho từng nhóm ngành, từng tiểu ngành.

Về phía Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh và thành phố, Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội cũng đi đầu trong việc ban hành Kế hoạch số 131/KH-UBND về trợ giúp phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ trên địa bàn Thành phố Hà Nội giai đoạn 2013-2020³. Bản kế hoạch đưa ra định hướng phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa tập trung tại một số địa bàn theo quy hoạch, cụ thể tại địa bàn Thành phố Hà Nội theo các khuyến khích

¹ http://www.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&mode=detail&document_id=88612

² http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&_page=1&mode=detail&document_id=164109

³ <http://thuvienphapluat.vn/archive/Ke-hoach-131-KH-UBND-nam-2013-tro-giup-phat-trien-doanh-nghiep-cong-nghiep-Ha-Noi-2013-2020-vb204530.aspx>

về cơ khí chế tạo, thiết bị điện, máy móc sản xuất và dây chuyền lắp ráp theo công nghệ mới. Bản kế hoạch đề ra mục tiêu phát triển đến 2020 xây dựng Hà Nội trở thành trung tâm công nghệ cao của cả nước, đảm bảo nguồn nhân lực có tay nghề, có kỹ thuật nhằm đáp ứng các đòi hỏi của ngành công nghiệp hỗ trợ nói chung và công nghiệp hỗ trợ ô tô nói riêng, cải tiến năng suất, cắt giảm chi phí, lộ trình tăng tỷ lệ nội địa hóa.

3.3. Nhóm chính sách khu, cụm công nghiệp

Việc phát triển công nghiệp hỗ trợ theo khu, cụm công nghiệp là một trong những yếu tố cơ bản để phát triển ngành trong dài hạn. Tính đến năm 2013, Chính phủ đã ban hành hàng loạt kế hoạch trợ giúp phát triển công nghiệp hỗ trợ trên địa bàn Thành phố Hà Nội, Hải Phòng, tỉnh Vĩnh Phúc, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

Ngày 30/03/2012, Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội ban hành Quyết định số 1337/QĐ-UBND về việc phê duyệt chi tiết khu công nghiệp hỗ trợ nam Hà Nội giai đoạn 1, địa điểm xã Đại Xuyên - huyện Phú Xuyên - Thành phố Hà Nội⁴. Tuy nhiên, văn bản này chủ yếu chỉ quy hoạch diện tích đất sử dụng theo từng phân khu chức năng chứ không quy hoạch đất theo từng ngành công nghiệp hỗ trợ.

Quyết định số 1588/QĐ-UBND năm 2013 phê duyệt Quy hoạch phát triển công nghiệp hỗ trợ tỉnh Vĩnh Phúc đến năm 2020, định hướng đến năm 2030⁵. Mục tiêu phát triển của khu vực này đến năm 2020 chú trọng tăng tính hiện đại, cung cấp và sản xuất phần lớn linh kiện phụ tùng, dịch vụ bảo trì, bảo dưỡng cho các ngành công nghiệp trên địa bàn tỉnh. Đến năm 2030, công

ng nghiệp hỗ trợ tỉnh sẽ tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu của các tập đoàn đa quốc gia (MNCs).

Quyết định số 1520/QĐ-UBND năm 2012 về Chương trình phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ trên địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu giai đoạn 2013-2015 và Quyết định số 06/2012/QĐ-UBND phê duyệt Quy hoạch phát triển công nghiệp hỗ trợ tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu giai đoạn 2011-2020, xét đến năm 2025 do Ủy ban Nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu ban hành đề cập đến tổ chức Đoàn Xúc tiến Đầu tư, phát triển hệ thống doanh nghiệp nội địa, đào tạo nguồn nhân lực và phân bổ ngân sách cho từng hạng mục, dự kiến thời gian thực hiện và trách nhiệm của các cơ quan chỉ đạo rất cụ thể. Chương trình này kêu gọi đầu tư vào công nghiệp hỗ trợ của doanh nghiệp nhỏ và vừa, sử dụng ngân sách đầu tư của Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan, Thái Lan, Malaysia và Indonesia. Tiếp đó, Quyết định số 06/2012/QĐ-UBND về việc phê duyệt quy hoạch phát triển công nghiệp hỗ trợ tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu giai đoạn 2011-2020, xét đến năm 2025 mới định hướng phát triển quy định ưu tiên một số lĩnh vực liên quan đến công nghiệp hỗ trợ ô tô gồm: Công nghiệp hỗ trợ cơ khí chế tạo sản phẩm tiêu dùng cho ô tô; công nghiệp hỗ trợ hóa chất, trong đó có nhựa và nhựa cao su cho sản phẩm ô tô.

3.4. Nhóm chính sách hỗ trợ tài chính và thuế

Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt

Theo Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt ban hành và có hiệu lực ngày 20/05/1998, xe ô tô con dưới 24 chỗ ngồi nằm trong danh mục hàng hóa chịu thuế tiêu thụ đặc biệt với thuế suất từ 100-30%. Với luật này, Chính phủ đã bảo hộ ngành sản xuất ô tô trong nước một cách mạnh mẽ, và cùng với các chính sách ưu đãi về thuế doanh nghiệp cho các doanh nghiệp mới thành lập và các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài thì đây là thời điểm rất thuận lợi để các doanh nghiệp

⁴ <http://thuvienphapluat.vn/archive/Quyết-dinh-1337-QĐ-UBND-quy-hoach-chi-tiet-khu-cong-nghiep-ho-tro-Nam-Ha-Noi-vb163975.aspx>

⁵ http://www.vinhphuc.gov.vn/ct/cms/Convert/quyhoach/CongNghiepThuongMai/Lists/cnhotro/View_Detail.aspx?ItemID=1

sản xuất ô tô đầu tư, phát triển và có thể cạnh tranh với các sản phẩm ô tô cùng loại nhập khẩu vào thị trường Việt Nam trong cùng thời điểm.

Sau 6 năm thi hành, đến năm 2004, Quốc hội ban hành Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt có hiệu lực từ ngày 17/06/2003 cho các loại xe dưới 24 chỗ ngồi giảm suất từ 85-25% (so với luật năm 1998 là 100-30%). Tại Điều 16 của luật này, các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong nước vẫn được xét giảm mức thuế suất tiêu thụ đặc biệt theo lộ trình: năm 2004 giảm 70%, năm 2005 giảm 50%, năm 2006 giảm 30%, năm 2007 nộp đúng thuế suất theo quy định. Như vậy, các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện, lắp ráp ô tô có 3 năm để chuẩn bị cho việc tăng thuế tiêu thụ đặc biệt để đến năm 2007, khi Việt Nam gia nhập WTO thì ngang bằng với thuế suất tiêu thụ đặc biệt cho ô tô nhập khẩu nguyên chiếc. Với luật này, các loại xe nhập khẩu được giảm thuế tiêu thụ đặc biệt trong khi các loại xe ô tô sản xuất trong nước lại chịu thuế thu nhập đặc biệt tăng lên. Rõ ràng luật này đã ảnh hưởng rất lớn đến công nghiệp sản xuất ô tô trong nước và công nghiệp hỗ trợ ô tô, trong bối cảnh sản xuất ô tô và công nghiệp hỗ trợ còn rất non yếu. Công tác thúc đẩy nội địa hóa để giảm giá thành được thực hiện trong giai đoạn này hầu như không đáng kể.

Tiếp đó, Quốc hội khóa XII, kỳ họp thứ tư thông qua Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt ngày 14/11/2008. Theo luật này, các loại xe dưới 24 chỗ đều giảm thuế tiêu thụ đặc biệt còn từ 60-10% cho tất cả các loại xe nhập khẩu hay sản xuất trong nước.

Luật Thuế giá trị gia tăng

Theo Luật Thuế giá trị gia tăng ban hành ngày 10/05/1997, ô tô là mặt hàng đã chịu thuế tiêu thụ đặc biệt nên không phải nộp thuế giá trị gia tăng ở khâu này (sản xuất và nhập khẩu).

Luật Thuế giá trị gia tăng ban hành ngày 3/6/2008 quy định ô tô là mặt hàng chịu thuế

giá trị gia tăng (VAT) 10%. Như vậy, ô tô đã chịu thuế tiêu thụ đặc biệt lại chịu thêm thuế VAT 10%. Đây là một dạng thuế chồng thuế, không chỉ ảnh hưởng đến các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện, lắp ráp ô tô trong nước mà còn ảnh hưởng đến các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô của Việt Nam. Từ đó, giá xe ô tô tại thị trường trong nước cũng bị ảnh hưởng, khiến sức mua thị trường bị sụt giảm. Riêng đối với các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện, lắp ráp ô tô, Luật Thuế giá trị gia tăng và Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt năm 2004 cùng lúc khiến cho mức chịu thuế cho các dòng xe dưới 24 chỗ tăng vọt, kéo theo giá xe ô tô lắp ráp trong nước cũng tăng mạnh.

Thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc từ năm 2001 đến 2010 tăng giảm liên tục, tuy nhiên đến năm 2010 biểu thuế dần giảm theo lộ trình để đến năm 2018 xóa bỏ hoàn toàn thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc. Trong 2 khoảng thời gian khá dài từ 1991-2005 áp dụng thuế suất nhập khẩu ô tô nguyên chiếc 100%, đến những năm 2005 thuế giảm nhưng vẫn ở mức cao. Như vậy, Chính phủ đã tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện, lắp ráp ô tô phát triển để có thể mở rộng sản xuất và đầu tư dây chuyền trang thiết bị. Tuy nhiên, hầu hết các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện và lắp ráp ô tô đã không tận dụng được lợi thế trong các thời điểm đó để đầu tư sản xuất, tăng tỷ lệ nội địa hóa do nhiều nguyên nhân khách quan và chủ quan. Các doanh nghiệp liên doanh cũng không thực hiện được cam kết về cơ cấu nội địa hóa như đã cam kết. Nhìn chung, ngành công nghiệp ô tô và công nghiệp hỗ trợ ô tô trong nước đã không tận dụng được sự thay đổi biểu thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc trong thời gian đó.

Thuế nhập khẩu linh kiện

Từ năm 1991-2001, thuế nhập khẩu linh kiện bộ CKD, IKD luôn ở mức thấp từ 3-25%. Đây là giai đoạn Nhà nước có những chính sách

bảo hộ mạnh cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô mới hình thành. Với các chính sách thuế này, các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nhập khẩu toàn bộ các bộ linh kiện, phụ tùng ô tô với thuế suất thấp hơn nhiều so với nhập khẩu xe nguyên chiếc (100-60%). Việc sản xuất xe chỉ là công đoạn lắp ráp toàn bộ các bộ linh kiện đã nhập khẩu. Như vậy, Chính phủ đã giúp các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện và lắp ráp ô tô hoạt động có lãi nhanh để có thể tái đầu tư, tiếp thu các công nghệ sản xuất hiện đại của các hãng sản xuất ô tô nước ngoài liên doanh và mở rộng sản xuất.

Quyết định số 57/2005/QĐ-BTC của Bộ Tài chính sửa đổi thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với các mặt hàng linh kiện, phụ tùng ô tô theo hướng giảm từ các mức 30%, 20% xuống còn 5%. Quyết định có hiệu lực từ ngày 1/1/2006 và đến ngày 1/1/2007 bãi bỏ thuế suất bộ linh kiện nhập khẩu CKD và IKD. Quyết định này có tác dụng khiến các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện, lắp ráp chỉ nhập khẩu các linh kiện rời và các bộ linh kiện chưa sản xuất được trong nước, loại bỏ dần việc nhập khẩu các bộ linh kiện đã lắp ráp.

Năm 2008, thuế nhập khẩu linh kiện ô tô liên tục thay đổi theo chiều hướng tăng. Ngày 13/5/2008, Bộ Tài chính ban hành Quyết định số 25/2008/QĐ-BTC tăng thuế nhập khẩu một số linh kiện, phụ tùng ô tô thêm 5-10%. Đến ngày 12/6/2008, Bộ Tài chính tiếp tục ban hành Quyết định số 37/2008/QĐ-BTC tăng thuế suất nhập khẩu bộ phận xe chở người trừ loại trên 10 chỗ ngồi đồng loạt lên 15%, thay cho các mức 3-5-10%.

Đến ngày 27/2/2009, Bộ Tài chính ban hành Thông tư số 38/2009/TT-BTC về việc điều chỉnh mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi đối với linh kiện, phụ tùng ô tô mức thuế suất nhập khẩu ưu đãi đối với động cơ, hộp số, bộ ly

hợp và bộ phận... xuống mức thấp hơn mức trước đó. Đây là lần điều chỉnh giảm thuế đầu tiên trong năm 2009 sau hàng loạt quyết định tăng thuế trong năm 2008 đối với các loại linh kiện này. Quyết định này của Bộ Tài chính nhằm tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp sản xuất linh phụ kiện và lắp ráp ô tô trong hoàn cảnh kinh tế khó khăn.

Như vậy, thuế nhập khẩu linh kiện thay đổi liên tục, thiếu một lộ trình thay đổi rõ ràng đã gây khó khăn không nhỏ cho các nhà sản xuất linh phụ kiện và lắp ráp ô tô trong việc đầu tư dài hạn và xây dựng kế hoạch chiến lược phát triển cho tổ chức.

4. Các đề xuất chính sách phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô Việt Nam

Các giải pháp phát triển thị trường ô tô nội địa

Thứ nhất, cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông. Việc cải thiện cơ sở hạ tầng bao gồm việc mở rộng hệ thống đường giao thông, xây dựng các điểm đỗ xe, quy hoạch lại hệ thống giao thông, đặc biệt là ở các thành phố lớn.

Thứ hai, có chính sách nhất quán, rõ ràng đối với thị trường ô tô. Có nhiều cơ quan nhà nước cùng tham gia hoạch định chính sách cho ngành ô tô Việt Nam, tuy nhiên các cơ quan này đôi khi thiếu thống nhất về phương hướng phát triển. Cần có một cơ quan thống nhất để phát triển ngành ô tô.

Thứ ba, điều chỉnh các chính sách về thuế và phí để giúp các doanh nghiệp giảm chi phí, nhờ vậy có thể giảm giá xe và người dân có nhiều cơ hội sở hữu ô tô. Song song với chính sách mở rộng phát triển, cần có các chính sách bảo vệ thị trường trước sự phát triển nhanh chóng của xe nhập khẩu.

Thứ tư, cần xây dựng và hỗ trợ thành lập các trung tâm tiếp thị, quảng bá sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô. Các trung tâm này sẽ tập hợp và giới thiệu các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ cho các công ty lắp ráp. Đây cũng là nơi cung cấp các thông tin chi tiết về năng lực, trình độ, khả năng đáp ứng của các nhà cung cấp, qua đó các công ty lắp ráp trong nước, hoặc các công ty sản xuất linh kiện hàng đầu có thể tìm kiếm đối tác để đầu tư sản xuất, phát triển sản phẩm tại Việt Nam.

Các giải pháp phát triển sản phẩm linh phụ kiện

Thứ nhất, khuyến khích các công ty nước ngoài đầu tư sản xuất các sản phẩm có hàm lượng công nghệ cao tại Việt Nam. Bên cạnh đó, hỗ trợ việc nghiên cứu ứng dụng sản phẩm, thành lập các trung tâm nghiên cứu ứng dụng sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô.

Thứ hai, xây dựng hệ thống các tiêu chuẩn chất lượng sản phẩm theo tiêu chuẩn quốc tế làm căn cứ cho việc phát triển sản phẩm. Việc này giúp ngăn chặn nguy cơ xuất hiện các sản phẩm kém chất lượng ảnh hưởng tới sự phát triển của công nghiệp hỗ trợ, tiến tới phát triển những sản phẩm đạt chất lượng để xuất khẩu.

Các giải pháp thu hút đầu tư, công nghệ

Thứ nhất, thành lập các khu, cụm công nghiệp sản xuất linh kiện ô tô, phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa tham gia sản xuất các sản phẩm hỗ trợ hoặc cung cấp nguyên phụ liệu để sản xuất linh phụ kiện. Các công ty lắp ráp ô tô Việt Nam thường tập trung ở ngoại vi Thành phố Hà Nội hoặc Thành phố Hồ Chí Minh, các cụm công nghiệp hỗ trợ ô tô cũng nên được thành lập gần các địa điểm này, làm cơ sở hình thành tổ hợp ô tô. Theo đó, các công ty lắp ráp ở trung tâm, xung quanh là các công ty cung cấp sản phẩm công nghiệp hỗ trợ.

Thứ hai, ban hành các chính sách khuyến khích đầu tư vào ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô. Để khắc phục tình trạng thiếu vốn đầu tư, Chính phủ có thể tạo điều kiện cho các doanh nghiệp tiếp cận với nguồn vốn vay ưu đãi cho đầu tư phát triển.

Thứ ba, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho công nghiệp hỗ trợ ô tô. Để thực hiện điều này, cần mở rộng các cơ sở dạy nghề cơ khí ô tô hiện có và nâng cấp chất lượng đào tạo nghề. Việc nâng cấp có thể được tiến hành bằng sự liên kết giữa các cơ sở dạy nghề với các công ty trong ngành công nghiệp hỗ trợ. Cần có chính sách khuyến khích sự hợp tác này cũng như khuyến khích các công ty tự phát triển các chương trình đào tạo nâng cao chất lượng đội ngũ lao động.

Tài liệu tham khảo

- [1] Hoàng Văn Châu, Chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ của Việt Nam, NXB. Thông tin và Truyền thông, Hà Nội, 2010.
- [2] Mori, J., "Development of Supporting Industries for Vietnam's Industrialization: Increasing Positive Vertical Externalities through Collaborative Training", Unpublished Master of Arts in Law and Diplomacy Thesis, The Fletcher School, Tufts University, USA, 2005.
- [3] Ohno, K., "Supporting Industries in Vietnam from the Perspective of Japanese Manufacturing Firms", in K. Ohno (Ed.), Building Supporting Industries in Vietnam, Vol. 1 (2006), 1-26.
- [4] Nguyễn Thị Xuân Thủy, "Supporting Industries: A Review of Concepts and Development", in K. Ohno (Ed.), Building Supporting Industries in Vietnam, Vol. 1 (2006), 27-50.
- [5] Ratana, "Role of Small and Medium Supporting Industries in Japan and Thailand", 2009, Retrieved 13rd January, 2010, from <http://www.ide.go.jp/English/Publish/Download/Apec/12.html>.

Influences of Policies on the Development of Vietnam's Automobile Supporting Industry

Nhâm Phong Tuấn, Trần Đức Hiệp

*VNU University of Economics and Business,
144 Xuân Thủy Str., Cầu Giấy Dist., Hanoi, Vietnam*

Abstract: This paper analyzes the impacts of policies on the development of the automobile supporting industry in Vietnam over the past year. The paper also suggests policy solutions to boost the development of the supporting industry such as policies for foreign investment attraction, SME development, industrial clusters, financial support and tax, and technology. It can be seen that the automobile supporting industry has gained significant achievements but has not supported the automobile industry fully. This paper suggests several solutions to further accelerate the development of the automobile supporting industry in coming years.

Keywords: Policies, supporting industry (s), automobile, Vietnam.