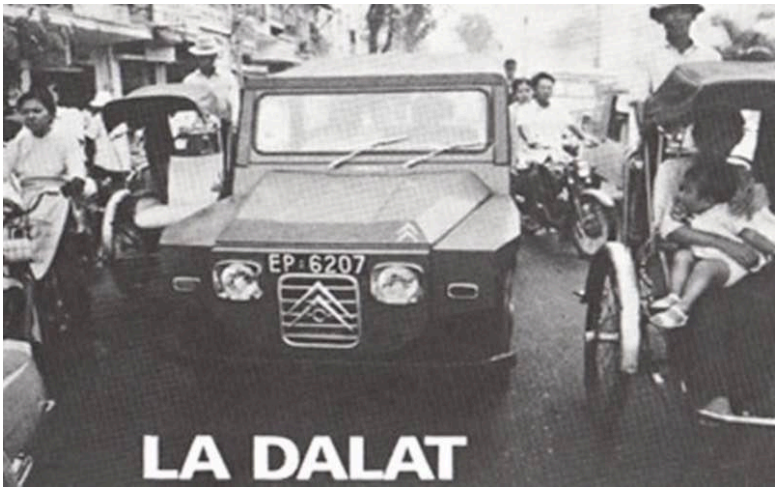
Hàn Lam - Tỷ lệ nội địa hóa trong công nghiệp xe hơi ở Việt Nam đã cáo chung

28/9/2022



Tỷ lệ nội địa hóa là một trong những chỉ tiêu thuộc dạng “vô hiệu” từ rất lâu rồi.

Từ ngày 1-10-2022, Việt Nam bãi bỏ các quy định về tính tỷ lệ nội địa hóa trong ngành công nghiệp xe hơi.

Theo Thông tư 11/2022 của Bộ KHCN ban hành ngày 10-8-2022, thì từ ngày 1-10-2022, các văn bản quy định về phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô-tô (xe hơi) sẽ chính thức được bãi bỏ.

Lý do bãi bỏ: Trong bối cảnh hội nhập quốc tế, các văn bản quy phạm pháp luật nói trên không còn phù hợp với thực tiễn phát triển của ngành công nghiệp ô-tô. Đặc biệt là tính tỷ lệ nội địa hóa theo cụm chi tiết được sản xuất trong nước của Việt Nam khác hoàn toàn so các nước trong khu vực và xu hướng phát triển ngành công nghiệp ô-tô của thế giới.

Hiện các nước ASEAN tính tỷ lệ nội địa hóa theo tổng giá trị của từng chi tiết cộng lại để hưởng ưu đãi thuế theo Hiệp định Thương mại hàng hóa ASEAN (ATIGA).

Đòn bẩy hay là vật ngáng đường?

Trước đây, nhằm thực hiện "Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô-tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến năm 2020" của Thủ tướng, Bộ Khoa học và Công nghệ đã ban hành quy định về mức độ rời rạc của linh kiện ô-tô nhập khẩu. Mục đích của quy định này chính là để phục vụ cho phương pháp xác định tỷ lệ nội địa hóa đối với ô-tô.

Hiệp hội Doanh nghiệp cơ khí Việt Nam (VAMI) đã kiến nghị đến Thủ tướng và các bộ ngành liên quan cho rằng các văn bản xác định tỷ lệ nội địa hóa ô-tô đang gây chồng chéo và không phù hợp, đề nghị bãi bỏ để tăng năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp trong nước.

Theo VAMI, việc bỏ quy định cách tính tỷ lệ nội địa hóa ô-tô sẽ giúp cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước duy trì sản xuất trong bối cảnh cạnh tranh khốc liệt với ô tô nguyên chiếc nhập khẩu từ ASEAN với thuế suất 0% từ năm 2018.

So với Thái Lan, số lượng nhà cung cấp của Việt Nam trong ngành công nghiệp ô-tô vẫn còn rất ít. Theo Bộ Công Thương, Thái Lan có gần 700 nhà cung cấp cấp 1, nhưng Việt Nam chỉ có chưa đến 100. Thái Lan có khoảng 1.700 nhà cung cấp cấp 2, 3, trong khi Việt Nam chỉ có chưa đến 150.

Điều này dẫn đến tỷ lệ nội địa hóa đối với xe cá nhân đến 9 chỗ ngồi còn thấp. Mục tiêu đề ra cho xe cá nhân là 30-40% vào năm 2020; 40-45% vào năm 2025 và 50–55% vào năm 2030. Tuy nhiên đến nay mới đạt bình quân khoảng 7-10%, trong đó Toyota Việt

Nam cao hơn đạt khoảng 37% đối với riêng dòng xe Innova (theo thông tin từ phía doanh nghiệp), thấp hơn rất nhiều so với mục tiêu đề ra cũng như thấp hơn nhiều so với các quốc gia trong khu vực như Thái Lan, Indonesia và Malaysia.

Hệ lụy của công nghiệp hỗ trợ theo định hướng xã hội chủ nghĩa?

Nhìn trên tổng thể thì hồi đầu năm nay, tại sự kiện "Phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ tại Khu công nghiệp hỗ trợ Nam Hà Nội", ông Nguyễn Hoàng, Phó Chủ tịch Hiệp hội Công nghiệp hỗ trợ Việt Nam, Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp ngành công nghiệp hỗ trợ Hà Nội cho biết, Việt Nam chỉ có khoảng 0,2% trong tổng số gần 1 triệu doanh nghiệp Việt Nam tham gia vào sản xuất, chế tạo trong ngành công nghiệp hỗ trợ. Đây là con số quá thấp khi so sánh với cộng đồng doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ tại một số nước ngay trong khối ASEAN.

Trong đó, tỉ lệ nội địa hóa các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ của doanh nghiệp Việt Nam thuộc ngành chế tạo ô-tô đạt khoảng 5-20%; điện tử 5-10%; da giày 30%; dệt may 30%. Công nghiệp hỗ trợ cho công nghệ cao đạt khoảng 1-2%; cơ khí chế tạo khác 15-20%…

Từ hạn chế về việc nội địa hóa các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ dẫn tới khối lượng linh kiện nhập khẩu hằng năm về Việt Nam lắp ráp, chế tạo, sản xuất để xuất khẩu lên đến hàng chục tỷ USD.

Để phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ Việt Nam, ông Nguyễn Hoàng cho rằng, Chính phủ cần sớm xây dựng Luật Công nghiệp hỗ trợ, và trình Quốc hội ban hành.

Bên cạnh đó, do đặc thù của Việt Nam là gần như hầu hết công việc đều cần đến một quyền lực chính trị tương ứng để thường xuyên đốc thúc, vì vậy cũng cần thành lập Ban

chỉ đạo cấp nhà nước do Phó Thủ tướng Chính phủ làm trưởng ban với sự tham gia của các bộ, ngành, địa phương, doanh nghiệp để thống nhất chỉ đạo thúc đẩy giải quyết kịp thời các khó khăn, vướng mắc cho doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ.

Mặt khác, cần quy hoạch cụ thể từng vùng kinh tế để phát triển các ngành công nghiệp hỗ trợ… Và để giải quyết những trở ngại đối với doanh nghiệp sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ, cần có gói giải pháp cấp thiết, đặc thù về vốn.

Ngoài ra việc kết nối với các doanh nghiệp, tập đoàn quốc tế lớn đang có mặt tại Việt Nam rất quan trọng, để doanh nghiệp có thể tham gia vào chuỗi sản xuất công nghiệp hỗ trợ.

Hãy trả lại nền kinh tế thị trường bình thường như toàn cầu

Nhìn lại toàn bộ vấn đề về "tỷ lệ nội địa hóa", không khó để nhận ra rằng tỷ lệ nội địa hóa là một trong những chỉ tiêu thuộc dạng "vô hiệu" từ rất lâu rồi. Không chỉ vậy mà toàn bộ hệ thống chỉ tiêu điều hành ở Việt Nam, nếu chịu khó khảo sát kỹ, sẽ có rất nhiều chỉ tiêu cũng thuộc diện tương tự như vậy.

Rất tiếc, đến nay hầu như các cấp có trách nhiệm vẫn chưa có sự khảo cứu/ nghiên cứu thấu đáo nào để đưa ra câu trả lời thực sự khoa học và thực tiễn: nên loại bỏ/ nâng cấp/ hoặc sớm thay thế? Dường như lỗi về tư duy điều hành luôn là lỗi mang tính hệ thống, rất cần được cảnh báo từ sớm từ xa.

https://vietnamthoibao.org