

Ý KIẾN ĐỀ NGHỊ CỦA CÔNG TY CỔ PHẦN Ô TÔ XUÂN KIẾN VINAXUKI VỀ CHÍNH SÁCH NỘI ĐỊA HÓA Ô TÔ

Bùi Ngọc Huyền*

Ngày 02 tháng 01 năm 2012 chúng tôi đã đọc và nghiên cứu kỹ bài viết “Hoàn thiện kinh tế thị trường, định hướng Xã hội chủ nghĩa” của Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Tấn Dũng, cũng như nghiên cứu những văn bản của Hội nghị Ban Chấp hành Trung ương Đảng vừa rồi, Nghị quyết Quốc hội kỳ họp vừa qua. Chúng tôi thấy chủ trương, đường lối thì có nhiều đổi mới và nếu thực hiện tốt những chủ trương, đường lối này Việt Nam sẽ vượt qua giai đoạn khó khăn này một cách nhanh chóng và đi vào giai đoạn tăng trưởng bền vững với việc sử dụng hiệu quả tài nguyên, khoa học công nghệ. Chúng tôi rất tin tưởng, song từ niềm tin đó chúng tôi vẫn lo ngại về điều hành của các Bộ, Chính quyền các địa phương và các cơ quan Nhà nước khi giúp Đảng và Nhà nước điều hành nền kinh tế. Bởi thế, chúng tôi xin có một số ý kiến mà những ý kiến này phản ánh từ thực tế của 3 năm (năm 2009, năm 2010 và năm 2011).

Trong 3 năm qua Nhà nước đã có nhiều văn bản Luật, văn bản dưới Luật về khuyến khích các thành phần kinh tế đầu tư công nghệ cao, sản xuất những sản phẩm chiến lược, sử dụng lợi thế về lao động và tài nguyên của Việt Nam; hợp tác với các nước về mặt Khoa học- công nghệ; quản lý sản xuất nhằm mục đích phát triển bền vững lâu dài, tạo lợi thế cạnh tranh trên thị trường trong nước và thế giới; giải quyết việc làm cho người lao động, nâng năng suất lao động

với tốc độ tăng trưởng cao 20%/ năm trong liên tục 10 năm; đưa mức nội địa hóa lên cao góp phần giảm nhập siêu và giảm lạm phát.

Để thực hiện đường lối chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước, cũng như tạo cho mình ưu thế cạnh tranh, công ty Vinaxuki từ giữa năm 2009 đã đầu tư các thiết bị hiện đại nhất, nhận chuyển giao công nghệ từ phía Nhật Bản và nhiều nước để thiết kế, chế tạo khuôn mẫu, dập, hàn, sơn lên 1 trong 2 sản phẩm cốt lõi của ô tô đó là: thân vỏ xe con và cabin, satxi xe tải. Chúng tôi thực hiện dự án này với tư duy sử dụng Khoa học công nghệ của Việt Nam và thế giới, sử dụng lao động và tài nguyên thiên nhiên của Việt Nam để chế tạo hơn 500 bộ khuôn (mà theo Bộ Công thương Nhật Bản khuôn mẫu trong ngành công nghiệp ô tô là quan trọng số 1 bởi không có nó không thể sản xuất ra các linh kiện ô tô, không thể phát triển được ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô, dù hàng hỗ trợ làm từ vật liệu kim loại, chất dẻo, thủy tinh ... đều phải có khuôn mẫu). Có khuôn mẫu mới có thể thực hiện được các dây chuyền tự động hóa để nâng cao chất lượng sản xuất.

Đến nay, Vinaxuki đang chạy thử 03 model xe chở người 5 chỗ, 8 chỗ. Từ nay đến hết tháng 3/ 2012 sẽ hiệu chỉnh và đăng kiểm xong, những xe này mức nội địa hóa đạt từ 45- 50%, sẽ được bán trên thị trường trong nước với giá bằng 55- 70% với xe nhập khẩu cùng loại về công suất động cơ, cùng loại về chất lượng. Để làm được những xe này chúng tôi đã tập trung vào việc làm chủ công nghệ thiết kế, chế tạo khuôn mẫu. Để chế tạo

* Bùi Ngọc Huyền, Tổng giám đốc công ty Cổ phần ô tô Xuân Kiến VINAXUKI.

khuôn mẫu chúng tôi phải mời một đội ngũ chuyên gia Nhật Bản có lúc đến 15 người để sang chuyển giao công nghệ, thiết kế, đúc, gia công, phải mua rất nhiều máy móc thiết bị từ các trung tâm gia công, các lò luyện đúc kim loại, thiết bị làm khuôn, các máy dập, các robot để tạo nên 6 dây chuyền tự động hóa. Việc chế tạo khuôn của chúng tôi nguyên liệu đều mua ở trong nước đó là các loại gang, fero crom, fero mangan, fero silicon đều mua ở Thái Nguyên, Cao Bằng, Thanh Hóa, làm khuôn dập thân vỏ xe với mức nội địa hóa hơn 98%. Ngoài ra thép để dập thân vỏ xe của công ty Posco Việt Nam. Chỉ một số ít hóa chất chúng tôi phải nhập của nước ngoài.

Và đến bây giờ chúng tôi có thể khẳng định rằng công việc đã thành công. Vinaxuki đã bảo vệ thành công 2 đề tài cấp Nhà nước về *"Làm chủ công nghệ thiết kế, chế tạo khuôn mẫu xe con và cabin, sat xi xe tải"*, và những mẫu xe nội địa hóa đã chạy thử, hiệu chỉnh.

Chúng tôi cũng khẳng định rằng người Việt Nam có thể chế tạo ô tô, không chỉ nội địa hóa 45- 50% mà có thể nội địa hóa 90-95%. Ô tô dùng cho người Việt Nam với giá hợp lý và phù hợp với con người, đường xá Việt Nam.

Bằng công nghệ tự động trong thiết kế, chế tạo khuôn mẫu Việt Nam có thể tạo ra nhiều model xe không chỉ hợp với người Việt Nam mà còn hợp với người nước ngoài để có thể xuất khẩu.

Đến đây, tôi cũng xin được mạnh dạn phát biểu rằng: Chiến lược và tầm nhìn trong công nghiệp ô tô của Chính phủ là đúng, nhưng sách lược thì hành chiến lược này chưa phù hợp. Bởi người Việt Nam chúng ta chưa làm chủ công nghệ*chế tạo mà phụ thuộc quá lớn vào các liên doanh, trong lúc các liên doanh này vì lợi nhuận, trong một bối cảnh thị trường ô tô Việt Nam quá nhỏ bé thì đương nhiên họ chỉ đi sâu vào việc lắp ráp,

với mức nội địa hóa không quá 6% trừ một vài công ty cho một vài model với mức nội địa hóa 20- 25% như xe Toyota Innova. Công nghiệp ô tô là một nền công nghiệp phức tạp, nó đòi hỏi thời gian không dưới 20 năm mới có thể nắm vững công nghệ và quan trọng nhất là có thương hiệu và thị trường. Công nghệ là phức tạp như vậy, thị trường là khó khăn, thương hiệu phải xây dựng từ số 0 lên, song các doanh nghiệp Nhà nước có cổ phần 20% trong các liên doanh hoặc các doanh nghiệp Nhà nước được Nhà nước ưu đãi trong 10 năm đầu từ 1995- 2005. Sử dụng các ưu đãi này nhưng không chú trọng nội địa hóa, chỉ chú trọng bán hàng. Qua đây, ta có thể thấy chính sách thuế chưa hợp lý:

- * Thuế tiêu thụ đặc biệt trong giai đoạn 10 năm đầu được ưu đãi bằng 0, nhưng không nêu ra điều kiện phải nội địa hóa 40% thì mới được hưởng ưu đãi (có nghĩa rằng không làm mà vẫn được hưởng)

- * Thuế GTGT giai đoạn 10 năm đầu cũng chỉ có 5%, như thế phụ tùng ô tô nhập khẩu được ưu đãi thuế thấp.

- * Thuế Nhập khẩu ô tô được tính cao để hỗ trợ các liên doanh chỉ lắp ráp mà không nội địa hóa.

- * Thuế thu nhập doanh nghiệp ở giai đoạn 10 năm đầu cũng được ưu đãi cực kỳ mà chưa cần nội địa hóa.

- * Về các chính sách ưu đãi khác:

- Đất đai cũng được ưu đãi bằng việc miễn trừ tiền thuế và tiền thuê một số năm mà không kèm điều kiện nội địa hóa.

- Các máy móc thiết bị, nguyên vật liệu nhập vào để xây dựng nhà máy lắp ráp ô tô cũng được ưu đãi.

Tóm lại việc ưu đãi không mang lại hiệu quả cho nền kinh tế Việt Nam, thậm chí còn tăng việc nhập siêu, tăng việc sử dụng các phương tiện ô tô xa hoa, lãng phí (*ở đây Việt Nam nên học tập cách sử dụng ô tô có động cơ phân khối nhỏ, có diện tích chiếm đường*

nhỏ, tiết kiệm nhiên liệu, giảm ô nhiễm môi trường. Tại sao Chính phủ Nhật Bản lại khuyến khích người dân sử dụng ô tô có dung tích nhỏ dưới 1.0L bằng việc lắp biển số màu vàng, ưu đãi về thuế, về phí cầu đường ... nhỏ hơn nhiều so với những xe có dung tích lớn).

Trong lúc Việt Nam xe dung tích động cơ 5.0L chở 5 người với xe dung tích động cơ dưới 1.0L cũng chở 5 người thì tiền biển số, phí cầu đường, phí gửi xe, % thuế trước bạ lại như nhau. Về lợi ích, xe có dung tích 5.0L làm cho nhập siêu và lạm phát tăng lên, ngoại tệ dùng để mua xe 5.0L gấp 50 lần ngoại tệ dùng để mua xe dưới 1.0L. Và mức ngoại tệ dùng để mua phụ tùng nhập khẩu của xe 5.0L gấp 100 lần ngoại tệ dùng để mua phụ tùng xe dưới 1.0L do Việt Nam chưa thể sản xuất được những phụ tùng cho những xe dung tích lớn (xe con).

Đây không chỉ đơn thuần là vấn đề hiệu quả kinh tế mà nó còn gắn với sự thiếu công bằng của xã hội bởi vì bởi vì mua xe dung tích nhỏ chủ yếu dùng để đi làm, còn những xe dung tích lớn, sang trọng ngoài việc đón tiếp các nguyên thủ quốc gia, dùng một số các công việc của Nhà nước, còn lại chỉ dùng để đi chơi, khoe mẽ.

- Nhà nước có nhiều chính sách hỗ trợ được Quốc hội, thủ tướng phê duyệt và được thi hành trong những năm vừa qua nhưng thực tế các doanh nghiệp ngoài Nhà nước như Vinaxuki thì mới được Bộ Khoa học công nghệ duyệt hỗ trợ về đề tài cấp Nhà nước (chờ sang năm 2012 thì có thể được nhận tiền để mua phần mềm và trả khoảng 10% lương chuyên gia). Còn lại những quyết định như Quyết định 49/2010/QĐ-TTg ngày 19/ 07/ 2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển và danh mục sản phẩm công nghệ cao được khuyến khích phát triển; Quyết định 1483/QĐ-TTg ngày 26/ 08/ 2011 của Thủ tướng Chính phủ ban hành danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển; 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 10/2009/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 16/ 01/ 2009 về cơ chế hỗ trợ phát triển sản xuất sản phẩm cơ khí trọng điểm và danh mục các sản phẩm cơ khí trọng điểm, danh mục dự án đầu tư sản xuất sản phẩm cơ khí trọng điểm giai đoạn từ năm 2009 đến 2015... nhưng tất cả đều không có Bộ nào giúp đỡ và các Bộ đều trả lời rằng phải cần có Hội đồng liên bộ kiểm tra, xét duyệt nhưng khi doanh nghiệp làm đơn đề nghị Hội đồng này thì đều không được trả lời, hoặc lơ lửng. Ở đây chúng tôi thấy rằng khi nào Nhà nước có đầy đủ nguồn vốn, có đầy đủ tiềm lực thì hãy ban hành các văn bản, nhưng các văn bản được ban hành ra và các doanh nghiệp đầu tư công nghệ cao nằm trong diện những vấn đề được hỗ trợ trên đây mà không được hỗ trợ thì lòng tin của doanh nghiệp sẽ bị suy giảm, và chủ trương nội địa hóa, chủ trương sản xuất hàng hỗ trợ khó có thể thành công.

Khi Vinaxuki đầu tư khoa học công nghệ để sản xuất những xe mang thương hiệu Việt Nam thì còn gặp trở ngại lớn đó là những vấn đề đã và sẽ diễn ra:

* Dù xe làm ra có chất lượng không thua kém xe ngoại nhập khẩu, động cơ được sử dụng những công nghệ hiện đại (công nghệ Mitsubishi liên doanh sản xuất ở nước ngoài), khí thải Euro 4 tiết kiệm nhiên liệu, cũng có đầy đủ hộp số tự động, gương đèn, đầu đĩa hình và đầu đĩa tiếng, phanh ABS... nhưng giá bán chỉ bằng 56- 70% giá xe thương hiệu ngoại thì sẽ gặp một số khó khăn như sau:

- Các Ngân hàng thương mại không muốn hoặc ngại cho người tiêu dùng vay hoặc nếu có cho vay thì mức cho vay thấp hơn so với người mua xe thương hiệu ngoại.

- Các cơ quan của Nhà nước 100% dùng xe thương hiệu ngoại dù xe đó lắp ráp ở Việt Nam với mức nội địa hóa thấp, đều chê bai xe thương hiệu nội địa hóa vì họ dùng tiền ngân

sách, chi càng nhiều càng tốt. Ở Hàn Quốc, Trung Quốc, Nhật Bản, các nước Asean... trong giai đoạn đầu khi họ nội địa hóa được xe nào (tùy từng giai đoạn) thì loại ô tô đó sẽ được Nhà nước hỗ trợ cho người tiêu dùng như giảm thuế. Cơ quan công quyền ở nhiều nước chỉ dùng xe nội.

Với những dòng xe chiến lược, chúng tôi biết Bộ Công thương cũng đang có dự thảo trình Chính phủ hỗ trợ người tiêu dùng về thuế tiêu thụ đặc biệt cho những xe có dung tích dưới 1.5L và mức nội địa hóa $\geq 40\%$, song các dự thảo này cần phải được Quốc hội thông qua thì Bộ Tài chính mới đồng ý (thông tin này chưa chính thống, chúng tôi mới tìm hiểu được qua ý kiến của một số cán bộ). Chúng tôi nghĩ rằng, chủ trương hỗ trợ người tiêu dùng thuế tiêu thụ đặc biệt cho xe dung tích dưới 1.5L và mức nội địa hóa $\geq 40\%$ ý kiến của Bộ Công thương là công bằng bởi vì trước đây ở giai đoạn đầu các liên doanh được hưởng thuế tiêu thụ đặc biệt bằng 0%, nhưng mức nội địa hóa không quá 6% (chỉ lắp ráp đơn thuần) (như công bố của Bộ Tài chính). Còn bây giờ nếu bất kỳ doanh nghiệp nào, không kể bất kỳ thành phần kinh tế, không kể đầu tư trong và ngoài nước mà được giảm thuế tiêu thụ đặc biệt 50% thì

cũng thật xứng đáng. Và tôi nghĩ mức này có thể giảm đi như sau:

- Xe có dung tích xy lanh 1.5L và mức nội địa hóa $\geq 40\%$: ưu đãi 30% thuế tiêu thụ đặc biệt
- Xe có dung tích xy lanh 1.5L và mức nội địa hóa $\geq 50\%$: ưu đãi 40% thuế tiêu thụ đặc biệt.
- Xe có dung tích xy lanh dưới 1.3 và mức nội địa hóa $\geq 40\%$: ưu đãi 40% thuế tiêu thụ đặc biệt.
- Xe có dung tích xy lanh dưới 1.3 và mức nội địa hóa $\geq 50\%$: ưu đãi 50% thuế tiêu thụ đặc biệt.

Một lần nữa chúng tôi khẳng định rằng Chính phủ, Quốc hội nên thay đổi một số chính sách về thuế, ưu đãi để các chính sách ấy có tính thực tiễn, khuyến khích ưu đãi cho những doanh nghiệp thực sự làm lợi cho đất nước trong việc giải quyết việc làm, giảm nhập siêu, giảm lạm phát và hướng đến việc xuất khẩu và mang lại lợi ích cho người tiêu dùng.

Trên đây là những ý kiến nhỏ của Vinaxuki, được đúc kết trong quá trình thực tiễn và kết hợp nghiên cứu nhằm kiến nghị chính sách của Chính phủ.