

BÁO CÁO CỦA NHÓM CÔNG TÁC CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VÀ XE MÁY

*Chuẩn bị bởi
Nhóm Công tác Công nghiệp Ô tô & Xe máy
Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam*

Chúng tôi đánh giá cao Nghị quyết số 19/2016/NQ-CP ngày 28/4/2016 và Nghị quyết số 35/2016/NQ-CP ngày 16/5/2016 của Chính phủ đã đề ra những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia và hỗ trợ doanh nghiệp phát triển. Đặc biệt, việc Chính phủ đang cân nhắc rà soát lại các chính sách để hỗ trợ các nhà sản xuất ô tô trong nước có thể đứng vững sau năm 2018 khi thuế nhập khẩu xe ô tô nguyên chiếc từ các nước trong khối ASEAN giảm xuống còn 0%. Chúng tôi tin tưởng rằng với sự quan tâm của Chính phủ, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam sẽ có điều kiện cạnh tranh lành mạnh hơn và một sân chơi bình đẳng cho tất cả các doanh nghiệp.

Văn bản về chính sách này nhằm chia sẻ ý kiến của Nhóm công tác Ô tô & xe máy về chủ đề làm thế nào để kết nối các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài với doanh nghiệp trong nước hiệu quả hơn nhằm đạt được sự tăng trưởng cho ngành công nghiệp ô tô.

I. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong bối cảnh hội nhập toàn khu vực và trên thế giới hiện nay, cả doanh nghiệp trong nước và ngoài nước đều cần kết nối với nhau bằng những cách nhất định để thiết lập các mô hình hợp tác kinh doanh và/hoặc phát triển các hoạt động kinh doanh hiện có để tận dụng các nguồn lực tiềm năng và có nhiều cơ hội hơn nhằm mở rộng thị trường. Ngành công nghiệp ô tô tại Việt Nam cũng không thể nằm ngoài xu thế này.

Năm 2016, toàn ngành ô tô đạt trên 300.000 xe (bao gồm xấp xỉ 230.000 xe lắp ráp trong nước và trên 74.000 xe nhập khẩu) (tăng trên 22%) và có thể sẽ tăng thêm 10% trong năm 2017. Tuy nhiên, cả nhà đầu tư và Chính phủ đều chưa hài lòng vì con số này mới chỉ đạt 45% công suất sản xuất của ngành.

Hơn thế nữa, xe lắp ráp trong nước còn phụ thuộc vào linh kiện nhập khẩu, chủ yếu do không đủ quy mô kinh tế vì thị trường nhỏ trong khi ngành công nghiệp phụ trợ còn non yếu, chỉ có rất ít các linh kiện trong nước có sẵn cho các nhà sản xuất ô tô. Trong số các nhà cung cấp linh kiện hiện nay, trên 90% là các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài và phần lớn các linh kiện xuất khẩu đều khác so với yêu cầu về các linh kiện cho thị trường trong nước.

Như đã đề cập trước đó, thông thường một chiếc xe ô tô được lắp ráp từ hàng nghìn linh kiện bao gồm cả một số cụm linh kiện lớn chẳng hạn như động cơ, trong quá trình lắp ráp ô tô được coi như là một bộ phận của xe, nhưng thực tế bản thân động cơ cũng bao gồm hàng trăm chi tiết nhỏ khác nhau. Đó là lý do tại sao các nhà sản xuất ô tô có chuỗi cung ứng nhiều tầng và phức hệ (các nhà cung cấp cấp 1, cấp 2, cấp 3 và các nhà cung cấp nguyên vật liệu), mỗi tầng gồm nhiều nhà cung cấp khác nhau.

Sự phát triển của các nhà cung ứng đòi hỏi nhiều nỗ lực, thời gian và đầu tư. Các nhà cung cấp cấp 2 - 3 được yêu cầu phải tuân thủ nghiêm ngặt các yêu cầu về sản xuất như Chất lượng/ Chi phí/ Giao hàng (QCD), trong khi đó nhà cung cấp cấp 1 còn phải đáp ứng thêm yêu cầu về nghiên cứu và phát triển (R&D) ví dụ như khả năng đề xuất phát triển sản phẩm/linh kiện là một yêu cầu tất yếu.

Do những bất lợi về quy mô kinh tế và sản xuất nhỏ, và phần lớn các linh kiện và nguyên vật liệu để sản xuất xe ô tô và phụ tùng ô tô phải nhập khẩu, các nhà sản xuất trong nước phải chịu thêm chi phí đóng gói, hậu cần và thuế nhập khẩu. Đó là lý do tại sao các chi phí sản xuất xe ô tô và hầu hết các linh kiện ô tô trong nước thường cao hơn các chi phí đó tại Thái Lan hoặc Indonesia. Khoảng cách về chi phí sản xuất này có thể lên tới khoảng 10-20%, làm giảm khả năng cạnh tranh của xe lắp ráp trong nước so với xe ô tô nguyên chiếc của ASEAN từ năm 2018 khi mà thuế suất ưu đãi trong khối ASEAN cho xe ô tô nguyên chiếc được loại trừ xuống 0%.

Để giải quyết những vấn đề trên, chúng ta cần phải có đủ sản lượng sản xuất cho cả xe và linh kiện, điều này đòi hỏi phải có một thị trường đủ lớn để đạt được quy mô kinh tế cho cả xe lắp ráp trong nước và ngành công nghiệp phụ trợ cho ô tô để cải thiện được hiệu quả về mặt chi phí.

Về mối liên kết giữa các doanh nghiệp sản xuất xe có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài và các nhà cung cấp linh kiện trong nước, có một số vấn đề chủ yếu sau đây đã khiến cho sự kết nối này chưa được thực sự hiệu quả:

1. Vấn đề về “Cầu”: Quy mô thị trường chưa đủ lớn

- Thiếu sự gia nhập của các công ty toàn cầu vào thị trường: phần lớn các nhà cung cấp linh kiện ô tô toàn cầu không thâm nhập vào thị trường do nhu cầu quá nhỏ; các nhà cung cấp toàn cầu không thể đầu tư mà không có bảo đảm rằng các nhà sản xuất lắp ráp ô tô (OEMs) sẽ duy trì và/ hoặc tăng sản xuất (các nhà cung cấp cấp 1 lớn).
- Thiếu sự tham gia của các doanh nghiệp chế xuất (EPEs): vì yêu cầu đối với sản phẩm xuất khẩu khác với sản phẩm cho thị trường nội địa, nên nếu nhu cầu trong nước không đủ lớn, không thể đầu tư (EPE lớn).
- Thiếu sự tham gia của các công ty không thuộc ngành ô tô: không thể đầu tư trừ khi có đủ nhu cầu vì họ cần đầu tư các máy móc khác nhau để sản xuất các linh kiện cho xe ô tô (các nhà sản xuất vật liệu lớn).

2. Vấn đề “Cung”: Năng lực của nhà cung cấp linh kiện ô tô trong nước

- Rất ít các nhà cung cấp trong nước có thể đáp ứng các tiêu chuẩn yêu cầu về Chất lượng/ Chi phí/ Giao hàng để tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu.
- Các nhà cung cấp cấp 1 cần phải có năng lực tự thiết kế và phát triển các cụm linh kiện. Nếu không có khả năng tự thiết kế và phát triển cụm chi tiết, các nhà cung cấp trong nước cần phải có sự cho phép về bản quyền và/ hoặc chuyển giao công nghệ hoặc hợp đồng li xăng từ nhà cung cấp linh kiện chính hãng để nội địa hóa ở Việt Nam.
- Gia nhập vào thị trường không hề dễ dàng cho các công ty chưa có kinh nghiệm cung ứng linh kiện cho xe ô tô vì việc này đòi hỏi các tiêu chuẩn về an toàn và chất lượng rất cao (các nhà lắp ráp lớn); Không thể sử dụng cùng một nhà cung cấp linh kiện điện tử vì điện tử là hàng tiêu dùng và sản xuất theo mẫu, có tiêu chuẩn về chất lượng khác so với yêu cầu cho xe ô tô.

3. Các vấn đề khác

- Cơ sở dữ liệu thông tin về các nhà cung ứng linh kiện ô tô trong nước chưa được cập nhật thường xuyên và đầy đủ và/ hoặc chưa sẵn có để tiện cho liên hệ.
- Thiếu các biện pháp và chính sách thích đáng của Chính phủ: Doanh nghiệp không thể chủ động do cơ chế và thủ tục phức tạp, vì các giấy phép cho cung nội địa và cho xuất khẩu là khác nhau (EPE lớn).
- Chưa tận dụng được các công ty trong nước: mất nhiều thời gian và công sức để tìm được một công ty có khả năng cung cấp được sản phẩm theo yêu cầu trong số rất nhiều các

công ty trong nước có trình độ năng lực khác nhau (các nhà lắp ráp lớn); các nhà sản xuất trong nước mặc dù có công nghệ nhưng thiếu khả năng cung ứng sản phẩm kịp thời và liên tục (các nhà lắp ráp lớn); khó có thể chuyển giao cho các nhà sản xuất trong nước đối với các sản phẩm có hàm lượng công nghệ cao như các linh kiện cơ khí đòi hỏi công nghệ tiên tiến (các nhà sản xuất cấp 1 lớn).

II. ĐỀ XUẤT

Trên quan điểm của Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam (VBF), chúng tôi thấy rằng ưu tiên hàng đầu là phải tăng quy mô thị trường để đảm bảo ngành ô tô sẽ được duy trì trong tương lai.

Liên quan đến việc mở rộng sản xuất xe trong nước, cần lưu ý là còn rất ít thời gian trước khi tự do hóa hoàn toàn về thuế quan của Hiệp định thương mại hàng hóa ASEAN được áp dụng vào năm 2018. Năm ngoái, VBF đã đề xuất Chính Phủ xây dựng một nhóm công tác bao gồm các nhà sản xuất và các nhà cung cấp hiện có để làm rõ các chính sách về phát triển sản xuất trong nước càng sớm càng tốt. Kết quả là, nhóm công tác đã được thành lập, nhưng hoạt động chính hiện nay là đến thăm các nhà máy sản xuất chính để hiểu về tình hình hiện tại và lắng nghe đề xuất của họ. Chúng tôi đề xuất Nhóm công tác nên mời thêm một số nhà cung cấp, họ có thể cung cấp thêm các thông tin về ngành công nghiệp phụ trợ ô tô. Thêm vào đó, chúng tôi đề xuất Nhóm công tác tổ chức các cuộc họp hàng tháng với các thành viên để làm rõ chương trình làm việc và cùng thảo luận các dự thảo chính sách cho ngành ô tô, sau đó, báo cáo lên Thủ tướng thường xuyên hơn.

Để hỗ trợ các doanh nghiệp vượt qua được những áp lực sau năm 2018, các nhà hoạch định chính sách cần bàn bạc với các doanh nghiệp để đưa ra các nhóm giải pháp chính sách để phát triển thị trường tăng trưởng ổn định, thu hẹp khoảng cách chi phí sản xuất để tránh áp lực cạnh tranh quá lớn đối với các nhà sản xuất xe trong nước từ năm 2018, phát triển các chương trình phù hợp để hỗ trợ để kết nối các doanh nghiệp trong ngành ô tô, cập nhật thường xuyên cơ sở dữ liệu các nhà cung cấp, phát triển nguồn nhân lực, và áp dụng các chính sách ưu đãi nhất định cho việc thực hiện tốt sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp đã đầu tư hiện có.

Để giải quyết các vấn đề về mặt Cung – Cầu và các vấn đề khác, Chính phủ, các doanh nghiệp nước ngoài và trong nước được khuyến nghị thực hiện những việc sau:

1. Về “Cầu”

Rất cần thiết phải phát triển một thị trường tăng trưởng ổn định bằng những chính sách đối với ngành ô tô nhất quán và dài hạn từ 10 – 15 năm; bao gồm, nhưng không hạn chế đối với hệ thống thuế và các chính sách về cơ sở hạ tầng. Thêm vào đó, cũng cần phải có những nỗ lực về mặt truyền thông để đạt được sự đồng thuận của công chúng cho những chính sách này.

2. Về “Cung”

Các nhà cung ứng linh kiện trong nước không nên “đi tắt” để trở thành các nhà cung cấp cấp 1 trong ngắn hạn. Thay vào đó, họ nên đảm bảo rằng họ có thể đáp ứng các yêu cầu về sản xuất/dịch vụ (QCD) như các nhà cung cấp cấp 2 và cấp 3, và hợp tác cùng với các nhà cung cấp nước ngoài như là một cách tiếp cận để phát triển sản xuất kinh doanh linh kiện của mình hoặc để được chuyển giao công nghệ. Bằng cách đó, các nhà cung cấp trong nước sẽ từng bước hiểu rõ về các yêu cầu sản xuất từ các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài và chủ động tận dụng những cơ hội đó để nâng cao năng lực cạnh tranh của mình.

Để tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu trong ngành ô tô, họ cần phải cải thiện các vấn đề về Chất lượng/ Chi phí/ Giao hàng bằng việc nâng cao chất lượng và tăng năng suất, cắt giảm chi phí, cải tiến năng lực quản lý và tuân thủ các quy tắc và luật quốc tế.

Các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài nên đưa ra những hướng dẫn cho các nhà cung cấp bao gồm các tiêu chí để trở thành nhà cung cấp của họ, nhằm giúp các nhà cung cấp tiềm năng trong nước có thể nâng cao trình độ về Chất lượng/ Chi phí/ Giao hàng (chẳng hạn cử chuyên gia đến các nhà cung cấp trong nước), có được chuyển giao công nghệ hoặc bí quyết kỹ thuật. Tiếp tục thương thảo với các nhà cung cấp hiện có để mở rộng các danh mục linh kiện có thể được nội địa hóa.

Các nhà sản xuất lắp ráp ô tô hay các nhà cung cấp có vốn đầu tư nước ngoài nên có chính sách mở để sử dụng các nhà cung cấp đáp ứng được những yêu cầu đã đề cập, cho dù công ty đó là trong nước hay nước ngoài.

3. Các vấn đề khác:

Các nhà cung ứng nên chủ động đưa mình vào danh sách các nhà cung cấp linh kiện ô tô và tham gia vào các chương trình kết nối doanh nghiệp, lập được hồ sơ doanh nghiệp hấp dẫn. Các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài nên cung cấp danh mục các linh kiện ô tô cần nội địa hóa với các chi tiết cụ thể như: tên, đặc tính kỹ thuật, số lượng và trưng bày các linh kiện đó cho các nhà cung cấp tiềm năng xem xét.

Chính phủ nên có cơ chế thu hút các nhà cung cấp nước ngoài vào Việt Nam để nâng cao năng lực của các nhà sản xuất trong nước, khuyến khích các doanh nghiệp trong nước mở rộng đầu tư trong sản xuất linh kiện ô tô.

Tóm lại, để gia tăng việc sử dụng các nhà cung cấp trong nước, cần thiết phải giải quyết cả các vấn đề liên quan đến “cầu” như: thị trường và sản lượng sản xuất nhỏ, và các vấn đề về “cung” như: thiếu các nhà cung cấp trong nước có năng lực đáp ứng được các yêu cầu về Chất lượng/ Chi phí/ Giao hàng (QCD).

III. KẾT LUẬN

Kết nối các doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài là rất quan trọng cho cả doanh nghiệp và nền kinh tế quốc gia. Đối với ngành công nghiệp ô tô, ưu tiên số một là phải đảm bảo có một thị trường ô tô tăng trưởng bền vững, trong khi từng bước tăng cường năng lực tham gia chuỗi cung ứng của nhà cung cấp nội địa có sự hỗ trợ và liên kết của các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài.

Xin cảm ơn!