

Phân tích cầu nhập khẩu ô tô giai đoạn 2000- 2012

ThS. ĐÀO HOÀNG DŨNG

Học viện Ngân hàng

Là một nước đang phát triển và được đánh giá là có nền kinh tế năng động trong khu vực, Việt Nam cũng là đích nhắm tới của rất nhiều nhà cung cấp sản phẩm dịch vụ trên thế giới, trong đó mặt hàng ô tô không là ngoại lệ. Theo tính toán của Viện Nghiên cứu chiến lược, chính sách công nghiệp (Bộ Công Thương), giai đoạn 2010-2015 nhu cầu tiêu dùng xe ô tô tại Việt Nam sẽ tăng nhanh, từ mức trung bình 18 xe/1.000 dân lên khoảng 50 xe/1.000 dân. Với xu thế trên, thị trường ô tô nhập khẩu sẽ là thị trường đầy hấp dẫn với các doanh nghiệp. Tuy nhiên giai đoạn này cũng có rất nhiều khó khăn đối với lĩnh vực nhập khẩu ô tô như rào cản thuế, phí, chính sách hạn chế phương tiện cá nhân, ... đặc biệt là khó khăn về kinh tế, mức thu nhập và ưu tiên chi tiêu của người dân có nhiều biến động. Bài viết nhằm đưa ra một góc nhìn mang tính khoa học về cầu nhập khẩu ô tô thông qua lựa chọn mô hình hiệu chỉnh bộ phận để đánh giá lượng cầu nhập khẩu ô tô.

1. Giới thiệu

à một nước đang phát triển và được đánh giá là có nền kinh tế năng động trong khu vực, Việt Nam cũng là đích nhắm tới của rất nhiều nhà cung cấp sản phẩm dịch vụ trên thế giới, trong đó mặt hàng ô tô không là ngoại lệ. Cùng với tốc độ tăng trưởng ấn tượng của nền kinh tế trong thời gian qua, thu nhập và mức sống của người dân không ngừng được cải thiện. Theo đó, nhu cầu sử dụng các mặt hàng phục vụ đời sống như ô tô cũng tăng

lên đáng kể. Mặc dù trong thời gian gần đây, kinh tế thế giới nói chung và nền kinh tế Việt Nam đang trải qua giai đoạn khó khăn nhưng không vì thế nhu cầu này bị loại bỏ.

Theo tính toán của Viện Nghiên cứu chiến lược, chính sách công nghiệp (Bộ Công Thương), giai đoạn 2010-2015, nhu cầu tiêu dùng xe ô tô tại Việt Nam sẽ tăng nhanh, từ mức trung bình 18 xe/1.000 dân lên khoảng 50 xe/1.000 dân. Giống như xe máy cách đây một, hai thập kỷ, nhu cầu sở hữu



xe ô tô riêng là tất yếu và trong vòng 5 năm, 10 năm nữa, đây sẽ không còn là mặt hàng xa xỉ. Hiện nay, Nhà nước đang thực hiện chính sách bảo hộ nhằm thúc đẩy công nghiệp ô tô trong nước phát triển. Đây là chính sách đúng đắn trong xu thế công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước. Tuy nhiên, ngành lắp ráp, sản xuất xe ô tô trong nước quá yếu so với kỳ vọng, tỷ lệ nội địa hoá nơi khá nhất cũng chỉ đạt 10%. Ngoài ra, với cam kết WTO, thuế nhập khẩu ô tô sẽ giảm mạnh xuống 0% vào năm 2018.

Với xu thế trên, thị trường ô tô nhập khẩu sẽ là thị trường đầy hấp dẫn với các doanh nghiệp. Đây là thời điểm thuận lợi cho các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô cũng như mở ra cơ hội cho người dân có điều kiện sử dụng ô tô nhập khẩu. Tuy nhiên, giai đoạn này cũng có rất nhiều khó khăn đối với lĩnh vực nhập khẩu ô tô như rào cản thuế, phí, chính sách hạn chế phương tiện cá nhân,... đặc biệt là khó khăn về kinh tế, mức thu nhập và ưu tiên chi tiêu của người dân có nhiều biến động.

Với những khó khăn và thuận lợi đan xen nhau, nhằm đưa ra một góc nhìn mang tính khoa học về cầu nhập khẩu ô tô, tác giả lựa chọn mô hình hiệu chỉnh bộ phận để đánh giá lượng cầu nhập khẩu ô tô. Với ưu điểm lượng hoá các tác động tới cầu nhập khẩu ô tô, mô hình này và các lý giải logic sẽ điềm lại lịch sử về cầu nhập khẩu ô tô trong giai đoạn 2000- 2011 và

từ đó có thể so sánh với thực tế để phân nào thấy được tác động của các chính sách kinh tế cũng như chính sách hỗ trợ của chính phủ tác động tới thị trường ô tô. Đồng thời, đưa ra dự báo về cầu nhập khẩu ô tô trong thời gian còn lại của năm 2012, trên cơ sở đó hy vọng sẽ đưa ra số liệu khoa học cho các doanh nghiệp tham khảo cũng như cho các nhà quản lý trong quá trình xây dựng chính sách đối với ngành công nghiệp ô tô.

2. Ước lượng thực nghiệm

2.1. Cơ sở phương pháp luận

Hàm cầu nhập khẩu thường có dạng: $M = f(Y/P_Y; P_M/P_Y)$ trong đó M là lượng nhập khẩu; Y/P_Y là thu nhập thực; P_M/P_Y là giá tương đối của nhập khẩu.

Trong các nước đang phát triển thì việc điều chỉnh nhập khẩu luôn diễn ra. Giả thiết thay đổi thực tế của nhập khẩu trong thời kì t là một phần của thay đổi mong muốn cho thời kì đó. Như vậy lược đồ điều chỉnh bộ phận có dạng: $M_t - M_{t-1} = \gamma(M_t - M_{t-1})$ trong đó $M_t - M_{t-1}$ là thay đổi thực tế; $M_t - M_{t-1}$ là thay đổi mong muốn; γ là hệ số hiệu chỉnh với $0 \leq \gamma \leq 1$, nếu $\gamma = 1$ thì lượng nhập khẩu thực tế bằng lượng nhập khẩu mong muốn, nếu $\gamma = 0$ thì lượng nhập khẩu ở thời kì t cũng bằng lượng nhập khẩu quan sát được ở thời kì trước.

Dạng loga:

$$\ln M_t - \ln M_{t-1} = \theta(\ln M_t - \ln M_{t-1}), 0 < \theta \leq 1$$

trong đó $\ln M_t - \ln M_{t-1}$ là thay

đổi thực tế dưới dạng loga; $\ln M_t - \ln M_{t-1}$ là thay đổi mong muốn dưới dạng loga; θ là hệ số hiệu chỉnh, nếu $\theta = 1$ thì tỷ lệ nhập khẩu thực tế $M_t \div M_{t-1}$ bằng tỷ lệ nhập khẩu mong muốn $M_t \div M_{t-1}$ giữa thời kì t và thời kì $t-1$.

Giả sử nhập khẩu mong muốn biểu thị bởi:

$$\ln \hat{M}_t = \ln \beta_0 + \beta_1 \ln(P_M \div P_D)_t + \beta_2 \ln GDP_t + u_t$$

Khi đó mô hình hiệu chỉnh bộ phận tương ứng với mô hình tự hồi quy có dạng:

$$\ln M_t = \theta \ln \beta_0 + \theta \beta_1 \ln(P_M \div P_D)_t + \theta \beta_2 \ln GDP_t + (1 - \theta) \ln M_{t-1} + u_t$$

Trong đó, M_t = lượng cầu nhập khẩu ô tô (đơn vị 1.000 chiếc) trong thời kì t ;

P_M = giá nhập khẩu trung bình (1.000 USD/chiếc);

P_D = giá nội địa (1.000 USD/chiếc);

GDP_t = GDP (tỷ đồng) ở thời kì t .

2.2. Nguồn số liệu

Trong nghiên cứu thực nghiệm, chúng tôi dựa trên số liệu từ quý 1 năm 2000 đến quý 4 năm 2011 của Tổng cục Thống kê Việt Nam: Số liệu của lượng nhập khẩu ô tô (M), giá nhập khẩu ô tô trung bình (P_M), giá nội địa trung bình của ô tô (P_D), GDP (tổng thu nhập quốc dân) theo giá hiện hành. Thống kê mô tả của các biến số trong mô hình (2) được trình bày trong Bảng 1.

Bảng 1 cho thấy, lượng nhập khẩu ô tô và giá nhập khẩu trung bình có sự dao động mạnh trong khoảng thời gian nghiên cứu, từ năm 2000-



Bảng 1. Thống kê mô tả các biến số

	M	P _M	P _D	GDP
Mean	9.352458	15.41170	55.81250	278826.9
Median	7.172000	16.37527	55.50000	212744.5
Maximum	33.02900	29.52661	86.00000	824794.0
Minimum	2.354000	8.016462	31.00000	89965.64
Std. Dev.	6.415070	4.948957	15.77590	172129.4
Sum Sq. Dev.	1934.197	1151.132	11697.31	1.39E+12
Observations	48	48	48	48

Bảng 2. Kết quả ước lượng mô hình (2) sử dụng phương pháp OLS

Dependent Variable: LnM_t

Method: Least Squares

Included observations: 47 after adjusting endpoints

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-4.116068	1.436521	-2.865302	0.0064
Ln(P _M /P _D) _t	-1.958536	0.465013	-4.211786	0.0001
LnGDP _t	0.192818	0.111248	1.733226	0.0902
LnM _{t-1}	0.610906	0.096572	6.325890	0.0000
R-squared	0.642301	Mean dependent var	2.047611	
Adjusted R-squared	0.617345	S.D. dependent var	0.643621	
S.E. of regression	0.398138	Akaike info criterion	1.077230	
Sum squared resid	6.816099	Schwarz criterion	1.234689	
Log likelihood	-21.31489	F-statistic	25.73760	
Durbin-Watson stat	1.582819	Prob(F-statistic)	0.000000	

Bảng 3. Các kiểm định khuyết tật của mô hình

White Heteroskedasticity Test:

F-statistic	1.121795	Probability	0.372323
Obs*R-squared	10.07554	Probability	0.344405

Histogram – Normality Test:

Jarque-Bera	3.349822	Probability	0.187319
-------------	----------	-------------	----------

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	1.708580	Probability	0.193766
Obs*R-squared	3.615866	Probability	0.163993

2011, giá nội địa trung bình thì có xu hướng tăng đều.

Thực tế cho thấy lượng nhập khẩu ô tô thường thấp hơn ở 6 tháng đầu năm và tăng cao hơn ở 6 tháng cuối năm, đặc biệt là ở quý IV.

2.3. Ước lượng thực nghiệm

Các biến trong mô hình hồi quy (2) đều là các chuỗi

dùng (kết quả kiểm định trong phần phụ lục). Ước lượng các tham số của mô hình (2) theo phương pháp bình phương nhỏ nhất thông thường (OLS). Kết quả thể hiện trong Bảng 2. Các phương pháp kiểm định khuyết tật cho thấy, mô hình không có các khuyết tật phương sai sai số thay đổi, tự tương quan và

phần dư có phân phối chuẩn (xem Bảng 3).

Các hệ số đều có ý nghĩa thống kê ở các mức ý nghĩa 5% hay 1%, các hệ số $\hat{\theta}_2 = 0.1928$ $1 - \hat{\theta} = 0.6109$ dương, phù hợp với lý thuyết.

Với kết quả hồi quy trên ta có các ước lượng điểm cho mô hình (1) như sau:

Ước lượng điểm của hệ số kỳ vọng: $\hat{\theta} = 1 - \hat{1} - \hat{\theta} = 0.3891$

Ước lượng điểm của hệ số chặn là: $\hat{\ln\beta}_0 = \hat{\theta\ln\beta}_0 \div \hat{\theta} = -10.5784$

Ước lượng điểm tác động của giá tương đối của nhập khẩu là: $\beta_1 = \hat{\theta\beta}_1 \div \hat{\theta} = -5.0335$

Ước lượng điểm tác động của GDP là: $\beta_2 = \hat{\theta\beta}_2 \div \hat{\theta} = 0.4955$

3. Phân tích lượng nhập ô tô thực tế và số liệu cầu ô tô theo mô hình và dự báo

3.1. Phân tích lượng nhập ô tô thực tế và số liệu cầu ô tô theo mô hình

Qua sử dụng mô hình hiệu chỉnh bộ phận cho thấy có sự tác động của GDP và giá nhập khẩu tới lượng cầu ô tô. Tuy nhiên, so sánh giữa số liệu có được với lượng nhập khẩu thực tế có thể thấy sự chênh lệch qua các năm.

Sự chênh lệch giữa lượng cầu dự báo và lượng nhập thực tế xuất phát từ các nguyên nhân như: Đặc điểm mặt hàng ô tô là mặt hàng được đánh giá là còn khá xa xỉ so với mức sống của đại bộ phận người dân, đặc biệt đây là loại hàng hóa chịu tác động rất lớn của các chính sách hỗ trợ hoặc hạn chế của Chính phủ, đây cũng là lĩnh vực phản ứng nhạy cảm



với tâm lý tiêu dùng của người dân, mức độ tin tưởng vào sự ổn định kinh tế vĩ mô,... Lượng nhập thực tế thấp hơn lượng cầu theo mô hình phần nào phản ánh sức tiêu thụ mặt hàng này chưa tương xứng với sự phát triển của nền kinh tế, cụ thể là thu nhập của người dân.

Giai đoạn 2006-2010, tăng trưởng bình quân nhập khẩu ô tô khá cao, đạt 26,4% về số lượng và 23,9% về giá trị, cao gấp 2 lần so với tăng trưởng bình quân sản lượng xe lắp ráp trong nước cùng giai đoạn là 11,36%. Đây được coi là giai đoạn phát triển mạnh của ô tô nhập khẩu với những chính sách có lợi của Chính phủ cũng như mức tăng trưởng ấn tượng của nền kinh tế, GDP bình quân đầu người tăng trưởng đều, tâm lý tiêu dùng người dân tương đối ổn định.

Năm 2011, ngoài những tác động bất lợi từ sự suy thoái kinh tế dẫn tới thu nhập thực tế của người dân giảm sút, nhu cầu mua sắm hàng hóa tiêu dùng xa xỉ giảm mạnh, thị trường nhập khẩu ô tô còn đón

nhận một khó khăn lớn, đó là Thông tư 20/2011/TT-BCT của Bộ Công thương. Theo đó, kể từ 26/6/2011, các đơn vị kinh doanh ô tô ngoại muốn nhập khẩu xe mới nguyên chiếc phải đáp ứng 2 tiêu chí: (1) Phải được chính hãng ủy quyền; (2) phải có chứng nhận đủ điều kiện cơ sở bảo dưỡng, sửa chữa ô tô. Chính sách này được coi là chiêu thức mạnh tay của Bộ Công thương nhằm hạn chế nhập siêu và tác động ngay lập tức lên các doanh nghiệp ô tô nhập khẩu. Ngoài ra, thị trường còn chịu tác động của Quyết định 36/2011/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ khiến giá ô tô cũ nhập khẩu có dung tích xi lanh 1,5l trở lên đắt hơn cả xe mới. Các chính sách hạn chế này lý giải cho lượng nhập khẩu ô tô tăng mạnh vào quý 2/2011 khi doanh nghiệp tranh thủ nhập “chạy” chính sách và giảm sút rõ rệt vào quý 3, 4/2011. Tính chung cả năm 2011, theo Tổng cục Hải quan, lượng ô tô nhập khẩu giảm hơn 30% so với năm 2009.

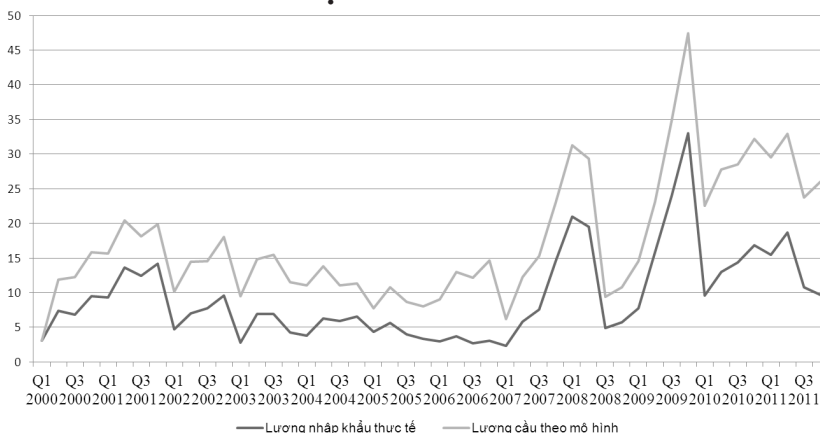
Năm 2012 được các chuyên

gia đánh giá chung là năm chạm đáy của công nghiệp ô tô, đặc biệt là ô tô nhập khẩu. Lĩnh vực này chịu tác động tiêu cực của tất cả các yếu tố, từ sự khó khăn của nền kinh tế, thông tin về hạn chế phương tiện cá nhân, các công cụ hạn chế nhập siêu tiếp tục được gia tăng,... Ngay từ đầu năm, với các cuộc tranh luận về chính sách hạn chế phương tiện cá nhân, đặc biệt là ô tô thông qua việc gia tăng thêm một số loại phí đánh vào phương tiện này đã làm người tiêu dùng dè dặt hơn. Ngoài việc tăng phí trước bạ và phí đăng ký kèm biển số từ đầu năm 2012, đề xuất thu phí hạn chế phương tiện giao thông cá nhân, phí ô tô đi vào trung tâm thành phố giờ cao điểm đã khiến toàn bộ thị trường ô tô lao đao. Như vậy, trước việc oằn mình với 5 loại thuế và 9 loại phí thì ô tô có nguy cơ phải thêm vài loại thuế, phí nữa. Đây được coi là rào cản lớn nhất kìm hãm sự phát triển của công nghiệp ô tô nói chung và ô tô nhập khẩu nói riêng. Tuy nhiên, năm 2012, với đề xuất của Tổng cục Hải quan về việc xóa bỏ Thông tư 20/2011/TT-BCT của Bộ Công thương, mặc dù còn nhiều tranh cãi, nhưng với hy vọng nói rộng điều kiện nhập khẩu ô tô cũng như kỳ vọng nền kinh tế bớt khó khăn hơn đầu năm, mùa tiêu dùng ô tô cuối năm có thể sẽ giúp thị trường ô tô nhập khẩu khởi sắc.

3.2. Dự báo

Trong phần này chúng tôi sẽ dự báo lượng cầu nhập khẩu

Biểu đồ 1. Chênh lệch lượng nhập khẩu thực tế và lượng cầu ô tô dự báo theo mô hình





Phụ lục. Kiểm định tính dừng của các biến trong mô hình hồi quy (2)

Null Hypothesis: LNM has a unit root		
Exogenous: Constant		
Lag Length: 0 (Automatic based on SIC, MAXLAG=9)		
t-Statistic		
Augmented Dickey-Fuller test statistic		
Test	1% level	-3.577723
critical values:	5% level	-2.925169
	10% level	-2.600658

Null Hypothesis: LNPMPD has a unit root		
Exogenous: Constant		
Lag Length: 0 (Automatic based on SIC, MAXLAG=9)		
t-Statistic		
Augmented Dickey-Fuller test statistic		
Test	1% level	-3.5777
critical values:	5% level	-2.9251
	10% level	-2.6006

Null Hypothesis: LNPMPD has a unit root		
Exogenous: Constant		
Lag Length: 6 (Automatic based on SIC, MAXLAG=9)		
t-Statistic		
Augmented Dickey-Fuller test statistic		
Test	1% level	-3.5777
critical values:	5% level	-2.9251
	10% level	-2.6006


ôtô cho quý 4 năm 2012. Số liệu của lượng nhập khẩu ô tô (M), giá nhập khẩu ô tô trung bình (P_M) và GDP (tổng thu nhập quốc dân) theo giá hiện hành các quý 1, 2 và 3 năm 2012 được lấy từ nguồn Tổng cục Thống kê, chúng tôi dùng mô hình ARIMA để dự báo các số liệu trên cho quý 4 năm 2012. Tương tự, số liệu giá nội địa trung bình (P_D) của các quý 1, 2, 3 và 4 năm 2012 cũng được ước lượng bằng mô hình ARIMA.

Qua tính toán của chúng tôi thì lượng cầu nhập khẩu ô tô của quý 4 năm 2012 vào khoảng 5.142 chiếc. Con số này thấp hơn khá nhiều so với cùng kì 2 năm trở lại đây, tuy nhiên theo chúng tôi điều này phù hợp với thực tế do tác động của các rào cản (thuế, phí, ...) như đã phân tích ở trên, cùng với sự tác động khá mạnh của cuộc khủng hoảng kinh tế chưa dứt.

4. Kết luận

Xu hướng thế giới thời gian qua và ít nhất là trong nhiều

thập kỷ tới, phương tiện di chuyển phổ biến và khó có thể thay thế vẫn là ô tô, con người chưa thể từ bỏ ô tô để nghĩ ra phương tiện nào hợp lý hơn. Do vậy, nhu cầu sử dụng ô tô của người dân tại Việt Nam tất yếu sẽ tăng cao. Trong điều kiện chính sách thuế, tài khoá chỉ là hữu hạn, công nghiệp ô tô trong nước dù được bảo hộ vẫn phát triển ạch thì yêu cầu đặt ra đối với các nhà quản lý là cần có chính sách hợp lý đối với ô tô nhập khẩu. Tình trạng chính sách phát triển ngành công nghiệp ô tô nói chung và lĩnh vực ô tô nhập khẩu nói riêng hiện nay là chính sách thuế thay đổi liên tục trong thời gian ngắn khiến

thị trường xáo trộn, người tiêu dùng hoang mang và nản lòng, doanh nghiệp lo sợ, mất cân đối giữa thu nhập người dân và giá xe,... Do đó, yêu cầu đặt ra đối với các nhà quản lý là cần đảm bảo cân bằng giữa khả năng đáp ứng của cơ sở hạ tầng, chính sách bảo hộ công nghiệp trong nước, với nhu cầu nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân tương ứng với mức thu nhập để từ đó có chính sách thuế, phí hợp lí. Đặc biệt, cần có sự ổn định và tầm nhìn lâu dài trong chính sách thuế, phí nhằm khuyến khích ngành công nghiệp và kinh doanh ô tô có thể phát triển tương xứng với tiềm năng và lợi thế của Việt Nam. 

Trời cười

Một cảnh sát

