

Giải pháp hoàn thiện chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô tại Việt Nam¹

Nguyễn Thị Hồ Điệp^(*)

Trần Nguyễn Mỹ Linh^(**)

Tóm tắt: Trong quá trình công nghiệp hóa, ngành công nghiệp ô tô đã được xác định là một trong những ngành mũi nhọn, có vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế quốc gia. Để phát triển ngành công nghiệp ô tô, việc thúc đẩy sự phát triển của các doanh nghiệp trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ liên quan có ý nghĩa quan trọng bởi các doanh nghiệp này sẽ cung cấp yếu tố đầu vào với khoảng 30.000 chi tiết linh kiện cho sản phẩm cuối cùng. Bài viết phân tích thực trạng chính sách phát triển đối với công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam trong thời gian gần đây với những kết quả đã đạt được, những hạn chế còn tồn tại, từ đó đề xuất một số giải pháp hoàn thiện chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam thời gian tới.

Từ khóa: Công nghiệp hỗ trợ, Chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ, Ngành công nghiệp ô tô, Việt Nam

Abstract: In the process of industrialization, the automobile industry has been identified as one of the key sectors, playing an important role in the country's economic development. To foster the sector, it's significant to promote enterprises in the related supporting industries because they will provide input factors with about 30,000 components for finished products. The paper analyzes the current implementation of policies on supporting industry for Vietnam's automobile industry in recent times, including achieved results and remaining limitations, thereby proposing solutions to improve policies for that work in the coming time.

Keywords: Supporting Industry, Policy of Developing Supporting Industry, Automobile Industry, Vietnam

Ngày nhận bài: 30/7/2024; Ngày duyệt đăng: 01/9/2024

¹ Bài viết là kết quả nghiên cứu của Đề tài cấp cơ sở năm 2024 “Tổng quan nghiên cứu về chính sách đối với công nghiệp hỗ trợ tại một số nước châu Á và hàm ý chính sách cho Việt Nam”, do ThS. Nguyễn Thị Hồ Điệp chủ nhiệm, Viện Thông tin Khoa học xã hội chủ trì.

(*) ThS., Viện Thông tin Khoa học xã hội, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam;
Email: farfala129@gmail.com

(**) ThS., Viện Thông tin Khoa học xã hội, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam;
Email: Trannguyenmylinh@gmail.com

1. Mở đầu

Theo Nghị định số 111/2015/NĐ-CP ngày 03/11/2015 của Chính phủ, “công nghiệp hỗ trợ là các ngành công nghiệp sản xuất nguyên liệu, vật liệu, linh kiện và phụ tùng để cung cấp cho sản xuất sản phẩm hoàn chỉnh” (Chính phủ, 2015, Điều 3, khoản 1). Như vậy, công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô được hiểu là hệ thống các cơ sở sản xuất và công nghệ sản xuất vật liệu, phụ tùng linh kiện, phụ kiện, bán thành phẩm để cung cấp cho ngành công nghiệp ô tô.

Nếu như các nhà sản xuất cung cấp ô tô hoàn chỉnh ra thị trường thường là các hãng ô tô nước ngoài có thương hiệu mạnh và quy mô sản xuất lớn thì ngược lại, phần lớn các doanh nghiệp cung cấp linh kiện, bán thành phẩm cho ngành công nghiệp ô tô lại là những doanh nghiệp nhỏ và vừa thuộc nhiều ngành chuyên môn hóa khác nhau, với nhiều cấp độ trong mạng lưới sản xuất linh kiện, phụ tùng. Điều này cho thấy, tại các quốc gia đang phát triển, với phần lớn các doanh nghiệp có quy mô nhỏ và vừa, nếu có chính sách và chiến lược phù hợp thì sẽ khuyến khích được các doanh nghiệp này tham gia vào chuỗi cung ứng, hay mạng lưới sản xuất toàn cầu; từ đó tạo cơ hội để doanh nghiệp nội địa tiếp nhận chuyển giao công nghệ, thúc đẩy phát triển, nâng cao khả năng sản xuất của từng doanh nghiệp và của quốc gia. Vì vậy, việc tìm hiểu, đánh giá thực trạng chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam, từ đó đề xuất giải pháp hoàn thiện chính sách trong thời gian tới có ý nghĩa thực tiễn.

2. Thực trạng chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô

2.1. Những kết quả đạt được

Về mặt chủ trương, Đảng và Nhà nước Việt Nam luôn nhất quán chính sách hỗ trợ ngành công nghiệp ô tô.

Quyết định số 34/2007/QĐ-BCN ngày 31/7/2007 của Bộ Công nghiệp (nay là Bộ Công Thương) về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển công nghiệp hỗ trợ đến năm 2010, tầm nhìn đến năm 2020 được coi là văn bản đầu tiên về định hướng phát triển trong công nghiệp hỗ trợ nói chung và công nghiệp hỗ trợ ngành công nghiệp ô tô nói riêng ở Việt Nam. Tiếp đó, Chính phủ đã ban hành nhiều chính sách nhằm phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ nói chung và công nghiệp hỗ trợ ngành công nghiệp ô tô nói riêng, điển hình như:

- Luật số 71/2014/QH13 ngày 26/11/2014 sửa đổi, bổ sung một số điều của các luật về thuế quy định mức ưu đãi thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp cao nhất đối với thu nhập của doanh nghiệp từ thực hiện dự án đầu tư mới sản xuất sản phẩm thuộc Danh mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển (trong đó có công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô);

- Nghị định số 111/2015/NĐ-CP ngày 03/11/2015 của Chính phủ về phát triển công nghiệp hỗ trợ;

- Nghị định số 118/2015/NĐ-CP ngày 12/11/2015 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn một số điều của Luật Đầu tư, trong đó sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ được đưa vào danh mục lĩnh vực được đặc biệt ưu đãi đầu tư;

- Quyết định số 68/QĐ-TTg ngày 18/01/2017 phê duyệt Chương trình phát triển công nghiệp hỗ trợ từ năm 2016 đến năm 2025;

- Quyết định số 10/2017/QĐ-TTg ngày 03/4/2017 ban hành Quy chế quản lý và thực hiện Chương trình phát triển công nghiệp hỗ trợ.

- Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 122/2016/

NĐ-CP ngày 01/9/2016 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi, Danh mục hàng hóa và mức thuế tuyệt đối, thuế hỗn hợp, thuế nhập khẩu ngoài hạn ngạch thuế quan - trong đó quy định Chương trình ưu đãi thuế suất thuế nhập khẩu linh kiện phục vụ sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước.

- Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định số 122/2016/NĐ-CP ngày 01/9/2016 và Nghị định số 125/2017/NĐ-CP ngày 16/11/2017 về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi. Theo đó, ngoài Chương trình ưu đãi thuế nhập khẩu linh kiện ô tô được áp dụng từ năm 2017, Nghị định số 57 đã bổ sung thêm Chương trình ưu đãi thuế công nghiệp hỗ trợ ô tô quy định nguyên liệu, vật tư, linh kiện trong nước chưa sản xuất được nhập khẩu để sản xuất, gia công các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô được áp dụng mức thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi 0%. Thời gian thực hiện của Chương trình là 5 năm (2020-2024).

- Nghị quyết số 115/NQ-CP ngày 06/8/2020 của Chính phủ về các giải pháp thúc đẩy công nghiệp hỗ trợ.

- Nghị định số 101/2021/NĐ-CP ngày 15/11/2021 của Chính phủ sửa đổi Nghị định số 57/2020/NĐ-CP bổ sung phần hỗ trợ hoàn thuế nhập khẩu nguyên liệu, vật tư cho các nhà sản xuất linh kiện khi nhập khẩu nguyên vật liệu để sản xuất linh kiện cho ô tô đã được ban hành từ năm 2020.

- Quyết định số 1009/QĐ-BCT ngày 26/4/2024 của Bộ Công Thương phê duyệt Chương trình phát triển công nghiệp hỗ trợ năm 2024.

Ngoài ra, các quy định về thuế đối với ô tô còn được quy định chi tiết tại pháp luật

về thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế giá trị gia tăng, lệ phí trước bạ...

Các chính sách khuyến khích phát triển nêu trên tập trung vào 5 nhóm chính, bao gồm:

Thứ nhất là ưu đãi miễn tiền thuê đất trong thời gian xây dựng cho dự án được duyệt nhưng tối đa không quá 3 năm kể từ ngày có quyết định cho thuê đất. Sau thời gian này, các dự án đầu tư sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô thuộc Danh mục lĩnh vực ưu đãi đầu tư trong các khu công nghiệp, cụm công nghiệp được miễn tiếp tiền thuê đất 3 năm; nếu không thuộc Danh mục nêu trên nhưng ở địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn thì thời hạn miễn là 7 năm; nếu vừa thuộc Danh mục ưu đãi, vừa ở địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn thì thời gian được miễn là 11 năm; nếu thuộc Danh mục lĩnh vực đặc biệt ưu đãi đầu tư và vừa ở địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn thì thời gian này là 15 năm.

Thứ hai là ưu đãi về hạ tầng kỹ thuật đối với các công trình ngoài hàng rào dự án. Nhà nước chỉ đạo đầu tư xây dựng, đảm bảo thuận lợi về giao thông, hệ thống điện, cấp nước, thông tin liên lạc đến hàng rào công trình để bán trực tiếp cho các nhà đầu tư.

Thứ ba là ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp. Chính sách ưu đãi cụ thể được thể hiện ở Bảng 1.

Thứ tư là ưu đãi về vốn tín dụng. Các dự án đầu tư sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong các khu công nghiệp, cụm công nghiệp được ưu tiên xem xét cấp ưu đãi đầu tư để hỗ trợ lãi suất đầu tư theo kế hoạch hằng năm của các tỉnh. Miễn phí dịch vụ tư vấn vay vốn và xây dựng dự

Bảng 1. Chế độ ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp khi thực hiện dự án đầu tư mới sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô

STT	Đối tượng	Chế độ ưu đãi		
		Thuế suất	Miễn	Giảm
1	- Thu nhập của doanh nghiệp công nghệ cao từ thực hiện dự án đầu tư mới sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong các khu công nghiệp, cụm công nghiệp - Thu nhập của doanh nghiệp từ thực hiện dự án đầu tư mới sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong các khu công nghiệp, cụm công nghiệp, thuộc lĩnh vực ứng dụng công nghệ cao thuộc danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển theo quy định của Luật Công nghệ cao	10% trong thời hạn 15 năm	Miễn thuế 04 năm kể từ khi có thu nhập chịu thuế	Giảm thuế 50% trong 09 năm tiếp theo
2	Thu nhập của doanh nghiệp từ thực hiện dự án đầu tư mới sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong các khu công nghiệp, cụm công nghiệp tại địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn	20% trong thời gian 10 năm (kể từ ngày 01/01/2016 áp dụng thuế suất 17%)	Miễn thuế 02 năm kể từ khi có thu nhập chịu thuế	Giảm thuế 50% trong 04 năm tiếp theo
3	Thu nhập của doanh nghiệp từ thực hiện dự án đầu tư mới sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong các khu công nghiệp, cụm công nghiệp tại các địa bàn còn lại	22% (kể từ ngày 01/01/2016 áp dụng thuế suất 20%)	Miễn thuế 02 năm kể từ khi có thu nhập chịu thuế	Giảm thuế 50% trong 04 năm tiếp theo

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ các quy định của Chính phủ về chính sách ưu đãi cho công nghiệp hỗ trợ ngành công nghiệp ô tô.

án, phí cung cấp thông tin phòng ngừa rủi ro khi nhà đầu tư vay vốn tại Quỹ Đầu tư Phát triển của tỉnh.

Thứ năm là hỗ trợ về đào tạo, thông tin quảng cáo, đổi mới khoa học - công nghệ. Những doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này sẽ được quảng cáo, giới thiệu miễn phí sản phẩm trên trang thông tin điện tử của Bộ Công Thương, các Sở Công Thương; được xem xét hỗ trợ nguồn kinh phí của các chương trình xúc tiến thương mại, đầu tư (50% chi phí tham gia hội chợ, triển lãm trong và ngoài nước); được hỗ trợ một phần kinh phí từ nguồn vốn Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ Quốc gia (NAFOSTED);

được đăng ký bảo hộ độc quyền sáng chế, đăng ký bảo hộ nhãn hiệu...

Các chính sách ưu đãi và hỗ trợ nêu trên đã góp phần thúc đẩy sự phát triển của các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất, lắp ráp ô tô ở Việt Nam. Theo Công văn số 1154/BCT-CN ngày 06/3/2023 của Bộ Công Thương thì so với mục tiêu nêu tại Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 (được Thủ tướng phê duyệt tại Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/7/2014), tỷ lệ giá trị sản xuất chế tạo trong nước đối với xe đến 9 chỗ đã đạt

30-40%, từ 10 chỗ trở lên đạt 35-45%, xe tải đạt 30-40%, giá trị sản xuất chế tạo trong nước đối với xe buýt đã đạt 60%, xe tải đạt 35-40%, xe con có tỷ lệ bình quân 25% (Bộ Công Thương, 2023). Như vậy, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cơ bản đã đạt mục tiêu về tỷ lệ giá trị sản xuất chế tạo trong nước đề ra tại Chiến lược đối với xe buýt và xe tải và chưa đạt mục tiêu đối với tỷ lệ giá trị sản xuất chế tạo trong nước đối với xe đến 9 chỗ.

Về số lượng xe sản xuất, lắp ráp trong nước, tình hình như sau (Xem: Bảng 2):

Bảng 2. Số lượng xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước giai đoạn 2018-2022

Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022
287.586	339.151	323.892	346.876	439.600

Nguồn: Bộ Công Thương, 2023.

(Ghi chú: số liệu bao gồm cả loại hình xe được sản xuất, lắp ráp từ linh kiện rời và loại hình xe được sản xuất, lắp ráp từ xe sát xi cơ sở hoặc xe mới khác đã được chứng nhận).

Nhìn chung, nhờ các chính sách của Nhà nước trong thời gian qua, công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô trong nước đã có những cải thiện đáng kể, góp phần đẩy mạnh phát triển kinh tế - xã hội và quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, đóng góp cho ngân sách nhà nước hàng tỷ USD/năm và giải quyết việc làm cho hàng trăm ngàn lao động trực tiếp... (Bộ Công Thương, 2023).

2.2. Những vấn đề còn tồn tại

Bên cạnh những kết quả nêu trên, chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô còn tồn tại một số hạn chế, bất cập khiến các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này vẫn gặp nhiều khó khăn, chưa thực sự phát triển, chưa đáp ứng yêu cầu đặt ra. Cụ thể là:

Thứ nhất, Việt Nam hiện chưa có luật về công nghiệp hỗ trợ. Hiện nay, Bộ Công Thương đang xây dựng Dự thảo Luật Công nghiệp trọng điểm, trong đó chỉ bao gồm một chương về công nghiệp hỗ trợ. Sự chậm trễ này khiến công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô khó phát triển.

Thứ hai, một số chính sách còn thiếu tính khả thi, có sự mâu thuẫn với các chính sách khác nên hiệu quả triển khai trên thực tế thấp. Trong khi Bộ Công Thương nỗ lực xây dựng chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô và công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô, với mục đích phát triển sản lượng sản xuất thì Bộ Giao thông - Vận tải lại tiến hành xây dựng chiến lược giảm lượng xe lưu thông do sức ép cơ sở hạ tầng. Bộ Công Thương cố gắng nâng ưu đãi đầu tư cho sản xuất ô tô trong nước, nhưng Bộ Tài chính làm ngược lại với các biểu thuế. Ví dụ, ô tô con dưới 10 chỗ ngồi phải chịu tới 8 loại thuế, phí khác nhau, trong đó có thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế giá trị gia tăng và lệ phí trước bạ. Thuế phí cao, lại chồng chéo khiến giá xe cao quá mức, trong khi thu nhập của người dân còn thấp nên vượt quá khả năng chi trả của đa số. Điều này khiến quy mô thị trường ô tô Việt Nam luôn ở mức khiêm tốn, sản lượng lẫn nhu cầu thấp. Việt Nam thực hiện đánh thuế tiêu thụ đặc biệt dựa trên giá bán xe, tức là kể cả xe nhập khẩu nguyên chiếc và xe lắp ráp trong nước đều chịu chung các mức thuế suất như nhau, tính theo dung tích xi lanh khi xuất hóa đơn bán đến đại lý bán lẻ. Trong khi đó, các nước trong khu vực đánh thuế tiêu thụ đặc biệt dựa trên đơn giá bộ linh kiện nhập khẩu, tức là nội địa hóa nhiều, nhập khẩu ít thì chịu thuế tiêu thụ đặc biệt ít. Ngoài ra, việc đánh thuế

tiêu thụ đặc biệt, thuế giá trị gia tăng và lệ phí trước bạ cao thể hiện sự mâu thuẫn trong chính sách. Chúng ta muốn phát triển công nghiệp ô tô nhưng lại hạn chế tiêu dùng, tăng thuế phí, làm cho giá xe bị đội lên cao khiến xe lắp ráp trong nước khó cạnh tranh được với xe nhập khẩu (Nguyễn Việt, 2019).

Thứ ba, Nhà nước có sự thay đổi chính sách với sản phẩm ô tô khá nhanh, thậm chí tính theo tháng. Các chính sách về thuế phí đối với ô tô thay đổi liên tục, khiến doanh nghiệp khó dự đoán được. Điều này làm cho nhiều doanh nghiệp trong nước hoang mang, còn các nhà đầu tư nước ngoài cũng dè dặt khi đầu tư sản xuất linh kiện tại Việt Nam vì tính rủi ro.

Thứ tư, Nhà nước chưa có chính sách tập trung phát triển cụm doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô. Các chính sách chưa tập trung phát triển hạ tầng giao thông đồng bộ và hiện chưa có chính sách thúc đẩy các doanh nghiệp lớn có tài chính, nhân lực mạnh để kéo các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ phát triển, chưa tạo được sự gắn kết trong mạng lưới nhà sản xuất công nghiệp hỗ trợ và lắp ráp ô tô.

Thứ năm, các chính sách ưu đãi, khuyến khích sản xuất đối với doanh nghiệp nhỏ và vừa không đủ hấp dẫn. Các ưu đãi đưa ra chung cho tất cả mọi dự án, không khuyến khích đầu tư vào công đoạn có kỹ thuật cao hoặc lĩnh vực đem lại lợi thế cho Việt Nam, chưa có những ưu đãi đặc biệt cho các dự án với quy mô lớn nên không tạo động lực cho các dự án đầu tư lớn. Đa số chính sách chỉ ưu đãi cho lắp ráp giản đơn, mà không thúc đẩy nội địa hóa. Nghĩa là, các doanh nghiệp ô tô tại Việt Nam chỉ cần đầu tư một dây chuyền đơn giản với chi phí thấp, thực

hiện 4 công đoạn cuối cùng là hàn, sơn, lắp ráp và kiểm định, rồi nhập toàn bộ linh kiện về lắp ráp là được ưu đãi thuế nhập khẩu. Trong khi thuế suất nhập khẩu bộ linh kiện chỉ có 25%, thì thuế nhập khẩu xe nguyên chiếc từ 60-80%, chênh lệch rất lớn, khiến lắp ráp có lợi thế. Các quy định về trợ giúp tài chính; ưu đãi sử dụng mặt bằng sản xuất, quỹ đất và xây dựng khu, cụm công nghiệp; 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... cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa đã được ban hành, nhưng đối với lĩnh vực công nghiệp hỗ trợ không rõ ràng. Các doanh nghiệp không nhận được ưu đãi như mong đợi (Trần Thùy, 2023).

Thứ sáu, chính sách thu hút đầu tư nước ngoài đối với ngành công nghiệp hỗ trợ còn chung chung. Pháp luật về đầu tư của Việt Nam hiện nay mới chỉ quy định sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ nói chung thuộc lĩnh vực ngành nghề ưu đãi đầu tư, mà chưa có quy định đặc thù cho các ngành công nghiệp hỗ trợ có hàm lượng kỹ thuật cao như công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô.

Nhìn chung, điểm yếu trong xây dựng chính sách vĩ mô của Việt Nam là thiếu tầm nhìn, chưa dự báo được biến động, thiếu ổn định, thiếu đồng bộ. Điều này khiến ngành công nghiệp hỗ trợ chưa phát triển như mục tiêu đề ra. Hiện có tới 80-90% nguyên liệu chính cho sản xuất khuôn mẫu, linh kiện như thép hợp kim, hợp kim nhôm, hạt nhựa, cao su kỹ thuật phải nhập khẩu. Các doanh nghiệp sản xuất phôi và chi tiết đúc cho ngành chưa nhiều và tỷ lệ sai hỏng còn cao, chưa đáp ứng được yêu cầu của ngành (Bộ Công Thương, 2023).

3. Một số giải pháp hoàn thiện chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô

Để khắc phục những bất cập, hạn chế nêu trên, chúng tôi đề xuất một số giải pháp như sau:

Một là, cần nghiên cứu, rà soát, cải cách các chính sách nhằm đảm bảo nhất quán, đồng thời cần có sự phối hợp giữa các bộ, ngành như: Bộ Công Thương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Tài nguyên và Môi trường,... trong xây dựng lộ trình phát triển thị trường ô tô và thực hiện các chính sách phù hợp để thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp hỗ trợ liên quan. Đồng thời, cần bảo đảm nhất quán, ổn định hệ thống chính sách trong thời gian tối thiểu vài năm, phù hợp với xu thế hội nhập để tạo được sự tin tưởng của người tiêu dùng và nhà sản xuất, làm tiền đề cho các hoạt động đầu tư.

Hai là, cần thành lập các khu, cụm công nghiệp sản xuất linh kiện ô tô, hỗ trợ các doanh nghiệp vừa và nhỏ tham gia sản xuất các sản phẩm hỗ trợ hoặc cung cấp nguyên phụ liệu cho việc sản xuất linh phụ kiện. Các công ty lắp ráp ô tô Việt Nam thường tập trung ở ngoại vi các đô thị lớn, do đó các cụm sản xuất linh kiện cũng nên đặt gần các địa điểm này để hình thành tổ hợp sản xuất, theo đó các công ty lắp ráp ở trung tâm, xung quanh là các công ty cung cấp các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ. Điều này giúp các công ty có thể dễ dàng tiếp nhận những trợ giúp của công ty lắp ráp, tăng cường sự hợp tác giữa các công ty trong tổ hợp. Bên cạnh đó, cần mở rộng hạ tầng giao thông từ các cụm công nghiệp nối với sân bay, cảng biển, tạo thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu (Hồ Văn Dũng, 2023).

Ba là, cần sửa đổi và ban hành mới các chính sách khuyến khích đầu tư vào ngành

công nghiệp hỗ trợ, đặc biệt là các chính sách về thuế, phí (thuế nhập khẩu nguyên liệu, linh-phụ kiện; thuế tiêu thụ đặc biệt...) để giúp các doanh nghiệp giảm chi phí, dẫn đến giảm giá xe, người dân có nhiều cơ hội sở hữu ô tô hơn, bảo đảm thị trường ổn định lâu dài, phù hợp với các cam kết quốc tế trong quá trình hội nhập. Cùng với chính sách mở rộng sản xuất, cần có những chính sách bảo vệ thị trường trong nước, theo đó cần kiểm soát chặt chẽ hơn đối với việc quản lý xe nhập khẩu, hạn chế gian lận thương mại, thúc đẩy việc đồng bộ các cơ chế, chính sách liên quan nhằm đạt được các mục tiêu phát triển của ngành công nghiệp ô tô, đặc biệt đối với những dự án sản xuất xe thân thiện với môi trường.

Bốn là, cần tiếp tục thực hiện, cụ thể hóa một số nội dung của Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035. Cần nghiên cứu thiết lập các điều kiện kinh doanh cần thiết đối với ô tô nhập khẩu; đồng thời hoàn thiện tiêu chuẩn kỹ thuật tối thiểu đối với ô tô sản xuất trong nước để bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng, phù hợp với thông lệ quốc tế.

Năm là, cần ban hành Nghị quyết về chính sách thí điểm cho doanh nghiệp sản xuất sản phẩm hỗ trợ cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô. Các chính sách ưu đãi liên quan đến thuế, lệ phí, ưu đãi tín dụng, ưu đãi đầu tư và một số chính sách khác như miễn, giảm thuế tiêu thụ đặc biệt đối với phần giá trị nội địa của xe ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước; bỏ điều kiện quy định về sản lượng tối thiểu đối với chương trình ưu đãi thuế; ưu đãi thuế thu nhập cá nhân đối với nguồn nhân lực kỹ thuật cao trong ngành công nghiệp ô tô; ưu đãi tín dụng đối với khu vực thị trường tiêu thụ; tiếp tục thực hiện các chính sách để phát triển

ngành công nghiệp hỗ trợ nói chung; quy hoạch và phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đồng bộ; nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ngành công nghiệp ô tô... Đồng thời, cần có gói giải pháp đặc thù về vốn (lãi suất và thời gian vay, hạn mức vay, tài sản thế chấp...), đơn giản hóa các quy định về điều kiện vay vốn (tài sản bảo đảm, vốn đối ứng của chủ đầu tư,...) để tăng khả năng tiếp cận vốn đối với các doanh nghiệp sản xuất sản phẩm hỗ trợ cho ngành sản xuất và lắp ráp ô tô.

Sáu là, cần có quy định về chính sách thu hút đầu tư nước ngoài đối với công nghiệp hỗ trợ rõ ràng hơn, đồng thời, cần tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước có các dự án chuyển giao công nghệ tiên tiến. Khuyến khích các công ty trong và ngoài nước thiết lập quy trình quản lý chất lượng, bảo vệ môi trường theo các tiêu chuẩn quốc tế.

Bảy là, cần có chính sách riêng phát triển nguồn nhân lực cho công nghiệp hỗ trợ ngành công nghiệp ô tô. Để thực hiện điều này, cần mở rộng các cơ sở dạy nghề cơ khí ô tô hiện có, nâng cao chất lượng đào tạo nghề theo hướng gắn với thực tiễn bằng cách liên kết với các công ty trong ngành và cũng cần có chính sách khuyến khích việc liên kết này. Ngoài ra, cần khuyến khích các công ty tự phát triển các chương trình đào tạo nâng cao chất lượng lao động.

Tám là, cần tăng cường các cơ chế, chính sách hỗ trợ doanh nghiệp đổi mới công nghệ, thiết bị, đặc biệt là cơ chế chính sách hỗ trợ đối với những dự án sản xuất sản phẩm thông minh, sử dụng công nghệ hiện đại; nghiên cứu, ban hành các cơ chế hỗ trợ thích hợp từ ngân sách nhà nước để thực hiện xúc tiến các chương trình chuyển giao công nghệ phù hợp theo từng

nhóm ngành và giai đoạn phát triển. Hỗ trợ việc nghiên cứu ứng dụng sản phẩm, thành lập các trung tâm nghiên cứu ứng dụng sản phẩm công nghiệp hỗ trợ cho từng nhóm ngành. Các trung tâm này có thể do Nhà nước đầu tư, có sự liên kết chặt chẽ với các công ty lắp ráp và các nhà cung cấp hàng đầu thế giới, hoặc do các công ty đầu tư với sự trợ giúp của Chính phủ. Cũng cố vai trò của hiệp hội các nhà sản xuất ô tô, thành lập hiệp hội các nhà sản xuất linh kiện ô tô. Các hiệp hội sẽ đóng vai trò là đầu mối để thông tin với Chính phủ hoặc với các hiệp hội khác trong việc phát triển ngành, là nơi cung cấp thông tin để kết nối các doanh nghiệp trong tiêu thụ sản phẩm, hợp tác đầu tư, chuyển giao công nghệ (Hồ Văn Dũng, 2023).

4. Kết luận

Công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô có vai trò hết sức quan trọng không chỉ đối với sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô mà còn góp phần làm tăng giá trị sản phẩm nội địa, tăng sức cạnh tranh của ngành công nghiệp quốc gia, giúp nền kinh tế tăng trưởng trong dài hạn. Một trong những nguyên nhân khiến công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam còn chưa phát triển là do những bất cập về chính sách. Vì vậy, việc hoàn thiện đồng bộ chính sách có liên quan là yêu cầu cấp bách đòi hỏi có sự phối hợp giữa nhiều bộ, ngành dưới sự chủ trì thống nhất của Chính phủ □

Tài liệu tham khảo

1. Bộ Công Thương (2023), *Công văn số 1154/BCT-CN ngày 06/3/2023 của Bộ Công Thương về việc đánh giá tác động của việc không áp dụng quy định về mức độ rời rạc đối với linh kiện ô tô nhập khẩu.*

2. Bộ Công Thương (2024), *Quyết định số 1009/QĐ-BCT ngày 26/4/2024 của Bộ Công Thương phê duyệt Chương trình phát triển công nghiệp hỗ trợ năm 2024*.
3. Hồ Văn Dũng (2023), “Vai trò của công nghiệp hỗ trợ trong tăng trưởng kinh tế: Trường hợp ngành ô tô tại Việt Nam”, *Tạp chí Công Thương* ngày 01/9/2023, <https://tapchicongthuong.vn/vai-tro-cua-cong-nghiep-ho-tro-trong-tang-truong-kinh-te--truong-hop-nganh-o-to-tai-viet-nam-110024.htm>
4. Quốc hội (2014), *Luật số 71/2014/QH13 ngày 26/11/2014 sửa đổi, bổ sung một số điều của các luật về thuế*.
5. Tạp chí Tài chính (2019), “Phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô: Thực trạng và giải pháp”, *Tạp chí Tài chính online* ngày 04/7/2019, <https://tapchitaichinh.vn/phat-trien-cong-nghiep-ho-tro-nganh-o-to-thuc-trang-va-giai-phap.html>
6. Trần Thủy (2023), “Công nghiệp ô tô - Bài 4: Nỗi thất vọng công nghiệp hỗ trợ”, *Tạp chí Diễn đàn doanh nghiệp* ngày 08/8/2023, <https://diendandoanhngiep.vn/cong-nghiep-o-to-bai-4-noi-that-vong-cong-nghiep-ho-tro-248745.html>
7. Nguyễn Việt (2019), “Công nghiệp ô tô và những chính sách ‘trái ngang’”, *Tạp chí Diễn đàn doanh nghiệp* ngày 14/9/2019, <https://diendandoanhngiep.vn/cong-nghiep-o-to-va-nhung-chinh-sach-trai-ngang-157549.html>

(tiếp theo trang 10)

9. Pukhrem, Shristi (2021), *India-Vietnam relations: convergence of interests - an interview with H.E. Pham Sanh Chau, Ambassador of Vietnam to India*, India Foundation, <https://indiafoundation.in/>
10. Sahu, A. (2019), *Chinese aggression in the South China Sea: Implications for India*, <https://southasianvoices.org/chinese-aggression-in-the-south-china-sea-implications-for-india/>
11. Huỳnh Tâm Sáng (2016), “Biên Đông trong quan hệ Ấn Độ - ASEAN từ năm 2009 đến nay”, *Tạp chí Nghiên cứu Ấn Độ và Châu Á*, số 6, tr. 9-17.
12. Huỳnh Tâm Sáng (2022), “The growing importance of Vietnam to India’s South China Sea policy”, *Journal of Indo - Pacific Affairs*, <https://www.airuniversity.af.edu/JIPA>
13. *The Diplomat* (2024), “Rethinking the South China Sea in Indian maritime security strategy”, <https://thediplomat.com/2024/06/rethinking-the-south-china-sea-in-indian-maritime-security-strategy/>
14. Tridib Chakraborti, Mohor Chakraborty (2020), *India’s strategy in the South China Sea*, Routledge, London.
15. Vijay Gokhale (2020), “How the South China Sea situation plays out will be critical for India’s security”, *Indian Express*, <https://indianexpress.com/>