

# NHỮNG THÁCH THỨC ĐỐI VỚI CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ NGÀNH SẢN XUẤT Ô TÔ Ở VIỆT NAM

Trương Nam Trung\*

Ngày nhận: 27/10/2014

Ngày nhận bản sửa: 6/11/2014

Ngày duyệt đăng: 25/11/2014

## Tóm tắt:

*Bài viết này đề xuất 6 vấn đề có tính thách thức đối với công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam, đó là việc thực hiện chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô chưa kịp thời; công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô phát triển chậm; thị trường còn chưa phát triển mạnh; thực hiện các chỉ tiêu của quy hoạch đều không đạt; thiếu sự liên kết giữa doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ trong nước với doanh nghiệp FDI; chính sách tính thuế nhập khẩu còn cao đối với các sản phẩm linh kiện rời theo hướng khuyến khích nội địa hóa. Trên cơ sở khái quát công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam, bài viết đã đưa ra 4 nguyên nhân, và 4 nhóm giải pháp để tạo những "cú hích" thúc đẩy công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam phát triển.*

**Từ khóa:** ô tô, công nghiệp hỗ trợ, công nghiệp ô tô, sản xuất ô tô, hỗ trợ ô tô, hỗ trợ sản xuất, thách thức của công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô.

## Challenges for the supporting industries for the automobile industry in Vietnam

### Abstract:

*This article proposes six challenging problems for the supporting industries for automotive manufacturing in Vietnam. These include improper implementation of policies on developing supporting industries for automobile manufacturing, slow development of supporting industries for automobile manufacturing, under-developed market; unreached targets of the supporting industries, lack of links between domestic enterprises operating in the supporting industries for automobile manufacturing and FDI enterprises, and high import taxes upon discrete components. On the basis of the analyses, the article points out four reasons and four groups of solutions to create "the push" to promote the supporting industries for the automobile industry in Vietnam.*

*Keywords: challenges, automobile industry, supporting industry.*

## 1. Đặt vấn đề

Công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô có vai trò quan trọng đối với sự phát triển ngành công nghiệp, là điều kiện đảm bảo tính chủ động, nâng cao giá trị, tăng sức cạnh tranh của sản phẩm công nghiệp; thúc đẩy chuyên môn hóa sản xuất, khai thác hợp lý các nguồn lực, giảm tỷ trọng xuất khẩu sản phẩm thô và nhập nguyên liệu. Là ngành công nghiệp có khả năng bao quát và phối hợp rộng với nhiều ngành

liên quan, tạo ra các liên kết đầu vào khác nhau đòi hỏi cao về vốn và công nghệ; tạo thêm việc làm và thu nhập cho người lao động, thu hút nguồn vốn đầu tư khác nhau, kích thích phát triển các doanh nghiệp nhỏ và vừa, góp phần thúc đẩy công nghiệp hóa - hiện đại hóa nền kinh tế quốc dân. Trong bối cảnh nước ta hội nhập kinh tế ngày càng sâu vào nền kinh tế khu vực và thế giới, đã đặt ra những vấn đề như: Làm thế nào để tăng tỷ lệ nội địa hóa sản phẩm công

ngành hỗ trợ cho ô tô, để sản phẩm ô tô mang thương hiệu Việt, tăng sức cạnh tranh của sản phẩm, doanh nghiệp và nền kinh tế đất nước. Bài viết này đưa ra một số thách thức đối với ngành công nghiệp hỗ trợ sản xuất ô tô ở Việt Nam, nguyên nhân và những giải pháp giúp ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô cần được phát triển trong thời gian tới.

## 2. Khái quát công nghiệp ô tô và công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam

Với mục tiêu là có một ngành công nghiệp sản xuất ô tô phát triển nên Chính phủ đã đề ra cơ chế, chính sách cho ngành sản xuất ô tô trong nước từ rất sớm (1997). Nhưng chính sách thu hút đầu tư đối với các hãng ô tô nước ngoài vào Việt Nam có những tác động lớn tới sự phát triển của ngành sản xuất ô tô với hàng loạt các liên doanh, doanh nghiệp sản xuất và lắp ráp ô tô ra đời.

Theo chủ đề này, VCCI, (2012, trang 106 – trang 109) cho biết năm 2009, giá trị sản xuất công nghiệp của ngành ô tô đã tăng hơn 9 lần so với năm 2000, đạt 55.076 tỷ đồng, chiếm 2,9% giá trị sản xuất công nghiệp toàn ngành công nghiệp và chiếm 14,6% giá trị sản xuất công nghiệp của ngành cơ khí. Năm 2010, cả nước sản xuất 114,6 nghìn xe các loại, cao gấp 2 lần năm 2005 và 8,4 lần năm 2000. Tốc độ tăng trưởng bình quân trong 10 năm qua là 17,44%/năm. Ngoài sản phẩm chính là xe lắp ráp, sản xuất khung, gầm, thân xe và thùng xe tăng nhanh từ 2.911 chiếc năm 2005 lên 9.575 chiếc năm 2010 và linh kiện, phụ tùng cũng tăng gần 2 lần trong kỳ. Trong giai đoạn 2006 – 2010, tăng trưởng bình quân nhập khẩu xe khá cao đạt 20,64%/năm về lượng và 23,92%/ năm về giá trị. Trong đó, xe ô tô đến 9 chỗ có tốc độ tăng trưởng bình quân cao nhất, đạt 51,65%/năm. Nhập khẩu ô tô tải có tốc độ tăng trưởng không đáng kể (chỉ đạt 2,9%) và nhập khẩu ô tô trên 10 chỗ giảm mạnh với tốc độ giảm giai đoạn là -13,08%/năm.

Năm 2011, số lượng doanh nghiệp ô tô ngoài nhà nước chiếm tỷ trọng cao nhất (51,9%), tiếp theo là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (41,7%). Số

lượng doanh nghiệp nhà nước chỉ chiếm 6,4% năm 2009 so với 18,7% năm 2000. Theo công suất thiết kế, các doanh nghiệp sản xuất ô tô cả nước có tổng công suất lắp ráp xe hiện nay khoảng 500.000 xe/năm, trong đó tổng công suất thiết kế của các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài khoảng 215.000 xe/năm chiếm khoảng 47%, còn lại là các doanh nghiệp trong nước, chiếm 53%. Thực tế, quá trình sản xuất cho thấy các nhà máy sản xuất ô tô mới chỉ huy động khoảng 50% công suất thiết kế. Số lượng ô tô sản xuất trong nước đã đáp ứng khoảng 68,32% thị trường. Trong đó, xe ô tô đến 9 chỗ đã đáp ứng 64,16%, xe ô tô trên 10 chỗ đã đáp ứng 94,49% và xe tải đã đáp ứng 76,85%; riêng xe chuyên dụng và xe khác mới chỉ đáp ứng được 9,74%; sản lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước tăng trưởng bình quân giai đoạn 2006 – 2011 giảm so với giai đoạn 2000 – 2005, xem Bảng 1.

Nhìn chung, sản lượng ô tô lắp ráp trong nước tăng trưởng chậm so với tốc độ phát triển chung của các sản phẩm quan trọng trong ngành công nghiệp. Sản lượng thấp, phân tán vào nhiều dòng xe, do nhiều nhà sản xuất chi phối, trong điều kiện chính sách thuế thay đổi liên tục, đây cũng là những nguyên nhân cơ bản cản trở nội địa hóa trong ngành ô tô và tác động tiêu cực đến quyết định của các nhà đầu tư quan tâm đến sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô tại Việt Nam. Các loại xe khách, xe tải sản xuất trong nước là sản phẩm có tính cạnh tranh cao, tiếp theo là các loại xe đến 9 chỗ. Đối với dòng xe 4 đến 9 chỗ hạng sang hiện nay hầu hết là nhập khẩu, đây không phải là phân khúc thị trường mà là các nhà sản xuất ô tô trong nước hướng tới. Dòng xe từ 4 đến 9 chỗ giá thấp đến trung bình có xu hướng tiêu thụ tăng trưởng nhanh và tỷ trọng lớn cũng là phân khúc thị trường quan trọng và tiềm năng cho các nhà sản xuất lắp ráp ô tô trong nước. Tuy vậy, thị trường ô tô Việt Nam hiện nay vẫn còn hẹp so với thị trường ô tô của các nước trong khu vực.

Năm 2011, cả nước có 230 doanh nghiệp tham gia sản xuất các loại linh kiện, phụ tùng ô tô (trong đó

**Bảng 1: Sản lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước**

	2000	2005	2010	2011	TTBQ (%/năm)	
					2000-05	2006-11
<b>Ô tô sản xuất, lắp ráp</b> (Nghìn cái)	13,547	59,200	112,300	107,900	34,3%	10,5%

Nguồn: Bộ Công thương (2013, trang 14)

**Bảng 2: Doanh nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô**

Năm	2000	2005	2011	TTBQ (%/năm)	
				2001-2005	2006-2011
<b>Số lượng doanh nghiệp</b>	62	133	230	16,49%	11,58%
<b>Tổng số lao động (người)</b>	4.786	17.230	28.442	29,20%	10,54%
<b>Tổng tài sản cố định và đầu tư dài hạn (tỷ đồng)</b>	568	3.306	9.045	42,24%	22,30%
<b>Tổng thuế đã nộp (tỷ đồng)</b>	84	311	846	30,00%	22,14%

Nguồn: Bộ Công thương (2013, trang 21).

có 56 doanh nghiệp lắp ráp ô tô, 40 doanh nghiệp sản xuất khung gầm, thân xe và thùng xe, 150 doanh nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô và 74 doanh nghiệp sửa chữa ô tô trên 44 tỉnh, thành của cả nước),... với giá trị sản xuất ước đạt 3 nghìn tỷ đồng và sử dụng trên 28 nghìn lao động, tổng tài sản cố định và đầu tư dài hạn của các doanh nghiệp là 7.647 tỷ đồng, (Bộ Công thương, 2013), xem Bảng 2.

Đến nay, tỷ lệ nội địa hóa của ngành ô tô đạt 30%- 40% với xe tải và xe trên 10 chỗ ngồi, dòng xe dưới 9 chỗ tỷ lệ nội địa hóa đạt dưới 15%. Sản phẩm chủ yếu của lĩnh vực linh kiện phụ tùng kim loại cung ứng cho ngành ô tô bao gồm: (1) Khung, gầm, thân xe và thùng xe; (2) Linh kiện và phụ tùng xe: gồm các cụm phanh, hộp số, vành bánh xe, thiết bị giảm xóc, ống xả, bộ tản nhiệt, trục dẫn, nhíp lò xo... Các doanh nghiệp sản xuất phần lớn là doanh nghiệp FDI, một số doanh nghiệp FDI trong lĩnh vực linh kiện ô tô hoạt động theo mô hình doanh nghiệp chế xuất, hoặc xuất khẩu phần lớn sản phẩm, số lượng cung cấp cho thị trường trong nước rất nhỏ. Sản phẩm linh kiện ô tô xuất khẩu đạt giá trị 1,098 tỷ USD năm 2008; 1,076 tỷ USD năm 2009 và 1,574 tỷ USD năm 2010; Bộ Công thương (2013) cho rằng các sản phẩm có nhu cầu cao cho công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô, như: Sản phẩm xuất khẩu gồm: bộ dây dẫn điện ô tô, thiết bị điện tử trong ô tô, túi khí an toàn, dây đai thép truyền động cho hộp số vô cấp, bộ phận đo lưu lượng khí, bộ điều khiển hộp số, linh kiện hộp số tự động, bộ phận chế hòa khí động cơ, điều khiển chống giật khi đổi số, cụm chân ga, giảm xóc, linh kiện nhựa bọc kim loại trong động cơ, trục bơm trợ lực tay lái, bộ lọc nhớt ô tô bằng thép, van tạo xoáy lọc, van lưu hồi khí thải, vành nhôm ô tô, săm lốp ô tô...

Các nhà sản xuất linh kiện này nhập khẩu hầu hết

các loại vật liệu, linh kiện, chỉ thực hiện một số công đoạn gia công tại Việt Nam nên sức lan tỏa cũng như đóng góp cho sự phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô trong nước rất hạn chế. Từ sự phát triển mạnh mẽ của công nghiệp hỗ trợ cho ngành sản xuất xe máy, các nhà cung cấp lớp 2, 3 của công nghiệp ô tô đã hình thành và cho thấy có sự phân công chuyên sâu hơn trong sản xuất. Tuy nhiên các doanh nghiệp cơ khí này chủ yếu cung cấp sản phẩm linh kiện cho xe máy, linh kiện cơ khí chế tạo máy, sản lượng linh kiện cung cấp cho ngành ô tô rất thấp, cụ thể như: Công ty VPIC 1, chuyên sản xuất linh kiện xe máy, là nhà cung cấp lớp thứ nhất của Honda, Piaggio Việt Nam. Hiện nay công ty cũng đang cung cấp một số linh kiện đột dập cho Toyota Boshoku, công ty cung cấp ghế cho Toyota Việt Nam. Tuy nhiên, số lượng đặt hàng của Toyota Boshoku thấp, không đáng kể so với sản lượng của VPIC 1 (Bộ Công thương, 2013).

Để phục vụ nhu cầu tiêu dùng, sản xuất và thay thế trong nước, Việt Nam phải nhập khẩu hàng tỷ USD linh kiện ô tô các loại. Năm 2011, nhập khẩu linh kiện ô tô đã lên đến trên 2 tỷ USD. Qua đó cũng cho thấy sản lượng tiêu thụ xe ô tô cá nhân thấp nhưng nhu cầu của thị trường lại rất lớn, đây cũng mâu thuẫn nội tại của công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam (VCCI, 2012).

### 3. Những thách thức đối với công nghiệp hỗ trợ sản xuất ô tô ở Việt Nam

#### 3.1. Những thách thức

##### 3.1.1. Thực hiện chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô còn chưa kịp thời

Kể từ năm 1995 - 1996, khi Chính phủ cấp phép cho những doanh nghiệp nước ngoài đầu tư sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam, năm 2003, Việt Nam

mới có Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô giai đoạn 2003 đến 2010. Năm 2014, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn 2030. Nhìn chung, chính sách và chiến lược thực hiện công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô còn ban hành chậm, doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô chưa nhận được nhiều từ chính sách khuyến khích, ưu đãi, hỗ trợ trong thời gian ngắn hạn và dài hạn. Ngược lại, Chính phủ một số nước trong khu vực đã có những quan điểm rõ ràng, thống nhất phát triển ngành ô tô từ 20 đến 30 năm và cần có những chính sách mang tính dài hạn thì các doanh nghiệp mới tập trung vào sản xuất.

Chính sách quy hoạch và phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô còn chưa đồng bộ, chưa theo kịp với sự phát triển các liên doanh sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước. Vì vậy, các liên doanh này chủ yếu vẫn nhập linh kiện, phụ tùng từ công ty mẹ và các công ty thành viên trong khu vực để lắp ráp, mà ít chú trọng đến đầu tư sản xuất linh kiện, phụ tùng tại chỗ. Vì, các doanh nghiệp FDI sẽ không bị ảnh hưởng lớn bởi sự phát triển của các doanh nghiệp này đã dựa trên quy mô theo chuỗi, tức là có sự liên kết của nhiều đơn vị thành viên ở nhiều quốc gia. Dự báo của nhiều chuyên gia cho thấy, đối với các liên doanh sản xuất ô tô thì đến năm 2018 với thuế suất nhập khẩu ô tô bằng 0% thì các doanh nghiệp FDI về ô tô sẽ trở thành nhà phân phối xe từ nước ngoài của các công ty đa quốc gia vào nước ta và chính họ lại là các đại lý bán hàng.

### *3.1.2. Công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô Việt Nam phát triển chậm trong giai đoạn vừa qua*

Công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô chỉ sản xuất được một số nhóm linh kiện, phụ tùng ô tô như: Các chi tiết cấu thành khung gầm xe, thùng xe, vỏ ca-bin, cửa xe, sảm lốp, bộ tản nhiệt, dây phanh, dây dẫn điện, trục dẫn, vành bánh xe, nhíp lò xo, ống xả, ruột két nước, hộp số, vô lăng, van điều khiển trong hộp số tự động, điều khí trong động cơ, somi xi-lanh, ghế ngồi, bàn đạp chân ga, chân phanh, ăng-ten cho radio trong xe; một số sản phẩm đúc hợp kim, chi tiết composite và một số sản phẩm nội thất,... Nhìn chung, trình độ công nghệ và thiết bị của doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ sản xuất ô tô trong nước còn ở mức trung bình. Mức độ tự động hóa chưa cao, tỷ lệ sử dụng lao động thủ công còn nhiều. Tuy đã được đầu tư nên hầu hết các nhà sản

xuất ô tô đều đảm bảo quy trình công nghệ, quy trình sản xuất lắp ráp xe điển hình của các doanh nghiệp lắp ráp ô tô hiện nay bao gồm Hàn – Sơn – Lắp ráp và kiểm tra. Các công ty sản xuất lắp ráp ô tô có quy mô nhỏ hầu hết đầu tư thiết bị và công nghệ chấp vá; nhà xưởng nhỏ hẹp, thiết bị trong nhà máy còn lạc hậu so với các nước trong khu vực, quy trình kiểm tra xe xuất xưởng còn chưa tiên tiến nên ảnh hưởng đến sự đánh giá chất lượng sản phẩm.

Doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ sản xuất ô tô đầu tư vào sản xuất linh kiện ô tô còn mang tính nhỏ lẻ; sản phẩm làm ra ít cả về chủng loại và sản lượng. Sức cạnh tranh quốc tế của sản phẩm còn yếu, nhất là các sản phẩm của các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ trong nước. Nhưng tham gia xuất khẩu linh kiện ô tô lại là các doanh nghiệp FDI đã với tổng giá trị trên 1,5 tỷ USD vào năm 2010, (VCCI, 2012).

### *3.1.3. Quy mô thị trường công nghiệp hỗ trợ cho ngành sản xuất ô tô còn chưa phát triển mạnh*

Yếu tố thị trường đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong quyết định sản xuất. Trước khi các doanh nghiệp đề ra chiến lược sản xuất và xuất khẩu, thì họ cũng phải tìm hiểu dung lượng của thị trường nội địa phải đủ lớn để mở rộng phát triển sản xuất, hạ giá thành sản phẩm. Công nghiệp hỗ trợ phục vụ ngành sản xuất ô tô phát triển chậm trong giai đoạn vừa qua. Nhưng trong những năm tới, tổng dung lượng thị trường xe ô tô sẽ tăng mạnh, đến năm 2020, dự báo là trên 305 nghìn xe, năm 2025 là 662 nghìn xe so với dung lượng thị trường chỉ khoảng 102 nghìn xe vào năm 2012. Vì vậy, mục tiêu đến năm 2030, công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô sẽ phát triển cả về quy mô và chủng loại sản phẩm, đủ khả năng cung ứng 50 – 60% (về giá trị) linh kiện, phụ tùng cho sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước, đẩy mạnh xuất khẩu và có vị trí trong chuỗi giá trị sản xuất ô tô trong khu vực và trên thế giới; trung bình một chiếc xe ô tô có trên 4.000 linh kiện, chủ yếu là linh kiện cơ khí, linh kiện điện- điện tử và linh kiện nhựa – cao su, (Bộ Công thương, 2013).

Theo mục tiêu phát triển như trên, thì so với Thái Lan, để sản xuất 2,6 triệu xe ô tô/năm, Thái Lan đã có 709 công ty hỗ trợ cấp 1 và 1.100 công ty hỗ trợ cấp 2, cung cấp cho 16 công ty lắp ráp. Trong khi đó, ở Việt Nam với công suất khoảng 150.000 xe/năm lại chỉ có hơn 230 doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ, hơn 50 công ty lắp ráp, đã cho thấy quy mô doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành sản

xuất ô tô và thị trường này còn nhỏ. Bên cạnh đó, kết hợp những yếu tố tác động tiêu cực đến quy mô thị trường công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô nói riêng và công nghiệp ô tô nói chung, thì chưa có sự chuyên giao công nghệ của doanh nghiệp FDI đối với doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô trong nước; kết cấu hạ tầng giao thông kém, thuế và lệ phí ở mức cao, hạn chế bãi đỗ xe, vấn nạn về tắc đường, bụi khí thải từ ô tô, nhiều vụ tai nạn giao thông xảy ra,... Những yếu tố trên đều đã tác động đến quy mô thị trường công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất và tiêu thụ ô tô ở Việt Nam còn nhỏ so với các nước trong khu vực.

*3.1.4. Thực hiện các chỉ tiêu của quy hoạch công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô đều không đạt, trừ một số chỉ tiêu xuất khẩu linh kiện, phụ tùng*

Chiến lược Phát triển công nghiệp ô tô 2003 đến 2010 đề ra đã cho thấy khi hầu hết các mục tiêu đều không đạt được, đặc biệt tỷ lệ nội địa hóa và sở hữu một phương tiện ô tô giá rẻ ở Việt Nam bằng các nước trong khu vực có lẽ sẽ mất nhiều năm nữa. Theo như quy hoạch đến năm 2010, Việt Nam đặt ra chỉ tiêu nội địa hóa các loại ô tô tối thiểu là 50%, nhưng thực hiện tỷ lệ nội địa hóa đối với xe ô tô dưới 9 chỗ ngồi chỉ đạt dưới 15%; tỷ lệ nội địa hóa đối với các dòng xe trên 10 chỗ ngồi, xe tải và xe chuyên dụng đạt cao hơn, từ 30% đến 40%, đã cho thấy tỷ lệ nội địa hóa thấp nên chưa có nền tảng cho ngành công nghiệp ô tô phát triển (thấp hơn so với chỉ tiêu quy hoạch đề ra là 60%).

Nguyên nhân của thực trạng tỷ lệ nội địa hóa thấp như nêu ở trên là do doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ chưa năng động và nhạy bén trong việc tiếp cận khách hàng, chưa tự tin và chưa có khái niệm xây dựng quan hệ “hai bên cùng có lợi” trong kinh doanh. Thực tế, các doanh nghiệp FDI lắp ráp ô tô khi đầu tư vào Việt Nam là với một kỳ vọng ngành công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở trong nước phát triển mạnh. Trong khi đó, các doanh nghiệp thuộc công nghiệp hỗ trợ hiện nay vẫn sản xuất ra những sản phẩm có chất lượng thấp và giá thành cao (do công nghệ thấp). Do vậy, luôn tồn tại một khoảng cách lớn giữa yêu cầu về chất lượng sản phẩm, giá bán cũng như thời hạn giao hàng của các doanh nghiệp nước ngoài so với khả năng đáp ứng của các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ở Việt Nam.

*3.1.5. Thiếu sự liên kết giữa doanh nghiệp công*

*ng nghiệp hỗ trợ sản xuất ô tô trong nước với doanh nghiệp FDI lắp ráp ô tô*

Sự phát triển của doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô còn thiếu so với yêu cầu. Trong số các nhà cung cấp nguyên liệu đầu vào cho các doanh nghiệp FDI trong ngành sản xuất ô tô, qua khảo sát trên 23 doanh nghiệp FDI trong ngành sản xuất xe ô tô năm 2010, do Cục Đầu tư nước ngoài + Tổng Cục Thống kê + VCCI tổ chức: xét trong từng nhà cung cấp, tỷ lệ ký hợp đồng dài hạn đối với các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam là cao nhất (85,09%), tiếp đến là các doanh nghiệp ở nước ngoài (75,50%) và cuối cùng là các doanh nghiệp Việt Nam (59,07%), (VCCI, 2012).

Mặc dù các doanh nghiệp Việt Nam chiếm tỷ trọng cao trong danh sách các nhà cung ứng cho các doanh nghiệp FDI trong ngành sản xuất ô tô nhưng thường không có được các hợp đồng dài hạn, mà giá trị các hợp đồng ngắn hạn lại thấp. Thực tế, các doanh nghiệp FDI lựa chọn mua các nguyên liệu đầu vào trong nước chủ yếu là do yêu cầu bắt buộc về tỷ lệ nội địa hóa. Lý do của doanh nghiệp FDI không mua sản phẩm đầu vào trong nước chủ yếu là *chất lượng sản phẩm không cạnh tranh được so với các sản phẩm nhập khẩu và dịch vụ giao hàng không đúng tiến độ. Do vậy, hầu hết các doanh nghiệp lắp ráp ô tô nước ngoài phải đi tìm các doanh nghiệp cung cấp linh kiện trong nước, nhiều doanh nghiệp Nhật Bản đã sử dụng niên giám điện thoại và các mối quan hệ của nhân viên để tìm kiếm các sản phẩm tiềm năng. Họ cho rằng, doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ở Việt Nam đã không thực sự năng động và nhạy bén trong việc tiếp cận khách hàng.*

*3.1.6. Chính sách tính thuế nhập khẩu còn quá cao đối với các sản phẩm linh kiện rời theo hướng khuyến khích nội địa hóa*

Chính sách này gần như đã hạn chế việc đầu tư sản xuất linh kiện, phụ tùng trong nước của các doanh nghiệp nước ngoài. Bởi các doanh nghiệp ô tô nước ngoài là các công ty hoạt động ở nhiều quốc gia, việc sản xuất linh kiện, phụ tùng được các công ty mẹ phân bổ theo hướng tập trung hóa cao để cung cấp cho các công ty con trong khu vực và trên thế giới.

Các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô lý giải chính sách thuế chưa thực sự hỗ trợ cho các doanh nghiệp sản xuất trong nước, thị

trường khó mở rộng bởi những chính sách hạn chế thị phần ô tô. Đài truyền hình Việt Nam (2012) nhận định: “Sau 8 năm đầu tư, đến nay công ty VINAXUKI mới có những sản phẩm ô tô đầu tiên mà tỷ lệ nội địa hóa lên đến 50%. Đại diện chủ doanh nghiệp cho biết đầu tư vào dòng xe này xuất phát từ chiến lược phát triển ô tô trong nước của doanh nghiệp, nếu muốn ưu đãi về thuế thì doanh nghiệp phải đạt mức sản xuất 20.000 xe mỗi năm theo quy định của cơ quan chức năng. Còn ở Nhật Bản, doanh nghiệp chỉ cần sản xuất 300 đến 500 chiếc xe ô tô là được hưởng chính sách ưu đãi”.

Với chính sách như vậy đã gây trở ngại đối với các doanh nghiệp trong nước và có lợi cho các công ty nước ngoài có thể mạnh về vốn, công nghệ vào đầu tư. Theo tính toán của các chuyên gia kinh tế, nếu không sản xuất mà hoàn toàn trông vào nhập khẩu, Việt Nam khó có thể cân bằng được cán cân thương mại khi mà mỗi năm ước tính phải bỏ ra 1,2 đến 1,5 tỷ USD để nhập khẩu xe nguyên chiếc, hơn 2 tỷ USD nhập khẩu linh kiện để lắp ráp ô tô trong nước.

### **3.2. Một số nguyên nhân**

*Thứ nhất*, hầu hết các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô chưa có chiến lược phát triển sản phẩm một cách rõ ràng, thiếu chủ động liên kết với doanh nghiệp FDI sản xuất, lắp ráp ô tô; chậm đổi mới công nghệ làm cho sản phẩm chi tiết cơ khí, hợp kim chưa đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế, nên ít được dùng để lắp ráp sản phẩm. Sự liên kết, hợp tác, phân công sản xuất của các doanh nghiệp trong ngành còn yếu nên chưa phát huy được sức mạnh, lợi thế của từng doanh nghiệp dẫn đến năng lực cạnh tranh kém.

*Thứ hai*, đa số các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô là doanh nghiệp nhỏ và vừa nên trình độ quản lý, công nghệ, thiết bị của doanh nghiệp này còn ở mức trung bình và lạc hậu, thiếu khả năng sáng tạo, sáng chế, mức độ tự động hóa thấp, tỷ lệ sử dụng lao động thủ công là chủ yếu; với quy mô doanh nghiệp nhỏ, đầu tư thiết bị và công nghệ thấp; nhà xưởng nhỏ hẹp, quy trình kiểm tra chất lượng sản phẩm còn chưa được tiên tiến.

*Thứ ba*, cơ chế chính sách chưa đủ mạnh để vừa khuyến khích và đòi hỏi doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô đầu tư đổi mới công nghệ. Trong nguyên nhân này phải chăng do sự chi phối của những nhóm lợi ích, của doanh nghiệp FDI lắp

ráp ô tô tại Việt Nam?!

*Thứ tư*, quy mô thị trường sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô còn nhỏ, chưa tương xứng với tiềm năng; nhiều yếu tố để phát triển thị trường còn bỏ ngỏ, bất cập và chưa đồng bộ.

## **4. Nhóm giải pháp phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam trong thời gian tới**

### **4.1. Nâng cao nhận thức về tầm quan trọng của công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô**

Cần thực hiện hiệu quả các quyết định của Thủ tướng Chính phủ, như: Quyết định số 1211/QĐ-TTg về *phê duyệt quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn 2030*; Quyết định số 1556/QĐ-TTg về *trợ giúp doanh nghiệp nhỏ và vừa trong công nghiệp hỗ trợ*. Đối với doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô, nên phát triển theo hướng sau:

- Tập trung phát triển sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô theo cụm công nghệ, như: cabin, khung, vỏ, hệ thống treo, động cơ, cầu, hộp số, hệ thống lái,... cho các loại xe tải, xe khách và xe chuyên dụng. Phát triển có chọn lựa một số loại động cơ, hộp số, bộ truyền động và phụ tùng với số lượng lớn phục vụ sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước và tham gia xuất khẩu. Phát triển sản xuất đáp ứng nhu cầu các chi tiết hỗ trợ thông dụng, có thể sử dụng cho nhiều hãng xe như ác quy, bugi, pha đèn, kính, săm lốp, hệ thống dây điện, còi, giảm xóc,...

- Khuyến khích hợp tác sản xuất và chuyển giao công nghệ với các tập đoàn đa quốc gia vào sản xuất linh phụ kiện ô tô, định hướng phát triển sản phẩm công nghiệp hỗ trợ theo cụm công nghệ, phát triển có lựa chọn một số loại linh kiện; các doanh nghiệp đã đầu tư vào sản xuất các loại linh kiện có thể mạnh sản xuất tại Việt Nam cung ứng cho sản xuất trong nước và xuất khẩu.

### **4.2. Hoàn thiện môi trường đầu tư và sự hỗ trợ trực tiếp từ các cơ quan chức năng đối với công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô**

Cần thực hiện các giải pháp thu hút đầu tư, sự hỗ trợ của Chính phủ đối với các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô. Xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu nhằm cung cấp thông tin về năng lực sản xuất của các nhà sản xuất linh phụ kiện, phụ tùng để phục vụ các doanh nghiệp lắp ráp; cần được ưu đãi về chính sách đất đai, nguồn

vốn vay, khuyến khích đầu tư của doanh nghiệp nhỏ và vừa.

Các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nên định hướng sản phẩm của mình vào những dòng xe chiến lược, sản lượng ô tô sẽ được tập trung vào một vài dòng xe chính nhằm định hướng tiêu dùng và khả năng nội địa hóa cho các doanh nghiệp sản xuất linh kiện phụ tùng, đẩy mạnh xuất khẩu và có vị trí trong chuỗi giá trị sản xuất ô tô khu vực và trên thế giới.

#### **4.3. Ưu tiên các nguồn lực đầu tư phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô nhằm gia tăng sức cạnh tranh**

*Nguồn nhân lực:* Chú trọng đào tạo đội ngũ chuyên gia, kỹ sư - thiết kế, công nhân lành nghề. Tập trung đào tạo nhân lực và nâng cao chất lượng lao động, mở rộng và nâng cao hiệu quả công tác đào tạo để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao về nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn hóa trong các lĩnh vực của công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô. *Nguồn vốn:* Tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ tiếp cận được các nguồn vốn vay dài hạn cho đầu tư phát triển. Chú trọng nguồn vốn FDI cho phát triển công nghiệp hỗ trợ

ngành sản xuất ô tô. *Nguồn lực Khoa học và công nghệ:* Huy động mọi nguồn lực khoa học công nghệ trong và ngoài nước hướng vào việc thúc đẩy sự phát triển của công nghiệp hỗ trợ sản xuất ô tô. Sử dụng hợp lý *nguồn lực là tài nguyên* tự nhiên cho sản xuất các nguyên phụ liệu.

#### **4.4. Đề cao tính liên kết công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô**

Phát huy vai trò của các thành phần kinh tế và hình thức tổ chức doanh nghiệp trong việc hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp nhỏ và vừa đầu tư phát triển sản xuất các nhóm linh kiện, phụ tùng, nguyên vật liệu, phụ kiện cho công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô. Các cơ quan chức năng, doanh nghiệp, Hiệp hội của ngành ô tô thường xuyên thực hiện các kết nối giữa doanh nghiệp trong nước với doanh nghiệp nước ngoài, xây dựng các chương trình hợp tác dài hạn, xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu. Khuyến khích hợp tác sản xuất và chuyển giao công nghệ với các tập đoàn đa quốc gia vào sản xuất linh kiện ô tô, các công nghệ mới cần được lựa chọn để đảm bảo không lạc hậu tối thiểu sau 15 năm. □

#### **Tài liệu tham khảo**

- Thủ tướng Chính phủ (2004), Quyết định số 177/2004/QĐ-TTg, về việc phê duyệt quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn đến 2020, ban hành ngày 05 tháng 10 năm 2004.
- Thủ tướng Chính phủ (2011), Quyết định số 12/2011/QĐ-TTg, về chính sách phát triển một số ngành công nghiệp hỗ trợ, ban hành ngày 24 tháng 02 năm 2011.
- Thủ tướng Chính phủ (2012), Quyết định số 1556/QĐ-TTg, về trợ giúp doanh nghiệp nhỏ và vừa trong công nghiệp hỗ trợ, ban hành ngày 17 tháng 10 năm 2012.
- Thủ tướng Chính phủ (2014), Quyết định số 1211/QĐ – TTg, về phê duyệt quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030, ban hành ngày 24 tháng 7 năm 2014.
- Bộ Công thương (2013), Dự thảo Quy hoạch tổng thể phát triển công nghiệp hỗ trợ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, Viện nghiên cứu chiến lược, chính sách công nghiệp. Hà Nội.
- VCCI [Phòng Thương mại và công nghiệp Việt Nam] (2012), Báo cáo thường niên doanh nghiệp Việt Nam 2011, Nhà xuất bản Thông tin và truyền thông, Hà Nội.
- Đài Truyền hình Việt Nam (2012), ‘Phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam’, Phóng sự của VTV1 phát sóng ngày 24/4/2012, theo số liệu của Bộ Công thương.

---

#### **Thông tin tác giả:**

- \* **Trương Nam Trung**, Thạc sỹ, nghiên cứu sinh chuyên ngành Kinh tế Chính trị học.  
- Tổ chức tác giả công tác: Viện Kinh tế chính trị học, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh.  
- Địa chỉ liên hệ: Địa chỉ Email: [truongnamtrung@npa.org.vn](mailto:truongnamtrung@npa.org.vn)