

Chiến lược phát triển ô tô
Việt Nam, thuận lợi và khó khăn

Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam phát triển muộn hơn so các nước trong khu vực khoảng 30 năm. Thái Lan, Indonesia, Malaysia phát triển công nghiệp ô tô từ những năm 1960 trong khi tại Việt Nam đến năm 1991 ngành công nghiệp ô tô Việt Nam mới ra đời. Bởi vậy, khi Việt Nam mới đặt những viên gạch đầu tiên để xây dựng ngành thì công nghiệp ô tô tại các nước khác đã rất phát triển, tạo ra áp lực cạnh tranh lớn, đe dọa nền sản xuất trong nước. Các nước như Thái Lan, Indonesia hay Trung Quốc, với lợi thế là những nước đi trước, công nghệ và lao động phát triển ở trình độ cao hơn, tận dụng được lợi thế kinh tế nhờ quy mô khiến chi phí sản xuất thấp hơn thì việc họ thành công chiếm lĩnh thị trường Việt Nam trong điều kiện thương mại tự do là điều chắc chắn xảy ra nếu Việt Nam không quyết tâm phát triển ngành công nghiệp ô tô và không có các giải pháp phù hợp để phát triển ngành này trong tương lai.

Đứng trước cơ hội và thách thức, Việt Nam đã có những giải pháp chiến lược dài hạn cho công nghiệp ô tô thông qua “*Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035*” (phê duyệt tại Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16 tháng 07 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ); Quyết định số 229/QĐ-TTg ngày 04 tháng 02 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ quy định về cơ chế, chính sách thực hiện Chiến lược phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam. Chính phủ đã ban hành Nghị định số 116/2017/NĐ-CP ngày 17 tháng 10 năm 2017 quy định điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô với quan điểm: Công nghiệp ô tô là ngành tạo động lực quan trọng thúc đẩy sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa, cần được khuyến khích phát triển bằng những chính sách ổn định, nhất quán và dài hạn; Phát triển ngành công nghiệp ô tô trên cơ sở phát huy tiềm năng của doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế nhằm đáp ứng nhu cầu trong nước và xuất khẩu; Phát triển công nghiệp ô tô trên cơ sở bình đẳng giữa sản xuất trong nước và các doanh nghiệp nhập khẩu ô tô; Đảm bảo quyền lợi của người tiêu dùng và an toàn môi trường; Phù hợp với các cam kết quốc của Việt Nam trong quá trình hội nhập quốc tế.

I. Thực trạng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam

1. Thành tựu

- Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đã phát triển khá nhanh trong 3 năm trở lại đây. Sản lượng ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước từ 2017 đến nay như sau:

Số lượng xe sản xuất lắp ráp trong nước			
Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019	Ước thực hiện 8 tháng đầu năm 2020
258.733	258.116	281.606	154.171

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

- Các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp trong nước đã bước đầu khẳng định vai trò, vị trí đối với thị trường ô tô trong nước và đã có bước phát triển mạnh mẽ cả

về lượng và chất. Tính đến hết năm 2019, cả nước có khoảng hơn 40 doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô với sản lượng sản xuất lắp ráp trong nước đáp ứng khoảng 70% nhu cầu xe dưới 9 chỗ trong nước. Nhiều hãng lớn trên thế giới có hoạt động sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam. Một số doanh nghiệp nội địa đã tham gia sâu vào chuỗi sản xuất ô tô toàn cầu. Một số loại sản phẩm đã xuất khẩu sang thị trường Thái Lan, Philippines...

- Các chủng loại xe tải nhẹ dưới 7 tấn, xe khách từ 25 chỗ ngồi trở lên, xe chuyên dụng sản xuất trong nước đã đạt tỷ lệ nội địa hóa cao, đạt mục tiêu đề ra, đáp ứng cơ bản nhu cầu thị trường nội địa (xe tải đến 07 tấn đáp ứng khoảng 70% nhu cầu).

- Đóng góp cho ngân sách nhà nước hàng tỷ USD/năm và giải quyết công ăn việc làm cho hàng trăm ngàn lao động trực tiếp.

- Chất lượng xe sản xuất, lắp ráp trong nước và xe nhập khẩu được kiểm soát chặt chẽ, đảm bảo quyền lợi người tiêu dùng.

2. Hạn chế

- Ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam hiện mới chỉ tham gia vào phân khúc thấp của chuỗi giá trị ngành ô tô; phụ thuộc lớn vào sự phân công sản xuất của các Tập đoàn ô tô toàn cầu, chưa làm chủ được các công nghệ cốt lõi như động cơ, hệ thống điều khiển, hệ thống truyền động.

- Ngành sản xuất, lắp ráp ô tô trong nước vẫn chưa đạt được tiêu chí của ngành sản xuất ô tô thực sự. Chưa tạo được sự hợp tác - liên kết và chuyên môn hoá giữa các doanh nghiệp trong sản xuất - lắp ráp ô tô và sản xuất phụ tùng linh kiện. Chưa hình thành được hệ thống các nhà cung cấp nguyên vật liệu và sản xuất linh kiện quy mô lớn.

- Giá bán xe vẫn ở mức cao so với các nước trong khu vực.

- Tỷ lệ nội địa hoá đối với xe cá nhân đến 9 chỗ ngồi thấp hơn mục tiêu đề ra, đồng thời thấp hơn rất nhiều so với các quốc gia trong khu vực. Các sản phẩm đã được nội địa hóa mang hàm lượng công nghệ rất thấp.

II. Cơ hội và thách thức đối với ngành công nghiệp ô tô Việt Nam

1. Cơ hội

- Thị trường ô tô trong nước vài năm gần đây tăng trưởng tốt hơn kỳ vọng. Với tốc độ tăng trưởng ổn định của thị trường xe con dưới 9 chỗ như hiện nay (trung bình 20 - 30%/năm), đến năm 2020, Việt Nam sẽ sớm vượt Philippines cả về sản xuất và bán hàng. Hiện tại tỷ lệ sở hữu ô tô tại Việt Nam khoảng 23 xe/1000 dân.

- Tiềm năng phát triển công nghiệp ô tô phụ thuộc vào 3 yếu tố: quy mô và cơ cấu dân số, mức thu nhập bình quân đầu người, và số xe trung bình/1000 dân. Tại Việt Nam, xu thế ô tô hóa (motorization) dự báo sẽ diễn ra trong thời gian tới, khi GDP bình quân đầu người vượt 3.000 USD và số xe trung bình trên 1000 dân đạt 50 xe. Bên cạnh đó, Việt Nam đang trong giai đoạn dân số vàng,

với sự gia tăng nhanh chóng của tầng lớp trung lưu, là khách hàng tiêu dùng lớn tiềm năng của xe cá nhân. Dự kiến nhu cầu tiêu thụ ô tô sẽ bùng nổ trong giai đoạn đến năm 2025.

2. Thách thức

- Sự cạnh tranh gay gắt từ các sản phẩm nhập khẩu (đặc biệt là ô tô từ các nước ASEAN như Thái Lan, Indonesia) và trong vòng 7 – 10 năm tới là các sản phẩm ô tô từ các quốc gia thành viên của Hiệp định CPTPP và EVFTA.

- Một số quốc gia trong khu vực như Indonesia và Thái Lan đang là điểm đến hấp dẫn của các nhà sản xuất ô tô lớn trên thế giới, từ đó cơ hội thu hút các hãng ô tô đầu tư sản xuất lớn ở Việt Nam sẽ gặp nhiều khó khăn.

- Bên cạnh sức ép từ các quốc gia đi trước, Việt Nam sẽ còn phải chịu sự cạnh tranh từ sự phát triển của các nước đi sau trong khu vực (Myanma, Lào, Campuchia).

- Đại dịch Covid-19 diễn biến phức tạp, bùng phát mạnh tại nhiều quốc gia đã ảnh hưởng đến nguồn cung linh kiện nhập khẩu cho sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam. Bên cạnh đó, ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 khiến người tiêu dùng không còn mặn mà với việc mua sắm ô tô bất chấp các nhà sản xuất vẫn nỗ lực đưa ra các chương trình ưu đãi chưa từng có từ trước tới nay.

III. Đề xuất các giải pháp về chính sách nhằm thúc đẩy phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam

Từ các hạn chế của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cũng như tác động của dịch Covid-19 cho thấy, trong thời gian tới, Chính phủ cần có các chính sách, giải pháp mạnh mẽ, hiệu quả để duy trì và từng bước phát triển sản xuất ô tô trong nước để bảo đảm tự chủ của ngành ô tô trước các biến động trong và ngoài nước. Cụ thể:

1. Các giải pháp chung

- Khuyến khích các doanh nghiệp lớn đầu tư phát triển ngành công nghiệp ô tô, trong đó cần chú trọng đầu tư vào công tác nghiên cứu phát triển và các ngành công nghiệp hỗ trợ, tham gia sâu vào chuỗi giá trị toàn cầu của ngành.

- Có các chính sách đào tạo nguồn nhân lực kỹ thuật cao cho ngành công nghiệp ô tô, đặc biệt là nhân sự làm công tác nghiên cứu và phát triển (R&D). nhằm nâng cao năng lực nghiên cứu phát triển sản phẩm ô tô.

- Phối hợp với các bộ, ngành liên quan tiếp tục triển khai thực hiện các chính sách hiện hành, hỗ trợ tháo gỡ cho các doanh nghiệp trong hoạt động sản xuất, kinh doanh, bảo vệ thị trường trong nước đồng thời tăng cường kiểm soát chất lượng nhập khẩu ô tô trong nội khối ASEAN, đảm bảo đáp ứng các điều kiện hưởng thuế suất 0%.

- Về dài hạn, có các cơ chế chính sách thu hút đầu tư từ các Tập đoàn đa quốc gia đầu tư các dự án có quy mô lớn tại Việt Nam, đặc biệt tập trung vào các thương hiệu và dòng xe chưa có tại khu vực ASEAN, nhằm tạo điều kiện để

các doanh nghiệp trong nước tham gia sâu nhất vào chuỗi sản xuất ô tô đa quốc gia và hướng tới thị trường xuất khẩu trong khu vực.

2. Các giải pháp chính sách cụ thể

2.1. Chính sách về thị trường cho ngành ô tô

- Tăng cường công tác bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước cũng như ô tô nhập khẩu nguyên chiếc, bảo đảm bình đẳng về kiểm soát chất lượng giữa xe nội địa và xe nhập khẩu; hạn chế sản phẩm kém chất lượng thâm nhập thị trường gây ảnh hưởng đến người tiêu dùng và sản xuất trong nước.

- Triển khai phương án quy hoạch và phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ trên cả nước, đặc biệt là tại các đô thị lớn như thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh; khuyến khích giao thương hàng hóa giữa các vùng miền, tạo thị trường cho ngành sản xuất, lắp ráp ô tô...

2.2. Chính sách hỗ trợ nhằm giảm chênh lệch chi phí sản xuất giữa xe sản xuất lắp ráp trong nước và xe nhập khẩu nguyên chiếc

a) Các chính sách về thuế, phí, lệ phí nhằm tăng cường khả năng cạnh tranh, thu hẹp khoảng cách chi phí sản xuất giữa ô tô trong nước và ô tô nhập khẩu

b) Nghiên cứu các chính sách ưu đãi, hỗ trợ vượt trội cho các dự án sản xuất, lắp ráp ô tô dưới 9 chỗ trong nước có quy mô lớn và các dự án sản xuất, lắp ráp ô tô điện, kèm theo dự án nghiên cứu, chuyển giao, làm chủ các công nghệ lõi.

c) Xây dựng chính sách ưu tiên hỗ trợ các doanh nghiệp công nghiệp ô tô và công nghiệp hỗ trợ trở thành các Tập đoàn công nghiệp có qui mô tầm cỡ khu vực và quốc tế.

d) Nghiên cứu các chính sách ưu đãi, hỗ trợ cao nhất cho các dự án đầu tư xây dựng phần mềm quản trị, kiểm soát các quá trình sản xuất phụ tùng, linh kiện,..của doanh nghiệp vừa và nhỏ.

2.3. Hoàn thiện các tiêu chuẩn, quy chuẩn và chính sách về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với ô tô

- Sửa đổi các văn bản quy phạm pháp luật về quy định thu hồi, xử lý sản phẩm thải bỏ theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường trên nguyên tắc ràng buộc trách nhiệm các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu đối với việc xử lý các sản phẩm thải bỏ của ngành ô tô.

- Nghiên cứu việc sửa đổi lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải cho ô tô phù hợp với thực trạng phát triển của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.

2.4. Chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ nhằm thúc đẩy sản xuất linh kiện trong nước và tăng cường nội địa hóa

- Tiếp tục thúc đẩy phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô thông qua các

chính sách ưu đãi, hỗ trợ quy định tại Nghị định số 111/2015/NĐ-CP ngày 05 tháng 11 năm 2015 và Chương trình phát triển công nghiệp hỗ trợ đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 68/QĐ-TTg ngày 18 tháng 01 năm 2017.

- Thành lập các Trung tâm Hỗ trợ phát triển công nghiệp tại các Vùng kinh tế trọng điểm, đóng vai trò hỗ trợ đổi mới sáng tạo, nâng cao năng lực cho các doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ, trong đó có ngành ô tô.