



# HƯỚNG TỚI SỰ PHÁT TRIỂN CỦA NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM

---

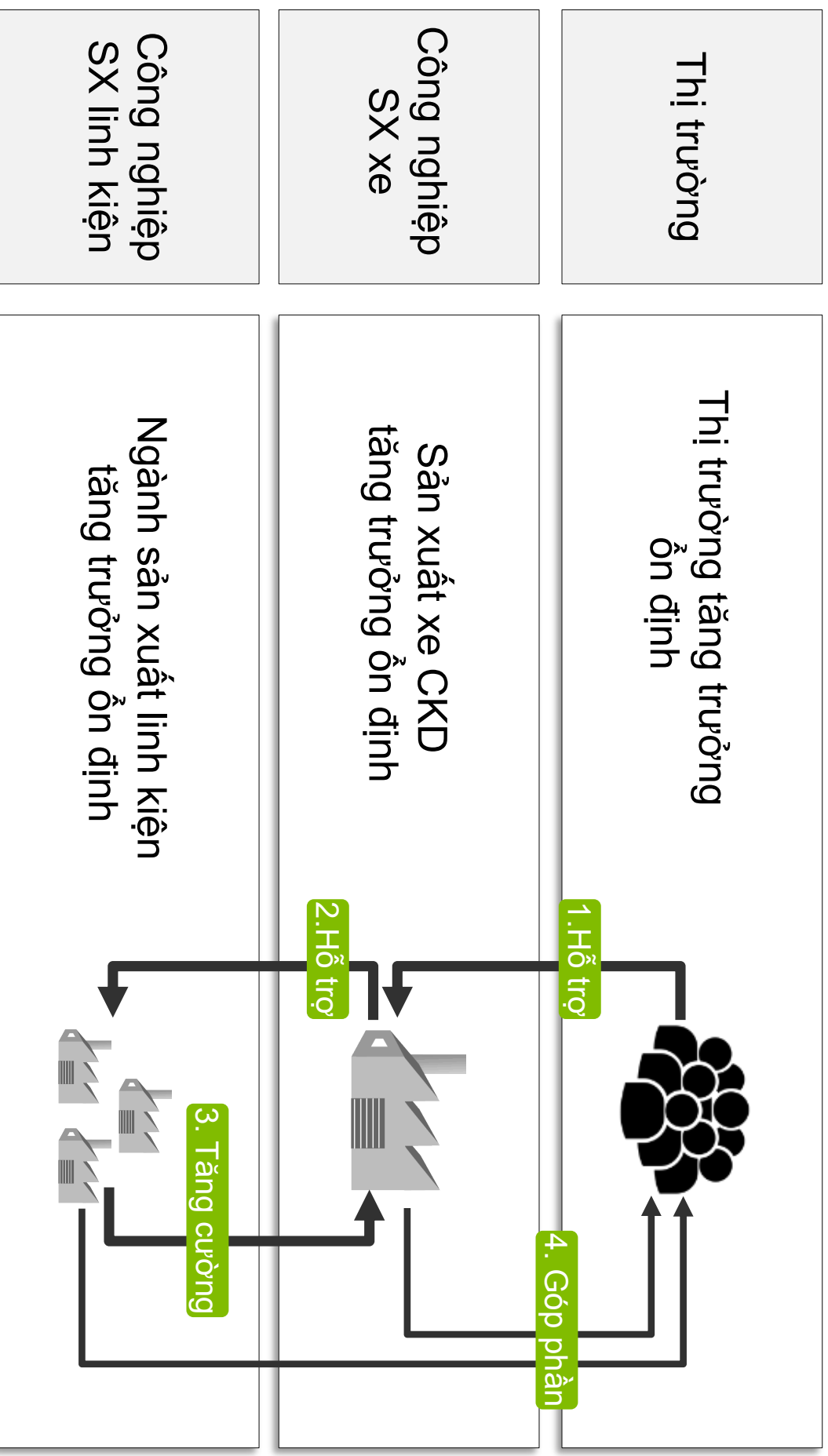
Tháng 11, 2020

# Nội dung

1. Tổng quát ngành công nghiệp ô tô Việt Nam
2. Hành động cần thiết cho sự tăng trưởng
3. Thông điệp chính

# [Tình trạng lý tưởng] Thiết lập và tăng cường chu kỳ cơ bản cho sự tăng trưởng

Tình trạng lý tưởng



# [Hiện trạng]

## Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam vẫn còn ở quy mô nhỏ.

Thái Lan



Indonesia



Malaysia



Philippines



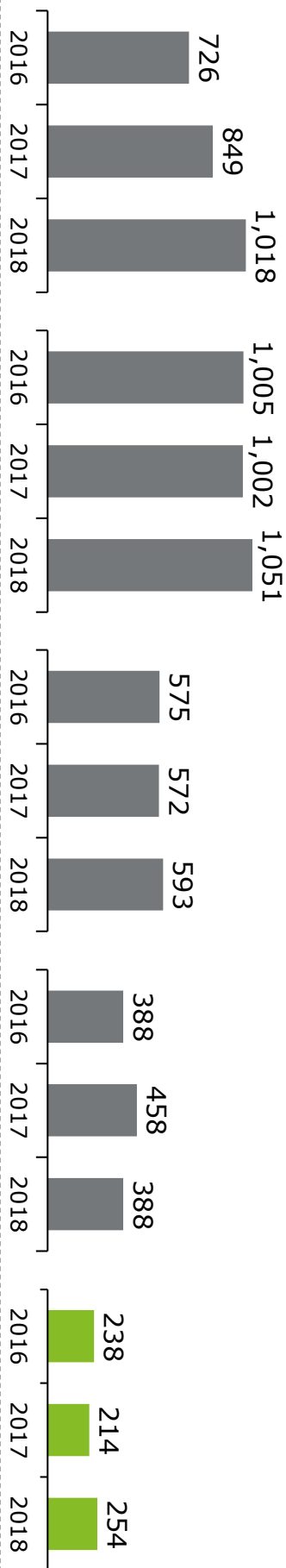
Việt Nam



Thị trường



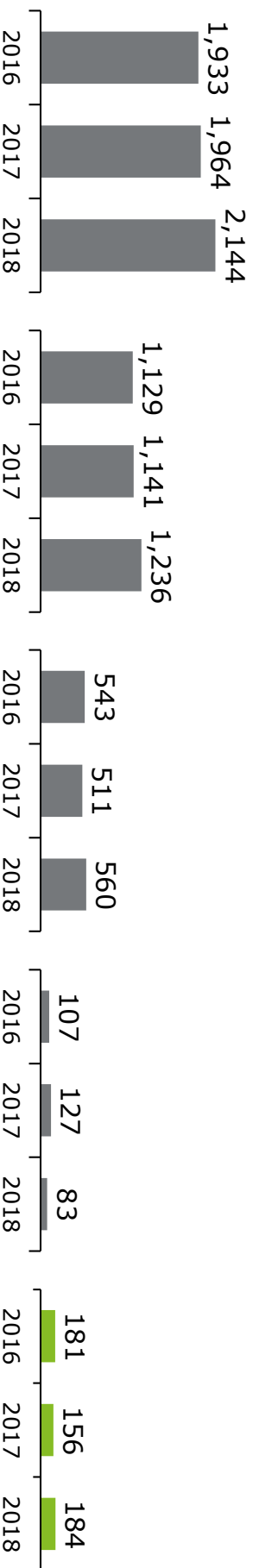
(Nghìn xe)



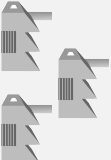
Sản xuất Xe



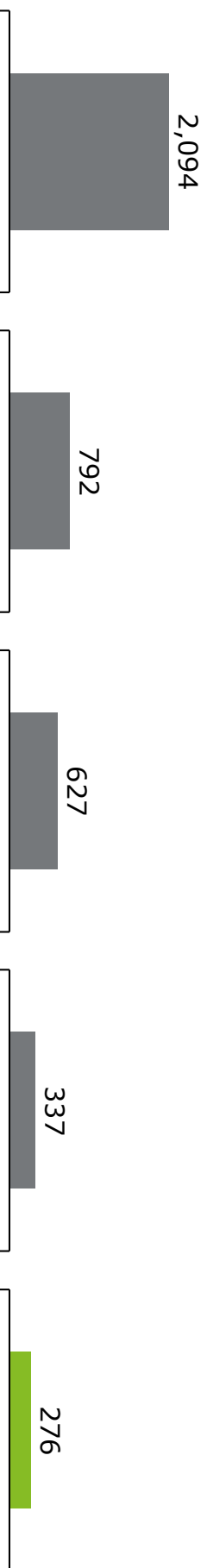
(Nghìn xe)



Sản xuất linh kiện



(Số lượng nhà Cung cấp linh kiện)



\*as of 2018 data from Marklines



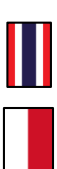
# [Tổng quát: Ngành sản xuất xe] Hơn 80% linh kiện cho sản xuất xe trong nước là nhập khẩu

Tỷ lệ

Cấu trúc  
linh kiện xe

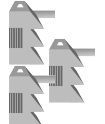
Những linh kiện chính

TH/ID



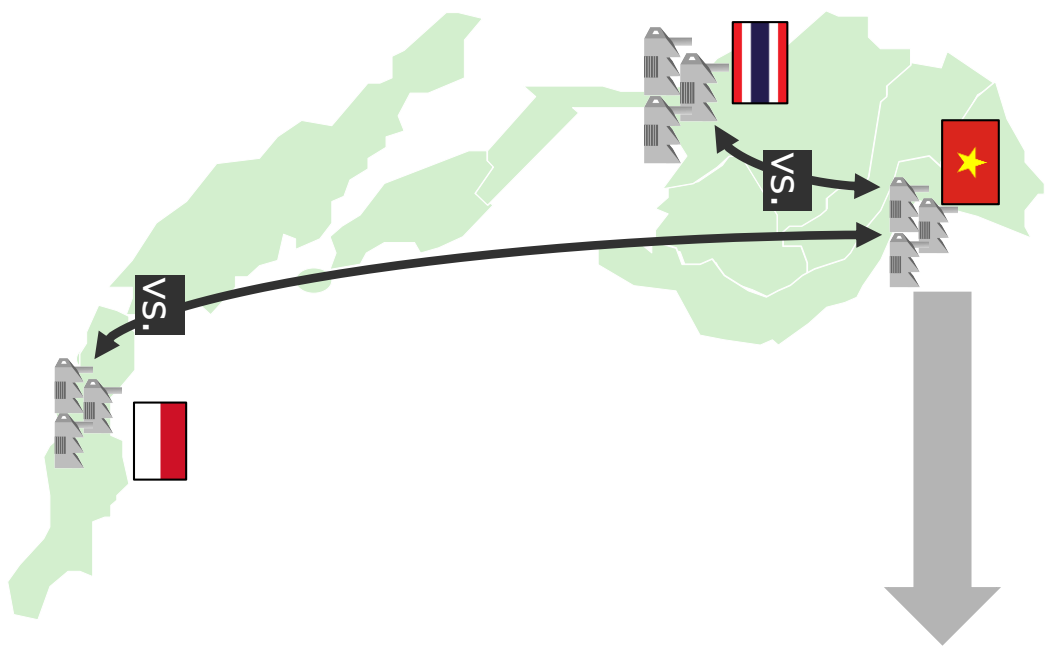
Việt Nam





# [Tổng quát: Ngành sản xuất linh kiện]

## Ngành sản xuất linh kiện ở Việt Nam có điểm mạnh và điểm yếu



**+** Ngành sản xuất linh kiện Việt Nam  
**Điểm mạnh**

Nguồn nhân lực chất lượng cao,  
Chi phí thấp



Tiết kiệm chi phí vận chuyển  
(so với linh kiện nhập khẩu)



**-** Ngành sản xuất linh kiện Việt Nam  
**Điểm yếu**

Thị trường  
nhỏ



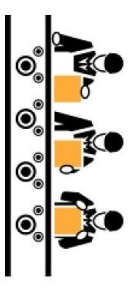
Thiếu ngành  
công nghiệp  
nguyên vật liệu  
(Thép, nhựa)

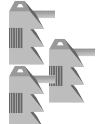


Trình độ kỹ  
thuật sản xuất  
thấp



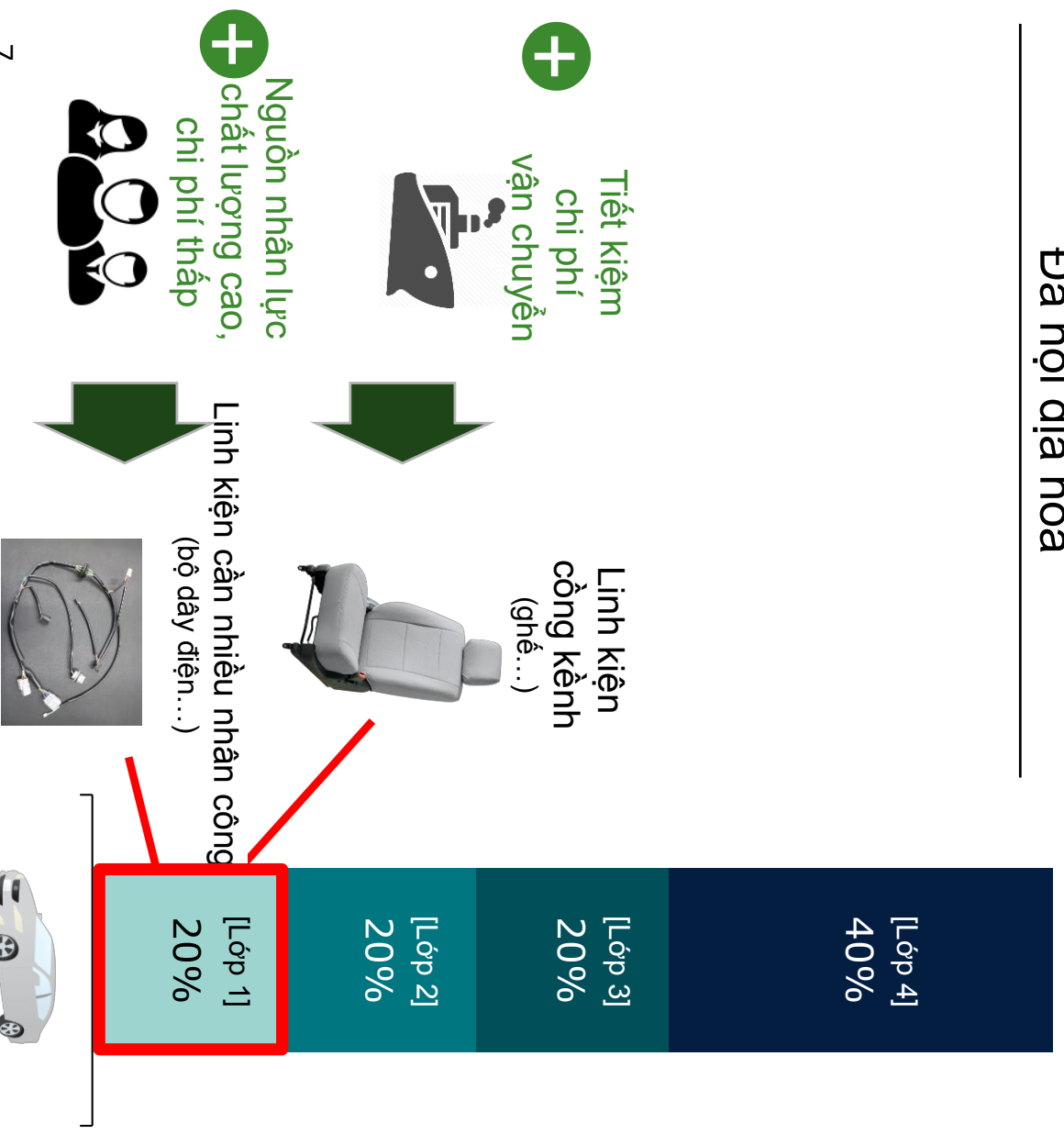
Thiếu  
kinh nghiệm





# [Tổng quát: Ngành sản xuất linh kiện] Điểm mạnh > Điểm yếu → Nội địa hóa

## Đã nội địa hóa



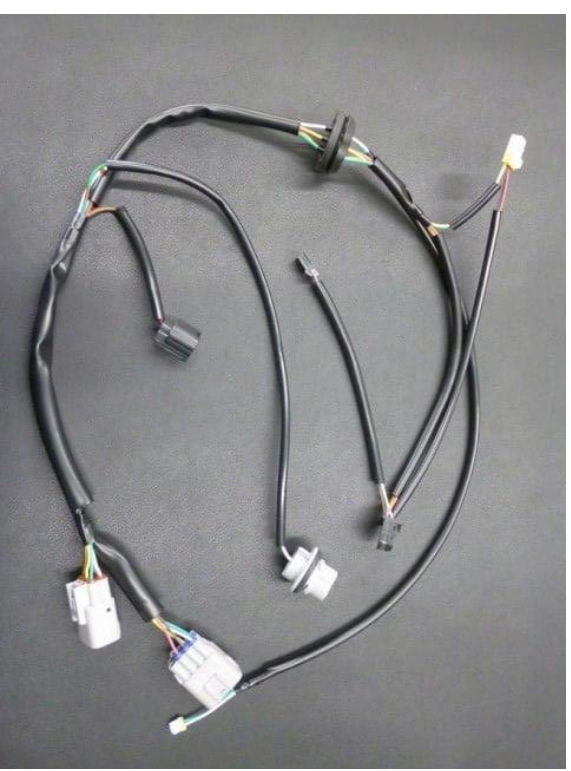
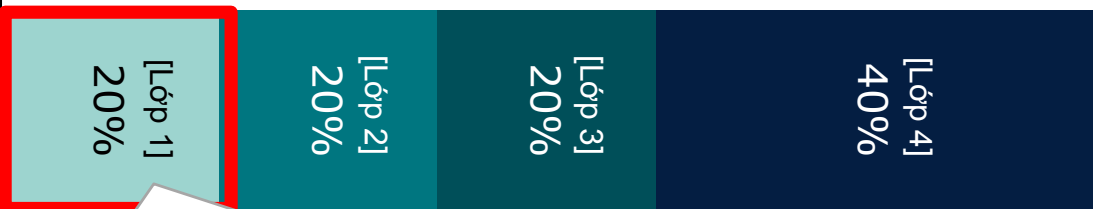
# <Minh họa>

Sản xuất  
linh kiện



Bộ ghế  
(LK công kênh)

Bộ dây điện  
(LK cần nhiều nhân công)



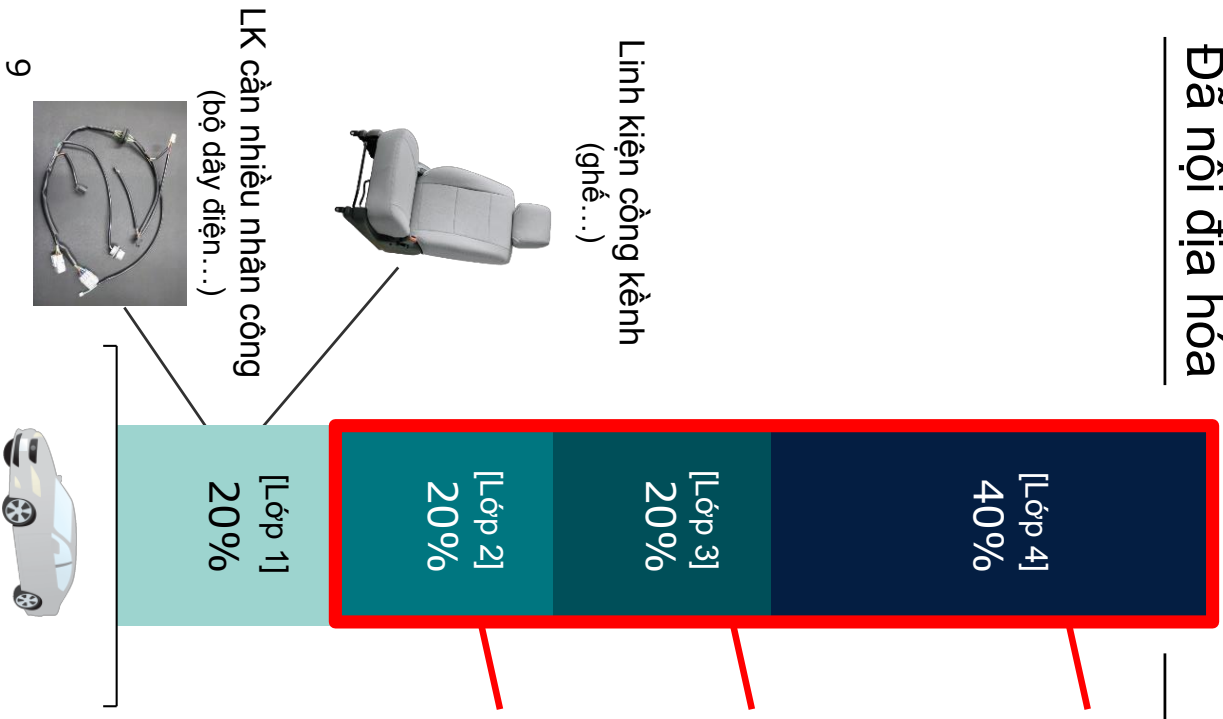




# [Tổng quát: Ngành sản xuất linh kiện] Điểm mạnh < điểm yếu → Nhập khẩu

## Đã nội địa hóa

## Nhập khẩu



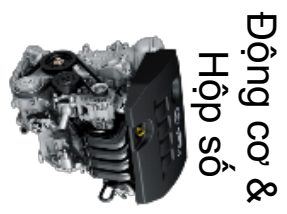
Linh kiện công kênh (ghế...)



LK cần nhiều nhân công (bộ dây điện...)



9



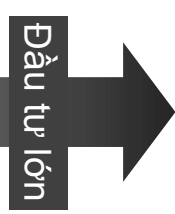
Động cơ & Hộp số



Thân vỏ xe LK điện tử



LK thép/nhựa có kích cỡ vừa



Độ phức tạp cao

Thiếu nguyên vật liệu

## Nhập khẩu

Trình độ kỹ thuật thấp



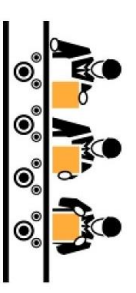
Thiếu ngành công nghiệp nguyên vật liệu (Thép, nhựa)



Thị trường nhỏ



Thiếu kinh nghiệm



## <Mẫu linh kiện>

# Linh kiện nhựa dập cỡ trung bình

Hộp tỳ tay



Nắp bình xăng



Máy ép

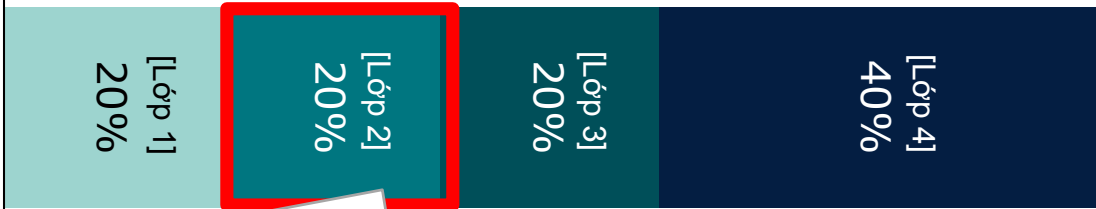
<So sánh chi phí>

Thailand flag icon  
\$1.50 USD

<

Vietnam flag icon  
\$3.80 USD

Không thể mua  
nội địa





[Tổng quát: Ngành sản xuất xe]  
Chi phí sản xuất xe trong nước (CKD) đắt hơn 10-20% do sản lượng và nội địa hóa thấp.

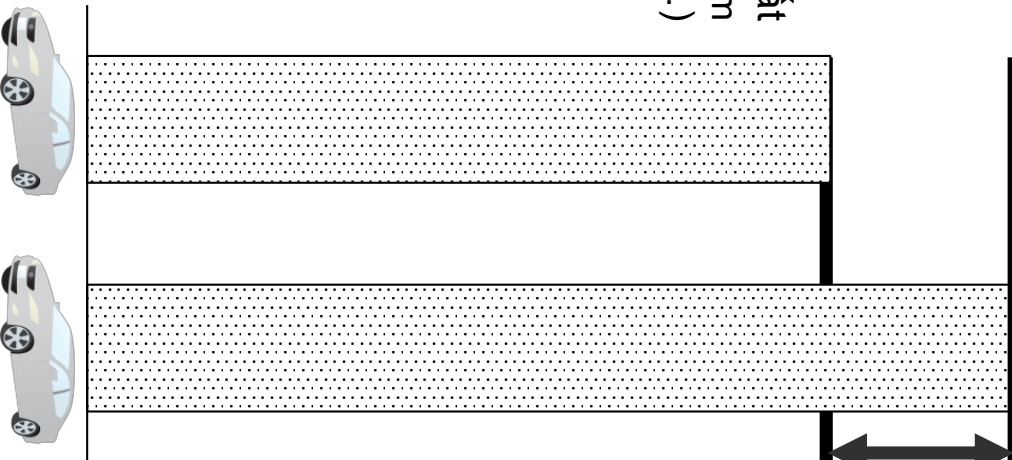
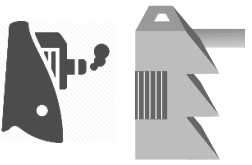
Cấu trúc chi phí xe

Các yếu tố ảnh hưởng đến  
chênh lệch chi phí CBU:CKD



**Chênh lệch  
10~20%**

Chi phí sản xuất  
(bao gồm  
cả vận chuyển...)



Chi phí khấu hao/chi phí gián tiếp cao  
(do sản lượng thấp)

Chi phí vận chuyển cao

Nhập khẩu xe CBU

Linh kiện nhập khẩu

Minh họa



Chi phí  
vận chuyển

Khoảng 5%  
của chi phí xe

Cao hơn 20-30%  
của chi phí linh kiện  
(Do chi phí bao bì, đóng gói)

<Xe sản xuất trong nước>

Linh kiện nhập khẩu nhiều => Chi phí logistics, đóng gói cao

# Nội dung

1. Tổng quát ngành công nghiệp ô tô Việt Nam
2. Nỗ lực cần thiết để tăng trưởng

Nỗ lực từ Ngành

Hỗ trợ từ Chính phủ

3. Thông điệp chính

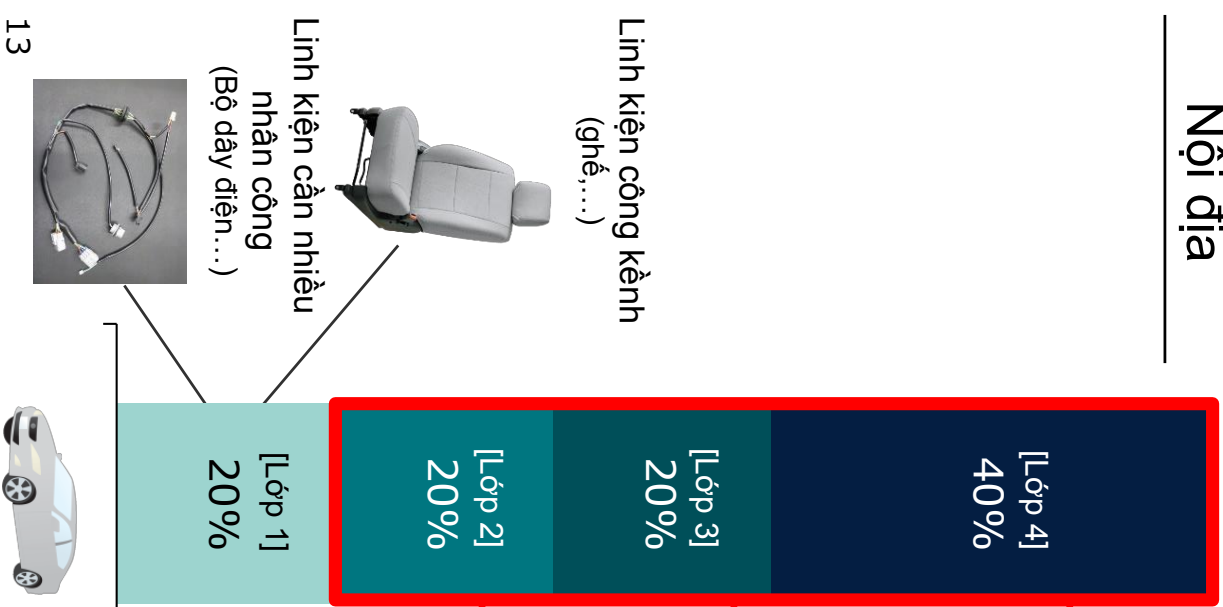


# [Nỗ lực từ Ngành: Mục tiêu]

- Lớp 2 = Mục tiêu tiếp theo để nội địa hóa.

## Nội địa

## Nhập khẩu



Linh kiện công kênh (ghế,...)



Linh kiện cần nhiều nhân công (Bộ dây điện...)



13



**Động cơ & Hộp số**

**Thân vỏ linh kiện điện tử**

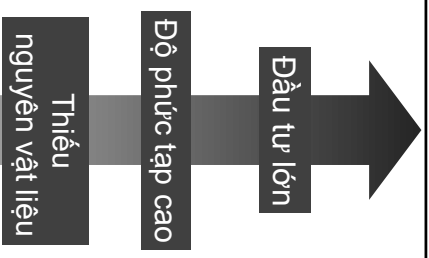
**Thậm chí chênh lệch chi phí lớn hơn so với nhập khẩu**

**Khó khăn cho đến khi tất cả điểm yếu được xóa hoàn toàn**

**Linh kiện nhựa/dập cỡ vừa**

**Chênh lệch chi phí 200-300% so với nhập khẩu**

**Mục tiêu tiếp theo để nội địa hóa**



[Nỗ lực từ Ngành: Linh kiện lớp 2]  
Chênh lệch chi phí = chi phí quy trình sản xuất, nguyên vật liệu, khấu hao đều cao.

Nhập khẩu 

Trong nước 

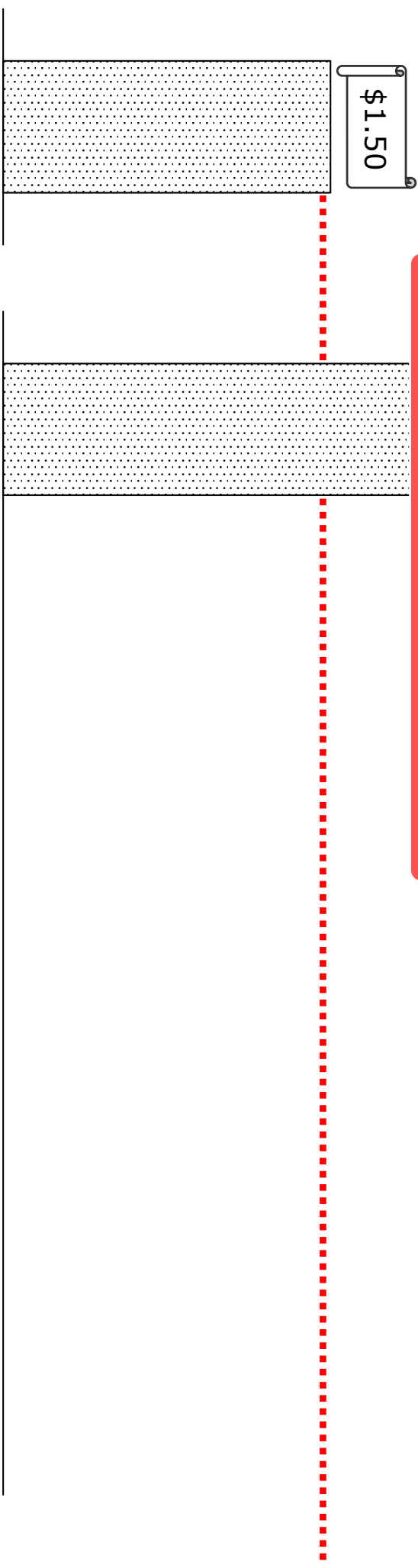
\$3.80

Khấu hao cao do sản lượng thấp

Chi phí quy trình sản xuất cao do  
thiếu kinh nghiệm

Chi phí nguyên vật liệu cao do nhập khẩu

\$1.50



Bảo giá lần 1

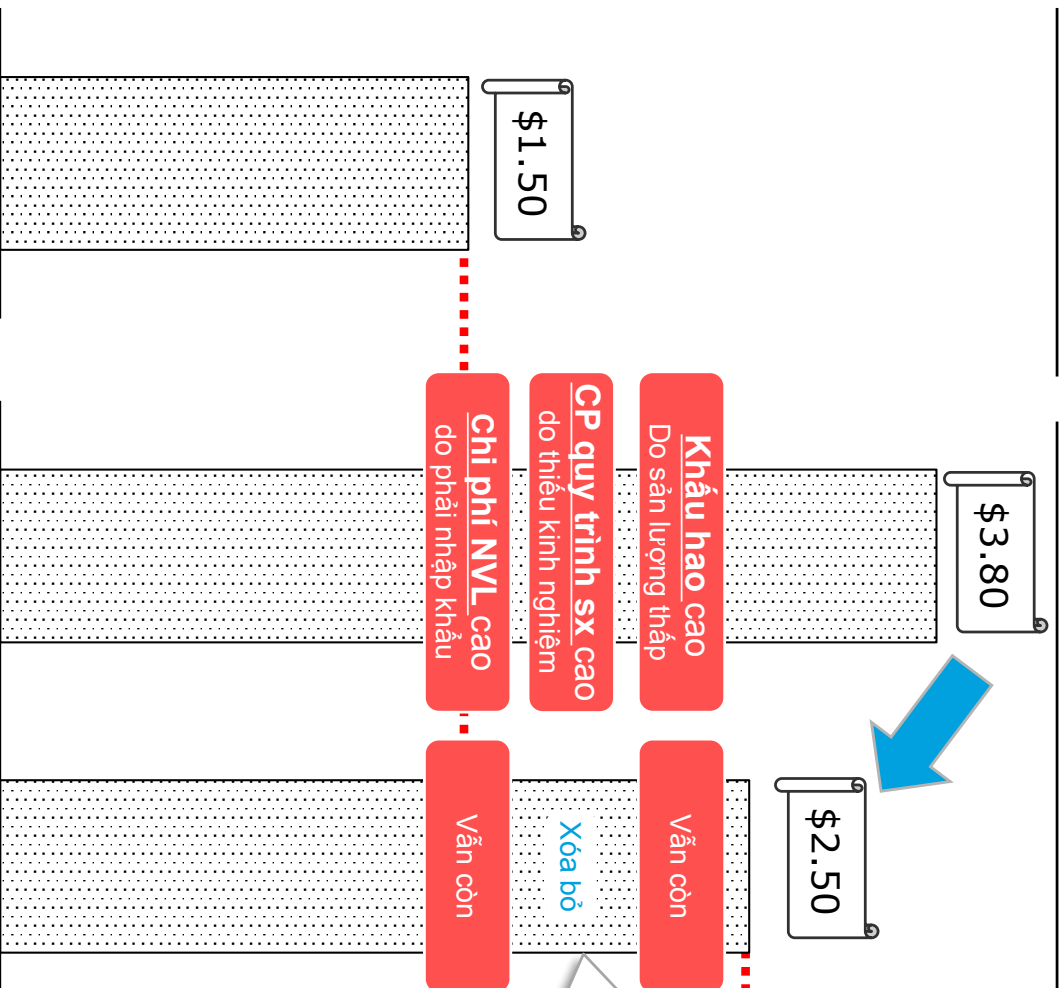
Sau khi  
nỗ lực



# [Nỗ lực từ Ngành: Linh kiện lớp 2] Chúng tôi đã làm việc với các nhà cung cấp để giảm chênh lệch chi phí.

Nhập khẩu

Trong nước



<Ví dụ của hoạt động cắt giảm chi phí>

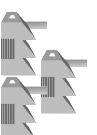
Trước	Sau
<p>Quy trình phức tạp &amp; không hiệu quả</p>	<p>Quy trình đã được đơn giản hóa</p>

**Chênh lệch 40~50%**

# Nội dung

1. Tổng quát về ngành công nghiệp ô tô Việt Nam
2. Nỗ lực cần thiết cho sự tăng trưởng  
Nỗ lực của Ngành  
Hỗ trợ từ Chính phủ
3. Thông điệp chính





# [Các hỗ trợ cần thiết để phát triển] Có nhiều xu hướng tích cực để hỗ trợ ngành sản xuất linh kiện.

**+** Ngành sản xuất linh kiện Việt Nam  
**Điểm mạnh**



Chất lượng cao, chi phí nhân công thấp

Tiết kiệm chi phí vận chuyển  
(so với linh kiện nhập khẩu)

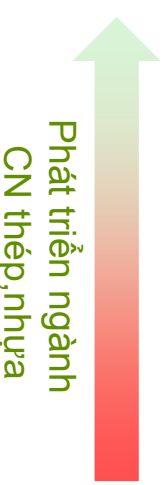


**-** Ngành sản xuất linh kiện Việt Nam  
**Điểm yếu**



Thị trường tăng

Quy mô nhỏ



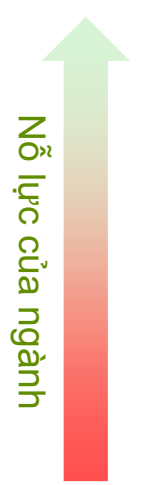
Phát triển ngành CN thép, nhựa

Thiếu công nghiệp nguyên vật liệu (Thép, nhựa)



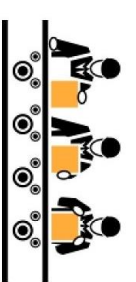
Đầu tư Trung Quốc +1 bởi vốn FDI

Thiếu trình độ kỹ thuật yếu



Nỗ lực của ngành

Thiếu kinh nghiệm



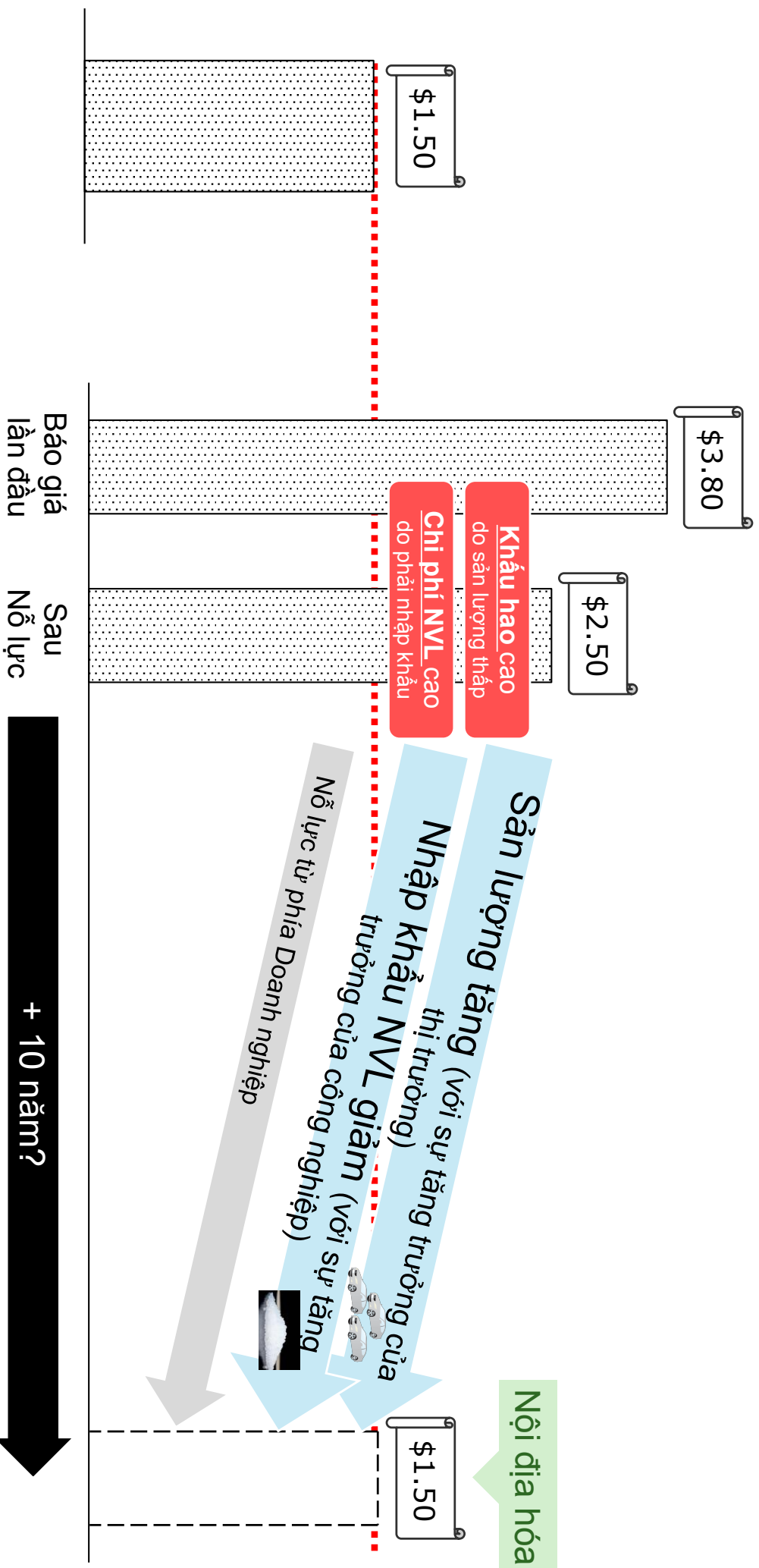
Tuy nhiên, cần nhiều năm để khắc phục điểm yếu, dần dần chuyển thành điểm mạnh



[Hỗ trợ cần thiết: Linh kiện lớp 2]  
Chênh lệch chi phí sẽ mất thời gian để giải quyết được theo cách tự nhiên.

Nhập khẩu 

Trong nước 



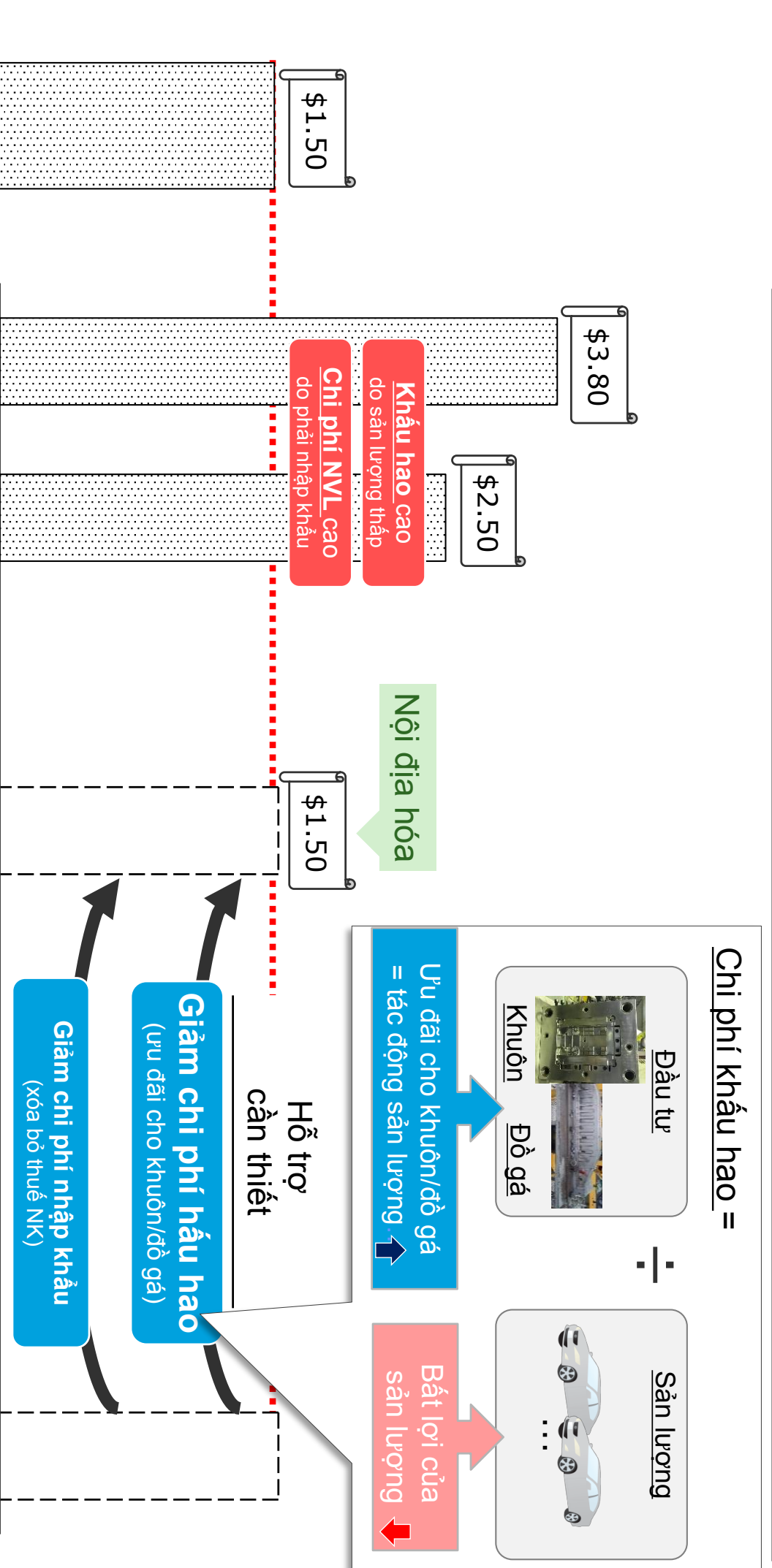


# [Hỗ trợ cần thiết: Linh kiện lớp 2] Có chính sách hỗ trợ khắc phục điểm yếu có thể đẩy nhanh nội địa

hóa.

Nhập khẩu

Trong nước



Tăng tốc

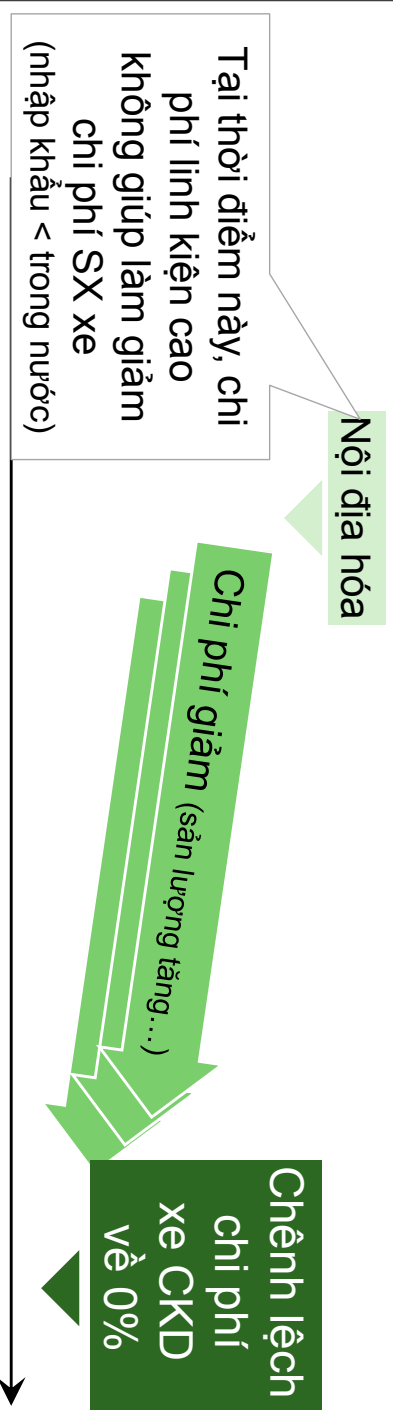
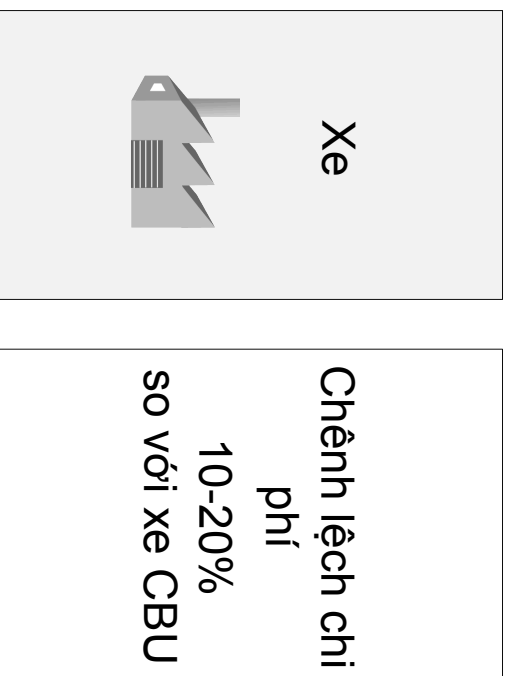
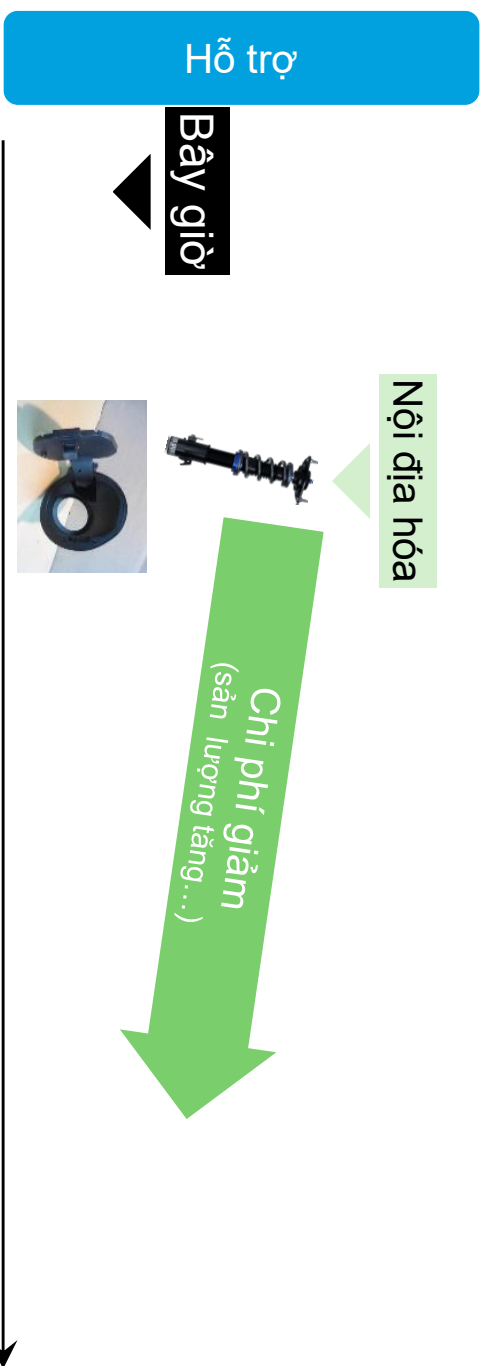
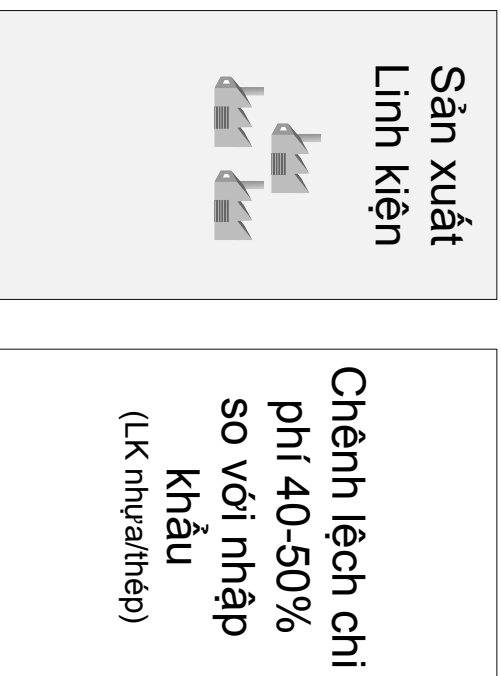


# [Hỗ trợ cần thiết để phát triển]

- (Liên quan đến chính sách CNHT ô tô) Chênh lệch chi phí xe CKD cần còn trong nhiều năm
- Cho đến lúc đó, hỗ trợ là cần thiết để duy trì hoạt động sản xuất xe CKD

Vấn đề

Mốc thời gian (minh họa)



Cần được  
hỗ trợ

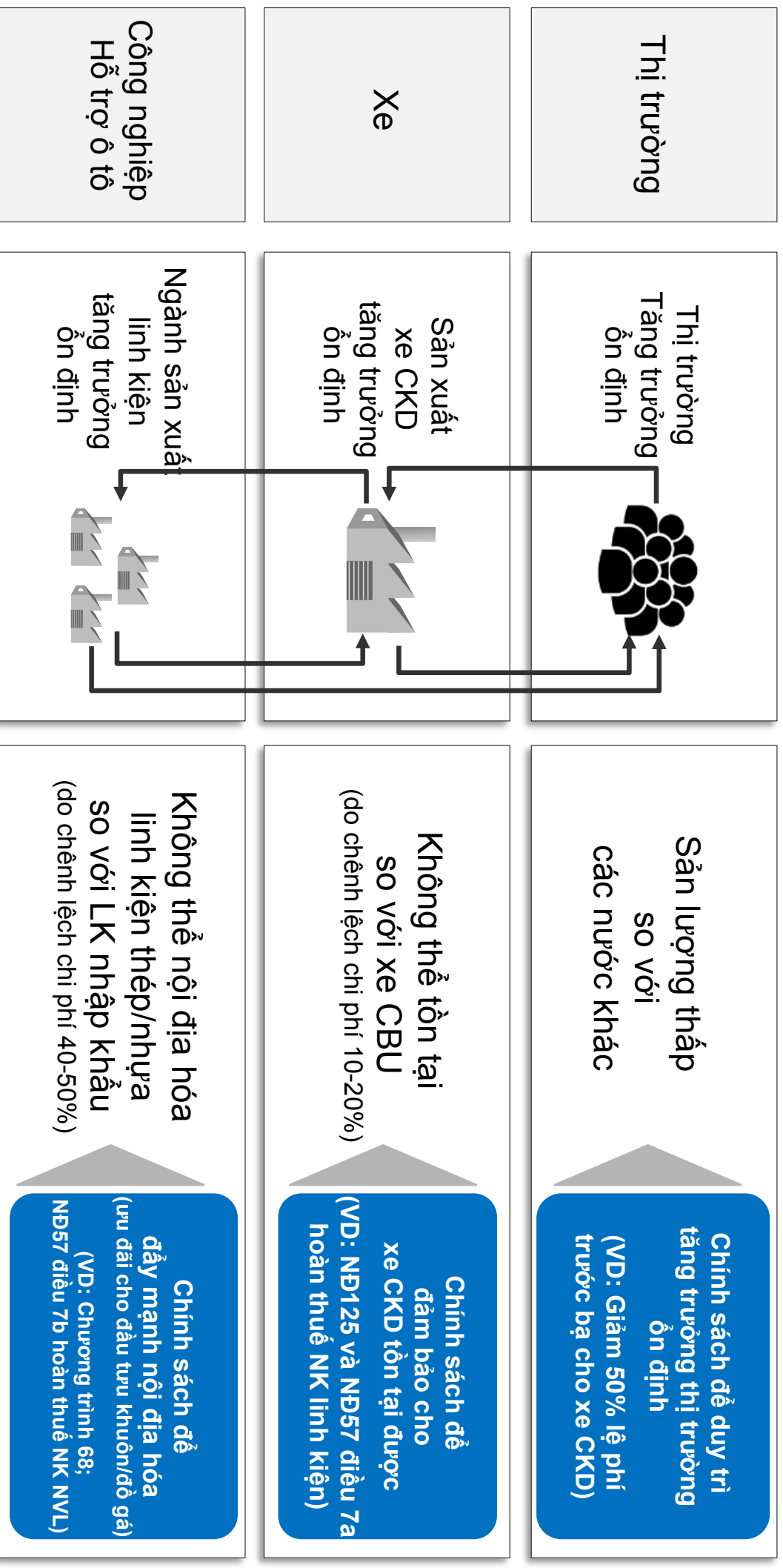
Vẫn còn chênh lệch chi phí sản xuất xe CKD  
=> không thể tồn tại bền vững

# [Đề xuất cho sự phát triển trong tương lai]

- Hiện thực hóa chu kỳ tăng trưởng cùng với hỗ trợ
- Sản xuất xe CKD được duy trì → thúc đẩy ngành sản xuất linh kiện tăng tốc

Tình trạng lý tưởng

Các vấn đề & hỗ trợ cần thiết



# Nội dung

1. Tổng quát về ngành công nghiệp ô tô Việt Nam
2. Nỗ lực cần thiết cho sự tăng trưởng
  - Nỗ lực của Ngành
  - Hỗ trợ từ Chính phủ
3. Thông điệp chính

[Thông điệp chính hôm nay]

- Chúng tôi đã kiến nghị vấn đề này tới nhiều Bộ ngành (MOIT, MOT, MOF, VPCP...). Bộ Công Thương ủng hộ và đề xuất. Thủ tướng đã chỉ đạo triển khai. Tuy nhiên các chính sách đã ban hành chưa giúp loại bỏ phần chênh lệch chi phí
- Tại Nghị Quyết Chính phủ số 115/NQ-CP ngày 6/8/2020, Bộ Tài Chính được giao sửa đổi quy định về thuế Tiêu thụ đặc biệt (TTDB) để nâng cao giá trị gia tăng trong nước, trình Quốc hội thảo luận tại kỳ họp cuối năm nay.
- Chúng tôi tin rằng đây là thời điểm để thảo luận tích cực hơn nữa các giải pháp thúc đẩy công nghiệp ô tô.

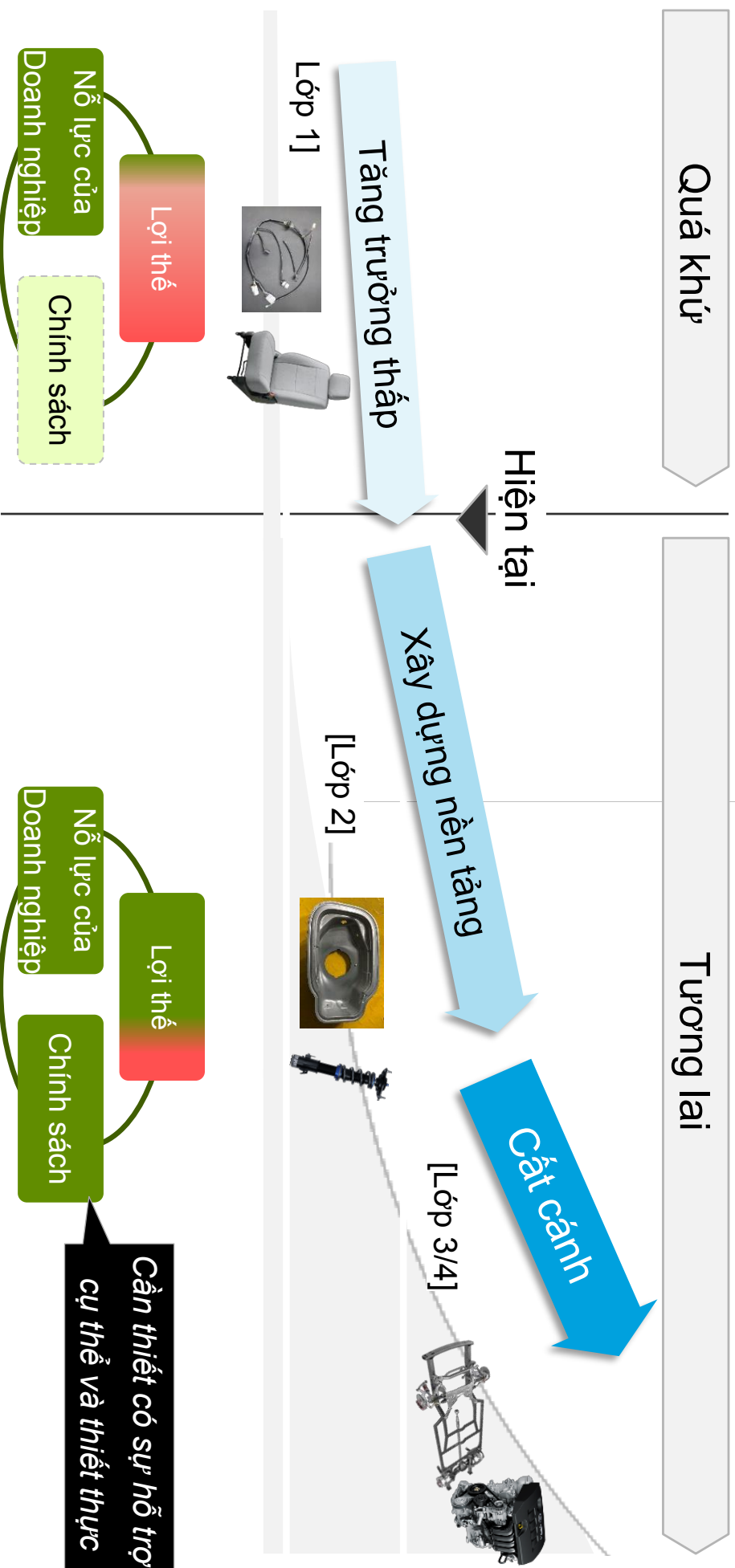
**Chúng tôi đề xuất Tổng cục Hải Quan thảo luận và phối hợp chặt chẽ cùng Bộ Tài chính để thúc đẩy việc thực thi hiệu quả các chính sách đã ban hành; cũng như dự thảo các chính sách bổ sung**

# [Thông điệp chính hôm nay]

## Mục tiêu

## Phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam

- Quá khứ: Tăng trưởng thấp, phần lớn là do Việt Nam có nhiều hạn chế
- Tương lai: Có thể xây dựng nền tảng và cắt cảnh nếu có chính sách hỗ trợ





[Thông điệp cuối cùng]  
Chúng tôi phần đầu hướng tới sự phát triển của Việt Nam, con người Việt Nam và ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.

