

PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ CHO NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ Ở VIỆT NAM

DEVELOPING SUPPORTING INDUSTRIES FOR THE AUTOMOTIVE INDUSTRY IN VIETNAM

Ngày nhận bài: 05/11/2020

Ngày chấp nhận đăng: 21/12/2020

Lê Thế Giới

TÓM TẮT

Dựa trên lý thuyết phát triển công nghiệp hỗ trợ và bài học kinh nghiệm phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô của thế giới, bài viết tập trung phân tích thực trạng phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam và đề xuất các giải pháp thúc đẩy phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam.

Từ khóa: công nghiệp hỗ trợ; phát triển công nghiệp hỗ trợ; ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam.

ABSTRACT

Based on supporting industry development theory and supporting industry development lessons for the world's automobile industry, the article focuses on analyzing the current situation of supporting industry development for the automotive industry in Vietnam and proposing solutions to promote the development of supporting industries for the automobile industry in Vietnam.

Keywords: supporting industry; supporting industry development; automobile industry in Vietnam.

1. Giới thiệu

Phát triển một nền công nghiệp vững mạnh luôn là yếu tố then chốt trong chiến lược công nghiệp hoá và hiện đại hoá của các quốc gia, trong đó ngành công nghiệp ô tô là một trong những ngành công nghiệp quan trọng được ưu tiên tập trung phát triển. Tuy nhiên, để thúc đẩy sự phát triển công nghiệp sản xuất và lắp ráp ô tô trong nước một cách bền vững, cần phải phát triển công nghiệp hỗ trợ (CNHT) dựa trên nền tảng công nghệ cao nhằm đáp ứng nhu cầu về chi tiết, phụ tùng cho ngành công nghiệp sản xuất và lắp ráp ô tô ở Việt Nam. Bên cạnh đó, phát triển CNHT còn là điều kiện bắt buộc đối với các nước đang phát triển muốn thu hút các nguồn vốn và công nghệ tiên tiến của các quốc gia phát triển.

Sau gần 20 xây dựng và phát triển, mặc dù được sự quan tâm của Chính phủ với rất nhiều chính sách ưu đãi, hỗ trợ phát triển, nhưng CNHT cho ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam vẫn còn kém phát triển cả về

chủng loại, số lượng và chất lượng sản phẩm, tỷ lệ nội địa hoá trong ngành còn thấp, chưa đạt được mục tiêu đề ra. Các phụ tùng, linh kiện lắp ráp ô tô tại Việt Nam chủ yếu vẫn được sản xuất và nhập khẩu từ 40 doanh nghiệp FDI (chiếm hơn 90% lượng cung ứng); tỷ lệ đặt hàng phụ tùng linh kiện của các doanh nghiệp ngành công nghiệp ô tô tại Việt Nam cho các doanh nghiệp nội địa cung cấp rất thấp.

Chính vì thế, nghiên cứu nhìn nhận, phân tích và đánh giá thực trạng CNHT cho ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam, chỉ rõ những thành công, hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế trong sự tham chiếu với cơ sở lý thuyết về phát triển CNHT và những bài học kinh nghiệm về phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô ở một số nước, từ đó đề xuất các giải pháp thúc đẩy sự phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam.

Lê Thế Giới, Trường Đại học Kinh tế - Đại học Đà Nẵng

2. Cơ sở lý thuyết và phương pháp nghiên cứu

2.1. Cơ sở lý thuyết

Công nghiệp hỗ trợ (supporting industries) bắt đầu được nghiên cứu từ những năm 1980 và được vận dụng vào thực tiễn phát triển công nghiệp tùy theo đặc điểm phát triển của mỗi nước. Ở Việt Nam, vấn đề CNHT mới được đề cập đầu những năm 2000, cùng với sự gia tăng của đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vào lĩnh vực chế tạo. Với sự thiếu hụt về hệ thống lý luận và nghiên cứu về CNHT, các chính sách phát triển cho các ngành này cũng còn nhiều hạn chế.

2.1.1. Khái niệm công nghiệp hỗ trợ

Công nghiệp hỗ trợ trở thành thuật ngữ chính thức vào những năm 1980 khi được chính phủ Nhật Bản sử dụng, và sau đó được phổ biến rộng rãi ở Châu Á và được giới thiệu ở Việt Nam năm 2003, khi Sáng kiến chung Việt Nam - Nhật Bản giai đoạn 1 (2003-2005) đề xuất qui hoạch tổng thể phát triển CNHT như là một giải pháp cấp bách để thu hút FDI.

Trong nền kinh tế ưu tiên phát triển công nghiệp nặng, Việt Nam đã xây dựng các ngành công nghiệp tự sản xuất toàn bộ đầu vào theo cơ cấu hợp nhất dọc. Các ngành này hoặc không còn tồn tại, hoặc tái cơ cấu kể từ khi thực hiện chính sách Đổi mới (1986). Thập kỷ 1990, do thiếu thông tin, và do các nhà cung cấp trong nước không đáp ứng được yêu cầu về chất lượng, các công ty nước ngoài cho rằng Việt Nam không có CNHT. Tuy nhiên, theo điều tra của Tổ chức Thương mại quốc tế Nhật Bản (JETRO, 2004) cho thấy CNHT ở Việt Nam đang bắt đầu phát triển. [9]

Theo nghĩa rộng, CNHT gồm các doanh nghiệp công nghiệp cung cấp đầu vào cho các doanh nghiệp khác, theo nghĩa hẹp gồm các các tổ chức công nghiệp chỉ cung cấp linh

kiện, phụ tùng và dịch vụ cho một số ngành nhất định, như cơ khí lắp ráp (ôtô, xe máy), chế tạo (điện tử, thiết bị công nghiệp) hay sản xuất với quy trình dài (dệt may, giày da).

Ở các nước phát triển, thị trường tổ chức là thị trường giao dịch quan trọng: (1) doanh nghiệp trong các ngành sản xuất có quy trình dài bắt buộc phải sử dụng các sản phẩm (nguyên vật liệu, linh kiện) và dịch vụ bên ngoài nhằm gia tăng hiệu năng hoạt động, giảm thiểu rủi ro và chi phí; (2) với các DN NVV có khả năng cung ứng các linh kiện và dịch vụ với năng suất và hiệu quả cao, thì tham gia vào quá trình sản xuất của các doanh nghiệp khác với vai trò “doanh nghiệp hỗ trợ”. Như vậy, CNHT là tổng thể các doanh nghiệp tham gia vào bên cung của thị trường phục vụ các doanh nghiệp sản xuất công nghiệp. Theo cách phân loại ngành công nghiệp (theo lĩnh vực sản xuất hay theo chiều ngang), thì không tồn tại các ngành CNHT, các doanh nghiệp hỗ trợ nằm trong chuỗi giá trị của một ngành công nghiệp cụ thể, được hình thành do phân chia ngành theo quá trình sản xuất (theo chiều dọc).

Việc chọn định nghĩa về CNHT tùy thuộc vào mục đích chính sách và đặc thù của chiến lược công nghiệp quốc gia (cấu trúc tích hợp hay mô-đun). Ở Thái Lan, CNHT gồm các doanh nghiệp sản xuất linh kiện được sử dụng trong các công đoạn lắp ráp cuối cùng của các ngành sản xuất ô tô, máy móc và điện tử (Ratana, 1999). Bộ Năng lượng Mỹ (2005): CNHT gồm các ngành cung cấp nguyên liệu và quy trình để sản xuất ra sản phẩm trước khi được đưa ra thị trường.

Chương trình Phát triển CNHT Châu Á của Bộ Kinh tế, Thương mại và Công nghiệp Nhật Bản (METI, 1993): CNHT “là các ngành công nghiệp cung cấp các yếu tố nguyên vật liệu thô, linh kiện và vốn cho các ngành công nghiệp lắp ráp”.

Diễn đàn Phát triển Việt Nam (VDF): CNHT là một nhóm các hoạt động công nghiệp cung cấp các đầu vào trung gian (linh kiện, phụ tùng và công cụ để sản xuất ra các linh kiện phụ tùng) cho công nghiệp lắp ráp và chế biến.

Theo quan điểm của người viết, *Công nghiệp hỗ trợ gồm các hoạt động trong lĩnh vực sản xuất và dịch vụ công nghiệp, cung ứng các yếu tố đầu vào trung gian (linh kiện, phụ tùng, công cụ, nguyên vật liệu đã qua chế biến, dịch vụ sản xuất) cho các ngành công nghiệp lắp ráp, chế tạo và chế biến.*

2.1.2. Những vấn đề then chốt trong phát triển công nghiệp hỗ trợ

Trong giới hạn phạm vi và đặc điểm của công nghiệp hỗ trợ, phát triển CNHT cần tập trung vào những vấn đề then chốt: (1) Phạm vi lựa chọn các yếu tố đầu vào của CNHT là khá rộng (sản xuất linh kiện phụ tùng, công cụ, nguyên vật liệu, các dịch vụ sản xuất), do đó các doanh nghiệp CNHT cần lựa chọn mô hình liên kết kinh doanh dựa trên lợi thế của mỗi bên để phát huy hiệu quả của sự liên kết; (2) Xác định CNHT phục vụ cho ngành công nghiệp chủ đạo nào: lắp ráp (ôtô, xe máy, thiết bị điện-điện tử), chế tạo (máy móc, động cơ, thiết bị công nghiệp),...; (3) Mặc dù không có giới hạn nào về quy mô của doanh nghiệp hỗ trợ, nhưng các hoạt động đặc thù này thường dành cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa (DNNVV); (4) Tùy theo đặc điểm của từng ngành công nghiệp, số lượng các doanh nghiệp tham gia CNHT cho mỗi ngành công nghiệp sẽ rất lớn; (5) Hình thức sở hữu của các doanh nghiệp hỗ trợ: không có sự phân biệt về hình thức sở hữu đối với các doanh nghiệp hỗ trợ (doanh nghiệp trong nước hay nước ngoài).

2.1.3. Các mô hình phát triển công nghiệp hỗ trợ

- *Phát triển CNHT theo hướng tự phát:* Ở các quốc gia công nghiệp hóa sớm (Anh, Pháp, Đức, Mỹ), việc hình thành các mạng lưới cung ứng và các doanh nghiệp hỗ trợ diễn ra một cách tự phát, theo nhu cầu thị trường, ít có sự điều tiết của chính phủ. Đó là một quá trình dài diễn ra trong nửa đầu thế kỷ 20 theo sự phát triển của các ngành công nghiệp then chốt do các tập đoàn lớn làm chủ và đảm nhận hầu hết các hoạt động trong chu trình sản xuất sản phẩm. Chiến lược của họ là tăng cường lợi thế về quy mô và năng lực sản xuất tập trung, sử dụng mô hình “nội bộ” để tạo ra các sản phẩm có giá thành rẻ và chất lượng cạnh tranh. Sang nửa cuối thế kỷ 20, với sự phát triển của các nước mới nổi từ châu Á và Mỹ La tinh, và các áp lực về CMH và chi phí buộc các công ty lớn phải chuyển sang mô hình sản xuất mô-đun, xu hướng giảm quy mô (downsizing) và chuyển sang thuê ngoài (outsourcing) nhằm tiết kiệm chi phí, gia tăng tính linh hoạt và tăng cường sức cạnh tranh, dẫn đến việc hình thành các doanh nghiệp đóng vai các nhà thầu phụ và nhà cung cấp trên thị trường tổ chức.

Sự thành công của mô hình này là do: (1) các nước tiến hành CNH đầu tiên không có nhiều mô hình đi trước để tham khảo, việc phát triển công nghiệp chủ yếu được xem xét trên lợi thế so sánh quốc gia, thực hiện chiến lược tập trung hóa theo ngành để đạt được lợi thế cạnh tranh; (2) với trình độ công nghệ, năng lực sản xuất và quản lý thời kỳ đó không cho phép liên kết sâu rộng trong quá trình sản xuất; (3) các chính phủ, với niềm tin vào sự điều tiết của thị trường, đã để cho công nghiệp phát triển theo hướng tự phát, không can thiệp sâu vào quá trình này.

Ngày nay, do áp lực về cạnh tranh toàn cầu, các quốc gia đến sau phải tiến hành CNH trong thời gian ngắn, nếu không có

những tác động tích cực từ phía chính phủ, các quốc gia có thể đánh mất khả năng tham gia vào chuỗi phân công lao động quốc tế.

- *Phát triển CNHT dựa trên chiến lược kéo:* Chiến lược CNHT được hình thành đầu tiên ở các nước phát triển thuộc thế hệ thứ hai, sau chiến tranh thế giới thứ II. Trước các thách thức của cạnh tranh toàn cầu, Nhật Bản đã cố gắng xây dựng một nền công nghiệp mạnh dựa trên cấu trúc tích hợp. Bằng việc sử dụng các chính sách thúc đẩy thị trường, các DNNVV tham gia vào quá trình sản xuất linh phụ kiện và trở thành các đối tác lâu dài của các doanh nghiệp lớn, Nhật Bản đã tạo nên một nền CNHT mạnh mẽ, bộ đệm của nền công nghiệp chất lượng cao. Các chính sách mà Chính phủ Nhật Bản đã áp dụng và phát huy tác dụng rất tốt cho nền kinh tế, đặc biệt là đối với CNHT, gồm: (1) Hỗ trợ và giảm giá đồng Yên suốt trong hai thập kỷ 1960-1980 đã thúc đẩy xuất khẩu sản phẩm công nghiệp; (2) Ban hành các chính sách để bảo vệ và thúc đẩy các DNNVV tham gia thị trường (Luật HTX đối với DNNVV, 1949; Luật xúc tiến đầu tư DNNVV, 1970); (3) Khuyến khích liên kết giữa các doanh nghiệp lớn và các nhà cung cấp nhỏ (hỗ trợ về thông tin, nhân lực và quản lý). Để đối phó với chi phí sản xuất cao trong nước, các doanh nghiệp Nhật Bản tìm cách chuyển các hoạt động sản xuất ra nước ngoài, trong đó có sản xuất linh kiện. Chiến lược kéo của Nhật Bản thành công đã được các nước đi sau học tập như Đài Loan và Thái Lan.

- *Phát triển CNHT dựa trên chiến lược đẩy:* Điển hình của chiến lược đẩy là Hàn Quốc với các chính sách quyết liệt để thúc đẩy công nghiệp và CNHT. Hàn Quốc sử dụng các biện pháp thiên về bắt buộc, chỉ định các tập đoàn kinh tế lớn và các công ty nước ngoài phải thực hiện việc chuyển giao công nghệ sản xuất linh phụ kiện cho các công ty liên doanh trong nước và DNNVV. Theo hai chương trình năm năm về nội địa

hóa (1987–1996), có 7000 linh phụ kiện được chỉ định nội địa hóa. Chiến lược đẩy của Hàn Quốc đã thành công trong ngành ô tô (nội địa hóa được 78% linh phụ kiện chỉ định). Ngày nay, các điều kiện để thực hiện được chiến lược đẩy đã trở nên khó khăn hơn do các điều khoản về mở cửa thị trường, mậu dịch tự do của các hiệp định thương mại quốc tế. Tuy nhiên, các nước vẫn có thể sử dụng các chính sách này thông qua các giải pháp phi thuế, hỗ trợ vốn vay và kỹ thuật.

- *Mô hình phát triển tổng hợp:* Cả hai chiến lược (chiến lược kéo với việc sử dụng các chính sách “mềm” và chiến lược đẩy sử dụng các chính sách “cứng”) có nhiều ưu và nhược điểm và chỉ thành công trong những điều kiện nhất định của nền kinh tế và bối cảnh thế giới. Ngày nay, các nước không sử dụng riêng một chiến lược kéo hay đẩy mà phối hợp chúng để có được hiệu quả cao, hạn chế những tiêu cực trong quá trình phát triển công nghiệp, điển hình là Đài Loan, Malaysia và Thái Lan.

Các nước đến sau đã xây dựng các chiến lược phát triển CNHT linh hoạt và mềm dẻo hơn, tập trung vào (1) tạo dựng các điều kiện thị trường: kêu gọi đầu tư nước ngoài vào khu vực lắp ráp, tạo ra các lợi thế chi phí để thu hút các doanh nghiệp lớn và thúc đẩy họ tìm kiếm đối tác trong nước, (2) xây dựng các điều kiện để phát triển các DNNVV, (3) thiết lập các hỗ trợ về thông tin, nguồn nhân lực, pháp lý cho việc hình thành và phát triển các liên kết thị trường.

2.1.4. Các nhân tố ảnh hưởng đến phát triển công nghiệp hỗ trợ

1) Chiến lược, chính sách và những giải pháp lớn của Chính phủ đối với phát triển công nghiệp, công nghiệp hỗ trợ và thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI).

2) Quyết định lựa chọn phương pháp chế tạo: Trên thế giới có hai phương pháp chế tạo chủ yếu: cấu trúc mô-đun (modular

manufacturing) và cấu trúc tích hợp (integral manufacturing). Cả hai phương pháp chế tạo đều thực hiện quá trình chuyên môn hóa sản xuất theo chiều dọc dựa trên sự liên kết giữa các doanh nghiệp trong các giai đoạn của quy trình chế tạo. *Cấu trúc mô-đun* phù hợp với việc sản xuất nhanh, nhiều với chi phí thấp, còn *cấu trúc tích hợp* lại theo đuổi chất lượng ngày càng cao trong một quá trình dài. Cấu trúc modul lấy sự chuẩn hóa của sản phẩm và linh hoạt về sản xuất làm cốt lõi, trong khi cấu trúc tích hợp lấy chất lượng và liên kết làm nền tảng. Mỹ và Trung Quốc là đại diện cho các nước đi theo cấu trúc đầu, và đang kết hợp rất tốt trong quá trình phát triển. Nhật Bản, Đức nằm trong số các nước theo đuổi cấu trúc thứ hai. Việt Nam đang ở giữa hai sự lựa chọn về cấu trúc công nghiệp. Đây là một sự lựa chọn chiến lược vì nó liên quan đến tất cả các chính sách phát triển công nghiệp quốc gia.

Dù theo đuổi cấu trúc nào, muốn thu hút được các nguồn vốn và công nghệ cao, thiết lập vị thế trong chuỗi phân công lao động quốc tế và theo đuổi các ngành công nghiệp giá trị cao, Việt Nam phải tạo lập hệ thống cơ sở hạ tầng, trong đó nút thắt cho sự phát triển là CNHT.

3) Các nhân tố thúc đẩy hình thành CNHT: sự phân mảnh quá trình sản xuất công nghiệp (diversification of the modern-manufacturing production process) và sự thay đổi chiến lược của các doanh nghiệp.

Ngày nay, một quá trình sản xuất hiện đại được chia thành nhiều công đoạn với sự tham gia của nhiều doanh nghiệp thuộc các ngành khác nhau và mỗi ngành sản xuất thường phải sử dụng nhiều sản phẩm của các ngành sản xuất khác như là các yếu tố đầu vào của mình. Mặt khác, để giảm các chi phí trung gian, kiểm soát tốt hoạt động và chia sẻ rủi ro, các doanh nghiệp lớn có khuynh hướng chuyển chiến lược bằng cách tái cơ cấu hoạt

động, giảm quy mô sản xuất (downsizing), thực hiện thuê ngoài các công đoạn không then chốt (outsourcing) và chỉ tập trung vào các hoạt động cốt lõi (core activities). Các chuyển hướng chiến lược này cho phép các DNNVV có cơ hội chuyên môn hóa vào thị trường các hoạt động hỗ trợ, trở thành các doanh nghiệp hỗ trợ.

Như vậy, sự phân chia lại cấu trúc sản xuất công nghiệp đã hình thành nên các doanh nghiệp làm nhiệm vụ “hỗ trợ” cho các doanh nghiệp ở các khâu cuối của chuỗi sản xuất-cung ứng. Các doanh nghiệp hỗ trợ này hoạt động như một hệ thống cơ sở nền tảng cho sự vận hành của toàn bộ nền công nghiệp sản xuất, chế tạo và lắp ráp.

2.1.5. Bài học về phát triển công nghiệp hỗ trợ của thế giới cho công nghiệp hỗ trợ của Việt Nam

(1) *Yêu cầu hàm lượng nội địa* không còn phù hợp với các quy định của WTO, chỉ có thể áp dụng các biện pháp khuyến khích mua hàng trong nước thông qua việc giảm thuế cho các thiết bị và nguyên liệu thô dùng cho sản xuất linh kiện. Việt Nam cần thiết lập các kênh trao đổi thông tin giữa các nhà lắp ráp nước ngoài với các nhà cung cấp trong nước để gia tăng sự hiểu biết khả năng và nhu cầu của nhau.

(2) *Thu hút FDI vào CNHT*: Việt Nam cần tận dụng sự tự do hóa thương mại để cải thiện môi trường đầu tư nhằm thu hút nguồn vốn và công nghệ từ nước ngoài và tạo dựng các lợi thế về các điều kiện thuận lợi và chi phí thấp cho các hoạt động đầu tư, chú trọng vào nguồn nhân lực, môi trường kinh doanh, cơ sở hạ tầng và hỗ trợ của chính phủ.

(3) *Chuỗi giá trị toàn cầu và phân công lao động quốc tế*: Với kinh nghiệm Nhật Bản, Đài Loan, Hàn Quốc, Việt Nam muốn ngành công nghiệp ô tô thành công, phải tìm được vị trí trong chuỗi cung ứng toàn cầu thông qua xúc tác chính phủ để định hình các liên kết giữa công ty toàn cầu và các DNNVV.

(4) *Hệ thống hỗ trợ thông tin của chính phủ*: Một hệ thống thông tin đủ mạnh là cần thiết cho việc phân tích và hoạch định các chính sách công nghiệp, đồng thời tạo môi trường thuận lợi cho liên kết công nghiệp giữa các doanh nghiệp với các trường đại học, các cơ quan nghiên cứu.

2.2. Phương pháp nghiên cứu

Trong nghiên cứu này tác giả sử dụng các tiếp cận phân tích thực chứng và phân tích chuẩn tắc.

Phân tích thực chứng được thực hiện bằng các phương pháp nghiên cứu cụ thể thông qua phân tích các dữ liệu thống kê, chuỗi thời gian, phân tích mối quan hệ nhân quả giữa các yếu tố trong tổng thể, so sánh và bàn luận để hiểu được bản chất của vấn đề nghiên cứu (hiện tượng, sự vật hay quá trình kinh tế) đúng như chúng đã hay đang tồn tại. Phân tích thực chứng được sử dụng để phân tích và đánh giá thực trạng phát triển ngành công nghiệp ô tô và CNHT cho ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam. Phân tích thực chứng cũng được sử dụng để làm rõ tác động của các chính sách, giải pháp lớn của Chính phủ nhằm thúc đẩy phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô; đặc biệt tác động của các chính sách liên quan đến tạo lập môi trường thu hút vốn đầu tư trong nước và nước ngoài (FDI), các chính sách ưu đãi đầu tư vào phát triển CNHT (chính sách đất đai, cơ sở hạ tầng, khu công nghiệp, tài chính, thuế xuất nhập khẩu linh kiện, phụ tùng ô tô, đào tạo và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao,...).

Phân tích chuẩn tắc được thực hiện sau khi đã nhận thức được đúng bản chất của vấn đề nghiên cứu với mục đích đưa ra sự lựa chọn tốt nhất để giải quyết vấn đề kinh tế phát sinh trong thực tiễn. Dựa trên kết quả phân tích thực chứng để đánh giá những thành công, hạn chế và nguyên nhân hạn chế, kết hợp với phân tích các tình huống

điển hình và tham khảo ý kiến các chuyên gia phát biểu trong các hội thảo trong nước và quốc tế liên quan đến phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam, từ đó đề xuất các giải pháp thúc đẩy sự phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam.

3. Kết quả và đánh giá

3.1. Kết quả

3.1.1. Thực trạng ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam

Mục tiêu của Chiến lược phát triển công nghiệp công nghiệp ô tô Việt Nam đối với xe sản xuất trong nước đến năm 2020 phải đạt tổng sản lượng 227.500 chiếc trong đó xe đến 9 chỗ - 114.000 chiếc, từ 10 chỗ trở lên - 14.200 chiếc, xe tải - 97.960 chiếc, xe chuyên dụng - 1.340 chiếc [2].

Theo Cục Công nghiệp (Bộ Công Thương): đến tháng 10 năm 2018 cả nước có 358 doanh nghiệp sản xuất liên quan đến ô tô; trong đó, có 50 doanh nghiệp lắp ráp ô tô; 45 doanh nghiệp sản xuất khung gầm, thân xe, thùng xe; 214 doanh nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô. Tỷ lệ này là quá thấp so với 385 doanh nghiệp sản xuất linh kiện phụ tùng ô tô ở Malaysia, 2.500 doanh nghiệp ở Thái Lan.

Năm 2020, xe sản xuất lắp ráp trong nước phải đạt 67% sản lượng, trong đó: xe đến 9 chỗ đạt 60%, từ 10 chỗ trở lên đạt 90%, xe tải đạt 78%, xe chuyên dụng đạt 15% [2]. Đến 2018, các chủng loại xe tải, xe khách từ 10 chỗ ngồi trở lên, xe chuyên dụng sản xuất trong nước đã đạt tỷ lệ nội địa hoá cao: xe tải 7 tấn đã đáp ứng khoảng 70% nhu cầu với tỷ lệ nội địa hoá trung bình 55%; xe khách từ 10 chỗ ngồi trở lên, một số loại xe chuyên dụng đáp ứng khoảng 90% nhu cầu tỷ lệ nội địa hoá đạt từ 45-55%.

Công nghiệp ô tô Việt Nam đang đứng trước một số thách thức cơ bản:

(1) *Qui mô thị trường trong nước còn nhỏ*, nhất là với nhu cầu xe lắp ráp trong nước. Theo Shinjiro Kajikawa, Phó giám đốc Toyota Việt Nam, thị trường ô tô tại Việt Nam chưa ổn định, sản lượng vẫn ở mức thấp nên việc nội địa hoá và hệ thống nhà cung cấp ở Việt Nam còn rất hạn chế khi 90% là nhập khẩu. Do sản lượng nhỏ và tỷ lệ nội địa hoá thấp nên chi phí sản xuất xe ở Việt Nam đang cao hơn xe nhập khẩu nguyên chiếc từ các nước ASEAN khoảng từ 10-20%.

(2) *Giá xe của Việt Nam cao hơn so với các nước trong ASEAN*, cao hơn giá xe tại Thái Lan và Indonesia khoảng 2.400 - 12.000 USD tùy từng loại xe, do chi phí sản xuất lớn hơn và mức thuế tiêu thụ đặc biệt của Việt Nam đối với dòng xe dưới 9 chỗ cao hơn so với mức thuế của các nước ASEAN.

(3) *Áp lực cạnh tranh từ các nước ASEAN ngày càng lớn* khi lộ trình cắt giảm thuế CEPT đã hoàn tất vào năm 2018 với mức thuế suất về 0% đối với mọi loại xe nhập khẩu từ ASEAN; các cam kết trong ASEAN+6 cũng có xu hướng cắt giảm thuế đối với ô tô sâu hơn so với mức cam kết MFN.

(4) *CNHT cho công nghiệp ô tô chưa phát triển, nguồn nhân lực trong CNHT ngành công nghiệp ô tô chưa đáp ứng được yêu cầu của doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô.*

(5) *Chính sách phát triển công nghiệp ô tô thời gian qua thiếu đồng bộ và mang tính ngắn hạn*, gây khó khăn cho các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp trong việc lập kế hoạch sản xuất dài hạn.

3.1.2. *Thực trạng phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam*

Phát triển muộn hơn so với các nước trong khu vực đến 30 năm, ngành công nghiệp sản xuất ô tô Việt Nam phải đối mặt với nhiều khó khăn và thách thức trên con đường phát triển. Những doanh nghiệp đầu tiên như VMC (Công ty Ô tô Hòa Bình) hợp

tác lắp ráp và phân phối xe cho các thương hiệu BMW, Mazda và Kia cùng với Mekong lắp ráp xe Fiat, Ssangyong, Công ty Cổ phần Ô tô Trường Hải (Thaco) hợp tác với Kia, Mazda, Peugeot, Mitsubishi, Fuso lắp ráp và phân phối nhiều dòng xe phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu.

Gia nhập ASEAN (năm 1995), ngành công nghiệp sản xuất ô tô Việt Nam cho thấy rõ những điểm yếu, khi công nghiệp sản xuất linh kiện nội địa không thể thay thế sản phẩm nhập khẩu. Công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam mới chỉ sản xuất được một số nhóm linh kiện, phụ tùng như chi tiết cấu thành khung gầm xe, thùng xe, vỏ cabin, cửa xe, săm lốp, bộ tản nhiệt, dây phanh,... Ngoài ra, đầu tư cho sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô còn mang tính nhỏ lẻ, sản phẩm làm ra ít cả về chủng loại và sản lượng, chất lượng và giá thành không đáp ứng được nhu cầu các doanh nghiệp FDI lắp ráp ô tô tại Việt Nam. Do đó, chưa khẳng định được vị trí của CNHT trong chuỗi cung ứng linh kiện, phụ tùng trong nước, chưa nói đến việc gia nhập vào chuỗi cung ứng toàn cầu cho ngành công nghiệp ô tô.

Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 đặt ra mục tiêu cơ bản hình thành công nghiệp hỗ trợ cho sản xuất ô tô vào năm 2020; sản xuất một số chi tiết quan trọng như động cơ, hộp số xe tải, xe khách và bước đầu tham gia chuỗi giá trị toàn cầu của ngành công nghiệp ô tô thế giới giai đoạn 2021-2025. Đến năm 2035, phấn đấu trở thành nhà cung cấp quan trọng trong nhiều loại linh kiện, phụ tùng cho ngành công nghiệp ô tô khu vực và thế giới; đáp ứng trên 65% nhu cầu về linh kiện, phụ tùng cho sản xuất lắp ráp ô tô trong nước. [2]

Năm 2018 là năm đánh dấu sự biến đổi mạnh mẽ của ngành công nghiệp sản xuất ô tô Việt Nam. Nghị định số 116/2017/NĐ-CP

ban hành vào ngày 17/10/2017 đã đem lại nhiều lợi thế cho dòng xe sản xuất, lắp ráp nội địa, khi có nhiều rào cản mới đối với xe nhập khẩu. [4]

Tiếp theo đó, Quyết định 589/QĐ-TTg được ban hành với nội dung phê duyệt Kế hoạch cơ cấu lại ngành công nghiệp giai đoạn 2018 - 2020 xét đến 2025 bao gồm: Khuyến khích các doanh nghiệp lớn đầu tư phát triển ngành công nghiệp ô tô, không phân biệt doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp FDI nhằm phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, đồng thời siết chặt với xe nhập khẩu cũng như hỗ trợ sự nỗ lực ra mắt thương hiệu ô tô Made in Vietnam, như VinFast.

Hiện tại, những doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô nội địa như Công ty cổ phần ô tô Trường Hải (Thaco), Công ty cổ phần Hyundai Thành Công cùng với các doanh nghiệp như Toyota, Ford, Honda,... đã đưa tổng năng lực sản xuất - lắp ráp ô tô nước ta vào khoảng 600 ngàn xe/năm bao gồm hầu hết các chủng loại xe con, xe tải và xe khách, trong đó một số chủng loại xe đã đạt được tỷ lệ nội địa tương đối cao như xe tải đến 7 tấn đạt 55%, xe khách từ 24 chỗ trở lên đạt từ 45 - 55%, đưa đến cơ hội Việt Nam có thể xuất khẩu sản phẩm ô tô sang các thị trường Đông Nam Á và Trung Mỹ.

Tiềm năng đầu tư sản xuất sản phẩm tại Việt Nam và tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu là rất lớn. Tuy nhiên, các doanh nghiệp CNHT vẫn chưa tận dụng được cơ hội do *tỷ lệ nội địa hóa thấp, ít doanh nghiệp đủ tiêu chuẩn tham gia vào chuỗi cung ứng của các doanh nghiệp đầu cuối.*

Cục Xúc tiến thương mại (Bộ Công thương) cho biết, đối với nhóm nước đang phát triển như Việt Nam, chuỗi giá trị toàn cầu giúp từng bước đảm nhận các công đoạn trong mạng lưới sản xuất và tận dụng được lợi thế thương mại, do đó, đối với các doanh

nh nghiệp CNHT, việc đưa sản phẩm tham gia chuỗi giá trị toàn cầu là một hướng đi tất yếu để tạo chỗ đứng trên thị trường thế giới.

Bên cạnh đó, Việt Nam đã ký kết 12 hiệp định thương mại tự do, trong đó có Hiệp định EVFTA,... mở ra thị trường rộng lớn cho các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam và là cơ hội lớn để sản phẩm Việt Nam xuất hiện tại nhiều thị trường lớn hơn trên thế giới. Các doanh nghiệp FDI tại Việt Nam sẽ không chỉ tận dụng lợi thế về chi phí sản xuất hợp lý tại Việt Nam, mà còn tận dụng lợi thế về thuế quan và mở cửa thị trường để dễ dàng tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu. Các doanh nghiệp FDI sẽ có điều kiện thuận lợi để trở thành các nhà cung ứng sản phẩm CNHT, đầu vào cho các doanh nghiệp sản xuất đầu cuối trên thị trường.

Ông Ron Ashkin Giám đốc dự án liên kết USAID cho các DNNVV Việt Nam, cho rằng tỷ lệ nội địa hóa thấp và sự hạn chế của các DNNVV trong chuỗi giá trị toàn cầu cản trở lợi ích đối với nền kinh tế Việt Nam. Chỉ khi nội địa hóa tăng đến chuẩn quốc tế, Việt Nam mới có thể thu được đầy đủ các lợi ích của FDI hiện nay và xuất khẩu mới phát triển.

Tổng thư ký Hiệp hội Công nghiệp hỗ trợ Việt Nam (VASI) cho rằng, khó khăn của các DNNVV Việt Nam khi tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu là không đáp ứng được mức giá theo yêu cầu do chi phí đầu vào cao, sản xuất chưa tinh gọn; không đáp ứng được đơn hàng theo yêu cầu về chủng loại, số lượng, chất lượng và thời hạn giao hàng; thiếu tiêu chuẩn quản lý phù hợp; thiếu kênh phân phối và năng lực thương mại hạn chế. Để giải quyết được vấn đề này, riêng trong lĩnh vực CNHT, các doanh nghiệp cần phải cải thiện để tăng tính cạnh tranh toàn cầu như đạt các tiêu chuẩn quốc tế về chất lượng; tăng cường năng lực thương mại, quản trị, kết nối; đồng thời, tìm kiếm các cơ hội từ thị

trường toàn cầu và các cơ hội từ thị trường trong nước trong ngành công nghiệp ô tô,... Khuyến nghị phát triển chuỗi giá trị với sự nghiên cứu lựa chọn sản phẩm cung ứng trong nước phù hợp với năng lực cạnh tranh của Việt Nam, dung lượng thị trường lớn, có tiềm năng và có sự cam kết với định hướng của các công ty hàng đầu trong chuỗi cung ứng.

Theo Bộ Công Thương, để ngành CNHT phát triển, cần phải nâng cao năng lực doanh nghiệp đáp ứng yêu cầu của các chuỗi sản xuất toàn cầu. Nhà nước, hiệp hội doanh nghiệp đóng vai trò hỗ trợ các thành viên nâng cao trình độ kỹ thuật và quản lý sản xuất, chuyển giao công nghệ và phát triển nguồn nhân lực CNHT. Triển khai hiệu quả chương trình phát triển CNHT. Đồng thời, thúc đẩy liên kết giữa các doanh nghiệp CNHT và các doanh nghiệp đầu cuối cho thị trường trong nước và ngoài nước, đặc biệt với một số quốc gia như Nhật Bản, Hàn Quốc...

Để chủ động linh kiện cho sản xuất, Công ty cổ phần Ô tô Trường Hải (Thaco) đã đầu tư khu phức hợp sản xuất, lắp ráp xe ô tô với 13 nhà máy CNHT công nghệ cao sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô. Năm 2018, Thaco đã đưa vào hoạt động nhà máy sản xuất, lắp ráp ô tô mang thương hiệu Mazda có công suất 100.000 xe/năm với tổng vốn đầu tư 12.000 tỷ đồng. Với sự chuyển giao công nghệ và hỗ trợ kỹ thuật từ Mazda, Thaco được đầu tư dây chuyền sản xuất tự động kết hợp một số công đoạn bán tự động ứng dụng công nghệ mới. Hiện nay, Thaco đã đạt tỷ lệ nội địa hóa hơn 50% đối với xe buýt, từ 30 - 35% đối với xe tải, 18% đối với một số mẫu xe con có số lượng nhiều và cam kết tiếp tục phát triển công nghiệp phụ trợ, gia tăng tỷ lệ nội địa hóa, đặc biệt cho dòng xe con với mức phấn đấu 40% để tiến đến xuất khẩu xe sang các nước trong khu vực ASEAN. Thaco tiên phong phát triển công nghiệp hỗ trợ quy mô lớn, đã đẩy mạnh sản xuất bằng công nghệ, thiết bị tiên tiến của châu Âu, Nhật Bản, Hàn

Quốc dựa trên nền tảng số hóa, hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn toàn cầu để cung ứng linh kiện theo hình thức OEM (Original Equipment Manufacturer) cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước, đồng thời xây dựng lộ trình nội địa hóa các linh kiện phù hợp với tiêu chuẩn của các hãng xe, nhờ đó đã tham gia sâu vào chuỗi giá trị toàn cầu.

THACO cũng đẩy mạnh liên doanh, liên kết để hợp tác, chuyển giao công nghệ, gia tăng năng lực sản xuất; đầu tư hoạt động R&D, nâng cấp hệ thống thiết bị thử nghiệm, kiểm tra sản phẩm trước khi xuất xưởng, phát triển đa dạng sản phẩm, đặc biệt là các sản phẩm theo yêu cầu riêng biệt của khách hàng; tăng cường kết nối với các hiệp hội, tổ chức xúc tiến thương mại, khu công nghiệp, doanh nghiệp FDI và Thương vụ Việt Nam tại nước ngoài... để mở rộng thị trường trong và ngoài nước.

Mặc dù là một thương hiệu mới của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, VinFast đang nỗ lực đạt tỷ lệ nội địa đến 60% thông qua việc thành lập trung tâm nghiên cứu ô tô để lựa chọn các giải pháp công nghệ tiên tiến cho các dòng xe, thành lập trung tâm đào tạo kỹ thuật viên ngành cơ điện tử ô tô, đồng thời ưu tiên mua linh kiện do doanh nghiệp trong nước sản xuất để thúc đẩy công nghiệp hỗ trợ

3.1.3. Thành công, hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế của CNHT công nghiệp ô tô

Thành công: (1) Hệ thống văn bản pháp lý về phát triển CNHT và ngành công nghiệp ô tô Việt Nam tương đối đầy đủ (chiến lược, chính sách, định hướng và những giải pháp lớn) tạo thuận lợi và khuyến khích các doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp FDI đầu tư công nghệ hiện đại trong sản xuất linh kiện, phụ tùng và lắp ráp ô tô phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu.

(2) Bước đầu hình thành CNHT cho ngành công nghiệp ô tô, bao gồm doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp FDI.

(3) Một số công ty lắp ráp ô tô đạt sản lượng đầu ra khá lớn, sản xuất hoặc chuyển giao công nghệ sản xuất linh kiện, phụ tùng từ các nhà sản xuất ô tô lớn trên thế giới. Thaco đã đầu tư 13 nhà máy CNHT công nghệ cao để chủ động đáp ứng nhu cầu linh kiện, phụ tùng chủ yếu cho chính mình. Vinfast hợp tác với các hãng hàng đầu về công nghệ của Đức trong chế tạo động cơ và hệ thống lái.

(4) Doanh nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng và lắp ráp ô tô Việt Nam (cụ thể là Thaco) đã thiết kế và chế tạo thành công 3 loại khuôn mẫu điển hình dùng trong công nghiệp ô tô (khuôn dập liên hợp, khuôn dập vuốt và khuôn ép phun) để sản xuất một số linh kiện chủ yếu và hạ giá thành sản xuất khuôn và các sản phẩm được chế tạo từ khuôn.

Hạn chế: (1) Số lượng các nhà cung cấp trong nước có thể tham gia vào chuỗi cung ứng của các nhà sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam còn rất ít. Hiện nay, cả nước mới có 358 doanh nghiệp CNHT phục vụ cho sản xuất ô tô, trong đó, 90% các nhà cung cấp linh kiện ô tô tại Việt Nam là các doanh nghiệp FDI. So với Thái Lan có gần 700 nhà cung cấp cấp 1 và 1.700 nhà cung cấp cấp 2, 3, Việt Nam có chưa đến 100 nhà cung cấp cấp 1 và chưa đến 150 nhà cung cấp cấp 2, 3. Phụ tùng linh kiện ô tô hiện đang sản xuất tại Việt Nam chủ yếu là các phụ tùng thâm dụng lao động, công nghệ giản đơn. Giai đoạn 2010 - 2016, Việt Nam đã nhập khẩu các loại phụ tùng, linh kiện với tổng giá trị bình quân mỗi năm khoảng 2 tỷ USD, chủ yếu từ Nhật Bản (23%), Trung Quốc (23%), Hàn Quốc (16%) và Thái Lan (16%). Phụ tùng xuất khẩu chủ yếu của các doanh nghiệp Việt Nam là cụm dây điện sang thị trường Nhật Bản (50%) và Hoa Kỳ (13%), phụ tùng xuất khẩu lớn thứ hai là linh kiện hộp số chiếm 10% tổng kim ngạch xuất khẩu phụ tùng, linh kiện ô tô sang Nhật Bản, Mexico, và Trung Quốc.

(2) Năng lực cung ứng sản phẩm CNHT của các doanh nghiệp Việt Nam còn thấp cả về qui mô, chủng loại và chất lượng sản phẩm, giá thành cao thiếu sức cạnh tranh, chưa thể tham gia vào chuỗi cung ứng của các doanh nghiệp FDI. Với 5 yêu cầu mà các tập đoàn FDI tại Việt Nam đưa ra để được gia nhập vào chuỗi cung ứng là an toàn chất lượng, môi trường, chất lượng nguồn nhân lực, chất lượng sản phẩm, an ninh nhà máy thì các doanh nghiệp Việt Nam thường chỉ đạt 3 chỉ tiêu là chất lượng, chất lượng nguồn nhân lực, an ninh nhà máy. [11]

(3) Theo Cục Công nghiệp (Bộ Công Thương), CNHT ngành sản xuất ô tô phát triển chủ yếu theo ngành dọc, bó hẹp trong quan hệ liên kết đầu tư và cung ứng sản phẩm, phần lớn chỉ phục vụ các công ty lắp ráp tại thị trường nội địa, xuất khẩu sản phẩm còn gặp nhiều khó khăn do chất lượng sản phẩm chưa đáp ứng yêu cầu, tiêu chuẩn của các công ty nước ngoài. Bên cạnh đó, thiếu các doanh nghiệp CNHT sản xuất phụ tùng linh kiện và vật liệu hỗ trợ cơ bản như sắt, thép, nhựa, cao su, hóa chất...

Nguyên nhân của những hạn chế

- Nguyên nhân chủ quan:

(1) Việt Nam chưa có các doanh nghiệp đứng đầu chuỗi sản xuất tầm cỡ khu vực và quốc tế đóng vai trò dẫn dắt phát triển và lan tỏa trong ngành công nghiệp.

(2) Dung lượng thị trường hạn chế chưa cho phép đạt được hiệu quả kinh tế theo quy mô. Thị trường nội địa nhỏ lại bị phân tán bởi nhiều chủng loại khác nhau. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp CNHT chưa đủ khả năng tiếp cận các chuỗi sản xuất ô tô ở nước ngoài. Hiện tại, lượng tiêu thụ ô tô tại Việt Nam trong những năm gần đây khoảng 300.000 xe/năm, phân bổ vào rất nhiều dòng xe khác nhau (theo thống kê của Bộ Công Thương, hiện nay có hơn 100 loại xe mà các doanh nghiệp đang sản xuất và lắp ráp tại

Việt Nam). Trong khi mỗi mẫu xe muốn gia tăng tỷ lệ nội địa hoá phải đạt sản lượng tối thiểu là 50.000 xe/năm. Các công ty toàn cầu thường sử dụng các đối tác đã từng cung ứng sản phẩm CNHT trong chuỗi sản xuất của họ hoặc các công ty cùng quốc gia, nên Việt Nam khó tham gia vào chuỗi giá trị của các tập đoàn đa quốc gia.

(3) Yêu cầu của các doanh nghiệp lắp ráp ô tô vượt quá khả năng đáp ứng của doanh nghiệp cung ứng linh kiện phụ tùng trong nước không chỉ về giá cả, công nghệ, chất lượng, giao hàng mà còn cả yêu cầu về trách nhiệm xã hội liên quan đến an toàn, môi trường, điều kiện lao động. Thiếu sự chủ động về các vật liệu cơ bản phục vụ sản xuất linh kiện phụ tùng (thép chế tạo, nhựa, chất dẻo...) vẫn phải dựa vào nhập khẩu. Sự phụ thuộc này đã làm giảm tính chủ động trong sản xuất và giảm sức cạnh tranh của sản phẩm CNHT cho ngành ô tô ở Việt Nam.

- Nguyên nhân khách quan:

(1) Sự phát triển CNHT ngành công nghiệp ô tô dựa trên hai điều kiện cốt lõi là qui mô vốn đầu tư lớn và công nghệ sản xuất hiện đại để có thể đạt được tính kinh tế về qui mô. Hiện tại, hầu hết các doanh nghiệp sản xuất linh kiện phụ tùng ô tô ở Việt Nam là DNNVV trong chuỗi cung ứng chỉ đáp ứng được khoảng 10% nhu cầu của các doanh nghiệp lắp ráp ô tô tại Việt Nam.

(2) Giai đoạn năm 2003 – 2014, các chính sách phát triển CNHT trợ ngành công nghiệp ô tô chưa đồng bộ, thiếu tầm nhìn dài hạn, chưa khuyến khích CNHT trong nước phát triển, trong điều kiện các doanh nghiệp cung ứng trong ngành này là DNNVV thiếu cả vốn và công nghệ.

(3) Trong khi đó, các chính sách thu hút vốn FDI chưa tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp CNHT trong nước tham gia vào chuỗi sản xuất toàn cầu của các tập đoàn đa quốc gia, làm hạn chế mối liên kết giữa

doanh nghiệp CNHT với các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô có vốn FDI.

(4) Nguồn nhân lực CNHT ngành ô tô chưa đáp ứng yêu cầu nguồn nhân lực chất lượng cao của các doanh nghiệp FDI.

3.1.4. Định hướng và những giải pháp chủ yếu phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam

Quan điểm định hướng phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô

Tiếp cận và ứng dụng công nghệ để chế tạo được các chi tiết, linh kiện, quan trọng như bộ truyền động, hộp số, động cơ, thân vỏ xe... cho một vài chủng loại xe; tăng cường hợp tác với các hãng ô tô lớn để lựa chọn chủng loại phụ tùng, linh kiện mà Việt Nam có thể sản xuất để đảm nhận vai trò mắt xích trong chuỗi sản xuất - cung ứng toàn cầu, trên cơ sở đó đầu tư công nghệ tiên tiến, sản xuất phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu.

Các giải pháp chiến lược phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành công nghiệp ô tô

1) Phát triển thị trường ô tô trong nước

Thực hiện các chính sách ưu đãi về vay vốn và khuyến khích đầu tư CNHT theo hướng đổi mới và chuyển giao công nghệ tiên tiến để tăng qui mô sản xuất nhằm đạt được hiệu quả kinh tế theo qui mô, giảm giá thành và thực hiện giảm thuế tiêu thụ đặc biệt đối với ô tô sản xuất trong nước để định giá hấp dẫn thu hút khách hàng trong nước.

Đề bảo vệ thị trường ô tô trong nước trước sự phát triển nhanh chóng của xe nhập khẩu do thuế suất nhập khẩu từ các nước ASEAN trở về 0%, Nhà nước cần có chế tài kiểm soát chặt chẽ hơn đối với việc quản lý xe nhập khẩu, nhất là hạn chế gian lận thương mại.

Các giải pháp đối với CNHT ngành công nghiệp ô tô cần hướng vào việc đáp ứng các

nhu cầu của các công ty lắp ráp trong nước phục vụ nhu cầu nội địa. Trên cơ sở phát triển ổn định đáp ứng nhu cầu ngành công nghiệp ô tô trong nước, tiến tới xuất khẩu các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ.

2) *Phát triển danh mục sản phẩm và dòng sản phẩm CNHT (product - mix and product lines) đáp ứng nhu cầu đa dạng của các doanh nghiệp lắp ráp ô tô trong nước và xuất khẩu*

Các doanh nghiệp CNHT cần lựa chọn danh mục sản phẩm và các dòng sản phẩm trong mỗi danh mục đáp ứng nhu cầu của từng nhóm khách hàng mục tiêu là các doanh nghiệp lắp ráp ô tô để lựa chọn đầu tư kỹ thuật sản xuất và công nghệ phù hợp. Mỗi doanh nghiệp CNHT cần định vị danh mục sản phẩm của mình trong chuỗi cung ứng phụ tùng ô tô trong nước, tiến đến tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu đối với ngành sản xuất ô tô khu vực và thế giới.

Xây dựng hệ thống các tiêu chuẩn chất lượng sản phẩm theo chuẩn mực quốc tế làm căn cứ cho việc định hướng phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô. Việc này thúc đẩy đổi mới công nghệ trong các doanh nghiệp CNHT, tiến đến xuất khẩu sản phẩm CNHT cho các doanh nghiệp sản xuất ô tô trong khu vực và thế giới.

3) *Điều chỉnh một cách đồng bộ các loại thuế, phí và lệ phí liên quan đến sản xuất, tiêu thụ, xuất và nhập khẩu ô tô*: Ổn định các chính sách thuế, phí và lệ phí liên quan đến ô tô (SCT/OT/VAT, phí duy tu, bảo dưỡng đường bộ, phí môi trường...) với lộ trình ổn định trong vòng 10 năm; điều chỉnh giá trị tính thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe sản xuất trong nước và xe nhập khẩu cho hợp lý.

4) *Để khắc phục tình trạng giá trị tạo ra trong nước còn thấp, cần tập trung vào các chính sách hỗ trợ sản xuất trong nước*: (1) Chính sách khuyến khích đầu tư: Bổ sung công nghiệp ô tô và phụ tùng vào danh mục

các lĩnh vực ưu đãi đầu tư trong Nghị định hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư mới; (2) Đơn giản hóa thủ tục xuất nhập khẩu và vận chuyển linh kiện, phụ tùng từ các nhà cung cấp để phục vụ thị trường nội địa; giảm thuế nhập khẩu đối với các phụ tùng, linh kiện ô tô chưa sản xuất được ở trong nước, và định kỳ rà soát, điều chỉnh danh mục phụ tùng, linh kiện ô tô được giảm thuế nhập khẩu; (3) Chính sách cắt giảm chi phí sản xuất: Nghiên cứu chính sách và thực thi giải pháp phù hợp nhằm giải quyết vấn đề chi phí sản xuất cao của ngành công nghiệp ô tô trong nước.

5) *Xây dựng cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư phát triển CNHT*: (1) Cụ thể hóa tiêu chí đánh giá dự án, đơn giản hóa thủ tục đánh giá và phê duyệt dự án để áp dụng các ưu đãi đầu tư; (2) Lựa chọn danh mục sản phẩm CNHT ưu tiên phát triển theo hướng chọn lọc, tập trung và qui mô lớn; (3) Bổ sung công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô vào danh mục các sản phẩm cơ khí trọng điểm khuyến khích phát triển, trong đó đưa một số linh kiện, phụ tùng ô tô vào danh mục các sản phẩm công nghệ cao; (4) Chính sách tài chính: Bố trí nguồn vốn từ Quỹ phát triển DNNVV để các doanh nghiệp vay đầu tư trang thiết bị sản xuất trong lĩnh vực CNHT phục vụ công nghiệp ô tô với lãi suất, thời hạn vay ưu đãi và nới lỏng điều kiện thế chấp.

6) *Ứng dụng công nghệ 4.0 vào các doanh nghiệp CNHT và doanh nghiệp sản xuất ô tô*.

Công nghệ 4.0 là chìa khóa để tạo bước phát triển mang tính đột phá cho ngành công nghiệp sản xuất ô tô của Việt Nam trong thời gian tới. Cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 đang được xem là cơ hội để các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô Việt Nam có thể tạo bước phát triển mang tính đột phá theo 4 xu hướng chính gồm: lái tự động, kết nối, xe điện và chia sẻ tiện ích.

Trên thế giới, điển hình là Hãng Bosch (Stuttgart-Feuerbach, Đức), sản lượng hệ thống phanh tự động (ABS) và hệ thống cân bằng điện tử (EPS) đã tăng 25%, nhờ áp dụng những dây chuyền thông minh và được kết nối. Trong khi đó ở Việt Nam, xe hơi tích hợp các công nghệ 4.0 vẫn là điều mới mẻ, chưa có nhiều công ty tham gia, kể cả trong lĩnh vực sản xuất xe hơi lẫn phát triển phần mềm. Đây cũng là không gian để các nhà hoạch định chính sách có thể bổ sung thêm những chiến lược cho ngành ô tô Việt Nam phù hợp xu thế mới.

Công ty VinFast đã đầu tư, trang bị hàng nghìn robot tự động cho nhà máy sản xuất, lắp ráp ô tô tại Hải Phòng và đi vào sản xuất thương mại trong năm 2019.

Thaco đã thực hiện thành công đề tài KH&CN cấp nhà nước “Nghiên cứu thiết kế, chế tạo khuôn mẫu cho một số chi tiết ô tô tải” (mã số ĐTĐL.CN-52/16), kết quả là đã làm chủ thiết kế và công nghệ chế tạo 3 loại khuôn mẫu điển hình dùng trong công nghiệp ô tô (khuôn dập liên hợp, khuôn dập vuốt và khuôn ép phun) để sản xuất một số linh kiện chủ yếu, giúp tăng tỷ lệ nội địa hóa, tăng hàm lượng công nghệ và hạ giá thành sản xuất khuôn và các sản phẩm được chế tạo từ khuôn.

Ông Nguyễn Nam Khang, Quản lý Sản phẩm của Mercedes-Benz Việt Nam, cho rằng xu thế của ô tô trong tương lai gần sẽ mang các yếu tố Connected (kết nối), Autonomous (lái tự động), Share and Services (chia sẻ tiện ích) và Electric (xe điện). Ông Nguyễn Thanh Đàm, Chủ tịch Tập đoàn VAST (Tập đoàn công nghiệp hỗ trợ ô tô Việt Nam) cho biết, ngành công nghiệp ô tô Việt trong thời đại công nghệ 4.0 sẽ phải đi theo ba xu hướng tất yếu: Thứ nhất là công nghệ thiết kế, chế tạo và sản xuất phần cứng phù hợp với thời đại mới; thứ hai là công nghệ phần mềm điều khiển thông minh và sử dụng trí tuệ nhân tạo; và thứ ba là công nghệ kết nối và giao tiếp.

7) Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao đáp ứng yêu cầu doanh nghiệp CNHT:

(1) Rà soát, khảo sát các cơ sở đào tạo kỹ thuật (đại học, cao đẳng, trung cấp, cơ sở đào tạo nghề,...); (2) Tăng cường kết nối giữa doanh nghiệp và nhà trường: Tham vấn chặt chẽ với doanh nghiệp để xây dựng hệ thống giáo trình đào tạo phù hợp với nhu cầu doanh nghiệp. Nghiên cứu, đề xuất ưu đãi, chính sách hỗ trợ thúc đẩy công tác đào tạo liên tục và tiếp nhận thực tập sinh tại các doanh nghiệp Nhật Bản tại Việt Nam; (3) Thực thi việc cấp giấy chứng nhận tay nghề trong ngành công nghiệp ô tô (đặc biệt trong sản xuất phụ tùng, linh kiện).

8) Phát triển cơ sở hạ tầng cho CNHT:

(1) Nghiên cứu, đề xuất phát triển các cụm liên kết (cluster) công nghiệp ô tô nhằm tận dụng sự tập trung công nghiệp hiện có của các doanh nghiệp hoạt động trong ngành công nghiệp ô tô và định hướng cho những dự án, nhà đầu tư mới; (2) Xây dựng các khu công nghiệp dành cho các DNNVV Nhật Bản với đầy đủ dịch vụ hỗ trợ đi kèm

3.2. Đánh giá

Kết quả nghiên cứu trên đây có sự khác biệt với các nghiên cứu trước đây về lĩnh vực phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam: (1) Làm rõ lợi thế và hạn chế của các mô hình phát triển CNHT; những vấn đề then chốt trong phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô; chiến lược phát triển CNHT ở Việt Nam cần tập trung vào: tạo dựng các điều kiện thị trường; xây dựng các điều kiện để phát triển các DNNVV; thiết lập các hỗ trợ về thông tin, nguồn nhân lực, pháp lý cho việc hình thành và phát triển các liên kết thị trường. (2) Đề xuất các giải pháp có tính liên kết và đồng bộ nhằm phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, trong đó nhấn mạnh: a) Tập trung vào các chính sách hỗ trợ sản xuất nhằm tạo ra giá trị tăng thêm cho các doanh nghiệp CNHT trong nước; b) Ứng dụng công nghệ

4.0 để tạo bước phát triển đột phá cho ngành công nghiệp sản xuất ô tô của Việt Nam theo xu hướng: lái tự động (Autonomous), xe chạy điện (Electric), kết nối (Connected) và chia sẻ tiện ích (Share and Services). (3) Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao.

4. Kết luận

Từ những thành công và thất bại của các quốc gia, trong bối cảnh toàn cầu hoá và hội nhập kinh tế quốc tế, Việt Nam có thể rút ra các bài học trong các vấn đề như chính sách phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô, nội địa hóa, liên kết kinh tế, vai trò của

các doanh nghiệp lớn và doanh nghiệp có vốn FDI, định vị CNHT cho ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu của ngành công nghiệp ô tô thế giới. Với lợi thế của nước đi sau, Việt Nam hoàn toàn có thể học hỏi kinh nghiệm và thực thi một chiến lược phát triển CNHT cho ngành công nghiệp ô tô thành công, mở đường cho quá trình trở thành một nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại đến năm 2030 và nước phát triển có công nghiệp hiện đại đến năm 2045. [1]

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Đảng Cộng sản Việt Nam. Dự thảo Báo cáo chính trị của BCHTW tại Đại hội XIII Đảng cộng sản Việt Nam, 2020.
- Le The Gioi, Đang Cong Tuan. Globalization and Supporting Industries Promotion in Vietnam - An empirical approach for Development. Annual Buletin of The Institute for Industrial Research of Obirin University (Tokyo, Japan), N.22, March 2004, p. 116-148 (ISSN 0286-5955).
- Le The Gioi. International division and specialization of auto industry in asia and development of supporting industry for vietnamese auto industry. Annual Buletin of The Institute for Industrial Research of Obirin University (Tokyo, Japan), N.24, March 2006, p. 91-107, (ISSN 0286-5955).
- Lê Thế Giới. Tiếp cận lý thuyết cụm công nghiệp và hệ sinh thái kinh doanh trong nghiên cứu các chính sách thúc đẩy công nghiệp hỗ trợ ở Việt nam. Tạp chí Khoa học và Công nghệ, số 1(30) 2/2009, Đại học Đà Nẵng, trang 117-127.
- Nghị định số 116/2017/NĐ-CP của Chính phủ, ngày 17/10/2017. Qui định điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô.
- Nghị quyết 115/NQ-CP, ngày 06/08/2020. Các giải pháp thúc đẩy phát triển công nghiệp hỗ trợ.
- Ohno Kenichi. Building Supporting Industries in Vietnam, Vietnam Development Forum, National Graduate Institute for Policy Studies (GRIPS), 2007, p.99.
- Porter, Michael E. Clusters and competition: New agendas for companies, governments, and institutions, In M.E. Porter (ed.) On Competition, Boston: Harvard Business School Press, 1998.
- Quyết định số 1168/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, ngày 16/07/2014. Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035.
- Quyết định số 229/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, ngày 04/02/2016. Cơ chế, chính sách thực hiện Chiến lược và Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.
- Trung tâm Phát triển Công nghiệp hỗ trợ Tp. HCM (CSID), BQL Khu công nghệ cao Tp. HCM (SHTP) và Techtronic Industries (TTI). Chương trình kết nối cung ứng sản phẩm công nghiệp hỗ trợ với các tập đoàn đầu tư nước ngoài (FDI) sản xuất sản phẩm đầu cuối, Tp. HCM, 02/07/2020.
- Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương (CIEM). Phát triển công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô: Tác động của chính sách, các rào cản và giải pháp. Kỳ yếu Hội thảo quốc gia, 10/2018.