



**Luận văn**  
**Đề tài: Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam -  
Thực trạng và giải pháp đẩy mạnh Sự phát  
triển**

....., tháng ... năm .....



## LỜI MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

Ngành công nghiệp ô tô không chỉ giữ một vị trí quan trọng trong việc thúc đẩy nền kinh tế quốc dân phát triển thông qua đáp ứng nhu cầu giao thông vận tải, góp phần phát triển sản xuất và kinh doanh thương mại mà còn là một ngành kinh tế mang lại lợi nhuận rất cao nhờ sản xuất ra những sản phẩm có giá trị vượt trội. Sớm nhận thức được tầm quan trọng của ngành công nghiệp này, các nước phát triển như Mỹ, Nhật Bản, Anh, Pháp, Đức, Hàn Quốc,... đã rất chú trọng phát triển ngành công nghiệp ô tô của riêng mình trong quá trình công nghiệp hoá để phục vụ không chỉ nhu cầu trong nước mà còn xuất khẩu sang các thị trường khác.

Đứng trước thực tế hàng năm nước ta bỏ ra hàng trăm tỷ đồng để nhập khẩu xe ô tô trong khi xuất khẩu gạo của 70% dân số lao động trong ngành nông nghiệp chỉ thu về được tiền triệu, Việt Nam đã cố gắng xây dựng một ngành công nghiệp ô tô của riêng mình với mục tiêu sản xuất thay thế nhập khẩu và từng bước tiến tới xuất khẩu. Chính phủ Việt Nam đã luôn khẳng định vai trò chủ chốt của ngành công nghiệp ô tô trong sự nghiệp phát triển kinh tế và luôn tạo điều kiện lợi thông qua việc đưa ra các chính sách ưu đãi để khuyến khích các doanh nghiệp trong và ngoài nước đầu tư vào sản xuất ô tô và phụ tùng. Nhưng sau 12 năm xây dựng và phát triển ngành, công nghiệp ô tô Việt Nam dường như vẫn chỉ ở điểm xuất phát.

Thực tế này đã buộc Chính phủ phải yêu cầu các cơ quan Bộ Ngành liên quan, các doanh nghiệp trong ngành cùng vào cuộc nhằm vạch ra một chiến lược cụ thể cho việc phát triển ngành. Bởi lúc này đây họ đã ý thức được tính cấp thiết và bức bách cần phải xây dựng và phát triển một ngành công nghiệp ô tô thực sự của riêng Việt Nam.

Chính vì thế, người viết đã chọn đề tài "Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam - Thực trạng và giải pháp đẩy mạnh sự phát triển" với hi vọng góp phần cùng tìm hiểu

*thực trạng phát triển của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đồng thời nghiên cứu con đường đi tới tương lai của ngành công nghiệp này.*

## **2. Mục đích nghiên cứu**

*Tìm hiểu thực trạng của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam và quá trình hình thành và phát triển, phân tích những khó khăn tồn tại cũng như những cơ hội và thách thức đối với việc xây dựng và phát triển ngành trong thời gian tới nhằm giúp cho bản thân, những người trong và ngoài ngành hiểu sâu sắc hơn về tầm quan trọng của ngành công nghiệp này, từ đó mỗi người có cái nhìn đúng đắn hơn về hiện tại và cả tương lai của ngành nhằm khuyến khích sự đóng góp của mỗi cá nhân, tổ chức cho sự phát triển của ngành công nghiệp cực kỳ quan trọng này trong quá trình công nghiệp hóa và hiện đại hoá nước nhà.*

## **3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

*Đối tượng nghiên cứu của đề tài này là các vấn đề liên quan đến ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam trong thời gian qua như quá trình hình thành và phát triển, thực trạng cũng như định hướng phát triển ngành trong thời gian tới của Chính phủ. Người viết tập trung đi sâu nghiên cứu các chính sách của Nhà nước đối với việc xây dựng và phát triển ngành đồng thời phân tích những khó khăn và tồn tại của ngành công nghiệp này từ đó mạnh dạn đưa ra các giải pháp đẩy mạnh sự phát triển của ngành công nghiệp này.*

*Để làm rõ thêm đối tượng của đề tài, phạm vi nghiên cứu mở rộng sang nghiên cứu ngành công nghiệp ô tô của các nước phát triển như Mỹ, Nhật Bản và các nước trong khu vực như Thái Lan, Malaysia và một số nước khác nhằm cung cấp cho người đọc cái nhìn toàn diện hơn về ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đồng thời đúc rút những kinh nghiệm quý báu trong con đường xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô quan trọng của nước mình.*

## **4. Phương pháp nghiên cứu**

*Để làm rõ đề tài này, người viết lựa chọn các phương pháp tổng hợp, thống kê, so sánh, phân tích và phương pháp quy nạp, diễn giải.*

## **5. Kết cấu khoá luận**

*Ngoài lời mở đầu, kết luận, phụ lục và danh mục tài liệu tham khảo, nội dung của khoá luận bao gồm ba chương:*

**Chương I: Quá trình hình thành và phát triển ngành công nghiệp ô tô thế giới**

**Chương II: Thực trạng phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam**

**Chương III: Giải pháp nhằm đẩy mạnh sự phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam**

*Người viết thực sự đã rất cố gắng để mang đến cái nhìn toàn cảnh về nền công nghiệp ô tô Việt Nam. Tuy nhiên, vấn đề nghiên cứu là một đề tài lớn và phức tạp, cùng với những hạn chế về mặt thời gian và tài liệu nên khoá luận này không tránh khỏi những thiếu sót. Do vậy, tôi mong nhận được những ý kiến đóng góp của thầy cô và bạn đọc quan tâm đến đề tài này, để bản khoá luận được hoàn thiện hơn.*

Hà Nội, 12/2003

Sinh viên thực hiện

***Trần Thị Bích Hương***

## **LỜI CẢM ƠN**

*Tôi xin chân thành cảm ơn cô giáo - Thạc sỹ Phạm Mai Khanh đã trực tiếp hướng dẫn tôi trong quá trình thực hiện đề tài, đồng thời tôi cũng xin gửi lời cảm ơn tới các chuyên viên làm việc tại Viện nghiên cứu chiến lược chính sách công nghiệp – Bộ Công nghiệp, Vụ quản lý dự án đầu tư nước ngoài – Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) và đặc biệt là Công ty ô tô Ford Việt Nam - nơi tôi đang trực tiếp công tác, đã nhiệt tình giúp đỡ và tạo điều kiện thuận lợi cho tôi hoàn thành khoá luận này.*

Hà Nội, 12/2003

Sinh viên thực hiện

*Trần Thị Bích Hương*

# CHƯƠNG I QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ THẾ GIỚI

## I. Quá trình hình thành và phát triển ngành công nghiệp ô tô thế giới

### 1. Lịch sử hình thành ngành công nghiệp ô tô thế giới

Để có được một ngành công nghiệp ô tô phát triển rực rỡ như ngày hôm nay, ngành công nghiệp này đã trải qua một thời gian dài phôi thai mà những nền tảng đầu tiên chính là phát minh ra các loại động cơ. Năm 1887, nhà bác học người Đức Nicolai Oto chế tạo thành công động cơ 4 kỳ và lắp ráp thành công chiếc ô tô đầu tiên trên thế giới.

Có thể nói ô tô ra đời là sự kết tinh tất yếu của một thời kỳ nở rộ những phát minh trong cuộc cách mạng khoa học kỹ thuật đầu tiên của nhân loại. Bởi ngay từ thế kỷ 13, nhà khoa học, triết học người Anh-Roger Bacon đã tiên đoán rằng “Rồi con người có thể chế tạo ra những chiếc xe có thể di chuyển bằng một loại sức kéo nhanh không thể tin nổi, song tuyệt nhiên không phải dùng những con vật để kéo”.<sup>1</sup>

Kể từ khi ra đời, ô tô đã dành được sự quan tâm của biết bao nhiêu nhà khoa học, bác học vĩ đại. Họ miệt mài nghiên cứu ngày đêm để không ngừng cải tiến nó về cả hình thức lẫn chất lượng: từ những chiếc xe thuở ban đầu thô sơ, kồng kềnh và xấu xí ngày càng trở nên nhỏ nhẹ hơn và sang trọng hơn. Không lâu sau ô tô trở nên phổ biến, với những ưu điểm nổi trội về tốc độ di chuyển cao, cơ động, không tốn sức và vô số những tiện ích khác, ô tô đã trở thành phương tiện hữu ích, không thể thiếu của người dân các nước công nghiệp phát triển và là một sản phẩm công nghiệp có ý nghĩa kinh tế quan trọng ở tất cả các quốc gia trên thế giới.

Chính vì thế, theo lịch sử ngành công nghiệp ô tô thế giới, năm đầu tiên của thế kỷ 20-năm 1901, trên toàn thế giới đã có 621 nhà máy sản xuất ô tô xe máy, trong đó 112 ở Vương quốc Anh, 11 ở Italy, 35 ở Đức, 167 ở Pháp, 215 ở Mỹ và 11 nước khác.

Tuy nhiên, mốc thời gian đánh dấu sự ra đời chính thức của ngành công nghiệp ô tô phải kể đến năm 1910 khi ông Henry Ford-Người sáng lập ra tập đoàn Ford Motor nổi tiếng, bắt đầu tổ chức sản xuất ô tô hàng loạt trên qui mô lớn.

---

<sup>1</sup> Automotive History: Where did the idea come from? In the 13<sup>th</sup>-century, the English philosopher-scientist, Roger Bacon, said that 'car can be made so that without animals they will move with unbelievable rapidly" (www.autoshop-online.com)

Vào những năm 1930 của thế kỷ 20, trước chiến tranh thế giới thứ 2, ô tô đã có được những tính năng kỹ thuật cơ bản. Cùng với những thành tựu khoa học kỹ thuật thời đó, công nghiệp ô tô thế giới đã thực sự trở thành một ngành sản xuất đầy sức mạnh với 3 trung tâm sản xuất chính Bắc Mỹ, Tây Âu (từ trước chiến tranh thế giới thứ I) và Nhật Bản (trước chiến tranh thế giới thứ II). Hầu hết các hãng sản xuất có tên tuổi trên thế giới như Ford, General Motor, Toyota, Mercedes-Benz... đều ra đời trước hoặc trong thời kỳ này.

Sau chiến tranh thế giới thứ II, cuộc cách mạng khoa học kỹ thuật hiện đại bùng nổ, ô tô và công nghiệp ô tô cũng có những bước tiến vượt bậc. Những thành tựu khoa học kỹ thuật được áp dụng như vật liệu mới, kỹ thuật điện tử, điều khiển học,... đã làm thay đổi cơ bản, bản thân ô tô và công nghiệp ô tô cả về mặt kỹ thuật, khoa học công nghệ cũng như về quy mô kinh tế xã hội.

Nhìn lại lịch sử hình thành và phát triển của ô tô và ngành sản xuất ô tô thế giới, có thể hoàn toàn đồng ý với ý kiến cho rằng thế kỷ 20 là thế kỷ của ô tô. Quá trình phát triển của ngành công nghiệp ô tô trên thế giới có thể chia làm 3 giai đoạn:

- Trước năm 1945: Nền công nghiệp ô tô của thế giới chủ yếu tập trung tại Mỹ, sản lượng công nghiệp ô tô ở Tây Âu và Nhật Bản rất thấp.
- Giai đoạn 1945-1960: Sản lượng công nghiệp ô tô của Nhật Bản và Tây Âu tăng mạnh song còn nhỏ bé so với Mỹ.
- Giai đoạn từ 1960 trở lại đây: Nền công nghiệp sản xuất ô tô xe máy Nhật đã vươn lên mạnh mẽ và đã chiếm vị trí thứ nhất trong ngành công nghiệp to lớn này. Nhật đã trở thành đối thủ số một của Mỹ và Tây Âu trong ngành công nghiệp ô tô. Ngành công nghiệp ô tô của Nhật có khả năng cạnh tranh rất lớn, để sản xuất 1 chiếc xe ô tô mới, Nhật chỉ cần 17 giờ trong khi Mỹ cần 25 giờ và Tây Âu cần 37 giờ. Còn để xuất xưởng 1 mẫu xe mới Nhật chỉ cần 43 tháng trong khi Mỹ cần 62 tháng và Tây Âu cần những 63 tháng. Bên cạnh đó là tính cạnh tranh của các bộ phận chi tiết phụ tùng. Số lượng các khuyết tật tính trung bình trên 1 xe của Nhật là 0,24 so với Mỹ là 0,33 và Tây Âu là 0,62. Tuy nhiên sức cạnh tranh này gần đây đã giảm.

Sản lượng ô tô trên thế giới, từ năm 1960 đến nay, gần như ổn định quanh con số khoảng 50-52 triệu xe/năm, tập trung vào 3 trung tâm công nghiệp lớn là Mỹ, Nhật Bản và Tây Âu. Thị trường thế giới về ô tô vào khoảng 780 tỷ USD/năm. Riêng 6 tập đoàn lớn của công nghiệp ô tô năm 1999 đã sản xuất tới 82,5% tổng số ô tô thế giới trong đó Mỹ có 3 tập đoàn, Nhật, Đức, Pháp mỗi nước một tập đoàn.

Tại Châu Âu, đại diện cho nền công nghiệp ô tô là các Hãng nổi tiếng của Đức như BMW, Mercedes Benz; của Pháp như Renault, Peugeot, Citroen; của Italy như Fiat, Iveco... Riêng hãng xe Renault - Volvo đã có doanh số bán năm 1992 là 244 triệu FF.

Tại Mỹ có ba hãng ô tô không lồ là GM, Ford, Chrysler và ngoài ra còn có các hãng xe của Nhật liên doanh như Navistar, US Honda, International, Diamondster, Numi.

Nhật Bản nổi tiếng với các hãng ô tô lớn mạnh không ngừng như Nissan, Toyota, Honda, Mitsubishi... Các hãng này đã vươn rộng ra các thị trường thế giới và là từng làm các hãng xe Mỹ và Tây Âu điêu đứng ngay trên sân nhà của các hãng này.

Cùng với sự phát triển của thương mại quốc tế và xu thế toàn cầu hoá, một số quốc gia, khu vực như Trung Quốc và ASEAN đã có những thành tựu đáng kể trong tăng trưởng kinh tế cũng đã gia nhập ngành công nghiệp ô tô thế giới. Hiện nay, hàng năm Trung Quốc sản xuất ra khoảng 1,2 triệu xe và các nước ASEAN đã góp tiếng nói của mình với sản lượng gần 1 triệu xe mỗi năm.

Hiện nay, theo nhận xét, đánh giá của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô thế giới, hãng General Motor được công nhận là hãng ô tô lớn nhất thế giới, Ford chiếm vị trí thứ 2; vị trí thứ 3 thuộc về Toyota.

Ngoài ra, cũng có thể nhìn nhận lịch sử phát triển của ngành công nghiệp ô tô thế giới theo một cách khác. Ngành công nghiệp này đã trải qua hai thời kỳ chính: thời kỳ sản xuất hàng loạt và thời kỳ sản xuất theo nhu cầu của khách hàng. ở giai đoạn sản xuất hàng loạt, Người Mỹ luôn dẫn đầu trong đó đi tiên phong là Herry Ford người đã mở màn cho sản xuất ô tô hàng loạt trên quy mô lớn. Nhưng bước sang thời kỳ sản xuất theo nhu cầu khác hàng, Người Mỹ buộc phải chịu thua Người Nhật. Đó cũng chính là lý do các hãng xe của Nhật làm cho các hãng xe của Mỹ phải đau đầu ngay tại thị trường Mỹ.

Tóm lại, trong quá trình phát triển kinh tế, mỗi quốc gia khu vực đều sớm nhận thấy tầm quan trọng của ngành công nghiệp ô tô và cố gắng xây dựng ngành công nghiệp này ngay khi có thể. Nhưng không vì thế mà ngành công nghiệp ô tô thế giới trở nên manh mún, nhỏ lẻ mà chính các tập đoàn ô tô khổng lồ hoạt động xuyên quốc gia như một sợi dây khâu chuỗi liên kết có vai trò quyết định trong việc hình thành và phát triển ngành công nghiệp ô tô các quốc gia nói riêng và ngành công nghiệp ô tô thế giới nói chung. Vậy nên ngành công nghiệp ô tô thế giới hình thành, lớn mạnh và phát triển gắn liền với sự ra đời, liên kết,



hợp tác, sáp nhập và lớn mạnh không ngừng của các tập đoàn ô tô không lồ hoạt động ở khắp các quốc gia, châu lục.

## **2. Đặc điểm, vai trò và xu hướng phát triển của ngành**

### *2.1. Đặc điểm của ngành sản xuất ô tô*

#### 2.1.1. Về vốn đầu tư

##### *Vốn đầu tư cực lớn*

So với vốn đầu tư vào các đại bộ phận các ngành công nghiệp khác, vốn đầu tư vào ngành công nghiệp ô tô là cao hơn rất nhiều, có thể nói là cực lớn. Mỗi ô tô có đến 20.000 - 30.000 chi tiết, bộ phận khác nhau. Các chi tiết, bộ phận lại được sản xuất với những công nghệ có đặc điểm khác biệt; chi tiết phụ tùng của loại xe này không thể sử dụng chung cho các loại xe khác, do vậy vốn đầu tư cho việc sản xuất 20.000- 30.000 chi tiết thường rất cao. Chẳng hạn như Ford có tới 60 000 bạn hàng chuyên cung cấp hàng hoá và dịch vụ cho công ty trên toàn cầu. Điều này chứng tỏ rằng vốn đầu tư cho toàn ngành là rất lớn. Hơn nữa, giá trị của mỗi đơn vị chi tiết phụ tùng nói riêng và giá trị đơn vị sản phẩm là rất lớn và đòi hỏi chất lượng cao. Thế nên vào năm 1998 trong 10 tập đoàn trên thế giới có tài sản ở nước ngoài cao nhất có sáu tập đoàn là các hãng ô tô hàng đầu thế giới: General Motor, Ford, Toyota, Daimler Chrysler và Volkswagen. Sáu tập đoàn này đóng góp 5% tổng giá trị đầu tư trực tiếp trên toàn thế giới. Hiện nay, riêng ngành công nghiệp ô tô chiếm 10% tổng giá trị thương mại trong các ngành công nghiệp chế tạo.

Thêm vào đó, do đặc điểm của ngành là không ngừng vận dụng các tiến bộ kỹ thuật vào sản xuất. Vì thế, ngoài các khoản chi phí ban đầu bao gồm chi phí xây mới nhà xưởng, mua sắm trang thiết bị kỹ thuật, đào tạo công nhân lành nghề,... và các khoản chi thường xuyên như mua nguyên vật liệu, bảo dưỡng nhà xưởng, máy móc, bảo quản hàng hoá,... thì chi phí cho công tác nghiên cứu và triển khai (R&D) trong lĩnh vực ô tô cũng chiếm một phần đáng kể trong tổng vốn đầu tư ban đầu và tăng thêm. Chính vì thế khi một hãng trong ngành đầu tư dây chuyền công nghệ mới sẽ phải tính toán rất kỹ lưỡng chứ không thể đầu tư ồ ạt như các ngành khác.

##### *Thu hồi chậm*

Ngành công nghiệp ô tô là ngành cơ khí chế tạo nên phần lớn vốn tập trung đầu tư cho cơ sở vật chất, vốn cố định chiếm tỉ trọng lớn. Không như các ngành dịch vụ vốn chủ yếu tồn tại dưới dạng vốn lưu động, tốc độ quay vòng vốn nhanh và do đó, dễ thu hồi. Hơn nữa, vốn đầu tư cho ngành lại rất lớn chỉ xếp sau sản xuất máy bay nên thời gian để thu hồi vốn là rất lâu. Bên cạnh đó, ngành sản xuất ô tô gắn liền với sự phát triển của khoa học kỹ thuật, một ngành phát triển như vũ bão. Chính vì thế đồng vốn bỏ ra đầu tư trong ngành

công nghiệp ô tô mặc dù có khả năng sinh lợi lớn nhưng đi kèm với nó là rất nhiều rủi ro không những chỉ thu hồi chậm mà còn có thể không thu hồi được nếu không bắt kịp với thời đại.

□ *Sinh lợi cao*

Công nghiệp ô tô là một ngành có quy mô lớn và cũng được coi là ngành siêu lợi nhuận. Tổng giá trị hàng hóa do ngành công nghiệp này tạo ra đã đạt tới những con số khổng lồ. Ví dụ như vào năm 2001 chỉ tính riêng công ty sản xuất ô tô hàng đầu thế giới General Motor đạt tổng lợi nhuận là 117 tỷ đô la và lãi ròng là 1,7 tỷ; Ford có mặt trên 200 quốc gia và lãnh thổ trên thế giới đạt doanh thu hàng năm vượt giá trị tổng sản phẩm quốc gia (GNP) của nhiều nước công nghiệp. Chỉ xét những chi tiết phụ tùng rất nhỏ trong ô tô nhưng nó có giá trị lớn gần bằng một chiếc xe máy có giá trị. Điều này chứng tỏ ngành công nghiệp ô tô có được nguồn lợi nhuận lớn là do ngành tạo ra những sản phẩm có giá trị cao.

Ngoài ra, một minh chứng nữa cho thấy vốn đầu tư trong ngành công nghiệp ô tô có mức sinh lợi cao là việc số lượng các hãng tham gia lớn và gia tăng với mức độ nhanh, tính cạnh tranh khốc liệt và hàng rào gia nhập ngành đòi hỏi rất cao. Chính vì thế có không biết bao nhiêu hãng sản xuất ô tô ra đời do nhìn thấy mức lợi nhuận khổng lồ nhưng số hãng trụ lại được và đứng vững xét trên toàn cầu lại không nhiều. Thời gian qua, chúng ta chứng kiến vô số vụ sáp nhập của các tập đoàn ô tô lớn là bằng chứng cho điều này.

2.1.2. Về công nghệ kỹ thuật

Đây là lĩnh vực đòi hỏi công nghệ kỹ thuật tiên tiến, hiện đại. Một sản phẩm ô tô được tung ra trên thị trường là sự kết hợp của hàng nghìn, hàng vạn chi tiết các loại, không giống nhau. Mỗi chi tiết đều có những tiêu chuẩn kỹ thuật riêng và được chế tạo theo phương pháp riêng ở những điều kiện khác nhau nhưng vẫn đảm bảo tính đồng bộ của sản phẩm. Khi công nghiệp ô tô phát triển, xuất hiện nhiều chi tiết vượt quá khả năng thao tác của con người, yêu cầu phải có sự trợ giúp của máy móc kỹ thuật. Máy móc kỹ thuật càng hiện đại càng giảm bớt sự nặng nhọc và nguy hiểm; nhưng điều quan trọng hơn là dưới sự điều khiển của con người, những máy móc hiện đại có thể chế tạo và lắp ráp các chi tiết thành sản phẩm cuối cùng với xác suất sai sót không đáng kể.

Ngoài ra, công nghệ kỹ thuật đóng vai trò then chốt là đặc thù của ngành, quyết định năng lực cạnh tranh của từng thành viên trong ngành và là yếu tố sống còn của ngành. Công nghiệp ô tô phát triển hơn các ngành công nghiệp chế tạo khác chính là nhờ đến đặc trưng này của ngành. Ngành không ngừng tạo ra các sản phẩm có giá trị cao, có các tính năng kỹ thuật khoa học vượt trội đến kinh ngạc. Tuy nhiên điều này cũng đặt ra một thách thức cho ngành ở chỗ công nghiệp ô tô sẽ gặp khó khăn hơn các ngành khác trong thay đổi và áp

dụng công nghệ mới do quy mô lớn. Thế nên việc đầu tư áp dụng khoa học kỹ thuật luôn làm đầu đầu các chuyên gia trong ngành.

### 2.1.3. Về tổ chức sản xuất

#### *Chuyên môn hoá, hợp tác hoá trong sản xuất*

Chiếc ô tô là một sản phẩm công nghiệp vô cùng phức tạp. Một chiếc ô tô hiện đại có trên 25.000 chi tiết. Bản thân các nhà sản xuất ô tô không thể tự mình sản xuất ra toàn bộ số lượng lớn các chi tiết đó. Các công ty sản xuất ô tô nhận được từ các nhà cung cấp phần lớn các chi tiết lắp ráp và nguyên vật liệu sản xuất. Sự khác nhau về tỷ lệ cũng như nội dung phân chia giữa phần giá trị hàng hoá mà các nhà sản xuất ô tô tự tạo ra và phần mà họ đặt hàng các nhà cung cấp tùy theo truyền thống và quan điểm quản lý của từng nhà sản xuất. Thông thường phần giá trị hàng hoá mà bản thân nhà sản xuất ô tô tạo ra vào khoảng 20% tới 40% tổng giá trị ô tô. Hiện nay, các nhà sản xuất ô tô trên thế giới vẫn thực hiện quy trình chế tạo gồm bốn công đoạn của hãng Ford: rèn dập, hàn, sơn, lắp ráp. Cụm chi tiết quan trọng nhất của ô tô mà hầu hết các nhà sản xuất ô tô trên thế giới đều tự mình nghiên cứu, chế tạo là khung vỏ xe. Khung vỏ xe được hoàn thành về cơ bản sau ba công đoạn đầu là rèn dập, hàn và sơn. Sau đó ở công đoạn lắp ráp, các cụm và chi tiết còn lại được lắp ráp vào cụm chi tiết cơ sở là khung vỏ xe tạo nên chiếc xe ô tô hoàn chỉnh. Ngoài khung vỏ xe, các nhà sản xuất ô tô còn thường tự sản xuất các chi tiết và các cụm chi tiết cơ bản, quan trọng như động cơ, hệ thống truyền lực, hệ thống treo, ... Các cụm chi tiết còn lại như hệ thống điện, phần nội và ngoại thất,... thậm chí cả nguyên vật liệu, kỹ thuật công nghệ để chế tạo các chi tiết do nhà sản xuất ô tô tự sản xuất, đều do các nhà sản xuất được chuyên môn hoá khác cung cấp.

Như vậy trong ngành sản xuất ô tô, các nhà sản xuất ô tô đã tự chuyên môn hoá chính mình và tổ chức hợp tác sản xuất với các nhà cung cấp. Cả lý thuyết và thực tiễn đều đã chứng minh rằng đó là kiểu tổ chức sản xuất mang tính hiệu quả cao, năng động, mềm dẻo, giảm được rủi ro đầu tư. Chuyên môn hoá và hợp tác hoá là một trong những đặc trưng nổi bật không chỉ của công nghiệp ô tô mà còn của nhiều ngành sản xuất các sản phẩm phức tạp khác.

#### *Quy mô lớn và xu hướng tập trung hoá là đặc trưng thứ hai của ngành công nghiệp ô tô trong tổ chức sản xuất*

Để đảm bảo hiệu quả kinh tế không thể tổ chức sản xuất ô tô với quy mô nhỏ. Henry Ford đã sớm nhận ra điều này. Công nghiệp ô tô ngay từ khi mới hình thành đã luôn gắn liền với quy mô sản xuất lớn. Quy mô lớn của công nghiệp ô tô được thể hiện cả về sản lượng, vốn đầu tư và thu hút lực lượng lao động khổng lồ.

Công nghiệp ô tô cũng là một ngành có mức độ tập trung hoá rất cao. Mười hãng ô tô hàng

đầu hiện nay của thế giới là: General Motor, Ford, Toyota, VW, Nissan, Renault - Volvo, Fiat, Chrysler, Peugeot và Honda đã chiếm tới gần 90% số lượng ô tô được sản xuất hàng năm trên toàn thế giới. Số lượng cũng như tên tuổi các nhà sản xuất ô tô cũng không có sự biến động nhiều. Điều này một phần được lý giải bởi cản trở đối với một doanh nghiệp muốn gia nhập đội ngũ các nhà sản xuất ô tô là quá lớn. Công nghiệp ô tô thế giới hiện nay đang trong quá trình tổ chức lại với một loạt sự sát nhập, liên kết, hợp tác. Tháng 8 năm 1998, Công Ty Daimler – Benz (Đức) đã thông báo sát nhập với Chrysler Corp. lập ra một hãng sản xuất ô tô lớn thứ ba thế giới xét về thu nhập. Nissan Motor Corp. (Nhật Bản) cũng đang có thảo luận kinh doanh với Daimler – Benz. Mitsubishi Motor Corp. (Nhật Bản) thì đang thương lượng với General Motor Corp. (Mỹ) về công nghệ sản xuất động cơ tiết kiệm nhiên liệu.

#### 2.1.4. Về sản phẩm

Đặc điểm nổi bật của ngành đó là sản phẩm mang giá trị rất cao. Chiếc xe ô tô từ rất lâu đã không còn được coi chỉ là phương tiện đi lại đơn thuần mà các nhà chế tạo đã không ngừng trang bị cho nó vô số tiện ích khác, khiến cho ô tô giờ đây như một mái nhà di động, một biểu tượng của sự giàu có, thịnh vượng. Một chiếc xe ô tô có giá trị từ chục nghìn đôla cho đến hàng trăm nghìn đô, thậm chí có cái lên tới 700.000 đến 800.000 USD.

Thêm một sự khác biệt nữa so với các sản phẩm chế tạo khác, một chiếc ô tô được hình thành từ rất nhiều chi tiết-gần 30 000 chi tiết đòi hỏi sự tinh vi trong chế tạo. Chính nhờ đặc điểm này mà ngành công nghiệp ô tô trở thành khách hàng của rất nhiều các ngành khác.

#### 2.1.5. Về mạng lưới tiêu thụ

Do đặc tính của sản phẩm mang giá trị cao, cần thiết phải được hưởng các dịch vụ chăm sóc sau bán hàng khá thường xuyên như bảo dưỡng, sửa chữa. Chính vì thế, từ khi ra đời ngành công nghiệp ô tô đã chọn cách tiêu thụ sản phẩm của mình thông qua các đại lý mà không bán hàng trực tiếp.

Chẳng hạn như, Ford có hơn 15.000 đại lý trên khắp thế giới. Và tất cả mọi giao dịch với khách hàng đều thông qua đại lý.

### *2.2. Vai trò và vị trí của ngành công nghiệp ô tô trong nền kinh tế thế giới*

Từ khi ra đời cho đến nay ngành công nghiệp ô tô thế giới luôn chứng tỏ vai trò tối quan trọng trong tất cả mọi lĩnh vực: không chỉ đáp ứng nhu cầu ngày một gia tăng của con người trong việc đi lại và luân chuyển hàng hoá mà còn đóng góp rất lớn trong phát triển kinh tế xã hội của từng quốc gia nói riêng và nền kinh tế thế giới nói chung. Năm 1999 sáu tập đoàn ô tô hàng đầu thế giới là General Motor, Ford, Toyota, Daimler Chrysler và

Volkswagen được xếp hạng trong 10 tập đoàn trên thế giới có tài sản ở nước ngoài cao nhất. Sáu tập đoàn này đóng góp 5% tổng giá trị đầu tư trực tiếp trên toàn thế giới.

Công nghiệp ô tô đã và đang là động lực tăng trưởng cho nhiều quốc gia. Công nghiệp ô tô là một ngành có quy mô lớn mang lại thu nhập cao. Tổng giá trị hàng hóa do ngành công nghiệp này tạo ra đã đạt tới những con số khổng lồ. Theo phòng thương mại Mỹ (US Department of Commerce) nền công nghiệp ô tô Mỹ chiếm 4,5% tổng sản phẩm quốc dân và tạo 1,4 triệu chỗ làm cho công nhân trong 4400 nhà máy chế tạo ô tô. Tại Nhật Bản, theo thống kê Industrial Research Department năm 1991, công nghiệp ô tô đã chiếm 12,9% tổng sản phẩm quốc dân và đóng góp 22,8% tổng kim ngạch xuất khẩu. Con số này giờ đây chắc chắn đã vượt xa hơn nhiều.

Ngành công nghiệp ô tô được xem là một ngành sản xuất vật chất, cung cấp phương tiện đi lại và vận chuyển tối ưu nhằm đảm bảo mạch máu lưu thông, thúc đẩy kinh tế phát triển. Theo thống kê, 82% khối lượng hàng hoá vận chuyển bằng đường ô tô và 75% hành khách đi lại bằng phương tiện cơ động này. Như vậy, ở điểm này, ngành công nghiệp ô tô đã gián tiếp đóng góp vai trò không thể thiếu của mình vào sự nghiệp phát triển kinh tế quốc gia và thế giới.

Ngoài ra, do đặc trưng gắn liền với thành tựu khoa học kỹ thuật, ngành công nghiệp ô tô có tác động thúc đẩy khoa học kỹ thuật phát triển đặc biệt là các ngành tự động hóa, khoa học điện tử, công nghệ mới, hóa chất, cơ khí chế tạo,...từ đó thúc đẩy nhiều ngành, lĩnh vực liên quan cùng phát triển đóng góp vào sự phát triển chung của nhân loại.

Bên cạnh đó, công nghiệp ô tô là khách hàng lớn nhất của nhiều ngành công nghiệp phụ cận như: kim loại, hóa chất, cơ khí, điện tử,...và tạo công ăn việc làm cho vô số lao động trong các ngành công nghiệp này. Theo Industrial Research Department, trong tổng số 64,4 triệu lao động ở Nhật có tới 7,3 triệu làm trong ngành công nghiệp ô tô, chiếm 11,3%. Công nghiệp ô tô tiêu thụ 70% cao su tự nhiên; 67% chì; 64% gang đúc; 50% cao su tổng hợp; 40% máy công cụ; 25% thủy tinh; 20% vật liệu bán dẫn; 18% nhôm; 12% thép và một số nhiên liệu, dầu nhớt khổng lồ. Điều này cho thấy sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô sẽ thúc đẩy và lôi kéo theo sự phát triển của nhiều ngành công nghiệp khác.

Một vai trò không kém phần quan trọng của ngành công nghiệp ô tô thế giới là việc đẩy nhanh quá trình toàn cầu hóa thông qua việc quốc tế hóa của các tập đoàn ô tô khổng lồ trên thế giới và xúc tiến quá trình chuyển giao công nghệ từ các nước phát triển sang các nước kém phát triển.

### *2.3. Tốc độ tăng trưởng của ngành công nghiệp ô tô thế giới*

Chúng ta thường ngạc nhiên với tốc độ gia tăng dân số quá nhanh nhưng tốc độ tăng trưởng của ngành công nghiệp ô tô thế giới còn tăng nhanh hơn rất nhiều, gần gấp đôi tốc độ tăng dân số thế giới.

Sự phát triển mạnh mẽ về đầu tư và thương mại trong ngành công nghiệp ô tô đã chứng minh rõ ràng về xu hướng này. Kể từ năm 1990 đến nay, tổng giá trị thương mại của ngành công nghiệp ô tô (bao gồm cả xe ô tô và phụ tùng) đã tăng 80% từ con số 318 tỷ đô la Mỹ vào năm 1990 lên đến 580 tỷ đô la Mỹ vào năm 2000.

Đây là một mức tăng trưởng ngoạn mục trong mười năm qua và mức tăng trưởng này đã vượt qua tỷ lệ mức tăng trưởng của thương mại toàn cầu trong cùng thời gian đó. Hiện nay 10% tổng giá trị thương mại trong các ngành công nghiệp chế tạo do ngành công nghiệp ô tô đóng góp.

### *2.4. Xu hướng phát triển ngành công nghiệp ô tô trên thế giới*

#### 2.4.1. Về tổ chức sản xuất

Xu hướng hiện tại của ngành công nghiệp ô tô thế giới là giảm bớt số lượng các tập đoàn sản xuất ô tô đa quốc gia bằng việc sát nhập vào với nhau nhằm thu được hiệu quả cao nhất. Các nhà phân tích đều dự đoán rằng việc sát nhập này sẽ còn tiếp tục là xu hướng của tương lai bởi xu hướng này sẽ làm tăng tính tập trung trong ngành công nghiệp ô tô. Và xu hướng này cũng đang và sẽ diễn ra đối với các hãng sản xuất phụ tùng phụ kiện ô tô. Năm 1992, tổng số các nhà cung cấp phụ tùng và phụ kiện cho ngành công nghiệp ô tô là 30.000 với tổng giá trị sản phẩm và dịch vụ cung cấp đạt 496 tỷ đô la Mỹ.

Hiện nay con số các nhà cung cấp trên thế giới chỉ còn là 8.000 nhưng đạt được tổng giá trị sản phẩm và dịch vụ là 958 tỷ đô la Mỹ. Các nhà phân tích dự đoán rằng vào cuối thập kỷ này (thập kỷ đầu tiên của thế kỷ 21) số lượng các nhà cung cấp phụ tùng và phụ kiện cho ngành công nghiệp ô tô trên toàn thế giới chỉ còn 2.000.

Ngoài việc củng cố hoạt động thông qua việc sát nhập và mua lại cổ phiếu của nhau, các hãng sản xuất ô tô lớn trên thế giới cũng đồng thời thiết lập ngày càng nhiều các đối tác chiến lược quốc tế về thị phần. Ví dụ như: đối tác giữa General, Fiat và Subaru; đối tác giữa Ford và Mazda; đối tác giữa Dex, Mitsubishi và Hyundai. Điều này cũng góp phần vào xu hướng tăng cường củng cố và hội nhập trong tổ chức sản xuất của ngành công nghiệp ô tô trên thế giới.

Ngoài ra, các nhà sản xuất ô tô lớn trên thế giới cũng đang phải đối mặt với một nhu cầu ngày càng tăng đối với các loại xe ô tô an toàn hơn, ít gây ô nhiễm môi trường hơn, tiết kiệm nhiên liệu hơn nhằm thoả mãn những nhu cầu mục đích sử dụng và thị hiếu ngày

càng tăng của khách hàng. áp lực về việc thay đổi công nghệ này xuất phát từ nhiều phía trong đó có các chính phủ, các tổ chức phi chính phủ và người tiêu dùng là điều không thể tránh khỏi trong tương lai. Điều đó đã làm tăng chi phí lên đáng kể cho việc nghiên cứu và phát triển sản phẩm.

Để giải quyết vấn đề này, nhiều hãng sản xuất ô tô đã buộc phải thu hẹp ngân sách cho các chương trình nghiên cứu nhằm cải tiến và phát triển sản phẩm bằng cách cùng chia sẻ chi phí nghiên cứu và công nghệ thông qua các đối tác chiến lược có cùng nhu cầu và tương đồng về công nghệ. Chẳng hạn như, trong năm 2000, hai tập đoàn Toyota và Honda cũng cam kết trang bị hệ thống thông tin onstar của tập đoàn General Motor cho một số loại xe của mình. Hệ thống này có thể xác định vị trí của xe ô tô có sử dụng hệ thống định vị toàn cầu (GPS) trong trường hợp xe bị tai nạn và ứng cứu kịp thời...Xu hướng này sẽ là xu hướng chủ đạo trong tương lai khi nhu cầu và đòi hỏi của con người về một phương tiện đi lại đơn thuần đã gần như bão hoà và họ bắt đầu hướng đến những tính năng đặc biệt hơn của ô tô.

Thực tế còn cho thấy rằng, các tập đoàn ô tô đang có xu hướng chuyển sản xuất sang các nước và khu vực với chi phí thấp hơn, đưa sản xuất xích lại gần vùng tiêu thụ. Xu hướng này đã từng được Henry Ford đề cập đến trong những ngày đầu hình thành nên ngành công nghiệp ô tô thế giới qua câu nói của ông 'We build them where we sell them' (Chúng ta sản xuất ô tô tại nước chúng ta bán). Điều này không chỉ giúp các hãng tận dụng tiết kiệm được các chi phí vận chuyển, bốc dỡ mà còn tiếp cận được với thị trường để có những sản phẩm thoả mãn tối đa nhu cầu của khách hàng.

#### 2.4.2. Về sản phẩm

Trên thế giới ngày nay, tùy theo nhịp độ phát triển của nền kinh tế quốc dân và mức độ cải thiện đời sống kinh tế của mỗi nước, tiêu chuẩn cho một sản phẩm ô tô gia tăng ngày càng mạnh. Thêm vào đó, mặc dù với tuổi đời mới 100 năm song ngành công nghiệp ô tô đã đạt được tốc độ phát triển chóng mặt và sản xuất ô tô đã sớm mang tính toàn cầu hoá. Do đó, xu hướng sản xuất và tiêu dùng sản phẩm ô tô trên thế giới nói chung không chỉ dừng lại ở việc đáp ứng nhu cầu về một phương tiện phục vụ đi lại nhanh chóng mà các vấn đề về chất lượng, kiểu dáng, mẫu mã, màu sắc, mức độ hiện đại của sản phẩm cũng đã được nhiều người quan tâm. Xu hướng phát triển sản phẩm ô tô có thể được khái quát qua một số nét sau:

- Tiêu chuẩn hoá cao, thống nhất hoá cao, modun hoá từ khung xe, vỏ xe đến các bộ phận động cơ, hộp số...
- Đưa nhiều thiết bị điều khiển điện tử, tin học vào trong hoạt động của động cơ và tự động điều khiển của người lái xe (tự động dẫn đường, tự động tìm đường vắng nếu bị tắc nghẽn).
- Tăng tính an toàn, tiện nghi cao cấp (ABS – Hệ thống chống bó cứng phanh, AIRBAG – Túi khí đảm bảo an toàn cho người lái trong trường hợp có va đập và tai nạn xảy ra).
- Tăng độ bền sử dụng và khi cần thay thế bỏ luôn cả cụm không cần sửa chữa lại.
- Sử dụng nhiều nguồn nhiên liệu khác nhau, kể cả năng lượng mặt trời (ô tô điện, gas, cả xăng + gas, cồn, dầu thực vật), thay thế cho các loại nhiên liệu từ dầu mỏ ngày càng cạn kiệt.
- Giảm ồn và ô nhiễm.

#### 2.4.3. Về thị trường

Theo dự báo của Hiệp hội sản xuất ô tô Nhật Bản (JAMA), từ nay đến năm 2005, thị trường ô tô thế giới chỉ tăng bình quân hàng năm là 2% trong đó các nước Châu Âu không tăng, Nhật và Mỹ tăng ít còn các nước Châu á tăng 7% và Nam Mỹ tăng 5%.

Thị trường ô tô ở các nước phát triển gần như bão hòa về ô tô phổ thông với chức năng đơn thuần là phương tiện đi lại, bắt đầu chuyển sang phát triển các sản phẩm đòi hỏi kỹ thuật công nghệ cao, mẫu mã thời trang, có các tính năng đặc biệt.

Trong khi đó, thị trường Trung Quốc, Ấn Độ và ASEAN về lâu dài có tiềm năng lớn do mật độ người/xe còn rất cao so với các nước Châu Âu, Mỹ, Nhật. Là khu vực tập trung đông dân cư nhất thế giới nhưng tỉ lệ sử dụng xe còn rất thấp do thu nhập của người dân còn thấp, trung bình trên 100 người/1xe; Tuy nhiên, khi chất lượng cuộc sống đang ngày một được cải thiện nhanh chóng tại các quốc gia này nhờ tốc độ tăng trưởng kinh tế vượt bậc, đây quả là miền đất hứa cho các nhà sản xuất xe biết tạo ra những sản phẩm phù hợp với nhu cầu tại các thị trường này. (Xem Bảng 1)

*Bảng 1 - Số người trên một ô tô tại các nước*

Stt	Tên nước	Người/xe	Stt	Tên nước	Người/xe
-----	----------	----------	-----	----------	----------



1	Ân Độ	244,9	10	Nhật Bản	2,9
2	Việt Nam	180	11	Bỉ	2,4
3	Philippine	118,2	12	Pháp	2,3
4	Trung Quốc	117	13	Vương quốc Anh	2,3
5	Indônêxia	107,9	14	Uc	2,1
6	Thái Lan	54,0	15	Canada	2,0
7	Singapo	8,9	16	Đức	2,0
8	Hàn Quốc	8,4	17	Italy	1,9
9	Đài Loan	5,3	18	Mỹ	1,7

*Nguồn: Tính toán từ Niên giám thống kê của các nước*

Trên thực tế, thị trường ô tô bị chi phối và nắm giữ bởi một số không nhiều các tập đoàn ô tô lớn của thế giới. Cụ thể là 6 tập đoàn GM, Ford, Daimler Chrysler, Toyota, Volkswagen (VW) và Renault chiếm hơn 85% sản lượng ô tô của cả thế giới.

Thị phần của các tập đoàn trên vào năm 2000 cụ thể là: GM chiếm 24,3% toàn thế giới, Daimler Chrysler chiếm 15%, tập đoàn Ford 15,5%, tập đoàn Toyota chiếm 10,7%, tập đoàn VW chiếm 9,1% và tập đoàn Renault chiếm 8,9%.<sup>1</sup>

Như vậy, tương lai của ngành công nghiệp ô tô thế giới phụ thuộc rất lớn vào các tập đoàn ô tô khổng lồ. Họ sẽ là những người dẫn dắt và theo sát nên những trang tiếp theo của ngành công nghiệp khổng lồ này, một ngành đứng đầu cả về quy mô lẫn lợi nhuận và mức độ ảnh hưởng đối với các ngành công nghiệp khác.

## **II. Kinh nghiệm của một số nước trong việc xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô**

Để xây dựng được một ngành công nghiệp ô tô hoàn chỉnh, Anh và Mỹ đã phải mất 70 - 80 năm; Nhật Bản, Hàn Quốc mất 30 - 40 năm. Điều dễ nhận thấy trong việc phát triển công nghiệp ô tô của các nước trên thế giới là các nước đi sau bao giờ cũng tốn ít thời gian hơn các nước đi trước bởi đã có sự tiếp thu kinh nghiệm, công nghệ sản xuất song song với

<sup>1</sup>Theo Viện nghiên cứu Chiến lược Chính sách Công nghiệp (07/2003)-Bộ Công nghiệp

quá trình đi tắt, đón đầu kỹ thuật tiên tiến hiện đại. Đây là điều mà các chuyên gia kinh tế Việt Nam cần hết sức quan tâm trong việc nghiên cứu, xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô nước nhà, trong đó công việc quan trọng và cần thiết nhất là tìm hiểu quá trình phát triển công nghiệp ô tô của các nước trên thế giới để rút ra kinh nghiệm và xây dựng cho ngành công nghiệp ô tô Việt Nam con đường phát triển tối ưu. Dưới đây, chúng ta sẽ xem xét ngành công nghiệp ô tô của một số nước trên thế giới và trong khu vực.

## **1. Mỹ**

Nhắc đến ngành công nghiệp ô tô người ta nhớ ngay đến con người đã từng làm nên huyền thoại nước Mỹ-Henry Ford. Ông là người sáng lập nên ngành công nghiệp xe hơi của Mỹ và cũng là người đặt viên gạch đầu tiên gây dựng nên ngành công nghiệp ô tô thế giới khi ông sáng lập nên Tập đoàn Ford vào năm 1901, biến giấc mơ về những chiếc xe hơi của hàng triệu người thành hiện thực. Với việc cho ra đời “những chiếc xe với giá mà không ai là không có thể sở hữu một chiếc” Henry Ford là người đầu tiên sản xuất ô tô hàng loạt trên quy mô lớn và chính từ đây ngành công nghiệp ô tô nước Mỹ nói riêng và ngành công nghiệp ô tô thế giới nói chung bắt đầu hình thành và chuẩn bị cho một quá trình phát triển với tốc độ chóng mặt.

Cũng giống như nhiều ngành công nghiệp khác của Mỹ, ngành công nghiệp ô tô Mỹ hình thành và phát triển chủ yếu dựa vào các nhà tư bản lớn với những tập đoàn khổng lồ như General Motor, Ford, Chrysler,...Ngành công nghiệp ô tô Mỹ phát triển theo định hướng của thị trường tự do, Chính phủ tham gia rất ít và có thể nói là hầu như không tham gia có chăng chỉ là những chính sách khuyến khích thương mại, đầu tư và cạnh tranh.

Cho đến nay ngành công nghiệp ô tô của Mỹ vẫn khẳng định vị trí số một thông qua vị trí và thị phần của mình. Suốt một thế kỷ qua từ khi ngành công nghiệp ô tô ra đời cho đến nay, các hãng ô tô của Mỹ luôn chiếm vị trí số một xét về mọi mặt, đứng đầu là General Motor và vị trí thứ hai thuộc về Ford. Ngành công nghiệp ô tô Mỹ nhanh chóng phát triển gắn liền với tốc độ phát triển mạnh mẽ và quá trình quốc tế hoá của các tập đoàn ô tô khổng lồ diễn ra sâu rộng khắp các quốc gia trên thế giới.

## **2. Mêhicô**

Công nghiệp ô tô đang là ngành chủ chốt của Mexico. Từ năm 1925 Mexico đã có công ty lắp ráp ô tô dạng KD của hãng FORD, hãng GM năm 1937, hãng CHRYSLER năm 1983. Nhu cầu ô tô lúc đó chỉ một bộ phận xã hội nên sản lượng còn hạn chế. Việc nhập khẩu CBU là được phép nhưng thực tế lại bị cấm nên đến năm 1961 số hãng lắp ráp KD đạt tới 12 hãng. Những hãng này phát triển tới quy mô sản xuất 60.000 chiếc một năm. Thời kỳ này chính phủ đề ra chính sách ô tô nhằm thay thế nhập khẩu ô tô con. Nội dung

chủ yếu của pháp lệnh này là cấm nhập khẩu dạng CBU và rút bỏ giấy phép của những hãng lắp ráp trong nước có tỷ lệ sản xuất trong nước chưa đạt 60%.

Từ thập niên 60 Mêhicô bước vào thời kỳ phát triển và trở thành nước sản xuất ô tô có vị trí cao trên thế giới vào thập niên 80. Số xe ô tô sản xuất năm 1981 đã đạt 597.000 chiếc, bao gồm cả xe ô tô con, xe chở hàng, xe buýt và xe tải, đứng thứ 12 trên thế giới trong số 50 nước sản xuất ô tô. Ngay cả năm 1985 là năm đang trong giai đoạn khủng hoảng kéo dài suốt từ năm 1983 đến năm 1989 số ô tô sản xuất được là 398.000 chiếc, chiếm vị trí thứ 15 trên thế giới. Năm 1986 Mexico gia nhập GATT và ảnh hưởng đầu tiên đối với ngành ô tô là huỷ bỏ chính sách cấm nhập khẩu CBU.

Về lĩnh vực phụ tùng ô tô cũng có những thay đổi như từ tháng 6 năm 1985, 99,1% phụ tùng nhập khẩu còn là đối tượng cấp phép nhưng đến cuối năm 1987 chỉ còn 14,3%. Năm 1988 chính phủ ra chính sách chuyển sang khuyến khích xuất khẩu. Ngành công nghiệp ô tô đã phát triển thành ngành công nghiệp then chốt của Mexico, có tỉ trọng đóng góp vào GDP là 1.5%, tỉ lệ ô tô chiếm trong tổng kim ngạch xuất khẩu đạt 35%.

Tại Mexico hiện nay có 5 hãng sản xuất ô tô hoàn chỉnh độc quyền chi phối thị trường và đều là tư bản nước ngoài. Thể chế này khiến trong tương lai khó có hãng nào tham gia thêm vào thị trường ô tô bất kể là tư bản nước ngoài hay trong nước. Trong ngành công nghiệp chế tạo phụ tùng không có xí nghiệp tư bản nước ngoài và có khoảng hơn 500 hãng. Ngành phụ tùng hiện đang phân làm hai cực trong đó 40 xí nghiệp hàng đầu của ngành này chiếm gần 70% toàn bộ sản lượng của ngành và hầu hết kỹ thuật được đưa vào từ nước ngoài.

Mexico đã phát triển thành công ngành công nghiệp ô tô dựa vào việc phò thác các hãng sản xuất lắp ráp cho tư bản nước ngoài và củng cố các hãng sản xuất phụ tùng bằng tư bản dân tộc. Việc Mexico thành công trong việc thay thế nhập khẩu và trong cả biến ngành ô tô thành một trung tâm để thu ngoại tệ là một điểm đáng lưu ý. Cũng không thể bỏ qua một điều là Mexico có may mắn do ở gần Mỹ về mặt địa lý; nhưng có thể nói đây là chính sách sử dụng tốt mạng lưới quốc tế của các nhà sản xuất ô tô nước ngoài đang có trên thế giới chứ không bắt buộc các nhà tư bản dân tộc phải góp vốn.

### **3. Nhật Bản**

Nhật bản hiện là một trong số những quốc gia phát triển nhất thế giới (GDP đứng thứ 2 sau Mỹ) trong đó ngành công nghiệp ô tô đóng vai trò quan trọng cho sự phát triển ấy. Trong giai đoạn phát triển thần kỳ (thập kỷ 60-70), hàng năm Nhật sản xuất ra trên 10 triệu xe ô tô các loại và xuất khẩu khoảng 70% lượng xe sản xuất ra. Một số hãng sản xuất ô tô của Nhật như Nissan, Toyota, Mitsubishi, Honda...hiện đang rất nổi tiếng trên khắp thế giới.

Sự phát triển của ngành công nghiệp phụ tùng là yếu tố quan trọng cho sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô Nhật Bản. 45 năm trước đây, ngành công nghiệp phụ tùng ô tô của nước này đã khởi đầu với sản lượng nhỏ và công nghệ đơn giản, thậm chí chưa đạt đến trình độ quốc tế. Sức ép lớn nhất lúc bấy giờ là phải đưa vào áp dụng công nghệ tiên tiến hơn nhiều, hiện đang sử dụng ở Châu Âu, Mỹ.

Trước thực tế đó, Chính phủ Nhật Bản đã đề ra những chính sách có tính pháp luật để hỗ trợ sự phát triển của ngành công nghiệp sản xuất phụ tùng trong nước. Chính phủ áp dụng chính sách cho vay với lãi suất thấp đối với các nhà sản xuất phụ tùng chủ yếu và khuyến khích họ áp dụng công nghệ và sử dụng thiết bị của nước ngoài. Các biện pháp hỗ trợ như vậy đã được duy trì suốt gần 20 năm và đã thúc đẩy mạnh mẽ việc phát triển và hiện đại hoá ngành công nghiệp phụ tùng nói riêng và công nghiệp ô tô nói chung của Nhật Bản.

Việc cấm sản xuất ô tô thương phẩm được quân chiếm đóng bãi bỏ vào năm 1948, tiếp đó là việc bãi bỏ lệnh cấm sản xuất ô tô con vào năm 1950 đã tạo ra sự phục hồi cho ngành ô tô và nền kinh tế nói chung. Ít lâu sau đó, Nhật Bản đã có 11 hãng xe ô tô. Do sức ép của việc phải trả khoản tiền bồi thường chiến tranh nên Nhật Bản chủ trương hạn chế nhập khẩu ô tô. Được đảm bảo về thị trường nên các nhà sản xuất lắp ráp ô tô với những kỹ thuật nhất định đã dần đưa kỹ thuật từ bên ngoài vào để tăng cường trình độ kỹ thuật cho mình. Cụ thể năm 1952, Nissan chuyển giao kỹ thuật từ Austin của Anh; năm 1953 Isuzu với Hillman của Anh; Hino với Renault của Pháp,... Trong khi đó các nhà sản xuất phụ tùng trong quá trình phát triển và chọn lọc đã dần tích tụ dưới hình thức hệ thống hoá hoặc tự chuyển sang sản xuất. Việc không tồn tại chính sách cho ngành công nghiệp ô tô của nhà nước chứng tỏ các nhà sản xuất phải tự nỗ lực bản thân và thành công trong việc nắm được vốn từ thị trường.

Trong chiến tranh Triều Tiên năm 1952, Nhật Bản trở thành căn cứ sửa chữa xe cấp bách cho Liên hợp quốc nên năm 1956, luật biện pháp lâm thời để khôi phục ngành cơ khí đã được ban hành nhằm hiện đại hoá ngành sản xuất phụ tùng ô tô. Năm 1963 việc nhập khẩu ô tô được tự do hoá nhưng lúc này các hãng ô tô đã có được sức cạnh tranh quốc tế. Quá trình phát triển sau đó bị chi phối bởi chính sách công nghiệp ô tô của Mỹ-nơi vốn là thị trường xuất khẩu lớn nhất. Vì lo ngại sẽ để mất thị trường nếu không đối phó với luật làm cho sạch môi trường không khí được thực hiện ở Mỹ năm 1970 và kế hoạch thực nghiệm các loại xe an toàn do chính phủ Mỹ khởi xướng năm 1972, các hãng sản xuất lắp ráp ô tô đã đổ xô vào việc phát triển kỹ thuật độc lập với ý muốn của chính phủ. Năm 1973 khủng hoảng dầu lửa nổ ra, các xe tiêu thụ ít nhiên liệu được hoan nghênh ở thị trường trong nước và kết quả là chiến lược đối phó này đã thành công trong việc mở rộng thị trường Mỹ.

Như vậy thành công của ngành công nghiệp ô tô Nhật Bản dựa vào chính sách bảo hộ dưới dạng các quy định cấm nhập khẩu xe ô tô được thực hiện đến năm 1963 và các quy chế về thuế quan. Trong bối cảnh cấm tư bản nước ngoài tham gia vào thị trường ô tô đến năm 1971, các hãng sản xuất vẫn đạt hai mục tiêu là thay thế nhập khẩu và thu ngoại tệ. Đồng thời thành công này còn nhờ vào ân huệ gián tiếp được hưởng bởi chính sách công nghiệp đối với các ngành khác trong nước; thêm vào đó là các hãng ô tô biết tranh thủ tốt những thay đổi về điều kiện quốc tế. Số liệu ở bảng sau là một minh chứng cho thành công này.

**Bảng 2: Sản lượng ô tô của Nhật Bản theo thời kỳ**

*Đơn vị: Nghìn chiếc*

Năm	Sản xuất	Xuất khẩu	Nhập khẩu
1955	69	1	7
1960	481	89	4
1965	1.875	194	18
1970	5.289	1.087	20
1975	6.941	1.677	46
1980	11.043	5.967	48

*Nguồn: Tạp chí công nghiệp*

#### **4. Hàn Quốc**

Mặc dù ra đời sau hàng chục năm so với Nhật Bản nhưng ngành công nghiệp ô tô Hàn Quốc đã có những bước phát triển mạnh mẽ và ngoạn mục. Với 20 năm, từ con số không, Hàn Quốc đã xuất khẩu hàng loạt ô tô với chất lượng cao cạnh tranh với cả xe Nhật. Hàn Quốc xây dựng một chiến lược với các giai đoạn 5 năm một và trên thực tế đã đạt được kết quả rất khả quan.

Năm năm đầu (1962-1966): lắp ráp xe dạng SKD. 5 năm sau đã chuyển sang lắp ráp CKD ở quy mô lớn (1967-1971). 5 năm tiếp theo phát triển kiểu xe riêng của Hàn Quốc (1972-1976). Năm 1977-1981, Chính phủ cho xây dựng cơ sở sản xuất loại lớn, cho phép 2 công ty sản xuất xe du lịch, một công ty sản xuất xe thương dụng với sự hạn chế về số kiểu. Nhà máy mới không được phép thành lập. 1982-1986, lượng xe xuất khẩu tăng nhanh (từ 100.000-700.000 chiếc/năm), với tay sang cả thị trường Mỹ. Đến giai đoạn 1987-1991, ô tô được sử dụng phổ biến trong dân chúng và được xuất khẩu với số lượng lớn. Lúc này, Chính phủ bỏ hạn chế số lượng nhà sản xuất và số lượng kiểu xe.

Đặc điểm chính của ngành công nghiệp ô tô Hàn Quốc là các ngành nguyên liệu như sắt thép, cao su... không đi trước ngành công nghiệp ô tô mà lại song song phát triển cùng ngành công nghiệp ô tô nhưng chính sách phát triển công nghiệp ô tô những năm 70 là nguyên nhân lớn nhất dẫn đến thành công của ngành công nghiệp ô tô Hàn Quốc.

Năm 1962 chính phủ đề ra luật bảo hộ công nghiệp ô tô thời hạn 5 năm với nội dung chủ yếu là hạn chế nhập khẩu ô tô và phụ tùng, chỉ cho nhập những phụ tùng và thiết bị cần thiết cho đến khi trong nước sản xuất được.

Năm 1964 “kế hoạch tổng hợp phát triển ngành công nghiệp ô tô” được đề ra. Luật này nhằm hệ thống hoá các xí nghiệp chế tạo phụ tùng bao gồm các “hãng lắp ráp ô tô tạm thời” và 74 xí nghiệp bên dưới liên hiệp công nghiệp ô tô, xây dựng cơ sở pháp lý cho một tập đoàn chế tạo ô tô mang tính độc quyền.

Suốt những năm 60, do thị trường còn có quy mô nhỏ nên chính phủ chỉ đạo phải nâng cao tỉ trọng hàng sản xuất trong nước nhưng các nhà sản xuất lắp ráp đã không có hoạt động đầu tư thiết bị nào khác trên mức KD cả, do vậy chỉ có nhóm công nghiệp KIA được tham gia vào thị trường lắp ráp ô tô năm 1971 vì họ đã hứa với chính phủ là sẽ tiến hành sản xuất động cơ trong nước.

Năm 1973, chính phủ đưa ra kế hoạch phục hồi công nghiệp ô tô dài hạn xuất phát từ kinh nghiệm của các ngành đóng tàu và điện máy, dù nhu cầu trong nước không có nhưng biết khai thác nhân công rẻ rồi xuất khẩu nên đã thành công trong việc mở rộng quy mô ngành. Mục tiêu của kế hoạch này là phải hình thành một ngành công nghiệp ô tô hoàn chỉnh từ khâu chế tạo đến khâu lắp ráp cuối cùng, tạo sức cạnh tranh về giá cả dựa vào sản xuất với số lượng lớn, mở rộng quy mô dựa vào xuất khẩu.

Các hãng đề xuất với chính phủ chương trình hành động dựa theo kế hoạch phục hồi công nghiệp ô tô dài hạn nhưng thực hiện đúng chương trình thì chỉ có HYUNDAI. Nhóm KIA vẫn lắp ráp KD còn hãng SINCHIN không đẩy mạnh sản xuất trong nước nên bị ngân hàng công nghiệp Hàn Quốc mua lại và đổi tên thành SEHAN. Hãng ASIA không làm gì cả nên năm 1976 bị rút giấy phép và sát nhập vào KIA thành nhà máy chế tạo riêng xe tải và xe buýt.

Đến cuối năm 1978 ngành công nghiệp ô tô Hàn Quốc đặt dưới quyền kiểm soát của ba nhóm bao gồm DEAWOO, SEHAN và HYUNDAI. Tuy vậy nhưng thị trường trong nước quá nhỏ nên dù tính cả số xe xuất khẩu (bắt đầu xuất khẩu từ năm 1976) thì công suất sử dụng thiết bị của cả ba nhóm đều không đầy 30%. Việc cả ba nhóm vẫn có lãi chứng tỏ các hãng bán ô tô với giá quá cao trong nước để bù lỗ cho xuất khẩu.

Do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng dầu lửa lần thứ hai năm 1979 trong khi chính phủ áp dụng biện pháp hạn chế nhu cầu như tăng thuế,... nên tình hình tài chính của các

hãng xấu đi ghê gớm. Vì thế, nên tháng 8 năm 1980 chính phủ đã đề ra biện pháp hợp nhất nhằm thống nhất việc sản xuất ô tô về một mối mà nội dung chủ yếu là chuyên môn hoá sản xuất từng loại xe. Theo biện pháp này thì HYUNDAI sẽ sản xuất ô tô con còn KIA độc quyền xe tải dưới 5 tấn và xe tải trên 5 tấn và xe buýt sẽ do KIA và HYUNDAI độc quyền, nhưng biện pháp này đã không được thực hiện hoàn toàn.

Đến tháng 1 năm 1987 biện pháp trên bị huỷ bỏ và các xí nghiệp có thể tự do tham gia vào bất kỳ lĩnh vực nào. Tuy nhiên chủ trương của chính phủ là hạn chế cạnh tranh trong nước, làm cho các xí nghiệp có lãi, giúp cho quá trình tích lũy tư bản và đầu tư quy mô lớn, nói cách khác là hỗ trợ việc tiến hành sản xuất với quy mô lớn, giảm giá thành, tăng sức cạnh tranh quốc tế, điều khiển xuất khẩu và thu ngoại tệ. Do vậy các hãng mới tham gia vào thị trường không phải dễ dàng. Việc nhập khẩu ô tô nguyên chiếc cũng được tự do hoá nhưng trên thực tế các hãng sản xuất ô tô trong nước vẫn được bảo hộ nhờ các biện pháp thuế quan và chế độ thuế giá trị gia tăng (sự thực là việc nhập khẩu ô tô từ Nhật bị cấm).

Triển vọng của công nghiệp ô tô Hàn Quốc là tương đối sáng sủa nhờ sự phát triển về kỹ thuật, có đội ngũ lao động lành nghề và khả năng mở rộng thị trường xuất khẩu. Bên cạnh đó vẫn còn nhiều khả năng để tăng số đầu ô tô ở Hàn Quốc do mật độ ô tô mới chỉ bằng 1/3 các nước phát triển. Hơn nữa người ta tính đến khả năng thống nhất bán đảo Triều Tiên. Khi đó ngành công nghiệp ô tô Hàn Quốc sẽ có điều kiện để phát triển mạnh mẽ hơn. Các nhà bình luận có căn cứ để cho rằng trong thập kỷ tới, Hàn Quốc sẽ chi phối ngành công nghiệp ô tô châu á với sản lượng chiếm 1/3 tổng khối lượng ô tô sản xuất trong khu vực. Sự phát triển này đã khẳng định được vai trò quản lý nhà nước đáng học tập của chính phủ Hàn Quốc đối với ngành công nghiệp ô tô, điều mà chúng ta có thể học tập.

## **5. Thái Lan**

Từ lâu Thái Lan đã mơ ước trở thành một Detroit ( thủ đô công nghiệp ô tô Hoa Kỳ) của Châu á. Nền công nghiệp ô tô của Thái Lan bắt đầu từ năm 1962 tức là 4 thập kỷ trước, sau khi bộ luật tăng cường đầu tư vào các ngành công nghiệp được sửa đổi. Các công ty quan tâm đến lĩnh vực lắp ráp ô tô được liệt vào danh sách ưu tiên loại B, được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp và giảm 50% thuế nhập khẩu các linh kiện CKD trong thời gian 5 năm. Việc sửa đổi chính sách sách này đã rất thành công trong việc khuyến khích thành lập các nhà máy lắp ráp tại Thái Lan, ban đầu theo hình thức liên doanh giữa các doanh nhân Thái Lan và các nhà sản xuất ô tô nước ngoài. Công nghiệp ô tô Thái Lan bắt đầu bằng việc lắp ráp xe nay tiến đến xuất khẩu các loại xe và phụ tùng.

Có thể nói ngành công nghiệp ô tô của Thái Lan trải qua 5 giai đoạn phát triển sau:

- i. Giai đoạn nhập khẩu (từ năm 1961 – 1968), giai đoạn đầu: nhập khẩu xe nguyên chiếc và xây dựng các nhà máy lắp ráp xe.
- ii. Giai đoạn lắp ráp (từ năm 1969 – 1977), giai đoạn bắt đầu nội địa hoá: nhà nước kiểm soát chặt chẽ ngành công nghiệp ô tô.
- iii. Giai đoạn chế tạo (từ năm 1978 – 1986), giai đoạn tăng cường nội địa hoá: cấm nhập và hạn chế nhập xe nguyên chiếc, nâng cao tỷ lệ nội địa hoá, phát triển nhanh các ngành công nghiệp phụ trợ và các nhà cung cấp.
- iv. Giai đoạn bắt đầu xuất khẩu (từ năm 1987 – 1992), giai đoạn phát triển: kiểm soát chặt chẽ chất lượng, nói lỏng và bắt đầu tự do hoá trong sản xuất ô tô.
- v. Giai đoạn từ năm 1992 đến nay, giai đoạn xuất khẩu: tự do hoá mạnh, nói lỏng kiểm soát, chuyên môn hoá rất cao, chuẩn bị cho hội nhập và toàn cầu hoá.

Hiện nay, Thái Lan có 14 nhà sản xuất ô tô với công suất là 1.069.000 xe/năm và 75% trong số các nhà sản xuất ô tô tại Thái Lan là các hãng xe của Nhật Bản. Năm cao nhất vào 1995 – 1996, thị trường Thái Lan đạt đến con số 500.000 xe/năm. Do khủng hoảng tài chính ASEAN, tụt xuống theo sự sụt giảm chung của cả 4 nước ASEAN, và năm 1999 chỉ còn 218.330 xe. Nhưng theo dự đoán của các chuyên gia hồi tháng 8 năm 2003 doanh thu sản xuất ô tô Thái Lan sẽ tăng vọt đạt mức kỷ lục kể từ sau cuộc khủng hoảng năm 1997-nửa triệu chiếc trong vòng một năm.

Năm 1999, Thái Lan đã xuất khẩu được 125.702 xe và dự đoán năm 2005 sẽ đạt đến con số 300.000 xe. Sản lượng ô tô của Thái Lan, hy vọng sẽ vượt qua con số 1 triệu xe. Thị trường xe ô tô của Thái Lan, đặc biệt là loại xe thương dụng nhỏ, cabin kép phát triển rất mạnh, chiếm tới 55 – 60% sản lượng xe ô tô của Thái Lan trong khi sản lượng xe con chỉ khoảng 30%.

Nước nhập khẩu ô tô chủ yếu của Thái Lan là Nhật và Úc, mỗi nước nhập khoảng 14%, năm 1999 tổng kim ngạch xuất khẩu ô tô đạt đến khoảng 2,15 tỷ USD. Về phụ tùng ô tô và ô tô, Thái Lan nhập chủ yếu từ Nhật Bản, chiếm tới 66%, phần còn lại là nhập từ các nước ASEAN.



Thái Lan đã thay thế những quy định tỷ lệ % nội địa hoá bắt buộc bằng cách đặt ra thuế nhập khẩu cao từ tháng 1/2000. Theo đó, thuế nhập khẩu linh kiện CKD đã tăng từ 20% lên 30%, điều đó có ý nghĩa tương đương với việc thực hiện các quy định bắt buộc về tỷ lệ nội địa hoá vì sẽ có lợi về chi phí nếu thu mua phụ tùng sản xuất trong nước hơn là nhập khẩu. Đến nay, tỷ lệ nội địa hoá của các loại xe ô tô, xe máy ở Thái Lan đã đạt được như sau: xe con đạt 72%, xe tải nhỏ cabin kép: 83%, xe tải lớn và xe buýt đạt 45%. Tỷ lệ nội địa hoá này được coi là đáng khâm phục đối với các nước Châu Á.

Ngành công nghiệp ô tô ở Thái Lan hiện có 300.000 lao động, doanh số chiếm 7% tổng GDP với 17 nhà máy lắp ráp ô tô. Thái Lan cũng đã có 1.500 nhà cung cấp (chuyên sản xuất phụ tùng linh kiện), trong đó có 300 nhà cung cấp loại 1 với 70% là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.

Điểm đáng chú ý nhất của Thái Lan đó là các chính sách đối với ngành công nghiệp này khác hẳn so với các chính sách hiện đang được thực thi ở các nước Đông Nam Á. Trong khi các nước khác theo đuổi chương trình sản xuất “chiếc xe quốc gia” thì Thái Lan lại đề cao “chiếc xe của thế giới” với chiến lược rõ ràng nhằm phát triển Thái Lan thành một trung tâm công nghiệp xe hơi hội nhập của toàn khu vực. Chính phủ Thái Lan vẫn luôn hoan nghênh các nhà đầu tư nước ngoài nắm giữ quyền sở hữu trong các cơ sở sản xuất, lắp ráp xe hơi và cũng luôn mở cửa cho việc tự do cạnh tranh giữa các nhà sản xuất lớn trên thế giới.

## **5. Malaysia**

Sản xuất ô tô được coi là ngành chủ chốt cho sự nghiệp phát triển công nghiệp theo kế hoạch tổng thể các ngành công nghiệp tại Malayxia. Tham gia vào ngành này là hầu hết các tập đoàn kinh doanh lớn như: Petronas, PNB, Sime Darby, Lion, Berjaya, DRB-HICOM, Tan Chong, Oriental...

Hiện nay, tại Malayxia có tất cả 8 liên doanh sản xuất xe du lịch với công suất lắp ráp 158.700 xe/năm, 2 nhà máy sản xuất xe thương dụng là Inokom và MTB với tổng công suất 424.000 xe/năm và 300 xí nghiệp sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô. Tổng số lao động trực tiếp tham gia vào ngành này ước tính khoảng 45.080 người. 8 liên doanh trên đã tiến hành lắp ráp 20 nhãn hiệu xe, 94 mẫu xe và 204 các loại xe khác. Khối lượng và thị phần của các loại xe do các liên doanh này

lắp ráp đang giảm dần đi do sự xuất hiện của các loại xe mang nhãn hiệu quốc gia như Proton, Perodua và xe van Inokom. Thị trường xe du lịch của Malaysia được xem lớn nhất so với các nước Đông Nam á.

Để tạo đà phát triển bền vững cho ngành công nghiệp ô tô, Chính phủ Malaysia đã đưa ra những chính sách ưu đãi đặc biệt về thuế quan nhằm khuyến khích các nhà sản xuất thực hiện sâu rộng chương trình nội địa hoá, “chiếc xe mang nhãn hiệu quốc gia” và định hình các biện pháp nhằm cơ cấu lại ngành công nghiệp ô tô, tăng tính hiệu quả và cạnh tranh trong khu vực. Ngành công nghiệp ô tô Malaysia hình thành qua hai giai đoạn:

\* Giai đoạn thứ nhất : từ giữa những năm 60, họ nhập khẩu xe dạng CKD và kéo theo sự phát triển của các cơ sở lắp ráp trong nước. Đến những năm đầu của thập kỷ 80, Malaysia đã có 15 công ty lắp ráp xe bao gồm cả các công ty của Châu Âu và Nhật Bản.

\* Giai đoạn thứ hai : bắt đầu từ năm 1983 bằng việc hình thành dự án sản xuất xe du lịch quốc gia Proton và Perodua.

Một điểm rất đáng chú ý là sự bảo hộ rất cao của chính phủ đối với ngành công nghiệp ô tô trong nước. Malaysia áp dụng thuế suất nhập khẩu rất cao đối với xe nhập khẩu nguyên chiếc(CBU): từ 140% đến 300%; xe nhập dưới dạng CKD: từ 42% đến 80%. Do sự bảo hộ này mà Proton đã trở thành nhãn hiệu ô tô số một tại thị trường Malaysia và cả tại thị trường các nước ASEAN. Xe Proton và Perodua gần như độc chiếm thị trường ô tô Malaysia (đến 90% thị phần), chỉ còn lại 10% thị phần chia cho 25 nhà sản xuất khác tại nước này.

Từ tháng 7 năm 1998, Malaysia bắt đầu triển khai chương trình chế tạo xe tải nhẹ(van) quốc gia mang tên Inokom Permas dựa trên mẫu xe Renault do một liên doanh chế tạo trong đó phía Malaysia nắm 68% vốn. Sản lượng ô tô quốc gia của Malaysia hiện nay rất lớn so với các nước trong khu vực Đông Nam á.

***Bảng 3: Sản lượng ô tô sản xuất trong nước của Malaysia qua các năm***

Năm	Sản lượng	Tốc độ tăng(%)
1998	126.400	100
1999	250.620	198
2000	253.900	101

*Nguồn: Báo Sài Gòn tiếp thị số ra ngày 22-5-2002*

Cho đến thời điểm hiện tại, Chính phủ Malaysia vẫn tiếp tục ủng hộ việc bảo hộ cho ngành công nghiệp ô tô của mình bằng cách quyết định trì hoãn 2 năm chưa áp dụng việc giảm thuế suất theo lộ trình thực thi các qui định của AFTA.

Như vậy, từ sự thành công của ngành công nghiệp ô tô Malaysia, chúng ta nhận thấy họ đã có ý thức rất sớm về tầm quan trọng của ngành công nghiệp và có sự đầu tư đúng hướng. Chính phủ Malaysia đã có sự hỗ trợ rất tích cực bằng cách tạo ra sự bảo hộ hợp lý, xây dựng chiến lược phát triển quốc gia có tính khả thi và trải qua các giai đoạn khác nhau. Vai trò của chính phủ trong sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô của quốc gia này đã để lại một dấu ấn rất đáng chú ý, đáng để chúng ta học tập.

\*\*\*\*\*

Tóm lại, trong những năm qua nhiều nước đã chọn lựa nhiều hướng đi trong các chính sách đầu tư và thương mại nhằm phát triển ngành công nghiệp ô tô của nước mình. Các hướng đi này tập trung vào hai kiểu chính:

□ Phát triển theo định hướng của thị trường và chịu sự cạnh tranh quốc tế:

Có nhiều nước đã phát triển ngành công nghiệp ô tô của mình theo qui luật thị trường tự do (Chính phủ tham gia vào rất ít) thông qua các chính sách khuyến khích thương mại, đầu tư và cạnh tranh.

Tại các thị trường này thì người tiêu dùng (sử dụng xe ô tô) sẽ có lợi rất nhiều: nhiều sự lựa chọn, chất lượng hàng hóa cao, giá thành thấp. Đồng thời ngành công nghiệp ô tô do phải cạnh tranh tự do nên bắt buộc phải có nhiều đổi mới để nâng cao hiệu quả sản xuất hơn bằng cách: tiết kiệm chi phí, khai thác nguồn nguyên liệu và nhân công rẻ, kéo dài chu kỳ sống của sản phẩm. Đồng thời cũng sẽ thu hút được công nghệ và vốn đầu tư nước ngoài từ các hãng sản xuất ô tô lớn trên thế giới.

Các nước thực hiện các chính sách cho ngành công nghiệp ô tô theo định hướng này là: Mỹ, Canada, Mexico, Australia, Thái Lan, Đài Loan...

Phát triển theo định hướng của nhà nước và hạn chế cạnh tranh quốc tế:

Một số nước phát triển ngành công nghiệp ô tô của mình thông qua định hướng của quốc gia hay khu vực với hướng đi dựa trên các chính sách đầu tư và thương mại nhằm giới hạn ảnh hưởng của cạnh tranh quốc tế đối với thị trường và ngành công nghiệp ô tô của nước mình. Ví dụ như qui định về Quota, biểu thuế quan cao hay các hàng rào phi thuế quan đối với xe nhập khẩu. Ưu đãi thuế và qui định về tỷ lệ nội địa hóa đối với sản xuất trong nước.

Các chính sách theo định hướng này được đưa ra nhằm mục đích thúc đẩy sản xuất ô tô trong nước, tạo điều kiện cho ngành công nghiệp ô tô còn non trẻ của mình nâng cao sức

cạnh tranh và sẽ tạo điều kiện cho các ngành công nghiệp hỗ trợ cùng phát triển. Chính sách này sẽ phát triển một khuôn mẫu xuất khẩu và nâng cao hình ảnh cũng như uy tín của đất nước.

Các nước thực hiện các chính sách đối với ngành công nghiệp ô tô theo định hướng này là: Nhật Bản, Hàn Quốc, Malaysia, Indonesia.

Kết quả của các nước đi theo hai định hướng trên là rất khác nhau với cả kết quả thành công và thất bại nằm trong cả hai nhóm.

Vậy mô hình nào là phù hợp cho việc phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam? Trước hết chúng ta hãy nghiên cứu thực trạng quá trình phát triển của ngành ô tô Việt nam để tìm ra cho mình một con đường đi phù hợp với hoàn cảnh của riêng mình và hợp sức mình.

## CHƯƠNG II THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM

### I. Sự cần thiết phải xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam

#### 1. Vai trò của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đối với nền kinh tế

Giao thông vận tải là một yếu tố cực kì quan trọng trong sự nghiệp phát triển kinh tế của một đất nước, giúp cho hàng hoá được lưu chuyển dễ dàng từ một địa điểm này đến một địa điểm khác, thúc đẩy sản xuất phát triển. Cùng với sự phát triển vượt bậc về kinh tế xã hội, nhu cầu của con người ngày càng được nâng cao, do đó nhu cầu lưu thông hàng hoá và những đòi hỏi về đi lại ngày càng tăng. Có thể nói trong giai đoạn hiện nay, khi xu thế toàn cầu hoá diễn ra ngày càng sôi động, người ta càng nhận thức rõ hơn tầm quan trọng của giao thông vận tải.

Nếu trên không trung, máy bay chiếm ưu thế về tốc độ thì dưới mặt đất, ô tô và vận tải ô tô lại chiếm ưu thế về năng lực vận chuyển và khả năng cơ động. Ô tô có thể hoạt động trên nhiều dạng địa hình, từ đồng bằng, miền núi đến miền biển, vận chuyển một khối lượng hàng hoá nhiều hơn bất cứ loại phương tiện vận tải nào khác. Vì vậy, nếu phát triển ngành công nghiệp ô tô sẽ góp phần thúc đẩy sự tăng trưởng của nền kinh tế đất nước. Chúng ta có thể thấy rõ điều này qua các con số thống kê sau:

**Bảng 4 : Vận tải hành khách và hàng hoá của cả nước**

	<b>Thực hiện 8 tháng 2002</b>	<b>8 tháng 2002 so với cùng kì 2001</b>
--	-------------------------------	---

	<i>Khối lượng vận chuyển</i>	<i>Khối lượng luân chuyển</i>	<i>Khối lượng vận chuyển</i>	<i>Khối lượng luân chuyển</i>
<b>A.Hành khách</b>	Nghìn HK	Triệu HK/KM	%	%
<b><u>Tổng số:</u></b>	569.802,3	19.457,0	105,1	107,0
Đường ô tô	468.868,0	12.482,0	105,4	104,8
Đường sông	91.069,8	1.255,0	103,3	103,0
Đường sắt	7.122,0	2.339,0	105,1	107,0
Hàng không	2.127,0	3.347,0	114,0	118,1
<b>B.Hàng hoá</b>	Nghìn tấn	Triệu tấn /km	%	%
<b><u>Tổng số</u></b>	95.220,6	26.981,0	105,7	109,3
Đường ô tô	61.351,5	3.503,5	105,1	104,9
Đường sông	20.841,4	2.099,0	106,7	107,7
Đường sắt	4.110,6	1.364,0	105,3	113,6
Hàng không	32,9	79,5	106,8	107,3

*Nguồn: Tạp chí con số và sự kiện số tháng 9 năm 2002*

Qua bảng trên cho thấy, đối với vận tải hành khách, ô tô chiếm 82,3% tổng khối lượng hành khách vận chuyển, đạt khối lượng vận chuyển 569.802,3 nghìn hành khách và khối lượng luân chuyển đạt 19.475 hành khách/ km. Đối với vận chuyển hàng hoá, các con số tương ứng là 64.4%, 95.220.6 nghìn tấn và 26.981 triệu tấn/km. Điều này cho thấy ô tô là phương tiện vận tải tối ưu và không thể thiếu trong phát triển kinh tế của một quốc gia.

Mục tiêu của chiến lược phát triển kinh tế xã hội trong 10 năm (2001-2010) mà Đảng và Chính phủ ta đã đề ra trong sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước là: “Đưa nước ta thoát khỏi tình trạng kém phát triển, nâng cao rõ rệt đời sống vật chất, văn hoá tinh thần của nhân dân, tạo nền tảng để đến năm 2020 nước ta cơ bản trở thành một nước công nghiệp theo hướng hiện đại”.<sup>1</sup>

Để đảm bảo phát triển kinh tế lâu dài, giao thông vận tải và đặc biệt là giao thông đường bộ, là kết cấu hạ tầng đầu tiên, quan trọng nhất. Trong đó công nghiệp ô tô luôn được coi là khâu trọng tâm, cần phải đi trước một bước trong chiến lược phát triển. Với chính sách “mở cửa” để thực hiện CNH-HĐH, ngành công nghiệp

<sup>1</sup> Trích Văn kiện Đại hội Đảng IX

ô tô được đánh giá là một trong số những ngành mũi nhọn giúp lôi kéo các ngành công nghiệp khác phát triển. Công nghiệp ô tô là khách hàng lớn nhất của nhiều ngành công nghiệp: kim loại, hoá chất, cơ khí, điện tử... Chúng ta không thể nói Việt Nam là một nước sản xuất công nghiệp nếu chưa có một ngành công nghiệp sản xuất ô tô phát triển. Hơn nữa, 25 năm sau phải đạt tỉ lệ sử dụng ô tô bình quân trên thế giới là 10 người/xe, tức là phải có 10 triệu xe ô tô. Vì vậy, cố gắng để hình thành ngành công nghiệp ô tô là hết sức quan trọng. Đến năm 2005, Việt Nam phải đẩy mạnh sản xuất ô tô chở khách, ô tô chuyên dụng, ô tô phổ thông nông dụng, nhanh chóng xác định mục tiêu và các bước đi để tiến tới sản xuất ô tô mang thương hiệu Việt Nam vào năm 2005. Có như vậy, ngành công nghiệp còn non trẻ này của Việt Nam mới có đủ điều kiện và sẵn sàng hội nhập khu vực và thế giới

Ngày nay, kinh tế Việt Nam đang chuyển đổi theo nền kinh tế thị trường có sự điều tiết của Nhà nước. Với chính sách mở cửa thu hút đầu tư nước ngoài, kinh tế nước ta có những bước tiến vượt bậc: sản xuất phát triển, khối lượng hàng hoá ngày một gia tăng. Hàng hoá sản xuất ra phải sử dụng các phương tiện chuyên chở để phân phối đến điểm đích cuối cùng. Ô tô chiếm ưu thế hơn hẳn các phương tiện vận tải khác nhờ tính năng cơ động và có thể thích hợp với mọi địa hình: đồng bằng, miền núi, miền biển... Vì vậy, nếu phát triển công nghiệp ô tô sẽ góp phần làm tăng tốc độ phát triển kinh tế của cả nước.

Trong lĩnh vực kinh tế đối ngoại nói riêng, nếu chúng ta có một ngành công nghiệp ô tô thực sự đảm bảo cung cấp phương tiện vận tải chất lượng cao, cước phí vận chuyển hợp lý sẽ góp phần đẩy nhanh tốc độ vận chuyển, khối lượng vận chuyển; góp phần tăng thu ngoại tệ phục vụ cho nhu cầu CNH-HĐH đất nước. Hàng năm, các nước phát triển như Nhật, Mỹ, và các nước Tây Âu,... thu được một khoản lợi nhuận khổng lồ do công nghiệp ô tô mang lại. Nguồn lợi nhuận từ ngành công nghiệp ô tô là điều mong muốn đối với những nước đang thực thi các biện pháp để phát triển kinh tế.

Theo lời ông Nguyễn Xuân Chuẩn, Thứ trưởng bộ Công nghiệp - Chủ tịch Hội kỹ sư ô tô Việt Nam: “Nếu chúng ta không phát triển công nghiệp ô tô thì mỗi năm ta phải bỏ ra 1,4 tỷ USD để nhập ô tô. Ngược lại, nếu phát triển và cố gắng đạt tỷ lệ nội địa hoá 30% thì sau 10 năm nữa, công nghiệp trong nước chế tạo sẽ đạt giá trị khoảng 250 triệu USD, bằng giá trị xuất khẩu gạo của hàng triệu người làm nông nghiệp, trong khi đó công nghiệp ô tô chỉ cần 10.000 người”.

Hơn nữa, do đặc thù sản phẩm của ngành công nghiệp ô tô là các phương tiện vận tải, các loại xe, máy thiết bị chuyên dùng nên chúng ta cũng cần xây dựng và hoàn thiện hệ thống

hạ tầng cơ sở, tạo điều kiện thuận lợi cho ngành công nghiệp này. Một tác động thuận chiều, nếu chúng ta có hệ thống cơ sở hạ tầng tốt sẽ góp phần thu hút được các nhà đầu tư nước ngoài, giải quyết công ăn việc làm cho nhiều lao động.

Hơn nữa, để đáp ứng nhu cầu tiêu dùng và lưu thông hàng hoá ngày càng tăng và tương xứng với đà phát triển công nghiệp đất nước, chúng ta cần có một ngành công nghiệp ô tô lớn mạnh với công nghệ tiên tiến hiện đại, đủ sức làm đầu tàu kéo các ngành công nghiệp khác cùng phát triển.

Tóm lại, việc phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trong giai đoạn đất nước đang trong quá trình công nghiệp hoá, hiện đại hoá là điều hết sức cần thiết, đòi hỏi không chỉ sự nỗ lực của bản thân ngành công nghiệp ô tô mà còn cần có sự quan tâm giúp đỡ của Đảng, Nhà nước và các ngành sản xuất khác.

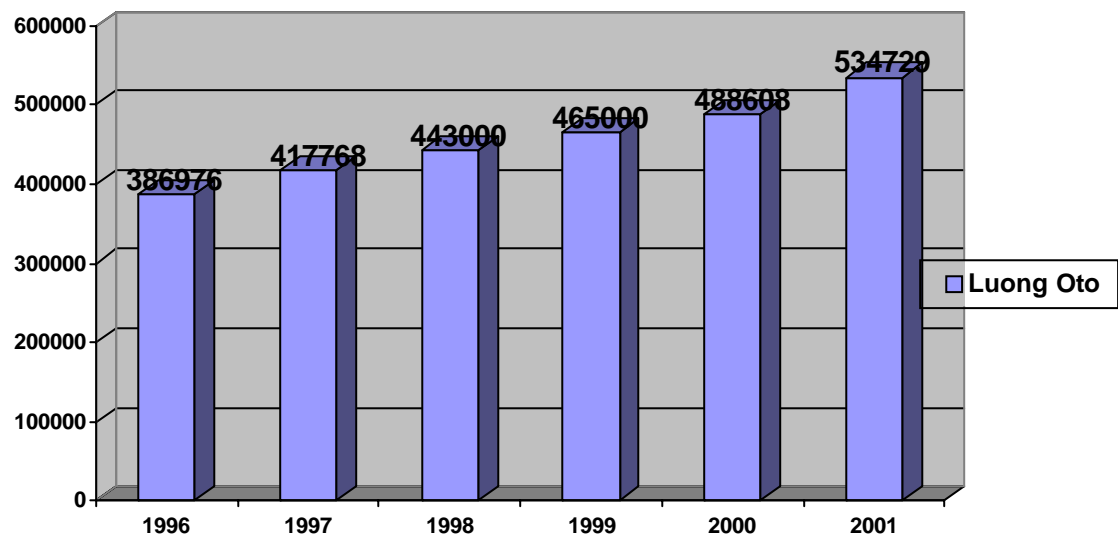
## ***2. Thực tế tình hình cung cấp và tiêu thụ ô tô***

### ***2.1. Tổng cầu và lượng ô tô tiêu thụ***

Từ đầu thập kỷ 90 đến nay, lượng ô tô nhập khẩu và đăng ký mới ở nước ta ngày càng gia tăng, năm sau cao hơn năm trước với tốc độ tăng rất nhanh. Từ năm 1990 đến năm 1995 toàn quốc đăng ký mới tổng số 113.502 xe ô tô, như vậy trong 6 năm này, bình quân mỗi năm tăng 18.917 xe ô tô. Từ năm 1996 đến năm 2001, do có sự gia tăng nhu cầu đi lại và mức sống của nhiều cá nhân, gia đình Việt Nam được nâng cao hơn trước nên số lượng tiêu thụ ô tô ở thị trường nước ta tăng mạnh: Toàn quốc đăng ký mới tổng số 191.979 xe ô tô. Như vậy trong 6 năm này, bình quân mỗi năm tăng 31.996 xe ô tô, tăng gần gấp đôi so với 6 năm trước đó. Riêng trong 3 tháng đầu năm 2002, toàn quốc đăng ký mới 13.602 xe ô tô, nâng tổng số xe hiện có trong cả nước lên 547.791 xe ô tô:

***Biểu đồ: Lượng ô tô lưu hành tại Việt Nam từ 1996 đến 2001***





Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải

Không chỉ dừng lại ở đó, trong hai năm gần đây do nền kinh tế đạt được tốc độ tăng trưởng vượt bậc, cơ chế luật pháp thông thoáng hơn, số doanh nghiệp tư nhân được thành lập gia tăng nhanh chóng, và đặc biệt là nhu cầu người dân giờ đây không chỉ dừng ở “ăn no, mặc đủ” mà đã chuyển dần sang những hàng hoá xa xỉ. Bằng chứng thuyết phục là trong 9 tháng đầu năm 2003, 11 liên doanh đã bán ra 25.794 xe, tăng 42% và xấp xỉ bằng số xe bán được của cả năm 2002. (Theo Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam-VAMA) Việc sở hữu một chiếc ô tô đối với gia đình Việt Nam giờ đây là chuyện nằm trong tầm tay.

Như vậy, với một thị trường đông dân cộng thêm mật độ xe/người còn rất thấp, Việt Nam hứa hẹn là một thị trường tiêu thụ xe hơi khổng lồ một khi nền kinh tế nói chung và chất lượng cuộc sống của người Việt Nam nói riêng được cải thiện đáng kể, và đây là điều chắc chắn trong một tương lai không xa.

## 2.2. Nguồn cung cấp trong nước và nhập khẩu

Ô tô nước ta được cung cấp từ hai nguồn chính là nhập khẩu và do các doanh nghiệp lắp ráp, chế tạo ô tô trong nước cung cấp bao gồm 11 liên doanh và một vài doanh nghiệp Nhà nước tuy nhiên số lượng xe lắp ráp của các doanh nghiệp Nhà nước là không đáng kể.

Mặc dù thời gian qua cùng với sự lớn mạnh của các liên doanh với số lượng xe bán ra không ngừng gia tăng nhanh chóng nhưng số lượng xe nhập khẩu cũng tiếp tục tăng.

Bảng 5: Cơ cấu nguồn cung cấp sản phẩm ô tô tại Việt Nam

Đơn vị: chiếc

Năm	Tổng xe tiêu thụ	Các liên doanh cung cấp	Xe nhập khẩu nguyên chiếc
1996	24.707	5.538	19.169
1997	19.915	6.535	13.975
1998	23.126	4.906	18.520
1999	23.000	5.915	17.085
2000	23.068	13.540	9.528
2001	46.121	19.097	27024
<i>Thị phần bình quân hàng năm</i>	100%	34.8%	65.2%

Nguồn: TBKTVN số ngày 23/1/2003

Từ bảng trên cho thấy số lượng xe tiêu thụ là xe nhập khẩu vẫn chiếm tỉ trọng lớn dù rằng Nhà nước đã có những chính sách hạn chế nhập khẩu. Tổng cục thống kê còn cho biết so với mức tăng trưởng 190% của số xe do các doanh nghiệp trong nước bán ra thì lượng xe nhập khẩu nguyên chiếc tăng 270% trong năm 2001.

Tính đến tháng 9/2003, các doanh nghiệp liên doanh đã cung cấp hơn 90.000 xe nhưng qua phân tích tình hình tiêu thụ xe ở trên, nhu cầu tiêu thụ xe trong những năm tới sẽ gia tăng mạnh nhất là xe phổ thông và xe chuyên dùng-loại xe các doanh nghiệp liên doanh chưa sản xuất. Điều này có nghĩa là chúng ta đã và đang tiếp tục tiêu tốn rất nhiều cho việc nhập khẩu một số lượng xe rất lớn và làm giàu cho một số quốc gia khác.

Như vậy, việc xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô trước hết để đáp ứng nhu cầu trong nước, thay thế nhập khẩu một cách hiệu quả đã và đang là một điều hết sức cần thiết. Hơn nữa, việc hình thành và phát triển ngành sẽ giúp việc điều chỉnh, sắp xếp lại sự hoạt động của 11 liên doanh theo hướng có tổ chức nhằm đáp ứng tốt hơn nhu cầu trong nước và tiến tới xuất khẩu trong tương lai.

## II. Thực trạng xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam

### trong thời gian qua

#### 1. Lịch sử hình thành và phát triển

Hoà nhịp cùng sự phát triển chung của nền kinh tế Việt Nam, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cũng đã trải qua nhiều giai đoạn thăng trầm trong quá trình hình thành và phát triển. Quá trình đó có thể chia thành các thời kỳ sau:

##### *\*Thời kì trước năm 1975*

Trước năm 1954 xe ô tô sử dụng ở Việt Nam hoàn toàn là xe của nước ngoài mang từ Pháp sang với các mác xe nổi tiếng như Renault, Peugeot, Citroen... Phụ tùng được nhập 100% từ Pháp, ta chỉ làm những chi tiết đơn giản như bulông, êcu... phục vụ cho sửa chữa xe. Các hãng của Pháp thành lập các gara vừa trưng bày bán xe, vừa tiến hành dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng và sửa chữa. Tuy nhiên, số lượng xe ô tô sử dụng ở Việt Nam trong thời kì này rất ít ỏi.

Đến năm 1950, ta mở chiến dịch biên giới, khai thông biên giới Việt Nam với các nước xã hội chủ nghĩa anh em. Ta đã được các nước bạn viện trợ một số xe ca GAT51 dùng để vận chuyển người và quân khí. Lúc này các xưởng quân giới sản xuất và sửa chữa vũ khí kiêm luôn việc bảo dưỡng và sửa chữa xe.

Sau ngày giải phóng, một số xưởng quân giới rời về Hà Nội xây dựng thành các nhà máy cơ khí. Do sự khan hiếm về phụ tùng cho các xe viện trợ, chính phủ ta đã đề ra chính sách về sản xuất phụ tùng ô tô cho các loại xe này. Bộ công nghiệp nặng thành lập các nhà máy sản xuất phụ tùng 1, 2, 3 để sản xuất các chi tiết như động cơ, hộp số, gầm xe. Nhà máy sản xuất ô tô Gò Đầm có sản lượng đạt 500 tấn/năm. Bộ giao thông vận tải giao cho cục cơ khí trực thuộc thành lập mạng lưới sửa chữa xe và sản xuất phụ tùng khắp các tỉnh từ Lạng Sơn, Hà Nội đến Nghệ An, Quảng Bình. Một thời gian sau, Cục cơ khí Bộ giao thông vận tải thành lập nhà máy ô tô 1-5 và nhà máy Ngô Gia Tự sản xuất phụ tùng máy gầm. Các bộ khác như Bộ Quốc phòng, Bộ Cơ khí luyện kim cũng xây dựng riêng cho mình một nhà máy sản xuất phụ tùng ô tô.

Sau đó, Ban cơ khí Chính phủ được thành lập và đã xác định chiến lược phát triển công nghiệp ô tô. Tiến hành chuyên môn hóa từng nhà máy trong việc sản xuất phụ tùng dung cho từng mác xe và tiến tới làm toàn bộ chi tiết để lắp ráp xe hoàn chỉnh.

Ngày 2-9-1960, hai chiếc xe đầu tiên lắp ráp tại Việt Nam đã tham gia diễu hành trên quảng trường Ba Đình . Sau hai xe này, ta không sản xuất thêm nữa vì chất lượng xe có nhiều hạn chế.

Nhà nước ta đã đề nghị Liên xô giúp đỡ xây dựng một nhà máy sản xuất động cơ D50 với tất cả các công đoạn hoàn chỉnh từ đúc gang thép, rèn đến gia công cơ khí chính xác. Năm 1975 khi nhà máy đang xây dựng thì miền Nam hoàn toàn giải phóng. Thời gian sau đó, quan hệ kinh tế giữa Việt Nam với các nước xã hội chủ nghĩa không còn được như trước, làm ảnh hưởng đến việc hoàn chỉnh nhà máy và duy trì hoạt động sau này. Cuối cùng ta không tiếp tục sản xuất nữa.

*\*Thời kì từ năm 1975 đến năm 1991*

Thời kì này, tính chất kế hoạch hóa mất dần tác dụng, sự bao cấp đầu vào, đầu ra cho các nhà máy ô tô không còn được như trước, nhu cầu về phụ tùng cũng hạn chế, thêm vào đó thiết bị kĩ thuật, máy móc lỗi thời, lạc hậu đã không đảm bảo chất lượng sản phẩm. ở Miền Bắc, các nhà máy của chúng ta xuống cấp nghiêm trọng, đứng trước nguy cơ phải đóng cửa và một số nhà máy như cơ khí Ngô Gia Tự 3-2, niềm tự hào của chúng ta trước kia, đã phải cho một bộ phận công nhân nghỉ không ăn lương. ở miền Nam, chúng ta không có nhà máy sản xuất phụ tùng ô tô, chỉ có các xưởng sửa chữa và bán phụ tùng xe ngoại nhập.

Từ năm 1986, Việt Nam bắt đầu thực hiện chính sách mở cửa nền kinh tế, làm bạn với tất cả các nước trên thế giới trên cơ sở hợp tác cùng có lợi. Trước tình hình đó, Đảng và Nhà nước đã nhìn thấy những điểm yếu về vốn, về công nghệ, về con người,... của ngành trong khi nền kinh tế của chúng ta cần nhiều chủng loại xe để phục vụ công cuộc công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước.

Để phát triển ngành công nghiệp ô tô, chúng ta cần có nguồn vốn lớn, trang thiết bị, công nghệ hiện đại, có đội ngũ cán bộ đủ năng lực và trình độ để có thể sử dụng tốt hệ thống trang thiết bị đó. Song tại thời điểm này, việc chúng ta tự đầu tư toàn bộ trang thiết bị, công nghệ hoàn chỉnh để sản xuất xe là điều không thể. Mặt khác, chúng ta chưa có nhiều kinh nghiệm trong công tác quản lí, công tác đào tạo cán bộ cho ngành công nghiệp này. Trên thế giới đã có một số nước đi theo con đường tự đầu tư bằng việc vay vốn nước ngoài như Achentina, Mexico,... song vì số vốn vay quá lớn, số lượng xe tiêu thụ ban đầu còn ít dẫn đến tình trạng tồn đọng nợ, tạo thành gánh nặng cho Ngân sách Nhà nước.

Chúng ta đã đi theo một hướng khác. Song song với việc kêu gọi các nhà đầu tư nước ngoài vào đầu tư tại Việt Nam, chúng ta đã ban hành một loạt các chính sách về ưu đãi đầu tư. Điều này đã làm thị trường ô tô trong nước sôi động hơn, nhiều nhà đầu tư đã đến Việt Nam để tìm hiểu thị trường, nghiên cứu các hướng đầu tư có lợi nhất. Tuy nhiên

do thời kì này ta còn bị Mỹ cấm vận về kinh tế nên các hãng sản xuất xe hơi lớn của Mỹ, Nhật Bản, Châu Âu còn dè dặt trong việc quyết định có đầu tư tại Việt Nam hay không. Họ thường đầu tư gián tiếp thông qua một công ty châu á nào đó. Mặc dầu vậy, đây cũng là những tiền đề quan trọng cho việc thành lập các liên doanh lắp ráp ô tô tại Việt Nam thời gian sau đó.

*\*Thời kỳ từ năm 1991 đến nay*

Cho đến trước khi có mặt của các liên doanh lắp ráp ô tô, tại thị trường Việt Nam còn đang lưu hành 38.212 xe ô tô thuộc các thế hệ cũ như Gat, Lada, Zil, Volga. Cụ thể, trong đó có một số loại có số lượng đáng kể như : 10.590xe Zil, 9.898 xe uaz, 3720 xe Lada, 982 xe Gat, 2.373 xe Peugeot, 1887 xe Ford cũ, 1.759 xe Jeep, 1996 xe Paz...

Thế nên phải nói rằng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam thực sự hình thành và phát triển kể từ sau năm 1991 gắn liền với sự ra đời rầm rộ của các liên doanh của hầu hết các hãng xe nổi tiếng trên thế giới như Ford, Toyota, Mercedes-Benz.... Hiện nay trên cả nước đã có 11 liên doanh sản xuất lắp ráp ô tô với tổng số vốn đầu tư là 543,429 triệu đô la, các liên doanh ô tô có tổng sản lượng đạt 148.900 chiếc xe/năm, giải quyết công ăn việc làm cho hơn 3000 lao động.

Như vậy, các liên doanh có vai trò cực kỳ quan trọng trong bước đầu tạo dựng nên ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trong khi vai trò của các doanh nghiệp ô tô trong nước của Việt Nam là hết sức mờ nhạt.

Có thể nói, sự ra đời của 11 liên doanh trên đã cho thấy thị trường xe hơi Việt Nam là thị trường đầy tiềm năng và các nhà đầu tư nước ngoài đã rất chú trọng đến thị trường này. Mặt khác, điều này cũng cho thấy chính sách đúng đắn của Đảng và Nhà nước ta trong việc phát triển ngành công nghiệp ô tô nước nhà thông qua việc liên doanh, liên kết với nước ngoài. Điều này không những thu hút được lượng vốn lớn vào Việt Nam mà còn tập trung được kỹ thuật sản xuất hiện đại, phương cách quản lí tiên tiến. Kinh nghiệm phát triển công nghiệp ô tô của hầu hết các nước trên thế giới cũng đã cho thấy giai đoạn đầu phát triển rất cần sự hỗ trợ từ bên ngoài, nhất là công nghiệp ô tô.

Từ đây có thể thấy, nếu như quan điểm xây dựng công nghiệp ô tô Việt Nam thừa sơ khai là đi từ sản xuất phụ tùng cơ bản rồi nâng dần lên sản xuất ô tô đã không có tính thực tiễn thì nay đã được thay thế bởi con đường đi từ lắp ráp ô tô rồi tiến hành từng bước nội địa hoá sản xuất phụ tùng như các nước ASEAN và Châu á đã trải qua. Như vậy, lịch sử hình thành ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đã cho thấy sau bao năm chúng ta dò dẫm con đường phát triển ngành giờ đây con đường đó đã hiện rõ hơn và hứa hẹn một triển vọng sáng lạng trong một tương lai không xa.

## 2. Các chính sách phát triển ngành

Thị trường ô tô Việt Nam gần đây đạt được tốc độ tăng trưởng vượt bậc là một minh chứng thuyết phục cho thấy Chính phủ đã và đang thực sự dành cho ngành sự quan tâm sát sao trong việc hoạch định các chính sách nhằm xây dựng và phát triển ngành.

Chính sách cơ bản của Việt Nam với ngành công nghiệp ô tô được nêu trong các đề án quy hoạch ngành của Bộ Công Nghiệp, gần đây nhất là Dự thảo Chiến lược phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam tháng 6-2003 của Viện nghiên cứu chiến lược-Bộ Công nghiệp, là: “Việt Nam coi công nghiệp ô tô là ngành công nghiệp quan trọng và chủ yếu của nền kinh tế quốc dân. Do đó, Nhà nước cần phải quản lý, chỉ đạo và kiểm soát chặt chẽ ngành công nghiệp ô tô về mọi mặt”. Như vậy, vai trò chủ đạo của Nhà nước đối với sự phát triển ngành đã được khẳng định, điều này sẽ được thể hiện rõ trong các chính sách quản lý ngành.

### 2.1. Chính sách thuế quan

Quan điểm nhất quán bảo hộ ngành Công nghiệp ô tô luôn được Chính phủ Việt Nam triệt để duy trì và áp dụng. Điều này thể hiện rõ nhất trong chính sách thuế Chính phủ đề ra trong suốt thời gian qua. Về cơ bản, chính sách thuế quan được xây dựng với các biện pháp thuế quan và phi thuế nhằm áp đặt mức thuế cao đối với xe nhập khẩu và hạn chế tối đa nhập khẩu miễn thuế. Hàng rào thuế quan và phi thuế này thời gian qua đã được phát huy hết hiệu quả để bảo vệ ngành công nghiệp ô tô trong nước còn non trẻ tránh khỏi những sóng gió của thị trường ô tô thế giới cạnh tranh đầy khốc liệt và thực sự đã tạo được sự ngăn cách to lớn giữa xe nhập khẩu và xe lắp ráp trong nước. Tỷ lệ bảo hộ áp dụng cho nhập khẩu xe nguyên chiếc (CBU) và linh kiện lắp ráp dạng CKD như sau:

*Bảng 6 - Biểu thuế và tỷ lệ bảo hộ ở Việt Nam theo mức độ hoàn chỉnh của xe*

<i>Mức độ hoàn chỉnh (từ cao xuống thấp)</i>	<i>Thuế nhập khẩu</i>	<i>VAT</i>	<i>Thuế tiêu thụ đặc biệt</i>	<i>Tỷ lệ bảo hộ</i>
<i>Trước 01/1999</i>				
Xe nguyên chiếc (CBU)	60%		150%	210%
Linh kiện lắp ráp dạng CKD2	55%		30-50%	55-155%
<i>Sau 01/1999</i>				
Xe nguyên chiếc (CBU, xe du lịch 5 chỗ)	100% CIF	10% (hay 20% CIF)	100% (hay 220% CIF)	340%

ngôi)				
Linh kiện lắp ráp dạng CKD2, xe du lịch	20% CIF	10% (hay 12% CIF)	5% (hay 6.6% CIF)	38.6% CIF

*Nguồn: Bộ Kế hoạch và Đầu tư - năm 1999*

Bảng trên cho thấy, tỷ lệ bảo hộ của chính phủ Việt Nam đối với xe nguyên chiếc nhập khẩu là rất cao - đây được coi là tỷ lệ bảo hộ tuyệt đối. Việc áp dụng đánh cả thuế nhập khẩu, VAT và thuế tiêu thụ đặc biệt làm cho giá bán xe nhập khẩu cao hơn so với giá bán xe lắp ráp trong nước rất nhiều. Hơn nữa, các thủ tục để được cấp phép mua xe nhập khẩu rất phiền hà, gây không ít khó khăn cho các tổ chức muốn mua xe nhập. Đây cũng chính là một biện pháp phi thuế quan rất hiệu quả.

Tuy nhiên, việc bảo hộ quá cao này đã làm đội giá xe ô tô mới nhập khẩu ở Việt Nam cao hơn 289% so với ở Mỹ và giá xe ô tô sản xuất, lắp ráp ở Việt Nam cao hơn 163% so với giá xe sản xuất lắp ráp ở Mỹ. Đây chính là sự thiệt thòi lớn mà người tiêu dùng Việt Nam đang phải gánh chịu. Để dung hoà được lợi ích của người tiêu dùng, lợi ích của ngành và lợi ích của Nhà nước bởi thuế vẫn được xem là một nguồn thu ngân sách chủ yếu của Chính phủ, và nhất là vì mục tiêu xây dựng và phát triển một ngành công nghiệp ô tô đích thực của Việt Nam, gần đây Chính phủ đã quyết định tăng mức thuế nhập khẩu linh kiện nhằm đẩy nhanh quá trình nội địa hoá sản phẩm. Chẳng hạn như, kể từ 1/9/2003 thuế nhập khẩu linh kiện đối với ô tô 16 đến 24 chỗ tăng từ 10% lên 24%, và từ 5% lên 10% đối với xe hơn 24 chỗ<sup>1</sup>...

Chỉ khi các doanh nghiệp lắp ráp ô tô đạt được tỉ lệ nội địa hoá cao, Việt Nam mới có thể có được một ngành công nghiệp ô tô theo đúng nghĩa đồng thời lợi ích của người tiêu dùng mới được đảm bảo. Lúc đó, giấc mơ sở hữu một chiếc xe hơi sẽ không còn là một điều quá xa vời đối với người dân Việt Nam. Như vậy, khi ngành công nghiệp này chưa đủ lớn thì chính sách thuế bảo hộ cao vẫn còn phải được áp dụng để phát huy những tác dụng cần thiết.

Thế nhưng, chính sách bảo hộ cao đã dần dần bộc lộ những hạn chế. Hầu hết các doanh nghiệp lắp ráp xe trong nước và liên doanh nước ngoài do ỷ lại việc được bảo hộ tuyệt đối nên rất chậm chạp trong việc nội địa hoá và nâng cao tính cạnh

<sup>1</sup> Theo Vietnam Economic Times số tháng 11-2003

tranh. Thực tế cho thấy kết quả sau hơn 10 năm phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam vẫn chưa cho ra những chủng loại xe hiệu quả thực sự phù hợp với môi trường và hoàn cảnh của riêng Việt Nam.

## *2.2. Chính sách thu hút đầu tư nước ngoài*

Có thể nói ngành công nghiệp ô tô Việt Nam hình thành được và phát triển khởi sắc trong những năm gần đây phần lớn nhờ chính sách đúng đắn của Chính phủ trong việc tạo những ưu đãi và điều kiện thuận lợi hấp dẫn lôi cuốn các tập đoàn ô tô của nước ngoài vào đầu tư sản xuất lắp ráp ô tô tại Việt Nam. Năm 1991, năm đánh dấu các hãng ô tô nước ngoài đầu tiên đến Việt Nam thành lập các liên doanh lắp ráp sản xuất ô tô chính là năm ngành công nghiệp ô tô Việt Nam chính thức ra đời. Điều này cho thấy tầm quan trọng của chính sách ưu đãi đầu tư đối với sự hình thành và phát triển của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.

Kể từ sau năm 1991 cùng với những sửa đổi, điều chỉnh trong chính sách ưu đãi đầu tư ngày càng hấp dẫn hơn, Việt Nam đã lôi cuốn được rất nhiều các nhà đầu tư là các tập đoàn ô tô nổi tiếng hàng đầu trên thế giới như Ford, Toyota, Mercedes, ...Chỉ năm năm sau đã có tới 14 liên doanh được cấp giấy phép thành lập trong đó 11 liên doanh đã đi vào hoạt động. Đến hết tháng 6 năm 2002, số vốn đầu tư đã thực hiện đạt 419,85 triệu USD chiếm 74% tổng số vốn đầu tư theo giấy phép (574,7 tr USD), tương đương tổng số vốn của toàn bộ ngành cơ khí Việt Nam có được sau hơn 40 năm xây dựng và phát triển. Đây quả là một thành công to lớn, một minh chứng đầy sức thuyết phục cho một chính sách đúng đắn của Đảng và Nhà nước ta trong việc thu hút đầu tư nước ngoài vào những ngành mà chúng ta khó mà tự thân vận động.

Mặc dù không cấm song Chính phủ không khuyến khích việc thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài tại Việt Nam; các doanh nghiệp nước ngoài thường được yêu cầu thành lập liên doanh với các doanh nghiệp Việt Nam, thường là các doanh nghiệp nhà nước, góp 30% vốn trong liên doanh và có đại diện trong Hội đồng quản trị. Riêng đối với ngành công nghiệp ô tô, các nhà sản xuất ô tô nước ngoài buộc phải liên doanh với một đối tác trong nước; và chỉ cho phép thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài nếu sản xuất linh kiện phụ tùng ô tô. Như vậy, chính sách đầu tư nước ngoài của chúng ta ngay từ đầu đã thể hiện rõ quan điểm và thứ tự ưu tiên trong ngành công nghiệp ô tô, đó là các doanh nghiệp sản



xuất phụ tùng linh kiện vẫn nhận được nhiều ưu đãi hơn các doanh nghiệp lắp ráp ô tô. Việc thành lập các công ty liên doanh bắt buộc phải có bên Việt Nam tham gia cho phép người Việt Nam tiếp cận, học hỏi để dần dần tự xây dựng một ngành công nghiệp ô tô của riêng mình.

Tuy vậy, bên cạnh những thành công đã đạt được chúng ta cũng cần mạnh dạn xem xét những vướng mắc trong chính sách. Thời gian qua do chúng ta quá vội vàng trong việc xây dựng ngành công nghiệp ô tô dẫn đến việc thẩm định các dự án đầu tư nước ngoài quá sơ sài, cầu thả, thiếu chọn lọc. Điều này là nguyên nhân gây nên tình trạng có quá nhiều nhà cung cấp ô tô chen chúc nhau trên một thị trường nhỏ bé còn mang tính chất sơ khai.

### *2.3. Chính sách nội địa hoá*

Chính sách nội địa hoá đối với ngành công nghiệp ô tô Việt Nam kém mạnh dạn hơn so với ở các nước ASEAN như Thái Lan, Malayxia và Philippine. Đối với giai đoạn hoàn thiện xe, chính sách hiện nay của Việt Nam yêu cầu các doanh nghiệp sản xuất ô tô phải tiến hành nội địa hoá 5% vào năm thứ 5 và 30% vào năm thứ 10. Trong khi, Thái Lan yêu cầu tỷ lệ nội địa hoá phải đạt 60% vào năm thứ năm. Phải chăng đây chính là một trong những lý do chính gây nên tình trạng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam phát triển chậm chạp hơn so với các nước trong khu vực.

Giống như các chính sách FDI, mục đích của chính sách nội địa hoá hiện nay là nhằm khuyến khích thành lập các cơ sở cung cấp linh kiện phụ tùng trong nước, các nhà hoạch định chính sách của Bộ Kế hoạch và Đầu tư cho rằng các chính sách nội địa hoá được quy định chưa rõ ràng bởi các lý do sau: *Thứ nhất*, chính sách hiện nay không chỉ rõ những linh kiện, phụ tùng nào sẽ được nội địa trước, tỷ lệ nội địa hoá vẫn còn được đề cập đến một cách chung chung. Theo kinh nghiệm sản xuất ô tô của các nước ASEAN khác, tỷ lệ nội địa hoá phải được xác định cụ thể cho từng loại xe, chứ không phải cho từng hãng sản xuất. *Thứ hai*, hiện nay Việt Nam vẫn chưa phối hợp được việc đầu tư vào sản xuất linh kiện phụ tùng với các doanh nghiệp đã và đang lắp ráp ô tô. *Thứ ba*, Việt Nam chưa đưa ra được các chính sách nội địa hoá phù hợp với xu thế khu vực mà hầu hết các nhà cung cấp phụ tùng ô tô đều thấy được hoạt động của mình tại ASEAN.

*Thứ tư, tỷ lệ nội địa hoá phải dựa trên cơ sở phương pháp giá trị gia tăng và được điều chỉnh để phản ánh các yếu tố như giá trị xuất khẩu và giá trị sản xuất linh kiện trong nước.*

Việc sử dụng cả chính sách sách nội địa hoá và hạn chế nhập khẩu với thuế suất cao đã hình thành cơ sở cho các chính sách thay thế hàng nhập khẩu được một số nước đang phát triển thực hiện đặc biệt là vào những năm 1950 và 1960. Hi vọng đây vẫn là hướng đi đúng đắn và Việt Nam cũng sẽ thu được những thành công to lớn trong sự nghiệp phát triển kinh tế nói chung và phát triển ngành công nghiệp ô tô nói riêng sánh vai với các quốc gia này.

Tuy nhiên, các chính sách của Nhà nước thời gian qua chưa đồng bộ và thiếu ổn định, gây rất nhiều khó khăn cho các doanh nghiệp trong ngành. Nhiều chính sách còn mang tính nhất thời và chưa tính đến lợi ích lâu dài của ngành. Điều nghiêm trọng hơn là một số chính sách còn thiếu tính khả thi và phần lớn các chính sách đưa ra khi chưa có một kế hoạch, chiến lược dài hạn nhất định nào được hình thành nhằm phát triển ngành một cách có quy hoạch và thống nhất.

### ***3. Quá trình phát triển ngành***

#### ***3.1. Quy mô ngành***

Nếu như 12 năm về trước nói đến các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô Việt Nam chúng ta chỉ có thể nhắc đến các doanh nghiệp sửa chữa, bảo dưỡng xe ô tô với quy mô nhỏ, thì giờ đây chúng ta đã hình thành hai khối doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô với đầy đủ diện mạo.

Năm 1991 với những đổi mới trong chính sách ưu đãi đầu tư của Chính phủ Việt nam, liên doanh sản xuất ô tô đầu tiên-Công ty ô tô Mêkông được thành lập. Đây được cũng được coi là năm đánh dấu sự ra đời của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam. Ngay sau đó, quy mô ngành liên tục được mở rộng thông qua việc gia nhập ngành của một loạt các doanh nghiệp liên doanh sản xuất lắp ráp ô tô của hầu hết các nhà sản xuất ô tô nổi tiếng trên thế giới. Cho đến nay, toàn ngành đã có 14 liên doanh được cấp giấy phép hoạt động trong đó 11 liên doanh đã đi vào sản xuất, cụ thể như sau:

***Bảng 7: Danh sách các công ty sản xuất, lắp ráp ô tô tại Việt Nam***

<b><i>Stt</i></b>	<b><i>(1) Tên gọi (2) Số, ngày cấp giấy</i></b>	<b><i>(1) Vốn đầu tư</i></b>	<b><i>Công suất dự kiến</i></b>	<b><i>(1) Các bên liên doanh</i></b>	<b><i>Ghi chú</i></b>
-------------------	---	------------------------------	---------------------------------	--------------------------------------	-----------------------

	<i>phép.</i> <b>(3) Địa điểm</b>	<b>(2) Vốn pháp định</b>		<b>(2) Tỷ lệ góp vốn của phía Việt Nam</b>	
1	(1) <b>Công ty ô tô Mekong</b> (2) 208/GP, 26/6/1991 (3) Huyện Đông Anh, Hà Nội. Thành phố HCM	(1) 60.000.000 (2) 20.000.000	10.000 xe/năm	(1) - Seilo Machinery Co., Ltd. (Nhật Bản) - Sea Young Intl' Inc. Ltd. (Hàn Quốc) - Nhà máy cơ khí Cổ Loa (Việt Nam) - Nhà máy SAKYNO (Việt Nam) (2) : 30%	Bắt đầu sản xuất từ năm 1992
2	(1) <b>Công ty Liên Doanh ô tô Việt Nam (VMC)</b> (2) 228/GP 19/8/1991 (3) Hà Nội	(1) 31.150.000 (2) 10.000.000	10.9000 xe/năm	(1) - Columbia Motor Corp. (Philippine) - Imex-Pan Pacific (Philippine) - Nhà máy ô tô Hòa Bình (Việt Nam) - Trancimex (Việt Nam). - (2) :30%	Bắt đầu sản xuất từ năm 1992
3	(1) <b>Công ty liên doanh ô tô Việt Nam-Deawoo (VIDAMCO)</b> (2) 744/GP 11/12/1993 (3) Hà Nội	(1) 32.229.000 (2) 10.000.000	10.000 xe/năm	(1) Deawoo Motor Corp. (Hàn Quốc). Nhà máy ô tô Z798 (Việt Nam). (2) 35%	Bắt đầu sản xuất từ năm 1996
4	(1) <b>Công ty Liên doanh ô tô VINASTAR</b> (2) 847/GP, 23/4/1994 Sông Bé	(1) 50.000.000 (2) 16.000.000	9.600 xe/năm	Proton (Malaysia) Mitsubishi Corp. (Nhật Bản) Mitsubishi Motor Corp (Nhật Bản) Vietrancimex (Việt Nam) (2) 25%	Bắt đầu sản xuất từ năm 1995
5	(1) <b>Công ty liên doanh MECEDES BENZ Việt Nam</b> (2) 1205/GP, 14/4/1995 (3) Thành phố HCM, Đông Anh, Hà Nội	(1) 70.000.000 Đợt 1: 40.000.000 (2) 15.000.000	11.000 xe/năm	(1) Daimler-Benz Việt Nam. Investment Singapore Pte.Ltd (Singapore) SAMCO (Việt Nam) Nhà máy ô tô 1/5 (Việt Nam)	Bắt đầu sản xuất từ năm 1996

				(2) 30%	
6	(1) <b>Công ty liên doanh DAIHATSU Việt Nam</b> (2) 1260/GP, 14/4/1995 (3) Sóc Sơn, Hà Nội	(1) 10.000.000 (2) 8.485.000	3.600 xe/năm	(1) Astra Inter (Indonesia) - Mitra Corp.(Indonesia). Nhà máy ô tô 19/8(Việt Nam). (2) : 34%	Bắt đầu sản xuất từ năm 1996.
7	(1) <b>Công ty liên doanh SUZUKI Việt Nam</b> (2) 1212/GP, 22/4/1995 (3) Biên Hoà, Đồng Nai	(1) 20.957.000 (2) 7.740.000	12.400 xe/năm	- SUZUKI Motor Corp (Nhật Bản) Nissho Iwai Co.,Ltd (Nhật Bản) VIKYNO (Việt Nam) 30%	Đã sản xuất
8	(1) <b>Công ty liên doanh ô tô Ford Việt Nam</b> (2) 1365/GP, 5/9/1995 (3) Hải Dương	(1) 102.000.000 (2) 72.000.000	20.000 xe/năm	Ford Motor (Mỹ) Công ty Diezel Sông Công (Việt Nam) (2) 25%	Đã sản xuất
9	(1) <b>Công ty liên doanh ô tô Chrysler-Việt Nam</b> (2) 366/GP, 5/9/1995 (3) Tuy Hạ, Đồng Nai	199.000.0 Đợt 1: 99.500.000) (2) 30.000.000	17.000 xe/ năm	Chrysler Inter Corp. (Mỹ) - Nhà máy VINAPRO (Việt Nam) (2) : 30%	Đã rút lui
10	(1) <b>Công ty ô tô Toyota Việt Nam</b> (2) 1367/GP 5/9/1995 (3) Mê Linh, Vĩnh Phúc	(1) 89.609.490 (2) 42.140.000	20.000 xe/năm	Toyota Motor Corp. Nhật Bản Kuo (Asia) Pte.Ltd (Singapore) Tổng công ty Máy Động Lực, Máy Nông Nghiệp (Việt Nam) (2) 20%	Bắt đầu sản xuất từ năm 1996
11	(1) <b>Công ty Isuzu Việt Nam</b> (2) 16/GPĐT, 19/10/1995 (3) TP. Hồ Chí Minh	(1) 50.000.000 (2) 15.000.000	23.600 xe/năm	Isuzu Copr. (Nhật Bản) - Itchu Corp (Nhật Bản) - SAMCO (Việt Nam) - GOVIMEX (Việt Nam) (2) 30%	Đã sản xuất
12	(1) <b>Công ty liên doanh Kỹ nghệ ô tô Việt Nam-Singapore</b> (2) 1500/GP, 16/2/1996	(1) 16.376.000 (2)	2.200 xe/năm	Sin Bus Engineering Pte.Ltd (Singapore) Trancimex (Việt Nam)	Đã rút lui

	(3) Sông Bé	4.983.000		(2) 30%	
13	(1) <b>Công ty liên doanh ô tô HINO Việt Nam</b> (2) 1599/GP, 18/6/1996 (3) Thanh Trì, Hà Nội	(1) 17.000.000 (2) 4.983.000	1.760 xe/năm	Hino Motor Ltd. (Nhật Bản) - Sumitomo Corp, (Nhật Bản) - Nhà máy sửa chữa ô tô số 1 (Việt Nam). (2) 33%	Đã sản xuất
14	(1) <b>Công ty liên doanh ô tô NISSAN Việt Nam</b> (2) 188/GP, 30/9/1996 (3) Đà Nẵng	(1) 17.000.000 (2) 4.983.000	3.600 xe/năm		Giãn tiến độ đến 12/2003

Nguồn: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Như vậy, hầu hết các nhà sản xuất xe hàng đầu của ba trung tâm sản xuất ô tô trên thế giới là Mỹ, Châu Âu và Nhật Bản đều đã có mặt ở Việt Nam với tổng số vốn đầu tư trên 700 triệu USD, tổng vốn pháp định trên 400 triệu USD và tổng công suất thiết kế đạt khoảng gần 200.000 xe/năm. Có thể nói, các doanh nghiệp liên doanh có vai trò chủ chốt trong ngành công nghiệp ô tô thông qua việc mở rộng quy mô ngành từ chỗ con số không tiến tới thừa sức đáp ứng nhu cầu ô tô trong nước.

Ngoài ra, đóng góp vào quy mô ngành công nghiệp này còn phải kể đến các doanh nghiệp trong nước mà phần lớn là các doanh nghiệp Nhà nước như Transinco, Veam, Tcty Than,...mặc dù với vai trò hết sức khiêm tốn. Cho đến nay, chúng ta có hơn 52 doanh nghiệp trong nước tham gia vào lĩnh vực sản xuất lắp ráp ô tô, tuy nhiên với sản lượng chưa đáng kể, công nghệ còn lạc hậu thua xa các liên doanh với số vốn đầu tư nước ngoài dồi dào. Chính vì thế, khi nhắc đến ngành công nghiệp ô tô Việt nam, hầu như người ta chỉ bàn đến hoạt động của 11 liên doanh sản xuất lắp ráp ô tô.

### 3.2. Năng lực sản xuất

Mặc dù đầu tư cho quy mô sản xuất lớn với tổng công suất thiết kế đạt 200.000 xe/năm nhưng công suất khai thác thực tế của các liên doanh Việt Nam chỉ đạt 10% công suất thiết kế. Lượng xe lắp ráp cụ thể của các liên doanh qua các năm như sau:

**Bảng 8: Số lượng xe lắp ráp của các liên doanh qua các năm**

<i>Liên doanh</i>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
<i>Toyota</i>	189	1.277	1.836	2.179	4.616	5.759
<i>Mekong</i>	892	527	416	281	423	866
<i>VMC</i>	2.059	1.349	948	1.252	2222	1.800
<i>Daewoo</i>	964	689	465	1.119	1.750	2.906
<i>Vinastar</i>	409	622	702	650	935	1.612
<i>Daihatsu</i>	495	556	345	434	778	469
<i>Suzuki</i>	128	493	390	320	947	1.058
<i>Mercedes</i>	66	351	252	183	547	1.873
<i>Isuzu</i>		57	148	204	454	597
<i>Hino</i>		16	64	44	91	75
<i>Ford</i>		11	365	325	1195	1.917
<b>Tổng số</b>	5.202	5.948	5.931	6.991	13.958	20.000
<b>Tốc độ tăng</b>	0%	14%	-0.3%	18%	99%	43%

*Nguồn: Theo thống kê của VAMA*

Qua bảng trên ta có thể thấy năng lực sản xuất của các liên doanh đều được nâng cao, năm sau cao hơn năm trước, và đặc biệt là tốc độ gia tăng càng về sau càng nhanh: chỉ trong một năm (1999-2000) sản lượng tăng lên gấp đôi, 9 tháng đầu năm 2003 theo VAMA tổng số xe các liên doanh sản xuất ra đã xấp xỉ bằng cả năm 2002 đạt 25.794 xe (Auto sales soar despite tariff hike-VNNews Oct 14th ).

Trong khi đó, năm 2001, tất cả 52 doanh nghiệp trong nước chỉ sản xuất được 2.617 xe các loại và 6 tháng đầu năm 2002 sản xuất ra 3.884 chiếc. Lượng xe do các doanh nghiệp này sản xuất ra đã có sự tăng trưởng rõ rệt song tỷ trọng còn rất thấp.

Như vậy, sản lượng bình quân năm của mỗi liên doanh là 1300/năm và mỗi loại xe sản xuất tại Việt Nam chỉ có sản lượng bình quân là 378 xe/năm. Trong khi đó với số chủng loại xe này nếu được sản xuất ở 1 số nước khác trong khu vực thì sản lượng của họ gấp nhiều lần của Việt Nam, ví dụ sản lượng ô tô năm 1992 của Hàn Quốc là 1.754.500 xe. Điều này cho thấy sự nhỏ bé về quy mô sản xuất của ngành công nghiệp ô tô nước ta. Nếu so sánh với quy mô bình quân của ASEAN thì quy mô sản xuất của các nhà sản xuất ô tô Việt Nam mới chỉ bằng 1%, tương đương 0,047% quy mô bình quân của Mỹ và 0,061% quy mô bình quân của Nhật.

Sở dĩ quy mô sản xuất của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam còn nhỏ bé như vậy là một phần là do thị trường chưa đủ lớn, thu nhập người dân chưa cao nhưng một phần nữa là do cơ cấu sản phẩm của các liên doanh còn bất hợp lý. Hầu hết các loại xe do 11 liên doanh lắp ráp đều là xe du lịch sang trọng, xe cao cấp với giá bán khá cao (trung bình trên 20.000 USD/xe). Trong đó, các biệt có các loại xe với giá cực cao như BMW 525 IA của VMC với giá 76.500 USD. Những loại xe này chỉ đáp ứng được nhu cầu của một bộ phận rất nhỏ người tiêu dùng bởi với mức thu nhập bình quân đầu người chưa đến 400 USD/năm và 80% dân số là nông dân thì việc phổ biến các loại xe giá trên dưới 20.000 USD là điều không thể chứ chưa nói đến các loại xe vừa nêu. Đây chính là điểm hạn chế của các liên doanh trong việc tận dụng thị trường để mở rộng quy mô sản xuất.

Mặt khác, hoạt động sản xuất lắp ráp của các liên doanh ô tô ở Việt Nam chưa cho thấy hết tính hiện đại trong sản xuất ô tô. Một nhà máy sản xuất ô tô chuẩn phải có ít nhất 4 quy trình cơ bản là dập, hàn, sơn và lắp ráp; trong khi đó các liên doanh ô tô ở Việt Nam (trừ Toyota mới đầu tư vào công đoạn dập) mới chỉ thực hiện được 3 quy trình cuối là hàn, sơn và lắp ráp. Cả 3 công đoạn này đều không đòi hỏi cao về kỹ thuật và công nghệ, không phát huy tính sáng tạo và khó có thể nâng cao được tỷ lệ nội địa hoá sản phẩm.

Trong lĩnh vực lắp ráp ô tô có 4 loại hình sau:

- Lắp ráp SKD (Semi-Completely Knocked Down): xe ô tô được lắp ráp từ các tổng thành, cụm máy, cụm chi tiết rời nhập khẩu.
- Lắp ráp CKD (Completely Knocked Down): loại hình này có 2 dạng:
  - CKD<sub>1</sub>: ô tô được lắp ráp từ tổng thành, cụm máy, cụm chi tiết, chi tiết rời nhập khẩu và gia công trong nước, thùng và vỏ xe chưa sơn.

- CKD<sub>2</sub>: như CKD<sub>1</sub> nhưng thùng và vỏ xe chưa ghép nối bằng hàn, tán và chưa sơn.
- Lắp ráp IKD (Inteopally Knocked Down): ô tô được lắp ráp từ các tổng thành, cụm máy, cụm chi tiết và chi tiết rời nhập khẩu hay được sản xuất trong nước, thùng và vỏ khung xe được chế tạo tại Việt Nam.

Trong khi một số nước trong khu vực như Thái Lan, Indonesia đang tập trung đi sâu vào loại hình IKD thì cả 11 liên doanh ô tô của Việt Nam mới chuyển từ lắp ráp gián đơn (SKD) sang lắp ráp chi tiết (CKD).

Công nghệ sản xuất của tất cả các liên doanh ô tô Việt Nam hiện vẫn hoàn toàn là công nghệ lắp ráp dạng CKD2 chưa có dây chuyền lắp ráp IKD và chưa có dây chuyền sản xuất linh kiện. Do vốn đầu tư của nhiều liên doanh ô tô thấp, đầu tư không đồng bộ nên dây chuyền lắp ráp chưa hiện đại.

Ngay cả những nhà máy liên doanh ô tô có vốn đầu tư cao nhất tại Việt Nam như Nhà máy lắp ráp ô tô Ford Việt Nam (102,4 triệu USD), Nhà máy lắp ráp ô tô Toyota Việt Nam (98 triệu USD), nhà máy lắp ráp ô tô Mercedes-Benz Việt Nam (70 triệu USD) thì các công đoạn lắp ráp vẫn chủ yếu vẫn được thực hiện bằng tay của công nhân. Do vậy độ chính xác của sản phẩm chưa đạt tiêu chuẩn quốc tế, chất lượng sản phẩm chưa cao và nhất là năng suất bị hạn chế.

Tuy nhiên, việc đầu tư một dây chuyền sản xuất hiện đại rất tốn kém và với một thị trường nhỏ mức tiêu thụ thấp như Việt Nam thì các hãng khó có thể dám đầu tư tốn kém như vậy.

Một điểm hạn chế nữa trong sản xuất của các doanh nghiệp là hầu hết các linh kiện vẫn phải nhập khẩu, tỉ lệ nội địa hoá rất thấp. Theo cam kết của các liên doanh khi bắt đầu đi vào sản xuất, sau 10 năm hoạt động, tối thiểu họ phải đạt được tỉ lệ nội địa hoá là 10%. Nhưng cho đến thời điểm này, tỉ lệ nội địa hoá cao nhất ở các liên doanh thuộc về Toyota Việt Nam cũng mới chỉ ở mức 13%- một con số quá nhỏ bé.

### **III. Tổng kết đánh giá tổng quan thực trạng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam**

#### ***1. Kết quả đạt được***

Khoảng thời gian 12 năm chưa phải là đủ dài để hình thành nên một ngành công nghiệp ô tô thực sự cho Việt Nam, song cũng đủ để tạo những bước đi cơ bản đầu tiên để cho ra đời những sản phẩm ô tô mang thương hiệu Việt Nam.



Phải thừa nhận một điều là với những bước đi đầu tiên này, các doanh nghiệp sản xuất và lắp ráp ô tô của Việt Nam đã có những đóng góp đáng kể cho ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, tạo cho ta niềm tin vào một tương lai không xa, Việt Nam sẽ có một ngành công nghiệp ô tô lớn mạnh, ngang tầm với các nước trong khu vực và trên thế giới và xe ô tô thương hiệu Việt Nam sẽ được xuất khẩu ra thị trường nước ngoài. Bức tranh chung về thành tựu dễ thấy đó là:

Lượng xe sản xuất và lắp ráp ngày càng tăng, dần chiếm lĩnh thị trường. Nếu trước đây, ta phải nhập khẩu toàn bộ xe từ nước ngoài để đáp ứng nhu cầu trong nước, thì đến nay, một phần nhu cầu này đã được đáp ứng bởi sản phẩm ô tô của các liên doanh. Tuy lượng xe nhập khẩu vẫn không ngừng tăng nhưng không phải là do các liên doanh thu hẹp hoạt động sản xuất lắp ráp mà là do nhu cầu trong nước ngày một tăng mạnh nhằm đáp ứng cho công cuộc CNH-HĐH đất nước; ngược lại, các liên doanh ô tô Việt Nam đang tìm cách mở rộng chủng loại sản phẩm, sản xuất các loại ô tô giá rẻ, ô tô thông dụng nhằm thay thế dần lượng xe nhập khẩu, tiết kiệm ngoại tệ cho đất nước.

Bộ mặt của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đã sáng sủa, sôi động hơn và đầy hứa hẹn. Các loại ô tô do các liên doanh sản xuất và lắp ráp đang ngày một đa dạng và phong phú. Hiện tại chúng ta có trên 50 chủng loại xe của 14 nhà sản xuất ô tô trên thế giới. Nếu trước đây, người tiêu dùng chỉ biết đến một vài nhãn hiệu xe quen thuộc như ZYL, IFAW, PRAGA, KAMAZ...nhập khẩu từ các nước Đông Âu thì nay các loại xe mới, chất lượng tốt hơn, mẫu mã đẹp hơn đã có mặt tại thị trường Việt Nam với số lượng ngày càng lớn như xe LAND CRUISER, CAMRY, COROLLA (TOYOTA Việt Nam); ESCAPE, LASER, RANGER...(FORD Việt Nam); MATIZ, LANOS...(VIDAMCO)...vv...

Chúng ta sẽ thấy rõ hơn những bước tiến của ngành công nghiệp ô tô Việt nam trong những năm gần đây thông qua một bức tranh cận cảnh dưới đây:

### *1.1. Doanh thu*

Do được bao tiêu đầu ra và một số đầu vào còn mang tính bao cấp nên doanh thu của các doanh nghiệp lắp ráp ô tô trong nước của Nhà nước không rõ ràng. Hơn nữa, phần lớn ô tô được tung ra thị trường trong nước đều do các liên doanh sản xuất và lắp ráp. Vậy nên dưới đây chỉ bàn tới doanh thu của 11 liên doanh-các đại diện chính của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.

Tính đến hết ngày 30/6/01, tổng số xe các liên doanh đã bán ra trên thị trường là 48.222 xe trong tổng số 50.480 xe đã được lắp ráp tại Việt Nam kể từ ngày cấp giấy phép đầu tư. Tổng doanh thu bán sản phẩm trong thời gian này là 1.141.700.396 USD và tổng lãi là -10.564.774 USD.

Năm 1996, 7 trên tổng số 8 liên doanh đi vào hoạt động đều bị thua lỗ. Duy nhất có liên doanh VMC là làm ăn có lãi, đạt 2.441.787 USD. Năm 1997, tình hình chưa có gì khả quan. Con số doanh nghiệp làm ăn có lãi vẫn chỉ là 1 nhưng tổng số liên doanh lỗ lại tăng lên 9 do có thêm 2 liên doanh mới đi vào hoạt động.

Thời kỳ 1998-99, đã có 3 doanh nghiệp làm ăn có lãi trong 2 năm liên tiếp : liên doanh TOYOTA, SUZUKI và LD ô tô VINASTAR với tổng lãi lần lượt là 7.600 triệu USD, 7.323 triệu USD và 1.222 triệu USD. Năm 2000, phần lớn các liên doanh làm ăn có lãi, với tổng lãi đạt 16.790.288 triệu USD và riêng 6 tháng đầu năm 2001 tổng lãi đạt 16.705.181 triệu USD bằng 99.49% tổng lãi của cả năm 2000. Con số này đã tăng lên rất nhiều vào hai năm 2002 và 2003.

Như vậy, nếu xem xét cả thời kỳ từ 1996 đến 30/6/2001 thì mới chỉ có 3 trên tổng số 11 liên doanh làm ăn có hiệu quả: LD TOYOTA, VMC và SUZUKI bởi tổng lãi của cả thời kỳ là những con số dương: 18.695.000 USD; 1.462.578 USD và 11.093.000 USD. Các liên doanh còn lại phần lớn làm ăn không có lãi. Có nhiều nguyên nhân dẫn đến tình trạng này:

- *Thứ nhất*, thị trường Việt Nam còn quá nhỏ bé, thu nhập bình quân đầu người còn thấp. Theo tính toán của các nhà kinh tế, một quốc gia phải đạt GDP bình quân đầu người khoảng 1.000 USD/năm để tạo thị trường đủ lớn cho công nghiệp ô tô có lợi nhuận ổn định và mức trên 3.000 USD/năm để đảm bảo cho nền công nghiệp ô tô phát triển nhanh. Trong khi đó, theo dự báo đến cuối năm 2010, Việt Nam mới đạt GDP xấp xỉ 800-1000 USD/năm/người.

- *Thứ hai*, việc nhập khẩu ô tô cũ, đã qua sử dụng dưới 4 năm từ nước ngoài vào Việt Nam có giá thành rẻ hơn nhiều so với xe liên doanh đã làm giảm thị phần của xe liên doanh. Riêng ô tô nhập khẩu chiếm 75% thị phần xe ô tô cả nước.

- *Thứ ba*, giá xe ô tô sản xuất và lắp ráp tại Việt Nam cao hơn nhiều so với giá xe khu vực và thế giới. Sở dĩ như vậy là do hầu hết các phụ tùng, linh kiện đều nhập ngoại. Thêm vào đó, do vừa mới đi vào hoạt động, đầu tư với số vốn lớn, tỷ lệ khấu hao cao trong khi công suất phát huy chỉ ở mức thấp (chỉ 10%), sản lượng tiêu thụ không đáng kể nên giá thành của các liên doanh cao hơn so với giá thành xe nhập khẩu. Đây cũng là trở ngại lớn cho sản phẩm ô tô lắp ráp tại Việt Nam xâm nhập thị trường quốc tế. ( Xem bảng dưới đây )

**Bảng 10: Giá xe mới ở Việt Nam và ở Mỹ năm 2000-01**

Đơn vị: USD

Hãng	Kiểu	Giá tại	Giá tại Mỹ	Giá Việt Nam
------	------	---------	------------	--------------

		Việt Nam		so với Mỹ (%)
TOYOTA	Corolla	24.000	13.000	185
Daimler- Benz	Mercedes-E-series	74.500	45.000	166
Marda	626	31.330	20.500	153
BMW	3- Series	49.000	35.000	140
BMW	5-Series	78.000	15.000	173
Trung bình				163

*Nguồn:* Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010

## *1.2. Đóng góp về mặt kinh tế xã hội*

### *1.2.1. Về vốn đầu tư phát triển kinh tế*

Các liên doanh ô tô Việt Nam đã đóng góp một khối lượng vốn rất lớn cho đầu tư phát triển kinh tế nước nhà, với tổng số vốn thực hiện tính đến hết ngày 30/6/01 là 326,813 triệu USD chiếm 2,39% vốn đầu tư nước ngoài thực hiện trên toàn quốc, tương đương với tổng số vốn của ngành cơ khí Việt nam sau 40 năm xây dựng. Đây là một tỷ lệ rất cao, bước đầu khẳng định vai trò của ngành công nghiệp sản xuất ô tô đối với sự phát triển kinh tế Việt Nam.

### *1.2.2. Đóng góp cho Ngân sách Nhà nước*

Các liên doanh lắp ráp và sản xuất ô tô đóng góp vào ngân sách Nhà nước thông qua việc đóng thuế xuất nhập khẩu, thuế GTGT, thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế lợi tức,...

Tổng mức đóng góp của các liên doanh vào ngân sách Nhà nước tính đến hết ngày 30/6/01 là 154.323.000 USD. Nếu tính theo phương pháp số bình quân giản đơn, thì mức đóng góp bình quân năm trong giai đoạn 1996-2000 là 30.864.600 USD/ năm. Như vậy, mặc dù kinh doanh không mấy hiệu quả nhưng mức đóng góp vào ngân sách của ngành vẫn cao hơn rất nhiều ngành khác, chẳng hạn như ngành dệt may chỉ nộp 17,06 triệu USD/năm.

Riêng năm 2000, do số lượng sản phẩm tiêu thụ tăng đột biến, các liên doanh sản xuất và lắp ráp ô tô ở Việt Nam đã đóng góp cho ngân sách số tiền kỷ lục là 45.467.846 USD.

*Bảng 12 : Tổng các khoản nộp ngân sách của các liên doanh sản xuất và lắp ráp ô tô Việt Nam*

Đơn vị: USD

Tên liên doanh	2000	1/1/2000- 30/6/2001	Tổng
Công ty LD Toyota	14.527.952		41.874.152
Công ty LD Vindaco	1.147.499	476.029	3.958.637
Công ty LD Ford VN	4.105.000	2.303.000	9.611.000
Công ty LD VMC	5.776.300	2.737.200	33.961.736
Công ty LD Hino Motors VN	26.502	103.397	646.419
Công ty Vidamco-Daewoo	5.560.000	4.061.000	16.417.000
Công ty LD Suzuki	5.610.000	2.957.000	33.318.000
Công ty LD Isuzu	1.423.064	1.265.355	4.469.042
Công ty LD Mercedes- benz	2.403.842	2.826.035	14.467.978
Công ty LD Mê Kông	1.332.687	1.737.922	14.188.135
Công ty LD VinaStar	3.555.000	3.199.000	18.414.000
Tổng cộng	45.467.846	21.665.938	191.326.09 9

Nguồn: Bộ Công Nghiệp

### 1.2.3. Về lao động

Cho đến nay, cùng với việc ra đời của các liên doanh sản xuất và lắp ráp ô tô, những cán bộ, công nhân viên công tác tại các công ty liên doanh đã phần nào nắm được quy trình công nghệ lắp ráp ô tô các loại và được đào tạo cơ bản để có thể đảm trách được những công đoạn lắp ráp. Một điều quan trọng là một số cán bộ đã được tiếp xúc với phương pháp quản lý khoa học có trình độ tiên tiến, là những nhân tố ban đầu để xây dựng, đào tạo nguồn nhân lực cho sự phát triển của công nghiệp ô tô Việt Nam.

Bảng 11: Tổng số lao động Việt Nam trong các liên doanh sản xuất và lắp ráp ô tô Việt Nam

Đơn vị: Người

TT	Tên doanh nghiệp	Tổng số lao động đến 30/6/02
1	Công ty LD Toyota	371 (9)

TT	Tên doanh nghiệp	Tổng số lao động đến 30/6/02
2	Công ty LD Vindaco	133 (4)
3	Công ty LD Ford Việt Nam	260 (3)
4	Công ty LD VMC	557 (14)
5	Công ty LD Hino Motors VN	34 (2)
6	Công ty Vidamco-Daewoo	410 (4)
7	Công ty LD Suzuki	166 (2)
8	Công ty LD Isuzu	124 (4)
9	Công ty LD Mercedes	382 (3)
10	Công ty LD Mê Kông	304 (5)
11	Công ty LD VinaStar	231 (9)
	Tổng cộng	2.972 (59)

*Nguồn: Bộ Công Nghiệp*

*Số trong ngoặc là người nước ngoài*

Tuy nhiên, do đặc tính về công nghệ, sản xuất ô tô là một ngành không dùng nhiều lao động nên hiện cả 11 liên doanh mới chỉ sử dụng 2.972 lao động Việt Nam.

Như vậy, dự án sử dụng lao động Việt Nam nhiều nhất cũng chỉ là 557 người mặc dù số lao động nước ngoài được sử dụng trong ngành cũng không phải là cao (nhiều nhất là dự án của công ty VMC sử dụng 14 người nước ngoài trên tổng số 571 người). Có thể nói, với mức vốn thực hiện từng dự án lên đến hàng chục triệu USD như hiện nay thì con số này là không đáng kể, không giải quyết được nhiều việc làm cho xã hội. Thế nhưng, phần lớn người lao động Việt Nam làm việc tại các liên doanh này được tiếp xúc với phương pháp làm việc khoa học và hiệu quả, được đào tạo một cách bài bản, năng lực và trình độ không ngừng được nâng cao. Điều này sẽ đảm bảo về nguồn nhân lực cần thiết cho việc phát triển ngành khi các doanh nghiệp trong nước của Việt Nam đủ sức thành lập nên các doanh nghiệp của riêng mình và giảm bớt sự phụ thuộc vào nước ngoài.

#### 1.2.4. Về thực hiện chuyển giao công nghệ

Hầu hết các dây chuyền sản xuất được bên nước ngoài góp vào liên doanh đều sản xuất trong những năm đầu thập kỷ 90 và của các nước công nghiệp hàng đầu thế giới nên chất lượng còn tốt, công suất cao và cho phép sản xuất các sản phẩm hiện đại. Tuy nhiên 100% các dây chuyền công nghệ này mới chỉ dừng ở dạng CKD2 (một số linh kiện chưa được lắp ráp vào khung sản phẩm), IKD1 (tỷ lệ nội địa hoá dưới 10%) sẽ không kích thích

nhiều việc sản xuất các chi tiết, phụ tùng trong nước phát triển mà chủ yếu là phát triển công nghệ lắp ráp. Thêm vào đó, toàn bộ công tác R&D được tiến hành tại các hãng nước ngoài, không thực hiện tại Việt Nam, nên các kỹ sư Việt Nam hầu như chỉ dập khuôn làm theo mọi sự chỉ dẫn từ phía nước ngoài, không có nhiều điều kiện để phát triển năng lực cá nhân. Những nguyên nhân của tình trạng này có thể kể đến như:

- *Thứ nhất*, trình độ tiếp thu khoa học công nghệ của chúng ta còn hạn chế

- *Thứ hai*, nhà đầu tư nước ngoài muốn có một sự phụ thuộc nhất định từ phía Việt Nam, nên chủ yếu chuyển giao công nghệ lắp ráp không thực hiện chuyển giao công nghệ sản xuất chi tiết, phụ tùng

Và một nguyên nhân không kém phần quan trọng là Nhà nước còn thiếu những chủ trương khuyến khích cũng như hỗ trợ công tác R&D của các cơ sở nghiên cứu công nghệ trong nước để nâng cao trình độ công nghệ của phía Việt Nam trong liên doanh.

Nếu so với mức chi phí cơ hội hàng năm Nhà nước phải chịu do ưu đãi thuế cho các nhà đầu tư nước ngoài (trung bình 500 triệu USD/năm) thì mức độ chuyển giao và trình độ công nghệ mà chúng ta nhận được như hiện nay hoàn toàn không tương xứng. Việt Nam vẫn chưa làm chủ được công nghệ sản xuất ô tô hiện có và bị phụ thuộc vào quyết định sản xuất của bên nước ngoài.

## ***2. Tồn tại và nguyên nhân***

Mặc dù trong suốt thời gian qua, Nhà nước và các cơ quan Bộ ngành cùng toàn thể các doanh nghiệp đã không ngừng nỗ lực cố gắng xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam nhưng do mới trong thời gian đầu xây dựng, ngành công nghiệp ô tô lại là một ngành đòi hỏi quy mô và công nghệ nên bên cạnh những thành công bước đầu đạt được ngành công nghiệp này của chúng ta còn bị hạn chế bởi nhiều tồn tại khó khăn. Nghiên cứu và phân tích kỹ những tồn tại khó khăn cản trở sự phát triển ngành sẽ giúp chúng ta có được những biện pháp đúng đắn nhằm đưa ngành công nghiệp ô tô Việt Nam phát triển mạnh mẽ, sớm bắt kịp với công nghiệp ô tô khu vực và thế giới.

### ***2.1. Tồn tại trong sản xuất***

#### ***2.1.1. Công nghệ lạc hậu, qui mô sản xuất nhỏ***

Trong giai đoạn hiện nay, Việt Nam đang được xếp vào danh sách các nước đang phát triển, trình độ kỹ thuật trong ngành công nghiệp Việt Nam bị coi là tụt hậu so với trình độ kỹ thuật chung của thế giới từ 50 năm đến 100 năm. Công nghệ lạc hậu chiếm 60 đến 70% nên trên mỗi đơn vị sản phẩm, năng lượng tiêu hao lớn, chi phí sản xuất cao, chất lượng thấp. Do vậy, sản phẩm của chúng ta khó lòng cạnh tranh được với các sản phẩm của các nước có nền công nghệ tiên tiến hiện đại trên thế giới. Trong ngành cơ khí của chúng ta,

có đến gần 90% số thiết bị là đơn chiếc, thiếu đồng bộ, các công đoạn còn mang tính thủ công, độ chính xác chưa cao.

Nằm trong tồn tại chung của nền công nghệ ấy, ngành công nghiệp ô tô của nước ta, mặc dù phần lớn là dựa vào các liên doanh song cũng không mấy khả quan. Bởi vì, đa số các liên doanh hiện nay chỉ thực hiện đơn thuần khâu lắp ráp. Hơn nữa, dây chuyền lắp ráp còn thiếu tính hiện đại, thậm chí một số liên doanh còn chưa có dây chuyền sơn tĩnh điện. Các hãng liên doanh với Việt Nam cũng rất chần chừ trong việc tiến hành chuyển giao công nghệ.

### 2.1.2. Trình độ của lực lượng lao động còn nhiều hạn chế

Trình độ lực lượng lao động của chúng ta hiện nay chưa đáp ứng được nhu cầu đa dạng và ngày càng tăng của nền kinh tế. Trong lực lượng lao động, đội ngũ có tay nghề chỉ chiếm từ 10 đến 15%-một tỷ lệ thấp so với khu vực và thế giới. Trình độ hiểu biết chung và kỹ năng thao tác của đội ngũ này còn nhiều hạn chế dẫn đến tình trạng hiệu quả sử dụng thiết bị chưa cao.

Hiện nay chúng ta đang đứng trước một thực trạng đáng buồn, số lượng công nhân kỹ thuật ít hơn rất nhiều so với số lượng cử nhân tốt nghiệp đại học. Các doanh nghiệp sản xuất ô tô muốn tìm kiếm lực lượng thợ có chuyên môn, tay nghề vững cũng rất khó vì các kỹ sư thì lại không có kinh nghiệm thực tế, muốn đào tạo rất mất thời gian hoặc thậm chí họ không chấp nhận làm các công việc có tính chất tay chân. Nguyên nhân này xuất phát từ sự thiên lệch quan niệm ngành nghề trong xã hội, các học sinh phổ thông đều đăng kí thi đại học mà không cần quan tâm đến thực lực của mình, nếu không đỗ thì cố ôn thêm từ 2 đến 3 năm nữa. Mặt khác, trong chương trình đào tạo của các trường đại học ngành kỹ thuật, chúng ta quá nặng về lý thuyết, không có thời gian để sinh viên thực hành, tiếp cận với máy móc thiết bị.

### 2.1.3. Trình độ chuyên môn hoá yếu, thiếu các ngành công nghiệp phụ trợ tương xứng

Để làm ra được một chiếc ô tô người ta cần đến hơn 20.000 loại linh kiện khác nhau. Vì vậy, ngành công nghiệp ô tô cần sự hợp tác của rất nhiều ngành công nghiệp khác như: ngành cơ khí chế tạo, ngành điện tử, ngành công nghiệp hoá chất... Chính vì thế, việc phát triển ngành công nghiệp ô tô không chỉ đòi hỏi mức độ chuyên môn hoá cao trong nội bộ ngành này mà còn đòi hỏi sự chuyên môn hoá và hợp tác hoá giữa các ngành liên quan kể trên.

Tuy nhiên, do sự liên kết giữa các ngành sản xuất còn lỏng lẻo, chưa có sự kết hợp chặt chẽ nên xảy ra tình trạng rất nhiều loại sản phẩm chúng ta có thể xuất khẩu rất nhiều, nhưng lại không có sản phẩm tương ứng phục vụ ngành công nghiệp ô tô. Đơn cử như mặt hàng cao su, hằng năm chúng ta xuất khẩu hàng chục, thậm chí hàng trăm ngàn tấn nhưng lại chưa thể đáp ứng được nhu cầu về săm lốp cho ngành ô tô.

Một phần là do trình độ công nghệ kỹ thuật của chúng ta còn nhiều hạn chế nên chưa thể đáp ứng được yêu cầu khắt khe của các liên doanh. Một phần là chúng ta chưa hình thành được khái niệm chuyên môn hoá sản xuất. Sản phẩm ô tô là một trong những sản phẩm có tính quốc tế cao, nên chúng ta cần nắm bắt lấy cơ hội để sản xuất những linh kiện, phụ tùng phù hợp với năng lực của mình.

Trong khi hiện tại chúng ta đã có đến 11 liên doanh lắp ráp ô tô và một số nhà máy sản xuất do trong nước tự đầu tư như Tổng công ty cơ khí giao thông vận tải (trực thuộc Bộ Giao thông vận tải), nhà máy ô tô 1-5,...nhưng theo thống kê mới nhất của Bộ Công nghiệp, chỉ mới có 20 nhà cung cấp phụ tùng cho các liên doanh trên. Điển hình là liên doanh giữa hãng Takachini(Nhật Bản) với công ty xe đạp Xuân Hoà để sản xuất ghế ngồi và đồ nội thất cho xe Toyota, liên doanh Sumitomo(Nhật Bản) và Hanel cũng đang cung cấp linh kiện cho xe Toyota, công ty Yokohama chuyên sản xuất săm lốp... Với sự yếu kém của các ngành công nghiệp phụ trợ như hiện nay, việc mong muốn nâng cao tỉ lệ nội địa hoá của chúng ta còn là điều hết sức khó khăn.

#### 2.1.4. Mất cân đối về chủng loại

Mặc dù có nhiều nhãn mác khác nhau nhưng thị trường ô tô của chúng ta lại mất cân đối về chủng loại, chủ yếu thiên về các loại xe du lịch đắt tiền (giá xe trên dưới 30.000 đô la /chiếc). Các loại xe đắt tiền và sang trọng này, xem ra chưa thật sự phù hợp với điều kiện cơ sở hạ tầng và cả túi tiền của đa số người dân Việt Nam hiện nay.

Trong khi đó thị trường lại đang có nhu cầu đối với loại xe nhỏ, tiện dụng, dễ đi lại trong thành phố, giá tầm dưới 10000 đô la (mà sự thành công của nhãn hiệu xe Matiz của Deawoo là một điển hình rất sinh động) hoặc các loại xe tải nhỏ dùng để chuyên chở nông sản, các loại xe buýt hạng trung và lớn chạy liên tỉnh thay thế các loại xe cũ đã có thâm niên sử dụng từ 20 đến 30 năm không còn an toàn cũng như gây ô nhiễm môi trường, và nhất là các loại xe chuyên dùng chúng ta phải nhập khẩu hầu hết.

#### 2.1.5. Chính sách nhà nước thiếu đồng bộ và thường xuyên thay đổi

Theo phản hồi từ các nhà sản xuất ô tô nội địa, môi trường sản xuất kinh doanh của Việt Nam vẫn còn thiếu những điều kiện để họ tập trung cho những kế hoạch dài hơi như đầu tư sản xuất linh kiện, phụ tùng trong nước, đầu tư sản xuất các loại xe có tải trọng lớn, xe buýt nhiều chỗ ngồi... Họ cho rằng, các chính sách của nhà nước thường xuyên thay đổi,



thiếu tính hợp lý, chông chéo gây rất nhiều phiền hà, đặc biệt là chính sách thuế. Mức thuế CKD hiện nay chúng ta mới chỉ có hai mức là CKD1 và CKD2, thuế phụ tùng chỉ có một mức duy nhất, ví dụ thuế nhập khẩu phụ tùng xe dưới 5 chỗ ngồi là 60% giá CIF. Do đó, nếu tính về mặt số học, ô tô từ 5 chỗ ngồi trở xuống lắp ráp trong nước được bảo hộ bằng thuế nhập khẩu và thuế tiêu thụ đặc biệt là 320% giá CIF. Trong khi bộ linh kiện nhập khẩu để lắp ráp ở dạng CKD2 chỉ phải chịu thuế nhập khẩu 20% và thuế GTGT 5%. Chính sự thiếu đồng bộ này đã là một trong những nguyên nhân dẫn đến gian lận trốn thuế của những kẻ cơ hội.

## *2.2. Tồn tại trong tiêu thụ*

Việc tiêu thụ ô tô ở nước ta vẫn luôn gặp khó khăn, một phần do chất lượng chưa tốt, giá thành cao; một phần do công nghiệp ô tô còn thiếu những điều kiện thuận lợi như một chất xúc tác cho hoạt động tiêu thụ sản phẩm cao cấp này.

### *2.2.1. Quy mô thị trường nhỏ*

Là một quốc gia có nền kinh tế đang trong quá trình phát triển, chúng ta phải đối mặt với rất nhiều khó khăn. Thu nhập của người dân vẫn còn rất khiêm tốn so với các nước trong khu vực và trên thế giới. Vì vậy, hầu hết dân chúng đều sử dụng các phương tiện đi lại ít tốn kém hơn như: xe buýt, xe máy, xe đạp. Trong một vài năm trở lại đây, mặc dù số người thuộc thành phần trung lưu tại Việt Nam đã tăng lên nhưng số người mua ô tô vẫn không gia tăng là mấy.

***Bảng 8: So sánh thu nhập của Việt Nam và một số quốc gia trên thế giới***

Tên nước	GDP bình quân đầu người(USD)/năm	So với Việt Nam (số lần)
Nhật Bản	23.480	13,4
Hông Kông	21.830	12,4
Singapore	27.740	15,8
Malaysia	7.370	4,2
Thái Lan	6.020	3,4
Philippines	3.380	1,9
Indonesia	2.940	1,7

Việt Nam	1.755	1,0
----------	-------	-----

Nguồn: Tạp chí ASIA WEEK tháng 5 năm 2001

Qua bảng trên có thể thấy, trong các nước ASEAN, xét về GDP bình quân đầu người tính bằng USD tính theo sức mua tương đương, Việt Nam chỉ đứng trên Campuchia, Lào và Mianma, chiếm vị trí thứ 7. Nếu so với mức thu nhập bình quân chung của khu vực (3.617USD), thu nhập bình quân của người dân Việt Nam chưa bằng một nửa. Một điều rất dễ hiểu là thu nhập thấp thì tiêu dùng chắc chắn không thể cao. Sức mua đối với hàng hoá nói chung còn yếu chưa nói đối với những loại hàng hoá xa xỉ như ô tô. Trong thời gian qua việc xe máy giảm giá do sự có mặt của xe máy Trung Quốc đã đáp ứng phần nào nhu cầu về phương tiện cho nhiều tầng lớp dân cư song lại phát sinh nhiều vấn đề đau đầu khác : ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông...

Về quy mô thị trường, tuy năm 2000 Nhà nước đã thực hiện các biện pháp hỗ trợ sản xuất như: không cho nhập khẩu ô tô cũ và cho phép các hãng taxi mới ra đời nhưng nhu cầu tiêu thụ ô tô trong cả nước chỉ đạt 35.000 chiếc. Nhu cầu thị trường như vậy là quá nhỏ so với các nước ASEAN khác (ngoại trừ Singapore do dân số ít), chẳng hạn thị trường Phillipines tiêu thụ khoảng 80.000 chiếc/năm ô tô các loại, thị trường Indonesia 200.000 chiếc/ năm, Thái Lan 1,2 triệu chiếc/năm.

### 2.2.2. Hệ thống cơ sở hạ tầng chất lượng kém

Sự gia tăng mật độ ô tô yêu cầu cơ sở hạ tầng cũng phải có sự phát triển tương xứng. ở Việt Nam, giao thông đường bộ chất lượng quá thấp cản trở quá trình phát triển kinh tế nói chung và công nghiệp ô tô nói riêng.

Hiện nay nhiều nước châu á đã có hệ thống đường bộ cao tốc khá tốt như Singapore, Malaysia, Hàn Quốc, Trung Quốc... trong đó tỉ lệ chiều dài đường cao tốc so với chiều dài toàn mạng lưới đường giao thông tương đối cao. Cụ thể như Singapore là 4,4%, Hàn Quốc 2,5%... Trong khi đó Việt Nam chưa có đường cao tốc theo đúng nghĩa của nó. Cả nước còn 602 xã chưa có đường ô tô đến trung tâm. Hơn nữa, Việt Nam còn thiếu trầm trọng các điểm đỗ xe và gara- được coi là hệ thống giao thông tĩnh không thể thiếu cho việc phổ biến phương tiện đi lại là ô tô.

Có thể nói, các thành phố của chúng ta hầu như chưa có điểm đỗ và nhà để xe cho ô tô. Những biệt thự có gara chiếm tỉ lệ rất nhỏ, nhiều người hiện nay đủ khả năng mua ô tô song có khi lại không có chỗ để xe, hoặc có thì lại quá chật hẹp. Mặt khác, hiện nay chúng ta đang xây dựng mới nhiều chung cư cao tầng, khi những cư dân của các khu chung cư này có xe ô tô thì nơi đậu đỗ xe sẽ là vấn đề rất cấp bách. Muốn tăng số lượng xe chúng ta cần cải tạo, mở rộng hệ thống đường xá, các bãi đỗ xe công cộng.

### 2.2.3. Lượng ô tô nhập khẩu nguyên chiếc tăng

Một trong khó khăn lớn mà các doanh nghiệp ô tô đang phải đối mặt chính là lượng ô tô nhập khẩu vẫn tiếp tục tăng:

Bảng 9 : Lượng xe ô tô nhập khẩu qua các năm

Đơn vị tính: chiếc

Năm	1997	1998	1999	2000	2001	2002(9 tháng đầu năm)
Loại xe						
Xe ô tô chở người	3.356	2.762	2.437	2870	3056	2580
Xe ô tô chở hàng	10.619	14.440	14.892	18986	19170	15769
Tổng cộng	13.975	17.202	21.076	21856	22.226	18349

Nguồn: Báo cáo 9 tháng đầu năm 2002 của Tổng cục Đo lường chất lượng

Năm 2001, trong khi 11 liên doanh sản xuất ô tô trong nước chỉ sản xuất được 19555 chiếc thì lượng xe nhập khẩu nguyên chiếc là 22.266, tăng 85% so với năm 2000. 7 tháng đầu năm 2002, lượng xe nhập khẩu là 29500 chiếc, trị giá 301 triệu đô la, tăng 110,7% so với thời gian cùng kì năm 2001. Điều này đã gây nhiều khó khăn cho các nhà sản xuất ô tô tại Việt Nam.

Số xe nhập khẩu trên một phần là xe mới song phần lớn lại là xe đã qua sử dụng nhưng vì giá rẻ, tính cạnh tranh cao nên vẫn được thị trường chấp nhận. Vì vậy, đây chính là một trong những thách thức lớn đối với các nhà sản xuất ô tô trong nước, một thách thức mà chỉ có sự can thiệp về mặt chính sách của nhà nước mới có thể giúp được họ. Nếu tình trạng nhập khẩu xe đã qua sử dụng ngày càng tăng như hiện nay, chỉ trong một thời gian ngắn nữa, Việt Nam sẽ trở thành một bãi xe cũ của thế giới.

## IV. Cơ hội và thách thức đối với việc phát triển ngành Công nghiệp ô tô Việt Nam

### 1. Cơ hội

- Sự bảo hộ của Chính phủ

Với mong mỏi ngành công nghiệp ô tô trong nước phát triển mạnh, Nhà nước đã có chính sách bảo hộ cả thuế lẫn phi thuế. Thuế suất nhập khẩu áp dụng đối với xe ô tô từ 5 chỗ ngồi trở xuống là 200%, trên 5 chỗ ngồi là 150%, 15-24 chỗ ngồi là 100%, trên 24 chỗ là 50%, xe vừa chở hàng, vừa chở người là 102%, xe tải dưới 5 tấn là 60%, xe tải trên 5 tấn thuế 30%. Và từ năm 1999, Nhà nước còn áp dụng thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe ô tô nhập khẩu từ 24 chỗ ngồi trở xuống, khiến xe từ 5 chỗ ngồi trở xuống có tổng thuế nhập khẩu và tiêu thụ đặc biệt đến 32%.

Trong khi đó ngành lắp ráp xe ô tô trong nước theo dạng CKD (lắp ráp, hàn, sơn), bộ linh kiện chỉ chịu thuế nhập khẩu 20% và thuế VAT 5%. Đồng thời, Nhà nước còn cấm nhập khẩu xe ô tô đã qua sử dụng từ 16 chỗ ngồi trở xuống. Đối với xe ô tô mới nguyên từ 9 chỗ trở xuống để được nhập khẩu phải có giấy phép của Bộ Thương Mại. Đây là chính sách bảo hộ phi thuế quan rất có lợi cho các ngành sản xuất và lắp ráp xe trong nước.

□ **Ưu đãi đầu tư của Chính phủ**

Thời gian gần đây, Chính phủ thực sự đã thể hiện rõ mong muốn và quyết tâm xây dựng, phát triển ngành công nghiệp ô tô của chính Việt Nam. Theo Báo điện tử Vnexpress số ngày 18-8-2003, “từ nay đến năm 2010, Việt nam sẽ đầu tư 18.000 - 20.000 tỷ đồng để phát triển ngành công nghiệp ô tô. Như vậy, lần đầu tiên Chính phủ đã sẵn sàng chính thức cung cấp một số vốn rất lớn cho việc phát triển ngành.

Bên cạnh sự đầu tư lớn về vốn, Nhà nước cũng đã và đang tạo những thuận lợi về chính sách cho các doanh nghiệp trong ngành. Chẳng hạn như, theo thông tư 87/2003/TT-BTC của Bộ Tài chính vừa ban hành, doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài khi tiến hành đầu tư xây dựng hoặc nâng cao năng lực sản xuất xe ô tô chở khách từ 25 chỗ ngồi trở lên sẽ được vay vốn từ Quỹ Hỗ trợ phát triển trong vòng 12 năm, trong đó 2 năm đầu không phải trả lãi và chỉ bắt đầu phải trả nợ vào năm thứ 5 với lãi suất 3%/năm tính riêng cho từng khoản vay. Doanh nghiệp còn được miễn thuế nhập khẩu thiết bị, máy móc, phương tiện vận tải chuyên dùng nằm trong dây chuyền công nghệ để tạo tài sản cố định mà trong nước chưa sản xuất được theo quy định của Bộ Công nghiệp. Ngoài ra các doanh nghiệp này còn được giảm 50% tiền thuê đất cho các dự án sản xuất ô tô chở khách khi đầu tư xây dựng mới từ nay đến 2005.

Hơn nữa, Chính phủ cũng đang xúc tiến đưa ra các định hướng cụ thể cho việc xây dựng và phát triển ngành. Viện nghiên cứu chiến lược chính sách Bộ Công nghiệp đã chính thức trình Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn 2020.

Như vậy, cùng với quyết tâm phát triển ngành công nghiệp ô tô của Chính phủ, các doanh nghiệp đang và sẽ có được rất nhiều cơ hội thuận lợi từ phía Nhà nước để phát triển mình và đồng thời phát triển ngành.

□ **Thị trường rộng mở**

Trong thời gian tới, theo các chuyên gia kinh tế cho biết nền kinh tế Việt nam sẽ đạt được tốc độ tăng trưởng nhất nhì thế giới, chỉ sau Trung Quốc. Điều này hứa hẹn lượng cầu ô tô tăng lên nhanh chóng, thị trường ô tô rộng mở do thu nhập của người dân tăng, các thành phần kinh tế cũng giàu mạnh lên sẽ trang bị thêm phương tiện đi lại hiện đại này.

Ngoài ra, nền kinh tế Việt Nam đang hội nhập sâu rộng vào kinh tế thế giới và khu vực. Điều này có nghĩa là thị trường ô tô Việt Nam sẽ được rộng mở ra thị trường các nước ASEAN đầy tiềm năng và tương lai là thị trường thế giới khi Việt Nam trở thành thành viên chính thức của WTO. Không chỉ dừng lại ở đó, nền kinh tế hội nhập sâu rộng còn tạo nên nhiều cơ hội hợp tác liên kết chặt chẽ giữa các doanh nghiệp ô tô Việt nam với các doanh nghiệp ô tô nước ngoài, tạo điều kiện thuận lợi cho ngành công nghiệp ô tô phát triển cùng hòa nhập ngành công nghiệp ô tô thế giới.

## **2. Thách thức**

□ **Các chính sách vẫn đang trong giai đoạn điều chỉnh nên thiếu tính ổn định**

Các chính sách của Việt Nam nổi tiếng là thiếu tính đồng bộ, thống nhất và kém ổn định, nhất là đối với những ngành đang bước đầu xây dựng như ngành công nghiệp ô tô. Các chính sách thay đổi liên tục, đặc biệt là chính sách thuế khiến cho các doanh nghiệp trong ngành luôn rơi vào tình thế bị động, liên tục phải tìm cách đối phó. Điều này không chỉ gây trở ngại cho việc phát triển ngành, gây thiệt hại cho các doanh nghiệp mà còn gây thiệt hại cho người tiêu dùng. Ví dụ như, kể từ ngày 1 tháng 9 năm 2003 thuế nhập khẩu phụ tùng và linh kiện xe 16-24 chỗ tăng từ 10% lên 24% và từ 5% lên 10% đối với xe trên 24 chỗ. Ngoài ra, bắt đầu từ 1/1/2004 thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe dưới 5 chỗ sẽ tăng từ 5 lên 24%, và 25-50% đối với các loại xe khác. Việc tăng thuế gần như gấp đôi này sẽ làm thay đổi rất lớn thị trường ô tô Việt Nam vào năm tới-năm 2004. Chính vì lí do này mà trong 3 tháng cuối năm 2003, xuất hiện hiện tượng cháy xe, các hãng đều om hàng không chịu bán ra, nhất là Toyota, để bán vào thời điểm thuế đã tăng. Điều này gây thiệt hại cho người tiêu dùng rất nhiều vì giá xe sẽ tăng đột biến so với một tháng trước đây.

Do các chính sách liên tục thay đổi mà không có một định hướng từ trước nên thách thức luôn đặt ra cho các doanh nghiệp trong ngành là phải tìm cách thích nghi được với các chính sách mới trong khi công cuộc kinh doanh ngày càng khắc nghiệt và khó khăn.

□ **Cạnh tranh ngày một gay gắt**

Thu nhập của người dân Việt nam mặc dù có tăng trong những năm gần đây cộng thêm nền kinh tế tăng trưởng tốt, các đơn vị kinh tế tăng thêm nhu cầu mua sắm xe nhưng nhìn chung thị trường ô tô Việt nam vẫn còn rất khiêm tốn và nhỏ bé so với các nước trong khu vực và thế giới. Trong khi đó lại có quá nhiều nhà cung cấp xe với đủ các kiểu nhãn mác xe, đến từ các cường quốc xe hơi trên thế giới. Việc quá nhiều nhà sản xuất lắp ráp ô tô chen chúc nhau trên một thị trường chật chội và nhỏ bé khiến cho cạnh tranh càng gay gắt thêm. Ngoài ra, các nhà sản xuất lắp ráp xe hơi Việt Nam còn phải cạnh tranh với số lượng xe nhập khẩu mới và cũ vẫn tiếp tục gia tăng. Thêm vào đó, một khi AFTA có hiệu lực các hãng xe đến từ các nước trong khu vực cũng sẽ được quyền chia sẻ thị trường này cùng với các doanh nghiệp Việt Nam.

Như vậy, sắp tới các doanh nghiệp ô tô Việt Nam sẽ phải đương đầu với sự cạnh tranh gay gắt đến khốc liệt. Thách thức này đòi hỏi các doanh nghiệp Việt nam nói riêng và ngành công nghiệp ô tô Việt Nam nói chung phải có sự chuẩn bị cẩn thận để có thể tồn tại và phát triển.

Tóm lại, bên cạnh những cơ hội thuận lợi cho sự phát triển, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cũng đứng trước những thách thức lớn lao. Để có thể tận dụng tốt những cơ hội mà thời cơ cũng như bản thân ngành công nghiệp này tạo ra được cho mình đồng thời vượt qua được những thách thức đầy khó khăn, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam cần có một định hướng rõ ràng cho con đường tương lai xây dựng và phát triển ngành cũng như một chiến lược cụ thể nhằm xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô của chính mình một cách thành công.

## **CHƯƠNG III GIẢI PHÁP NHẪM ĐẨY MẠNH SỰ PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP Ô TÔ VIỆT NAM**

### **I. Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trong thời gian tới**

Cho đến nay đã là năm thứ 12 kể từ khi liên doanh đầu tiên được cấp giấy phép và chính thức đi vào hoạt động song chúng ta vẫn chưa có một chiến lược cụ thể để phát triển ngành công nghiệp này, điều mà các doanh nghiệp dù tư nhân hay nhà nước đều mong ngóng để có sự đầu tư phát triển đúng hướng và có hiệu quả. Có thể chắc chắn rằng công nghiệp ô tô Việt Nam vẫn tăng trưởng đều đặn năm này qua năm khác, năm sau cao hơn năm trước nhưng thực sự chúng ta tự làm được bao nhiêu trong số xe được sản xuất ấy, rồi ngành công nghiệp này của chúng ta sẽ đi đến đâu, phải đạt được những gì và bằng cách nào??? Để trả lời được những câu hỏi này trước hết chúng ta cần có một kế hoạch, một chiến lược phát triển rõ ràng vạch sẵn một con đường cùng những bước đi cụ thể.

Trước hết, muốn xây dựng một chiến lược sản phẩm hợp lý, ngành công nghiệp ô tô cần nghiên cứu và dự báo nhu cầu sản phẩm đó dựa trên các căn cứ thực tế.

#### ***1. Dự báo nhu cầu ô tô ở Việt Nam***

Phải công nhận rằng mặc dù thị trường Việt Nam nổi tiếng là thị trường đông dân, lượng ô tô sử dụng so với số dân còn thấp (6 xe/1000 dân vào năm 2002) nhưng quả thật thị trường ô tô Việt Nam còn rất nhỏ bé so với các nước ASEAN và thế giới. Hai lý do chính làm cho thị trường ô tô Việt Nam khó phát triển trước mắt cũng như 5, 10 năm tới là:

- Mức sống còn quá thấp, bình quân GDP mới chỉ đạt trên 420 USD là quá thấp chưa tạo nên sức mua lớn về ô tô.
- Hạ tầng cơ sở còn yếu kém, đường xá chưa phát triển, quy hoạch đô thị chưa phù hợp (nhà không có chỗ để ô tô, đường phố ít có chỗ đỗ ô tô).

1.1. Dự báo nhu cầu xe phổ thông

Theo chiến lược quốc gia phát triển giao thông vận tải đến năm 2010 và định hướng phát triển đến năm 2020 do Bộ Giao thông vận tải soạn thảo (4/2000), nhu cầu thị trường về số lượng xe chở khách như sau:

- Tăng trưởng hàng năm 9,1% cho giai đoạn 2001 - 2010 và 7,8% cho giai đoạn 2010 - 2020.
- Thay thế số ô tô phải thanh lý hàng năm là 5% (số ô tô có tuổi từ 20 năm trở lên).
- Nhu cầu về xe tải nông dụng vào khoảng 35.000 - 40.000 xe/năm.(xem bảng 12)

**Bảng 10: Dự báo nhu cầu xe**

Dự báo của	Năm 2000		Năm 2005	
	Xe con	Xe thương dụng	Xe con	Xe thương dụng
Mitsubishi	10.900	48.200	17.300	63.600
Toyota	9.000	36.000	12.800	47.200
General Motor	45.000		60.000	

Nguồn: VAMA-Hiệp hội các Nhà sản xuất ô tô Việt Nam

1.2. Dự báo nhu cầu xe ô tô cao cấp

Từ những nghiên cứu về tình hình phát triển kinh tế ở Việt Nam, tham khảo kinh nghiệm của các nước Châu á đã xây dựng công nghiệp ô tô trong những năm qua, Viện Nghiên cứu Mitsubishi đã đưa ra dự báo:

- Năm 2005, ở Việt Nam sẽ có khoảng 650.000 xe ô tô, trong đó có 60% là xe thương dụng (xe tải, các loại xe bus, các loại xe thông thường), còn lại 40% là xe con.
- Tỷ lệ tăng trưởng trung bình hàng năm của xe con là 6,7%, xe thương dụng là 18%. Từ đó cho thấy năm 2005 nhu cầu ô tô Việt Nam hàng năm sẽ là 81.000 xe/năm, trong đó 80% là xe thương dụng tức là khoảng 63.000 xe/năm.



Hãng GM (General Motor) của Mỹ và Toyota cũng đưa ra dự báo nhu cầu nhưng ở mức khiêm tốn hơn. (xem bảng trên)

Như vậy ta có thể dự đoán rằng nhu cầu của thị trường ô tô Việt Nam vào năm 2005 sẽ khoảng 13.000 - 17.500 xe/năm đối với xe con và 47.000 - 63.500 xe/năm đối với xe thương dụng. Tổng nhu cầu các loại xe sẽ là 65.000 - 80.000 xe/năm. Con số này quả là còn quá nhỏ bé so với thị trường ô tô ASEAN và thế giới. Nhưng chắc chắn thời gian ngay sau đó, khi nền kinh tế Việt Nam có những bước tiến dài hơn, thu nhập người dân được nâng cao, cơ sở hạ tầng được cải thiện nhu cầu này sẽ tăng vọt lên với những con số đầy ngạc nhiên bởi thị trường ô tô Việt Nam còn rất nhiều tiềm năng.

## ***2. Định hướng và Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam***

Cuối tháng 4/2002, tại Hà Nội, Viện Nghiên Cứu kinh tế Nhật Bản (JERI) phối hợp với Viện Nghiên cứu chiến lược chính sách công nghiệp, Bộ Công Nghiệp (IPS) và Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) tổ chức cuộc họp đầu tiên thảo luận về định hướng và chiến lược phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam. Cho đến nay, chiến lược phát triển ngành đã được chỉnh sửa và hoàn thiện nhiều lần và bản chính thức đã được trình thủ tướng chính phủ tháng 10/2003.

### ***2.1. Định hướng chiến lược phát triển***

Chính phủ xác định rõ ngành công nghiệp ô tô là một ngành công nghiệp chủ chốt. Nhưng điểm mấu chốt là ngành công nghiệp ô tô Việt Nam phát triển theo định hướng nào thì vấn đề đang còn gây tranh cãi. Hiện nay, thị trường Việt Nam đang xuất hiện nhu cầu mới về các loại xe phổ thông, giá rẻ. Với GDP đầu người trên 400USD hiện nay, rõ ràng là người tiêu dùng Việt Nam khó có thể với tới các loại xe đang được lắp ráp tại Việt Nam với giá trung bình là 20.000USD/chiếc. Vì vậy, thị trường tiêu dùng ở các thành phố đang cần các loại xe con dung tích dưới 1.300cc như Kia Pride, Matiz... với giá bán dưới 10.000USD.

Các vùng nông thôn đang có nhu cầu với các loại xe tải hạng trung và nhỏ vận tải trong quãng đường ngắn và chuyên chở nông sản và các tuyến lên tỉnh đang cần các loại xe bus hạng chung và lớn để thay thế hàng ngàn xe cũ đã sử dụng 20-30 năm.

Ngược lại, một số ý kiến khác lại cho rằng nếu phát triển các loại xe kém tiện nghi hơn, ít tính năng hiện đại và tự động hoá hoàn toàn như các loại xe do các liên doanh đang lắp ráp, tức là hướng về sản xuất các loại xe thương hiệu Việt Nam, phù hợp với thu nhập của người Việt Nam là “kéo lùi” công nghiệp ô tô. Đồng thời, về lâu dài nếu như đầu tư lớn

một cách thiếu suy xét sẽ để lại hậu quả rất lớn cho xã hội. Chúng ta đầu tư hàng triệu USD cho ô tô thương hiệu Việt Nam nhưng thực chất là mua máy về đóng thêm vỏ vào.

Các chuyên gia của JERI cũng cảnh báo: “nếu không có chính sách khuyến khích phát triển thì công nghiệp ô tô của Việt Nam sẽ khó tồn tại, các nhà sản xuất ô tô sẽ rút khỏi Việt Nam”. Và theo họ, để phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam cần có thêm các nguồn đầu tư trực tiếp nước ngoài (kể cả các dự án đang hoạt động và đầu tư mới) nhằm phát triển công nghiệp ô tô bao gồm cả các nhà sản xuất phụ tùng và chế biến nguyên vật liệu, phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ nhằm thích nghi với sự cạnh tranh ngày càng gay gắt tại thị trường ASEAN; đồng thời thay thế nhập khẩu là chính sách hiện tại, định hướng xuất khẩu sẽ là chính sách trong tương lai gần.

Đứng trước những lời cảnh báo như vậy, Chính phủ Việt Nam xác định rõ việc phát triển ngành công nghiệp ô tô là một ngành công nghiệp chủ chốt và riêng của Việt Nam thay vì lệ thuộc vào các liên doanh sản xuất ô tô hiện nay, mà hoạt động chủ yếu là lắp ráp các loại xe đắt tiền, đầy đủ tiện nghi như ở các nước phát triển.

Mặc dù sản lượng sản xuất của các liên doanh ở Việt Nam hiện đang ở mức 20.000 xe/năm, nếu chia đều cho 11 liên doanh, tức là mỗi liên doanh lắp ráp khoảng trên dưới 2.000 xe, tuy nhiên, các liên doanh đều lỗ rất ít. Một quan chức của Bộ Công Nghiệp cho hay, sở dĩ các liên doanh tồn tại được là khi nhập bộ linh kiện CKD giá của các bộ linh kiện này đã cao hơn cả xe nguyên chiếc nhập khẩu.

Giá bán của mỗi chiếc xe ô tô tại Việt Nam hiện nay có vẻ như không dựa trên giá thành sản xuất, mà dựa trên nhu cầu của các cơ quan, bộ, ngành - khách hàng chính của các công ty liên doanh ô tô ở Việt Nam - và dựa trên tâm lý sính ngoại, chuộng hàng đắt tiền của người Việt Nam. Hơn nữa, hàng rào bảo hộ với việc đánh thuế quá cao vào xe nguyên chiếc nhập khẩu cũng đang “giúp đỡ” các liên doanh đứng vững và hưởng lợi.

Còn việc cần thiết phải xây dựng công nghiệp ô tô riêng của mình song song với 11 liên doanh để sản xuất các loại xe phổ thông, giá hạ, đáp ứng nhu cầu của người tiêu dùng Việt Nam được Bộ Công Nghiệp lý giải là chính sách tự lực này sẽ giúp cho Việt Nam có được ngành công nghiệp ô tô thực sự theo đúng nghĩa của nó hơn là chỉ các nhà máy của các hãng ô tô nước ngoài đặt trên đất Việt Nam, thuê nhân công Việt Nam, thuê đất Việt Nam. Kinh nghiệm này, theo Bộ công nghiệp, Hàn Quốc là tấm gương đã thực hiện thành công. Và đến nay Hàn Quốc đã tự mình sản xuất ra các xe mang thương hiệu của mình, với thiết kế, mẫu mã của mình, bán với giá do mình quyết định.

## *2.2. Mục tiêu chiến lược*

Theo lời ông Nguyễn Xuân Chuẩn - Thứ trưởng Bộ Công nghiệp: “Thời gian tới, trọng tâm của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam là phải phát triển theo chiều sâu thay vì theo

chiều rộng như các năm qua”.<sup>1</sup> Chúng ta cần tìm một hướng đi khác cho ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, tránh tình trạng phát triển tự phát và chậm chạp như trong thời gian qua. Để làm được điều đó, trước hết chúng ta cần xác định đích đến hay mục tiêu trong những năm tới.

### 2.2.1. Mục tiêu lâu dài

Sản xuất các loại xe phổ thông, xe cao cấp, phụ tùng linh kiện ô tô thoả mãn cho nhu cầu nội địa và xuất khẩu phụ tùng linh kiện xe chuyên dùng và xe phổ thông vào các năm 2005-2010 và các xe khác vào các năm 2015-2020.

### 2.2.2. Mục tiêu trước mắt

Sản xuất các loại xe phổ thông, xe tải nhỏ nông dụng và phục vụ cho các nhu cầu trước mắt của nền kinh tế, phù hợp với sức mua, phù hợp với đường xá Việt Nam đồng thời sản xuất các loại xe chuyên dụng, thay thế cho nhập khẩu. Cụ thể là:

Về các loại xe phổ thông, sẽ chủ yếu do các doanh nghiệp cơ khí Việt Nam sản xuất, kết hợp với nhập ngoại bước đầu các bộ phận động cơ, hộp số...; đáp ứng các nhu cầu trong nước khoảng 40-50% về số lượng và đạt tỷ lệ nội địa hoá đến 55% vào năm 2005, (bắt đầu sản xuất động cơ và hộp số vào năm 2003-2005); và đáp ứng 100% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ nội địa hoá đến 85% vào năm 2010.

Về các loại xe chuyên dùng, sẽ chủ yếu do doanh nghiệp Việt Nam sản xuất, kết hợp với nhập ngoại bước đầu các bộ phận cơ bản của xe; đáp ứng 20-30% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ nội địa hoá đến 40-45% vào năm 2005; đáp ứng 50-60% nhu cầu trong nước về số lượng và đạt tỷ lệ nội địa hoá đến 70-80% năm 2010.

Về các loại xe cao cấp (hiện do các doanh nghiệp FDI sản xuất); sẽ đáp ứng 100% nhu cầu các loại xe du lịch cao cấp, đạt tỷ lệ nội địa hoá đến 15-20% vào năm 2005, 35-40% vào năm 2008-2010; đáp ứng 80% nhu cầu các loại xe thương dụng cao cấp (xe tải, xe buýt...), đạt tỷ lệ nội địa hoá đến 30% vào năm 2005, 45-50% vào năm 2008-2010.

## *2.3. Quan điểm chiến lược*

### 2.3.1. Xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô là việc lâu dài

---

<sup>1</sup> Trích lời Ông Nguyễn Xuân Chuẩn - Chủ tịch hội kỹ sư ô tô Việt Nam phát biểu tại cuộc hội thảo các nhà sản xuất ô tô lấy ý kiến đóng góp cho Dự thảo chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam tháng 3-2003

Để xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô, các nước Tây Âu phải mất hơn 100 năm, Nhật Bản hơn 50 năm, Hàn Quốc hơn 30 năm. Vì thế, căn cứ trên bối cảnh thực tế, Chính phủ ta đã khẳng định Việt Nam khó có thể làm nhanh hơn và chưa thể có ngành công nghiệp ô tô lớn mạnh ngay được. Thực tế đó là:

*Thứ nhất*, thị trường nội địa rất nhỏ, mức sống thấp, sức mua rất hạn hẹp. GDP bình quân đầu người hiện nay chỉ ở mức 350 - 400 USD/năm thì chưa thể sớm có nền công nghiệp ô tô phát triển được. Theo nghiên cứu tháng 7/1998 của Timothy J. Sturgeon - Giảng viên Trường Đại học Massachusetts Hoa Kỳ - về triển vọng của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đã kết luận một cách dứt khoát một nguyên tắc cơ bản là: "*một nước phải đạt được GDP bình quân đầu người khoảng 1000 USD/năm để tạo thị trường đủ lớn đảm bảo cho công nghiệp ô tô có lợi nhuận và mức tối thiểu 4000 USD/năm để đảm bảo cho nền công nghiệp ô tô phát triển nhanh.*" Từ kết luận đó ta thấy rằng, nếu muốn phát triển công nghiệp ô tô theo mô hình của các nước Tây Âu thì phải mất 25 đến 30 năm nữa Việt Nam mới hội đủ điều kiện để phát triển ngành công nghiệp ô tô.

*Thứ hai*, thị trường thế giới đã bão hoà. Trên thế giới, sản xuất ô tô đã dư thừa năng lực, cung lớn hơn cầu. Sự phá sản, sụp đổ và sáp nhập của các tập đoàn lớn về ô tô trên thế giới là minh chứng rõ nhất cho thực tế cung lớn hơn cầu và sự cạnh tranh khốc liệt trong sản xuất ô tô trên thế giới. ở Việt Nam cũng như trên thế giới sẽ chỉ còn lại các tập đoàn ô tô cực lớn trụ lại được trong tương lai.

*Thứ ba*, cơ sở hạ tầng kỹ thuật của Việt Nam còn rất kém không thể khắc phục được trong một sớm một chiều, đường xá chậm phát triển, đô thị và nhà ở chật hẹp không có chỗ đỗ xe, để xe.

Nhưng dù với tất cả những khó khăn kể trên cũng không có nghĩa là Việt Nam ngay từ bây giờ không nên và không thể xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô. Do ý nghĩa và vị trí đặc biệt quan trọng của ngành công nghiệp ô tô, để công nghiệp hoá - hiện đại hoá đất nước, góp phần hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực, Việt Nam không thể không xây dựng ngành công nghiệp ô tô cho riêng mình.

Con đường phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam là: không thể theo cách đi của Tây Âu, Mỹ, Nhật Bản bởi không có ai đầu tư vào Việt Nam để rồi ta lại đi cạnh tranh với chính họ. Mặt khác, chúng ta cũng không thể đi theo cách đi của các

nước ASEAN vì thời điểm lịch sử đã hoàn toàn đổi khác. Cơ hội cho các nước ASEAN cách đây 30-35 năm sẽ không còn nữa đối với Việt Nam.

Chính vì thế trong "Nghiên cứu quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt nam" Chính phủ đã xác định quan điểm trong xây dựng và phát triển ngành là cần phải kiên trì, không thể nóng vội bê nguyên mô hình của một quốc gia nào mà phải bám sát thực tế hoàn cảnh và thời thế của đất nước mình để quyết tâm xây dựng và phát triển một ngành công nghiệp ô tô phù hợp trong một tương lai không xa.

### 2.3.2. Quan điểm về sản phẩm

Để tránh tình trạng mất cân đối về sản phẩm như hiện nay: Trong khi các liên doanh không sử dụng hết công suất, nhưng lượng cầu về các loại xe chuyên dụng lại không được đáp ứng bởi các liên doanh chỉ tập trung sản xuất các xe du lịch cao cấp- loại xe chưa phù hợp với phần lớn nhu cầu thị trường; trong Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam 2010, tầm nhìn 2020, Nhà nước đã thể hiện tinh thần và quyết tâm quán triệt quan điểm về sản phẩm. Đó là tập trung cho các sản phẩm phù hợp với nhu cầu thị trường và mức sống của Việt Nam. Cụ thể, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam sẽ hình thành hai loại sản phẩm:

- Loại xe cao cấp chủ yếu phục vụ cho các đối tượng là các cơ quan nhà nước, các thị dân có mức sống cao, phục vụ cho nhu cầu du lịch, văn hoá, ngoại giao...
- Loại xe ô tô phổ thông, phục vụ cho thị trường cả nước mà trước hết là các nhu cầu vận tải nhỏ hàng hoá, nông sản, trên các tuyến đường xã, liên huyện, liên xã..., cho nhu cầu đi lại của người dân với mức sống thấp và trung bình.

Thiết nghĩ, chỉ khi Chính phủ nhất quán tuân thủ quan điểm sản phẩm này trong suốt quá trình phát triển ngành thì Việt Nam mới thực sự xây dựng được một ngành công nghiệp ô tô của riêng mình.

### 2.3.3. Quan điểm về khoa học công nghệ

Việc đầu tư cho công nghệ trong ngành công nghiệp ô tô là rất tốn kém. Chính vì thế, Chính phủ cùng các cơ quan Bộ Ngành liên quan ngay từ đầu đã thiết lập quan điểm về khoa học công nghệ cho ngành nhằm đảm bảo đáp ứng

đòi hỏi của việc phát triển ngành nhưng phù hợp sức mình và tránh sự lãng phí. Cụ thể là:

- An toàn cao nhất cho người sử dụng xe và người đi đường.
- Đơn giản, dễ sử dụng, dễ bảo dưỡng, bảo quản và dễ thay thế phụ tùng, phù hợp với trình độ phổ thông của người sử dụng xe.
- Về nội thất và tiện nghi: hiện đại và sang trọng ở mức độ vừa phải.
- Đảm bảo yêu cầu về môi trường và ô nhiễm.
- Phù hợp với địa hình của Việt Nam

#### 2.3.4. Quan điểm về vốn đầu tư

Quan điểm về vốn đầu tư cũng được đề cập đến trong Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trên nguyên tắc:

- Tận dụng tối đa năng lực sẵn có của các Tổng công ty, các Công ty, các Bộ, ngành, địa phương...
- Đầu tư chiều sâu và mở rộng sản xuất các cơ sở sẵn có.
- Phối hợp và hợp tác tối đa với các liên doanh đang có ở Việt Nam, để tận dụng các công nghệ và thiết bị sẵn có và giảm chi phí đầu tư mới và trùng lặp.
- Đầu tư mới từng bước ở những khâu công nghệ cơ bản, quyết định chất lượng, phù hợp sản lượng, phù hợp nhu cầu thị trường.

#### *2.2. Nội dung chiến lược*

Chiến lược phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam là sản xuất các loại xe: xe chuyên dụng, xe phổ thông và xe cao cấp.

*Sản xuất các loại xe phổ thông* mà thị trường trong nước đang có nhu cầu lớn, các cường quốc ô tô và các liên doanh ô tô hiện có ở Việt Nam không làm hoặc hầu như không làm. Đó là các loại xe thương dụng nhỏ đơn giản, rẻ tiền, phù hợp với đường xá, với điều kiện sử dụng ở Việt Nam, với sức mua còn thấp của người dân Việt Nam và của kinh tế tư nhân sẽ phát triển trong giai đoạn đầu của thế kỷ 21. Chương trình “Xe nông dụng” được đề ra trong chương trình hành động của ngành cơ khí Việt Nam đến năm 2005 cũng thuộc loại xe phổ thông kể trên.

*Sản xuất các loại xe chuyên dùng, đặc chủng* mà ta có thể cạnh tranh được với các cường quốc ô tô trên thế giới vì sản lượng nhỏ, nguồn vốn đầu tư ít, giá xe Việt Nam sẽ thấp hơn so với giá xe các nước công nghiệp phát triển.

Loại xe phổ thông và xe chuyên dùng sẽ là sản phẩm chính của công nghiệp ô tô Việt Nam bên cạnh các loại xe cao cấp của 11 liên doanh FDI sẵn có. Các loại xe phổ thông này trước hết phục vụ thị trường nội địa sau đó sẽ là xuất khẩu sang các nước đang phát triển Nam Mỹ, Châu Phi, Trung Cận Đông và ASEAN. Công nghiệp ô tô Việt Nam phải bắt đầu từ các loại xe phổ thông và chuyên dụng này, rồi mới dần tiến đến các loại xe cao cấp khi mức sống người dân đã cao và thị trường nội địa đủ lớn.

*Sản xuất các loại xe cao cấp* sẽ do các liên doanh đảm nhận. Tuy nhiên, trong thời gian tới cần khuyến khích liên doanh nâng cao tỉ lệ nội địa hoá, sản xuất xe cao cấp phù hợp hơn với địa hình và khí hậu của Việt Nam, tránh tình trạng bê nguyên các chủng loại xe sản xuất ở các nước phát triển.

Như vậy trong thời gian tới sẽ hình thành hai loại xe ô tô-cao cấp, xe phổ thông và xe chuyên dùng

- Loại xe cao cấp: bao gồm các loại xe:
  - Xe con cao cấp, sang trọng, tiện nghi
  - Các loại xe thương dụng cao cấp
  - Xe tải các loại lớn nhỏ
  - Xe buýt thành phố và xe buýt đường dài

Dòng xe này sẽ do 11 liên doanh FDI sản xuất, lắp ráp.

- Loại xe phổ thông và loại xe chuyên dùng: bao gồm các loại xe:
  - Xe tải nhỏ nông thôn
  - Xe taxi phổ thông
  - Xe chở khách nhỏ, liên huyện, liên xã
  - Xe buýt đường dài liên tỉnh

Đối với các loại xe chuyên dùng như xe chở xi măng, chở xăng, đông lạnh, chở rác, xe phục vụ ngành điện chiếu sáng, xe phun nước, rửa đường, quét đường sẽ do ngành cơ khí trong nước sản xuất và lắp ráp (mua động cơ, hộp số, hệ truyền động và các bộ phận chuyên dùng từ bên ngoài).

Các loại xe phổ thông theo mức sống và sức mua dân sẽ được cải thiện tiên tiến, hiện đại hơn có thể hòa nhập với các loại xe cao cấp của liên doanh có vốn đầu tư nước ngoài (hoặc vẫn phát triển độc lập)

*Chương trình sản phẩm:*

Về loại xe cao cấp sẽ do các liên doanh có vốn FDI tự quyết định theo nhu cầu thị trường.

Về loại xe phổ thông và xe chuyên dụng:

*Bảng 11: Chương trình sản phẩm xe phổ thông và chuyên dụng*

<b>Stt</b>	<b>Loại xe</b>	<b>Tính năng SP</b>	<b>Sản lượng chiếc/năm</b>	<b>Ghi chú</b>
1	Xe tải nhỏ nông thôn	Sức chở 800-1000kg Động cơ Diesel hoặc xăng	4000-5000	Dùng động cơ xăng nhập ngoại dần thay thế bằng động cơ Diesel nội địa
2	Xe chở khách nhỏ, liên tỉnh, huyện	8-10 người động cơ diesel hoặc xăng	1000-1500	Dùng khung xe gần bé và động cơ của xe tải nhỏ nông thôn ở mục trên
3	Xe taxi phổ thông		3000-4000	
4	Xe buýt phổ thông		1000-1500	Nhập ngoại khung xe động cơ, hệ truyền động, hệ tay lái
5	Các loại xe tải chuyên dụng		200-250	Phần còn lại vỏ xe, ghế đệm do trong nước sản xuất
6	Các loại xe chuyên dụng phục vụ lợi ích công cộng		200-250	Nhập ngoại phần khung xe động cơ, hệ truyền động, hệ tay lái và các cơ cấu bộ phận chuyên dùng

*Nguồn: Nghiên cứu chiến lược và chính sách phát triển Công nghiệp ô tô VN-BCN*

Việc sản xuất xe buýt phổ thông chỉ tiếp nối các việc mà ngành cơ khí giao thông đã làm từ những năm 70-90 bởi họ đã ngừng đóng các xe ca chở khách từ khi có các liên doanh ô tô ra đời ở Việt Nam từ những năm sau 90.

Nếu tiếp tục sản xuất các xe buýt phổ thông thì ta sẽ khôi phục và làm sống lại nguồn lực này tại các xí nghiệp xe ca, xe khách của Bộ Giao thông Vận



tải và các sở giao thông vận tải các tỉnh thành phố khắp Bắc đến Nam vốn có truyền thống đóng xe ca từ nhiều năm trước. Tuy nhiên để làm được việc này cần có tổ chức liên kết và huy động lực lượng sản xuất của cả các Bộ và địa phương. Mục tiêu của công nghiệp ô tô Việt Nam là thay thế nhập khẩu nhằm đáp ứng nhu cầu nội địa về các loại xe trong thời kỳ 2010-2015, và dần dần xuất khẩu sang các nước khác (phụ tùng, linh kiện và các loại xe rẻ tiền).

## **II. Một số giải pháp nhằm đẩy mạnh sự phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam**

Để xây dựng và phát triển một ngành công nghiệp có quy mô lớn như ngành công nghiệp ô tô đòi hỏi cần có sự nỗ lực của toàn xã hội mà quan trọng nhất là từ phía Chính phủ và các doanh nghiệp trong ngành. Sau khi nghiên cứu thực trạng và quá trình phát triển của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam em xin mạnh dạn đề xuất một số biện pháp mà theo em sẽ rất hữu ích cho việc phát triển ngành.

### ***1. Về phía Nhà nước và các cơ quan Bộ Ngành***

#### ***1.1. Chính phủ cần cam kết phát triển ngành công nghiệp ô tô***

Chính phủ cần phải có định hướng rõ ràng cho việc phát triển ngành công nghiệp ô tô dài hạn và công bố rộng rãi cho các nhà sản xuất ô tô trong và ngoài nước. Việc công khai những cam kết và định hướng phát triển ngành không chỉ giúp cho Chính phủ tập trung thu hút được các nhà đầu tư trong và ngoài nước có mong muốn góp sức vào việc phát triển ngành mà còn giúp cho bản thân Nhà nước và các doanh nghiệp hiện tại trong ngành có những quyết định kinh doanh đúng đắn và đưa ngành phát triển đúng hướng đồng thời giảm thiểu tính thiếu ổn định, đồng bộ, thiếu thống nhất trong quản lý phát triển ngành.

#### ***1.2. Tổ chức sắp xếp lại ngành công nghiệp ô tô***

##### **1.2.1. Không cấp thêm giấy phép đầu tư cho các liên doanh sản xuất ô tô mới, lựa chọn kỹ đối tác đầu tư**

Nhà nước cần xem xét chuyển mục tiêu hoạt động hoặc rút giấy phép đối với các liên doanh được cấp giấy phép đầu tư nhưng chưa triển khai. Các liên doanh không thực sự đầu tư thiết bị, công nghệ tiên tiến như đã trình bày trong các luận chứng kinh tế kỹ thuật của dự án đầu tư hoặc đầu tư không có hiệu quả. Nhà nước không nên cấp giấy phép kinh doanh cho các doanh nghiệp liên doanh sản xuất xe cao cấp, trừ các trường hợp các loại xe trọng tải nặng (lớn hơn 10 tấn). Trong trường hợp cấp giấy phép cho các liên doanh sản

xuất những loại ô tô mà trong nước chưa làm được hay để liên kết với các doanh nghiệp trong nước sản xuất xe phổ thông, xe chuyên dụng, Nhà nước cần đưa ra các nguyên tắc để lựa chọn kỹ đối tác đầu tư.

- Đối tác phải là công ty có tên tuổi trong làng ô tô thế giới, đã sản xuất các loại xe phù hợp với điều kiện khí hậu, đường xá Việt Nam, có khả năng thành lập các liên doanh lắp ráp ô tô nước ngoài có điều kiện ban đầu tương tự Việt Nam. Kinh nghiệm đó giúp họ quyết tâm đi đến thành công khi gặp phải những khó khăn trở ngại .

- Đối tác phải cam kết đưa vào liên doanh mới hệ thống hàn vò, sơn thiết bị, lắp ráp hoàn chỉnh hơn, hiện đại hơn, hoàn thiện hơn các liên doanh đã có mặt ở Việt Nam để đạt tỷ lệ nội địa hoá từ 30% trở lên. Để đạt được điều này đòi hỏi vốn đầu tư lớn hơn, thời gian thu hồi vốn lâu hơn. Đây là đòi hỏi đương nhiên, hợp lý đối với các đối tác vào sau cùng.

- Liên doanh mới phải có tỷ lệ xuất khẩu cao. Tỷ lệ xuất khẩu thể hiện ở chất lượng sản phẩm, khả năng cạnh tranh với các sản phẩm cùng loại ở nước ngoài. Vì vậy buộc các nhà đầu tư phải chú ý đến chất lượng sản phẩm. Giá sức lao động của Việt Nam thấp hơn nhiều so với thế giới (bằng 1% của Nhật). Như vậy, nếu Nhật giúp ta làm xe chất lượng tương đương ở chính Việt Nam rồi mua lại của Việt Nam, xuất đi nước thứ ba thì họ rất có lợi mà các liên doanh ở Việt Nam lại yên tâm đầu ra. Đối tác nước ngoài phải cam kết tỷ lệ phần trăm xuất khẩu trong giấy phép xin đăng ký kinh doanh. Nhà nước cần có chính sách khuyến khích vấn đề này: phạt theo phần trăm không hoàn thành kế hoạch xuất khẩu, phạt vì vi phạm cam kết...

Nhà nước đóng vai trò quan trọng nhất trong việc tìm hiểu đối tác liên doanh với nước ngoài. Qua hệ thống thông tin toàn cầu các cơ quan nhà nước sẽ xác định chính xác khả năng tài chính, độ tin cậy của các đối tác nước ngoài để cấp phép cho các liên doanh .

Bên cạnh đó, đối tác Việt Nam cũng phải giỏi về chuyên môn, nghiệp vụ, trình độ quản lí và trình độ ngoại ngữ để hợp tác bình đẳng với nước ngoài và là đại diện đảm bảo cho sự phát triển ngành công nghiệp ô tô theo đúng định hướng của Chính phủ Việt Nam.

#### 1.2.2. Xây dựng Chính sách chuyển giao công nghệ với các liên doanh đang hoạt động

Xuất phát từ nhu cầu bức thiết trong CNH-HĐH, nước ta muốn có chuyển giao công nghệ nhanh, trình độ cao song phải tính đến hiệu quả kinh tế do các thiết bị mang lại cho các liên doanh thì yêu cầu đặt ra mới mang tính khả thi. Chính vì

vậy chúng ta phải qui định cụ thể rõ ràng từ Tổng cục đo lường chất lượng về từng giai đoạn chuyển giao công nghệ căn cứ vào lượng xe sản xuất và tiêu thụ chứ không nên lấy thời gian làm mức để phân chia. Thiết bị chuyển giao phải đồng bộ, tránh tình trạng máy móc chuyển giao không cùng loại hay được nhập từ nhiều nước khác nhau làm cho việc vận hành máy không ăn nhập, ảnh hưởng đến tiến độ sản xuất và chất lượng sản phẩm . Ví dụ:

- Khi hoạt động lắp ráp CKD<sub>1</sub> phải có dây chuyền sơn hiện đại, đồng bộ, đảm bảo chất lượng sơn xe như của hãng nước ngoài .
- Khi hoạt động lắp ráp CKD<sub>2</sub> phải được trang bị dây chuyền hàn bấm, hàn dưới lớp khi bảo vệ bán tự động đời mới nhất cùng các bộ phận đồ gá chuẩn để hàn ghép vỏ xe.
- Khi đạt lượng 50 xe /ngày, bắt buộc phải có thiết bị sơn tĩnh điện, thiết bị phun sơn bán tự động, lò hấp sấy chạy điện.

Bộ Khoa học công nghệ và Môi trường cần nghiên cứu và sớm đưa ra văn bản qui định độ hiện đại cần thiết cho từng thiết bị về máy móc xe, năm sản xuất, phần trăm chất lượng còn lại, tính đồng bộ trong hệ thống thiết bị, thời gian bảo hành cần thiết v.v..Đồng thời phải tiến hành thẩm định lại giá trị thiết bị góp vốn, tránh tình trạng thiệt hại do nhập thiết bị cũ, giá cao. Để làm được việc này, cần nhờ đến các công ty thẩm định có danh tiếng trên thế giới. Có như vậy Việt Nam mới có cơ hội đòi hỏi phía đối tác nước ngoài chuyển giao công nghệ tiên tiến.

### 1.2.3. Có phương án nội địa hoá cụ thể

Muốn hạ được giá thành sản phẩm, nâng cao tính cạnh tranh của ô tô lắp ráp trong nước và tiến tới sản xuất ô tô tại Việt Nam thì con đường duy nhất là tiến hành nội địa hoá, đây là yêu cầu khách quan đã được kiểm chứng bởi kinh nghiệm của các ngành công nghiệp ô tô đi trước. Do đó, các liên doanh cũng như các doanh nghiệp tư nhân và Nhà nước không có vốn đầu tư nước ngoài cần chủ động nghiên cứu thị trường cung ứng vật tư trong nước, đặc biệt là các nhà máy cơ khí để có thể đặt hàng chế thử. Các doanh nghiệp cần dành một phần ngân sách của mình cho vấn đề này và thành lập một tiểu ban chuyên đề về nội địa hoá. Mỗi công ty chỉ nên tập trung vào sản xuất một hoặc hai mẫu xe để tạo nên trình độ chuyên môn hoá cao, tránh tình trạng sản xuất chông chéo những loại xe

mà nhu cầu đã bão hoà còn những loại xe trong nước cần thì các doanh nghiệp lại chưa chú trọng để sản xuất.

Đồng thời, các Bộ chuyên ngành phải tổ chức hội thảo ngành cơ khí cả nước để liên doanh sản xuất ô tô cùng các nhà máy cơ khí khác nhau thuộc các bộ phận khác nhau thảo luận về hướng phối hợp, sự phân công lao động trong chương trình nội địa hoá linh kiện, thúc đẩy sự phát triển chung của toàn ngành.

Về phía Nhà nước, cần có cơ chế tổng thể kiểm tra, giám sát, định hướng hoạt động của các liên doanh theo đúng cam kết, phát triển nội địa hoá theo đúng tiến độ quy định, hạn chế những liên doanh chỉ khai thác thị trường, lợi dụng các chính sách ưu đãi ban đầu...Nhà nước phải thể chế hoá các chính sách khuyến khích sản xuất nội địa hoá như:

- Nhà nước lập danh mục hạn mức bắt buộc sử dụng linh kiện trong nước tương ứng từng số lượng xe. Danh mục này xác lập trên cơ sở quy định loại hình lắp ráp CKD, IKD từ việc nghiên cứu khả năng chế tạo của các nhà máy, liên doanh cơ khí đang và sẽ hoạt động trong thời gian tới và tính kinh tế khi đưa vào sản xuất.
- Nhà nước một mặt cần có chính sách khuyến khích đầu tư trực tiếp của nước ngoài trong lĩnh vực công nghiệp phụ trợ để sản xuất linh kiện ô tô, một mặt trợ cấp tài chính cho một số nhà máy cơ khí trong nước và viện nghiên cứu để sản xuất thử một số chi tiết, bộ phận cho các loại xe ô tô. Như vậy lộ trình nội địa hoá sản xuất ô tô có thể rút ngắn lại.

Tuy nhiên, quá trình nội địa hoá đòi hỏi nhiều thời gian, không nên nóng vội. Theo dự định, đến năm 2010, chúng ta sẽ nâng tỷ lệ nội địa hoá lên 30-40% từ mức 2-8% như hiện nay, và đến 2020, tỷ lệ này phải đạt 60-80%.

Đối với các doanh nghiệp liên doanh và các công ty Nhà nước lắp ráp ô tô áp dụng nội địa hoá trong điều kiện khó khăn như hiện nay là chưa thích hợp. Nhà nước nên đưa ra biện pháp khuyến khích như giảm thuế cho các công ty bước đầu thực hiện nội địa hoá dù tỷ lệ nội địa hoá còn rất nhỏ. Tiến tới Nhà nước ban hành và thực thi chính sách thuế nhập khẩu theo tỷ lệ nội địa hoá ngành sản xuất lắp ráp ô tô.

#### 1.2.4. Tăng cường phát triển ngành sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô

Để sản xuất ra một chiếc ô tô hoàn chỉnh thì cần từ 20.000 - 25.000 chi tiết khác nhau. Nếu chỉ để các nhà sản xuất xe hơi tự sản xuất sau đó lắp ráp các bộ phận với nhau thì vốn đầu tư phải rất lớn và hiệu quả sản xuất sẽ chắc chắn không cao. Vì vậy, các hãng sản xuất ô tô trên thế giới thường chỉ tập trung sản xuất những bộ phận chủ yếu: khung, vỏ máy và một số bộ phận quan trọng khác. Còn lại, họ thường liên kết với các nhà sản xuất phụ tùng để mua phụ tùng linh kiện. Việc chuyên môn hoá sản xuất như vậy giúp các nhà sản xuất chia sẻ bớt các gánh nặng rủi ro trong đầu tư, tiết kiệm thời gian và chi phí và mang lại hiệu quả kinh tế cao.

Trong khi ở Việt Nam mặc dù đã có mặt 11 hãng xe nổi tiếng trên thế giới với trên 50 chủng loại xe khác nhau mà vẫn chưa có một ngành sản xuất phụ tùng tương xứng. Toàn bộ các xe hơi lắp ráp ở Việt Nam đều từ linh kiện được nhập khẩu về làm cho giá ô tô của Việt Nam cao hơn rất nhiều so với các nước khác trong khu vực và trên thế giới. Thực tế, chỉ một số nhà cung cấp phụ tùng xe hơi hiện đang hoạt động ở Việt Nam, hãng Takanichi (Nhật Bản) liên doanh với công ty xe đạp Xuân Hoà để sản xuất ghế ngồi và đồ nội thất cho xe Toyota, một liên doanh khác giữa Sumitomo (Nhật Bản) và Hanel cũng đang cung cấp linh kiện cho xe Toyota, công ty Yokohama chuyên sản xuất săm lốp cũng cung cấp cho thị trường Việt Nam, công ty JBS và tập đoàn Misubishi (Nhật Bản) sản xuất ắc quy, Công ty Denso của Nhật sản xuất một số loại phụ tùng khác. Ngoài ra, một số nhà cung cấp phụ tùng khác cũng được thành lập song quy mô còn nhỏ, chất lượng chưa cao nên chưa đáp ứng được yêu cầu của các liên doanh.

Muốn nâng cao tính cạnh tranh của sản phẩm, tận dụng lợi thế nguồn tài nguyên sẵn có thì công việc cần làm là phải hình thành ngành công nghiệp sản xuất phụ tùng xe hơi. Muốn vậy, Nhà nước phải có định hướng phát triển ngành công nghiệp ô tô phụ trợ ngay từ bây giờ thông qua các biện pháp khuyến khích đầu tư nước ngoài vào ngành công nghiệp phụ tùng, bắt buộc các doanh nghiệp lắp ráp sản xuất ô tô phải sử dụng phụ tùng nội địa. Hiện đã có một số doanh nghiệp tư nhân đăng ký sản xuất một số phụ tùng đơn giản. Chính phủ nên khuyến khích phát triển các loại hình doanh nghiệp tham gia vào lĩnh vực này.

### *1.3. Cơ chế chính sách*

#### 1.3.1. Chính sách bảo hộ về thuế quan và phi thuế quan.

□ Giảm dần mức độ bảo hộ về thuế nhập khẩu, từng bước đưa ngành công nghiệp ô tô hội nhập vào kinh tế thế giới và khu vực.

Trong khi hàng hoá Việt Nam còn chưa đủ sức cạnh tranh trên thị trường nội địa thì việc tham gia các tổ chức quốc tế và khu vực: AFTA, APEC, WTO... tương tự như mở cửa để hàng hoá bên ngoài tràn vào Việt Nam là điều rất đáng lo ngại. Kinh nghiệm của các nước cho thấy trong giai đoạn đầu phát triển cần có sự bảo hộ của Nhà nước đối với các ngành công nghiệp non trẻ như ô tô, điện tử... Tuy nhiên, với mức độ bảo hộ quá cao như hiện nay làm cho ngành công nghiệp ô tô không phát triển được, chỉ những liên doanh lắp ráp các loại ô tô có mức thuế bảo hộ cao thì bán được hàng và mới có lãi. Sự phát triển phiến diện của ngành công nghiệp ô tô như hiện nay là một khó khăn lớn khi tham gia hội nhập. Nhiều ý kiến cho rằng chính sách bảo hộ các ngành non trẻ về thực chất là nuôi dưỡng thói ỷ lại, làm nhụt ý chí vươn lên dám cạnh tranh của các doanh nghiệp đồng thời khuyến khích nạn tham nhũng, buôn lậu, gian lận thương mại. Trong nhiều trường hợp bảo hộ “khuyến khích” xây dựng các cơ sở sản xuất quy mô nhỏ, kém hiệu quả không khuyến khích giảm chi phí, tăng năng suất lao động. Niềm tin rằng nhờ bảo hộ các ngành công nghiệp non trẻ có khả năng trưởng thành để đương đầu với cạnh tranh thế giới đã bị tiêu tan. Thêm vào đó, chính sách bảo hộ với hàng loạt ưu đãi về thuế, trợ giá... đã làm gia tăng sự méo mó các tín hiệu thị trường trong nền kinh tế. Điều này dẫn đến những sai lệch về giá cả và phân bổ các nguồn lực làm cho các quyết định đầu tư của Nhà nước không hợp lý.

Vì vậy, Nhà nước phải có kế hoạch giảm dần mức độ bảo hộ đối với các liên doanh ô tô cũng như với cả các doanh nghiệp Nhà nước quen được bảo hộ thậm chí bao tiêu đầu ra, tiếp tục thực hiện chương trình cắt giảm thuế quan đối với mặt hàng ô tô theo lộ trình cam kết AFTA/CEPT cho đến năm 2014 với mức thuế suất thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc các loại là 5%.

Tuy nhiên, không phải một lúc chúng ta xoá bỏ bảo hộ ngay mà cần thực hiện từng bước giảm thuế, tránh sự hụt hẫng cho các doanh nghiệp vốn chưa quen chịu sóng gió của môi trường tự do cạnh tranh. Khi thực hiện CEPT, chúng ta không đưa ngay một lúc tất cả các mặt hàng ô tô vào danh mục cắt giảm thuế hoàn toàn. Hiện nay, chỉ có các loại ô tô thương dụng và ô tô trên 16 chỗ ngồi là chúng ta đưa vào danh mục thực hiện cắt giảm theo CEPT, còn những loại ô tô

khác đưa vào danh mục loại trừ hoàn toàn nhằm tạo điều kiện cho chúng ta thực hiện chính sách của mình đến “phút chót”. Trước mắt, công việc cần làm là:

- Nghiên cứu giảm một cách thích hợp thuế suất thuế nhập khẩu các loại ô tô cao cấp để xoa bỏ dần việc người Việt Nam phải mua ô tô với giá quá cao như hiện nay. Hơn nữa, việc giảm thuế giúp các doanh nghiệp ô tô Việt Nam trụ được khi tham gia hội nhập AFTA đồng thời khuyến khích các doanh nghiệp phát triển nội địa hoá. Giá ô tô giảm sẽ kích thích nhu cầu mua sắm ô tô cho sản xuất và sinh hoạt, dẫn đến lượng ô tô được tiêu thụ tăng lên và thúc đẩy sản xuất phát triển.
- Nâng cao mức thuế nhập khẩu các loại xe phổ thông và xe chuyên dùng với mức thích hợp và tiến trình thích hợp trong giai đoạn đầu đi vào sản xuất nhằm khuyến khích sản xuất xe phổ thông và xe chuyên dùng trong nước (trừ các loại xe chuyên dụng đặc biệt trong nước chưa sản xuất hoặc không sản xuất được như xe cứu hoả, xe cứu thương đặc biệt, xe truyền hình).

Cũng với chính sách thuế nhập khẩu, các cơ quan chức năng cần sớm phối hợp nghiên cứu đưa ra các chính sách thuế khác tạo điều kiện tăng sức mua trong nước nhằm hỗ trợ các nhà sản xuất tăng sản lượng đủ lớn để đảm bảo đầu tư nội địa hoá có hiệu quả. Ví dụ như Nhà nước sẽ hỗ trợ lãi suất cho vay để các khách hàng mua xe phổ thông sản xuất trong nước, mà trước hết cho nông dân mua xe nông dụng.

Phương thức bảo hộ tích cực nhất đối với bảo hộ sản xuất trong nước là bảo hộ theo hướng kích thích sản xuất trong nước phát triển, thúc đẩy cạnh tranh và từng bước tự do hoá thị trường trong nước. Vì vậy, Nhà nước cần đề ra các biện pháp nâng cao tính cạnh tranh của ô tô lắp ráp trong nước như: chính sách đổi mới công nghệ lắp ráp ô tô, hoàn thiện quy định dạng rời, xúc tiến nội địa hoá linh kiện...

Đồng thời, chúng ta cần tiến tới bỏ hạn ngạch nhập khẩu linh kiện ô tô vì quy chế về hạn ngạch có thể gây trở ngại cho sự phát triển công nghiệp ô tô và ảnh hưởng lớn tới lợi ích của người sử dụng. Một mặt, Nhà nước cho phép các liên doanh ô tô hoạt động ở Việt Nam, mặt khác ngành công nghiệp ô tô lại chịu sự quản lý bằng hạn ngạch làm hạn chế sản xuất. Nếu tiếp tục duy trì phương thức này, vô hình đã triệt tiêu cạnh tranh giữa các doanh nghiệp lắp ráp ô tô với nhau. Doanh nghiệp nào muốn cạnh tranh phải sản xuất nhiều, hạ giá thành sản phẩm song

nếu cứ chia chỉ tiêu như hiện nay thì doanh nghiệp nào cũng sống cầm chừng mà nhất là các doanh nghiệp Nhà nước và hiệu quả tất yếu là không có nội địa hoá linh kiện, không đầu tư thêm vào chuyển giao công nghệ; giá thành ô tô cao làm cho người tiêu dùng phải chịu thiệt.

□ Cụ thể hoá các mức thuế khác nhau

- Để khuyến khích mức độ rời rạc cao của linh kiện và kích thích nội địa hoá từng bước phát triển, mức thuế CKD nên phân ra nhiều mức hơn (hiện nay chỉ có thuế CKD<sub>1</sub> và CKD<sub>2</sub>). Đối với phần vỏ và khung xe, cần lập danh mục cho điểm tùy theo tính phức tạp của từng loại linh kiện và căn cứ vào số điểm đó để lập nên các thang bậc thuế loại hình IKD. Với nhiều thang bậc thuế IKD, các doanh nghiệp lắp ráp ô tô sẽ sớm bắt tay liên kết với các nhà máy trong nước vì được khuyến khích giảm thuế.

- Thuế phụ tùng cần được chi tiết hoá theo danh mục nhóm phụ tùng về máy, vỏ, điện. Đến nay, trong biểu thuế Nhà nước chỉ có một mức thuế duy nhất. Ví dụ, thuế nhập khẩu phụ tùng xe dưới 5 chỗ ngồi là 60% giá CIF. Chính sách thuế nhập khẩu linh kiện chi tiết hơn giúp các doanh nghiệp khi sửa chữa xe cho khách hàng có thể phục vụ khách hàng tốt hơn với giá cả hợp lý hơn, thêm vào đó những phụ tùng nào đã sản xuất được trong nước với chất lượng bảo đảm, Nhà nước cần tăng mạnh thuế nhập khẩu.

1.3.2. Chính sách về vốn và các ưu đãi đầu tư

Đối với ngành công nghiệp non trẻ như công nghiệp ô tô Việt Nam thì chính sách hỗ trợ của Nhà nước là rất cần thiết cho giai đoạn đầu phát triển. Nhà nước có thể thực hiện chính sách ưu đãi đầu tư cho các doanh nghiệp sản xuất ô tô của Việt Nam như:

- Chính sách giảm giá thuê đất cho các doanh nghiệp sản xuất ô tô, thậm chí có thể miễn tiền thuê đất trong 2-3 năm đầu cho các dự án trọng điểm.

- Nhà nước hỗ trợ kinh phí để giải phóng mặt bằng tạo cơ sở vật chất kỹ thuật ban đầu cho các nhà máy sản xuất ô tô.

- Có chính sách cho vay ưu đãi thuộc quỹ hỗ trợ phát triển đối với các chương trình sản xuất ô tô được khuyến khích sản xuất trong nước.



Chẳng hạn như theo quy hoạch đến năm 2010, Chính phủ đã quyết định đầu tư từ 18.000 đến 20.000 tỷ đồng để phát triển ngành công nghiệp ô tô trong nước mà chủ yếu để sản xuất các loại xe phổ thông và chuyên dụng phù hợp với nhu cầu của nền kinh tế Việt Nam.

### 1.3.3. Hợp lý hoá các quy định về lắp ráp

Mỗi hãng xe trên thế giới quy định cho mình về loại hình lắp ráp CKD, SKD và IKD khác nhau. Việt Nam nghiên cứu các loại hình lắp ráp của thế giới và đặt ra riêng cho các xí nghiệp liên doanh ô tô quy định tương tự. Tuy nhiên, quy định này không phù hợp với từng quy trình công nghệ ở nước ngoài. Chẳng hạn như, đối với dạng CKD<sub>2</sub>, quy định 69 cụm chi tiết, nhưng thực tế số đầu danh mục lên tới 1.100 đến 1.500 tùy theo loại xe. Qua thực tế nhập khẩu của các công ty liên doanh cho thấy mức độ rời rạc của bộ linh kiện thấp hơn rất nhiều so với quy định của Tổng cục Đo lường chất lượng. Vì vậy cần xây dựng lại danh mục dạng rời cho thực tế nhập khẩu của các liên doanh và có thể tăng thêm yêu cầu. Các liên doanh của ta chưa sản xuất dạng IKD song cần hoàn thiện từng bước từ bây giờ quy định cho loại này. Cần nghiên cứu để chi tiết hoá quy định “thùng và vỏ xe sản xuất trong nước”, phân ra các thang bậc khác nhau của IKD. Ví dụ quy định IKD<sub>1</sub> gồm thùng xe tải, vỏ xe phần dưới gầm xe con, có thể cả vỏ xe buýt được sản xuất trong nước. IKD<sub>2</sub> gồm cabin xe tải, xe buýt hiện đại và phần vỏ xe con đòi hỏi đầu tư thiết bị lớn, công nghệ cao. Bằng cách quy định như vậy, chúng ta mới hy vọng có thể khuyến khích việc triển khai lắp ráp theo dạng IKD. Lắp ráp dạng IKD phát triển sẽ mở đường cho việc chuyển đổi sang sản xuất ô tô trong một tương lai không xa.

Trong khi ở Việt Nam chưa hề có ngành sản xuất ô tô thì Quyết định 890/QĐ - GTVT của Bộ Giao thông vận tải về tiêu chuẩn ngành với ô tô liên tỉnh lại quy định quá chi tiết về thiết kế kỹ thuật cho các nhà sản xuất ô tô có tuổi đời cả trăm năm và có mặt trên toàn cầu. Với những tiêu chuẩn kỹ thuật mới này thì gần như không một nhà sản xuất ô tô nào ở Việt Nam hiện nay có thể đáp ứng được. Chẳng hạn Quyết định 890 quy định “Bước ghế” (khoảng cách giữa hai dãy ghế liền kề) không nhỏ hơn 700 mm và trên lối đi dọc không được lắp đặt ghế ngồi kiểu lật. Với quy định này thì tất cả các loại xe 15-16 chỗ ngồi của các hãng

Toyota, Suzuki hiện tại không được phép lưu hành, bởi bước ghế nhỏ hơn 700 mm và đều có ghế lật để tận dụng diện tích lối đi.

Theo các nhà sản xuất, việc thay đổi loại xe và thông số kỹ thuật dựa trên tiêu chuẩn mới này buộc họ phải thiết kế lại, tiến hành thử nghiệm và rất nhiều việc cần thiết khác phải làm để đảm bảo an toàn, chất lượng, do đó, sẽ tốn kém nhiều chi phí và thời gian mà cuối cùng hoặc là người tiêu dùng sẽ bị thiệt hoặc là nhà sản xuất phải ngừng sản xuất.

Quyết định 890 còn yêu cầu thực thi phần lớn các tiêu chuẩn mới từ 01/01/2000 tức là sau 8 tháng kể từ ngày ban hành. Đây là điều hết sức phi lý cho dù quyết định này có đúng đắn đi chăng nữa thì các nhà thiết kế cũng không kịp trở tay chứ chưa nói đến việc thiết kế lại, thử nghiệm nhiều lần để đảm bảo an toàn và chất lượng cho xe. Thêm vào đó, Quyết định này không hề đề cập tới việc xử lý các loại xe được sản xuất tại Việt Nam trước khi ban hành Quyết định 890. Vậy, Bộ Giao thông vận tải nên xem xét lại quyết định trên và đưa ra thời hạn thích hợp hơn để các nhà sản xuất có điều kiện chuẩn bị.

Quyết định 890 chỉ là một trong số nhiều các quyết định khác cần phải xem xét sửa đổi bổ sung cho hợp lý. Nếu không thì vô hình chung, chúng ta đã tự kìm hãm sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô nước nhà.

#### *1.4. Các biện pháp khác*

##### 1.4.1. Mở rộng môi trường kinh tế quốc tế với các tổ chức trong và ngoài nước

- Nghiên cứu khả năng hợp tác đầu tư với các hãng sản xuất ô tô nước ngoài để giới thiệu sản phẩm của công ty, học tập kinh nghiệm của các nước đi trước chúng ta trong lĩnh vực sản xuất ô tô.
- Tạo điều kiện hợp tác giữa bên nước ngoài và bên Việt Nam cũng như tạo mối liên kết giữa các công ty nước ngoài và các doanh nghiệp Việt Nam trong ngành nhằm chuyển giao công nghệ, cùng hợp tác phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.
- Phát triển hoạt động sản xuất của các liên doanh ô tô hướng ra thị trường nước ngoài, nghiên cứu các cơ hội khả thi để xuất khẩu, cố gắng thực hiện chiến lược xuất khẩu ô tô ra thị trường nước ngoài trong tương lai mà trước mắt là thị

trường Lào và Căm-pu-chia. Hai nước này chưa sản xuất được ô tô và yêu cầu kỹ thuật không cao, có nhiều điểm tương đồng với ta.

Để tìm kiếm và duy trì thị trường, nhất là trong tình hình cạnh tranh gay gắt như hiện nay, các công ty cần có chiến lược và chính sách đúng đắn, cải tiến kỹ thuật, nâng cao chất lượng sản phẩm, đẩy mạnh xúc tiến hỗ trợ bán hàng, nội địa hoá mạnh mẽ hơn. Đây là một nhiệm vụ nặng nề không thể hoàn thành trong thời gian ngắn vì vậy bộ chủ quản cần thảo ra các bước đi phù hợp để tìm kiếm sự bảo hộ của Chính phủ trong cạnh tranh hướng tới xuất khẩu của mình.

#### 1.1.2. Cải tạo hệ thống cơ sở hạ tầng

Đường sá giao thông thuận lợi là một nhân tố kích cầu về sử dụng ô tô. Hiện nay, cơ sở hạ tầng của Việt Nam còn kém, việc phát triển lĩnh vực này chủ yếu vẫn dựa vào nguồn vốn ngân sách và vốn ODA. Do đặc điểm của lĩnh vực cơ sở hạ tầng là môi trường kinh doanh còn nhiều khó khăn, trong khi đây là một lĩnh vực không thể thu hồi vốn nhanh. Do vậy, để thu hút nguồn vốn vào khu vực này, Nhà nước cần khuyến khích sự tham gia của khu vực kinh tế ngoài quốc doanh. Nhất thiết các nhà đầu tư phải được đối xử công bằng trong một môi trường thuận lợi, trong đó những rủi ro phi thương mại đối với các dự án đòi hỏi vốn lớn phải được giảm xuống mức tối thiểu.

Để tạo điều kiện thúc đẩy và mở rộng thị trường ô tô nội địa, các kế hoạch quy hoạch đô thị cần thiết kế đường rộng, có đường dành riêng cho ô tô và ưu tiên dành đất để làm bãi đỗ xe với mức thu phí đỗ xe thích hợp.

Thời gian vừa qua, chúng ta đã có những bước tiến đáng kể trong việc cải thiện hệ thống cơ sở hạ tầng, một mặt nhằm đáp ứng cho yêu cầu của phát triển kinh tế, mặt khác nhằm tạo điều kiện để phát triển công nghiệp ô tô Việt Nam, vì trong tương lai không xa, tại các đô thị lớn của cả nước; ô tô, nhất là xe buýt sẽ dần thay thế xe máy - phương tiện hiện đang là nguyên nhân chính dẫn đến tắc nghẽn giao thông ở 2 thành phố lớn là Hà Nội và Tp Hồ Chí Minh.

#### 1.4.3. Đấu tranh ngăn chặn hiện tượng buôn lậu và gian lận thương mại

Do hệ thống thuế của Việt Nam chưa hoàn chỉnh, còn nhiều sơ hở nên nhiều đối tượng đã lợi dụng để làm ăn phi pháp kiếm lời. Các thủ đoạn gian lận thương mại thường gặp trong nhập khẩu ô tô qua lợi dụng chính sách thuế của Nhà nước, qua

giá ô tô nhập khẩu, qua sự khai báo sai số lượng, chất lượng, chủng loại ô tô nhập khẩu. Lượng ô tô nhập khẩu trái phép đã gây ra một sức ép cạnh tranh bất bình đẳng cho các doanh nghiệp lắp ráp ô tô ở Việt Nam. Để ngăn ngừa và phòng chống các hành vi buôn lậu và gian lận thương mại, chúng ta cần thi hành tốt các biện pháp sau đây:

- Hoàn chỉnh hệ thống pháp luật liên quan đến hoạt động xuất nhập khẩu và hoạt động hải quan bao gồm cả việc nghiên cứu, xây dựng ban hành pháp luật mới; điều chỉnh, sửa đổi, bổ sung những văn bản pháp luật cũ không phù hợp. Đặc biệt, phải tập trung xây dựng một chính sách thuế cho phù hợp, tránh những hiện tượng gian lận thương mại qua chính sách thuế nhưng lại vẫn thực hiện được mục đích bảo hộ cho giai đoạn đầu phát triển ngành công nghiệp lắp ráp ô tô.

- Gắn việc chống buôn lậu và gian lận thương mại với công cuộc cải cách hành chính. Đổi mới các văn bản, quy định hướng dẫn thi hành theo hướng đơn giản, hài hoà, thống nhất, dễ hiểu, dễ nhớ. Kiên quyết loại bỏ các quy định phiền nhiễu, tiêu cực và dễ tạo kẽ hở cho các hành vi gian lận thương mại có cơ hội luồn lách, tăng cường thực hiện công tác chống buôn lậu. Để làm tốt việc này, trước hết cần có chính sách, chế độ khuyến khích xứng đáng về vật chất, động viên tinh thần cho các cán bộ nhân viên trực tiếp đối mặt với bọn buôn lậu. Đồng thời cần trang bị các phương tiện kỹ thuật hiện đại, các trang thiết bị chuyên dùng để chống buôn lậu nhằm nâng cao được hiệu quả công tác chống buôn lậu.

Tăng cường công tác quản lý thị trường thông qua những biện pháp như dán tem linh kiện ô tô nhập khẩu, kiểm tra hoá đơn nhập khẩu, tiến hành thu thuế qua hoá đơn. Tiếp tục làm tốt việc quản lý đăng ký kinh doanh để kiểm soát nhập khẩu ở biên giới. Một khi hiện tượng buôn lậu và gian lận thương mại ô tô được ngăn chặn triệt để thì lúc đó sẽ tạo được môi trường cạnh tranh lành mạnh cho các liên doanh ô tô và ngành công nghiệp lắp ráp sản xuất ô tô mới thực sự phát triển.

Cùng với việc hoàn thiện các chính sách của Nhà nước và sự nỗ lực trong sản xuất, tiêu thụ sản phẩm của các doanh nghiệp, chúng ta có quyền tin tưởng rằng trong một tương lai không xa, ô tô được lắp ráp và sản xuất tại Việt Nam sẽ có sức cạnh tranh cao hơn, từng bước nâng cao khả năng tiêu thụ tại Việt Nam và vươn ra thị trường thế giới, khi mà nền kinh tế nước ta hoà nhập đầy đủ vào nền kinh tế thế giới.

## **2. Về phía các doanh nghiệp trong ngành**

### *2.1. Đối với các doanh nghiệp liên doanh*

#### 2.1.1. Nâng cao tỷ lệ nội địa hoá

Nâng cao tỷ lệ nội địa hóa không chỉ nhằm đáp ứng yêu cầu của Nhà nước trong việc tạo ra những sản phẩm ô tô mang thương hiệu Việt Nam, mà còn mang lại cho doanh nghiệp nhiều lợi ích. Chẳng hạn, khi nhập khẩu bộ linh kiện ô tô về lắp ráp, doanh nghiệp nào có tỷ lệ nội địa hoá cao sẽ được hưởng mức thuế nhập khẩu thấp. Hơn nữa, phụ tùng, linh kiện ô tô nhập khẩu về, chúng ta không xác định được rõ giá trị thực của chúng nên thường phải trả giá cao, gây thiệt hại về kinh tế. Nếu chúng ta mua phụ tùng, linh kiện trong nước thì hiệu quả kinh tế sẽ cao hơn rất nhiều.

Để nâng cao tỷ lệ nội địa hoá, các liên doanh sản xuất ô tô Việt Nam cần kêu gọi thêm các nhà sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô nước ngoài đầu tư vào Việt Nam. Tốt hơn hết, mỗi liên doanh nên liên kết với một hoặc một vài nhà sản xuất linh kiện phụ tùng ô tô nước ngoài. Kinh nghiệm nhiều nước trên thế giới cho thấy sự phát triển của ngành công nghiệp sản xuất linh kiện phụ tùng xe hơi có vai trò quan trọng trong phát triển công nghiệp ô tô.

Trong các nhà máy sản xuất của các công ty, cần nhanh chóng đầu tư thêm dây chuyền dập vì đây là khâu cơ bản trong sản xuất và lắp ráp ô tô, giúp nhanh chóng nâng cao tỷ lệ nội địa hoá.

#### 2.1.2. Nâng cao tỷ lệ góp vốn của phía Việt Nam trong các liên doanh

Thông thường, trong các liên doanh, phía đối tác Việt Nam chỉ góp 30% vốn bằng quyền sử dụng đất, 70% còn lại là vốn của phía nước ngoài. Vốn góp của phía Việt Nam thấp cho nên quyền quản lý và điều hành doanh nghiệp liên doanh tập trung cả vào phía đối tác nước ngoài. Điều này thực tế làm cho vai trò phía đối tác Việt Nam trong liên doanh không có ảnh hưởng lớn. Tác động thúc đẩy theo hướng có lợi cho công nghiệp Việt Nam rất ít, do đó, ảnh hưởng của đầu tư nước ngoài đối với công nghiệp ô tô mờ nhạt. Chúng ta luôn nêu cao khẩu hiệu hợp tác bình đẳng cùng có lợi nhưng thực chất phía Việt Nam luôn chịu lép vế trong các liên doanh. Tham khảo kinh nghiệm phát triển công nghiệp ô tô của Trung Quốc, nên chăng Nhà nước đưa ra quy định về tỷ lệ góp vốn của phía Việt

Nam trong các liên doanh lên 50% thay vì 30% như trước đây để tạo được tiếng nói riêng cho mình, nâng cao vai trò của phía Việt Nam trong các liên doanh.

### 2.1.3. Đầu tư chiều sâu vào công nghệ, đón bắt kỹ thuật tiên tiến

Hiện nay, các liên doanh sản xuất ô tô trong nước đang trong tình thế phải rút ngắn giai đoạn, tránh nguy cơ tụt hậu, vì vậy rất cần có sự bảo hộ, đầu tư mạnh của Nhà nước trên cơ sở những mục tiêu sản phẩm, dự án đầu tư đã được xác định. Các liên doanh cũng cần phải có một chính sách và kế hoạch nêu rõ tiến độ và mục tiêu thực hiện đầu tư cho công nghệ. Trước hết, các liên doanh phải tạo được nguồn vốn để phát triển khoa học công nghệ bằng các giải pháp:

- Trích 2-5% doanh số bán ra cho nghiên cứu khoa học công nghệ, đổi mới sản phẩm, chi phí này tính trong giá thành sản phẩm.
- Hình thành các tổ chức dịch vụ chuyển giao công nghệ bao gồm tài liệu thiết kế, tư vấn các bí quyết về công nghệ. Kết hợp hợp lý quá trình nghiên cứu và sản xuất đảm bảo mỗi năm có 3-5 sản phẩm mới đưa ra thị trường.
- Ưu tiên nguồn viện trợ của nước ngoài cho phát triển khoa học công nghệ sản xuất cơ khí giao thông.
- Xây dựng chương trình hỗ trợ sản xuất sản phẩm tiêu thụ hàng năm.

Được đầu tư kịp thời, cùng với các chính sách bảo hộ có thời hạn hợp lý, chắc chắn các doanh nghiệp ô tô Việt Nam sẽ đủ tiềm lực để vươn lên cạnh tranh, để tới khi hội nhập hoàn toàn vào khu vực, sản phẩm ô tô của Việt Nam sẽ có đủ năng lực cạnh tranh quốc tế và có khả năng xuất khẩu.

### 2.1.4. Đào tạo nguồn nhân lực, kiên toàn tổ chức

Với tinh thần phát huy nội lực là chính, kiên quyết sản xuất cho được xe khách, xe tải nông dụng và xe chuyên dùng để đáp ứng nhu cầu trong nước trong giai đoạn tới. Vì vậy, nhân tố con người là vô cùng quan trọng, quyết định đến sự thành bại của công ty. Các liên doanh phải nên chú trọng đào tạo các kỹ sư, công nhân có trình độ tay nghề vững vàng, thậm chí các liên doanh nên cố gắng tạo điều kiện cho các cán bộ chủ chốt đi đào tạo ở các nước chính hãng theo định kỳ để không ngừng cập nhật nâng cao kiến thức chuyên ngành. Các công ty phải có chính sách đào tạo, bồi dưỡng cán bộ từ những kiến thức cơ bản đến những kiến thức chuyên ngành, tránh tình trạng đào tạo tràn lan, vừa tốn tiền, vừa không tạo

ra hiệu quả của việc đào tạo. Các doanh nghiệp có chính sách tuyển người hợp lý và thực hiện theo công thức 4Đ: Đào tạo, Đào tạo nâng cao, Đào tạo lại và Đào thải để lựa chọn những người có khả năng về nghiệp vụ kinh doanh, phục vụ mục tiêu chung là nâng cao uy tín của doanh nghiệp trên thương trường.

Để sàng lọc được đội ngũ cán bộ trẻ, nhanh nhạy, nắm bắt được các bí quyết công nghệ hiện đại, có khả năng sáng tạo thì ngay từ bây giờ, các công ty nên quan tâm đến sinh viên các trường đại học, đặc biệt là khối kinh tế, kỹ thuật. Các liên doanh có thể tham khảo chính sách khuyến khích sinh viên như: trao quà tặng, cấp học bổng... Trước mắt đây là một khoản đầu tư không nhỏ nhưng lại có lợi về lâu dài. Khi các sinh viên này ra trường có thể về làm cho các công ty và đây cũng chính là yếu tố cơ bản quyết định sự thành công của các liên doanh trong tương lai.

Đối với các cán bộ đang tại chức, các liên doanh cần tiếp tục mở lớp bồi dưỡng nghiệp vụ về quản trị kinh doanh, pháp luật, ngoại ngữ..., rà soát lại cán bộ trong các liên doanh hiện có, thay thế những người quá kém, đặc biệt là kém phẩm chất, đồng thời ban hành chế độ quản lý cán bộ, giúp cán bộ làm tốt công tác trong xí nghiệp.

Khuyến khích đội ngũ công nhân viên có tay nghề cao, thường xuyên tổ chức các cuộc thi tay nghề nâng bậc cho nhân viên, tạo ra động lực cho họ phấn đấu.

Về kiện toàn tổ chức, đây là vấn đề khá quan trọng, quyết định đến hiệu quả kinh tế, thể hiện trình độ quản lý tiên tiến của mỗi công ty. Mỗi phòng ban, phân xưởng phải được quy định rõ ràng về công việc, trách nhiệm để đảm bảo gọn nhẹ, dễ quản lý, tránh sự chồng chéo.

#### 2.1.5. Đẩy mạnh các biện pháp hỗ trợ việc tiêu thụ sản phẩm

Đặc trưng lớn nhất của sản phẩm hàng hoá là nó được sản xuất ra nhằm thực hiện các mục tiêu đã định trước trong phương án sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Công tác tiêu thụ sản phẩm quyết định tính hiệu quả của một quá trình sản xuất và tái sản xuất trong doanh nghiệp. Chính vì vậy, tiêu thụ sản phẩm là một trong những khâu quan trọng nhất của quá trình kinh doanh. Cùng với các biện pháp kích cầu của Nhà nước, các liên doanh cần có sự nỗ lực cho hoạt động tiêu thụ sản phẩm.

- Tăng cường công tác nghiên cứu, dự báo thị trường.

Không chỉ đối với ô tô mà bất cứ sản phẩm nào cũng vậy, sản xuất phải xuất phát từ nhu cầu thì mới có khả năng tiêu thụ được. Nhu cầu về sản phẩm ô tô ngày càng tăng nhanh, đó là thuận lợi cho các liên doanh ô tô nói chung nhưng muốn đẩy nhanh tốc độ, khối lượng sản phẩm tiêu thụ, các liên doanh cần phải tìm hiểu và phân tích kỹ thị trường để phân chia thị trường thành từng đoạn, từng loại. Trên cơ sở đó, mỗi doanh nghiệp chọn cho mình những thị trường thích hợp, có như thế mới đảm bảo sản phẩm sản xuất ra tiêu thụ được, tránh tình trạng thua lỗ bế tắc như hiện nay.

- Tăng cường công tác quảng cáo nhằm đẩy mạnh khối lượng sản phẩm tiêu thụ trong điều kiện hiện tại cho phép là vấn đề mang tính cấp bách. Mục tiêu hàng đầu của các công ty hiện nay là tìm mọi biện pháp nhằm nâng cao hiệu quả bán hàng, vì vậy các công ty cần chú ý đến công tác quảng cáo, giới thiệu sản phẩm. Quảng cáo được coi như một thông tin thị trường về hàng hoá dịch vụ. Quảng cáo giúp công ty giới thiệu được một cách rộng rãi cho khách hàng biết về sản phẩm của mình, các ưu điểm tiện lợi của nó cũng như uy tín, thế lực của công ty. Nhờ nghệ thuật quảng cáo mà công ty sẽ tạo sự hấp dẫn khách hàng, tạo ý thích và lôi cuốn khách hàng mua sản phẩm của mình.

Nhiều hình thức quảng cáo khác nhau mà các liên doanh đã lựa chọn: qua các phương tiện thông tin đại chúng, qua hội nghị khách hàng... Mỗi hình thức quảng cáo có đặc điểm và tác dụng khác nhau, các công ty nên kết hợp một cách hợp lý các phương tiện quảng cáo để có thể thông tin rộng rãi tới tất cả các khách hàng, khai thác ưu điểm của sản phẩm, đem lại hiệu quả quảng cáo cao nhất. Ngoài ra, các công ty có thể quảng cáo qua mạng Internet, đăng ký thuê bao quảng cáo trên Niên giám điện thoại...

- Thúc đẩy hoạt động sửa chữa, bảo dưỡng, dịch vụ phụ tùng

Sau khi mua và sử dụng xe ô tô, khách hàng vẫn có một nhu cầu cấp thiết nữa không kém gì nhu cầu mua xe ô tô, đó là cầu về dịch vụ sửa chữa ô tô. Bởi vì ô tô là một sản phẩm không nhỏ, để quá trình sử dụng bền, lâu dài nhất thiết cần đến dịch vụ bảo hành. Hơn nữa, yếu tố an toàn của xe có liên quan đến cả tính mạng con người và của cải của chính họ, vì vậy mà sự hướng dẫn sau bán hàng càng trở nên vô cùng quan trọng. Mặt khác, phụ tùng thay thế cho ô tô không



đơn giản như xe đạp hay xe máy, mỗi hãng xe có một loại phụ tùng riêng mà các hãng xe khác nhau không thể lắp lẫn dùng chung được, đó là chưa kể cùng một hãng xe, một loại xe nhưng model khác nhau thì phụ tùng thay thế chưa chắc đã giống nhau. Đối với các công ty lắp ráp ô tô, dịch vụ sau bán hàng là một công cụ cạnh tranh mới và hiệu quả. Các công ty có thể tham khảo:

- + Bán phụ tùng cho đại lý, trả trước 50%, số còn lại trả trong 6 tháng.
- + Kiểm tra xe miễn phí trong thời gian nhất định trong năm, có thể tiến hành các đợt kiểm tra tập trung.
- + Các công ty nên chuyên môn hoá các nhóm bán hàng theo chủng loại xe. Mỗi loại xe có khách hàng riêng, yêu cầu về quảng cáo tiếp thị khác nhau. Khi công ty phát triển, chuyên môn hoá nhóm bán hàng sẽ mang lại hiệu quả cao hơn, sự tập trung trong công việc tốt hơn.

#### 2.1.6. Chú trọng vấn đề bảo vệ môi trường

Ô nhiễm môi trường đang là một vấn đề toàn cầu làm đau đầu các vị lãnh đạo của các quốc gia, vì vậy việc sử dụng các thiết bị hạn chế ô nhiễm là vấn đề cần thiết. Theo ông Nguyễn Xuân Chuẩn-Thứ trưởng Bộ Công nghiệp-thì muốn hội nhập, Việt Nam không có cách nào khác là chuyển sang sử dụng xăng sạch. Hiện tại trong ASEAN chỉ còn Lào, Campuchia là còn sử dụng xăng pha chì.

Công nghiệp ô tô Việt Nam cần sản xuất các ô tô chạy xăng sạch (xăng không pha chì) vì chi phí cho việc sử dụng xăng pha chì rất cao. Hơn nữa, xăng sạch có ưu điểm là không gây ô nhiễm môi trường. Tiến tới các liên doanh sản xuất ô tô Việt Nam cũng nên nghĩ đến vấn đề chuyển đổi động cơ chạy xăng sang sử dụng gas. Việc sử dụng gas có 3 ưu điểm nổi bật:

*Một là*, sử dụng nhiều nhiên liệu được khai thác ngay tại Việt Nam.

*Thứ hai*, tiết kiệm được từ 30-40% chi phí nguyên liệu sau khi chuyển đổi.

*Thứ ba*, bảo vệ môi trường khỏi tác động ô nhiễm, đồng thời gas còn tăng hiệu suất làm mát và bôi trơn cho động cơ, dẫn đến tăng tuổi thọ cho động cơ và giảm chi phí bảo dưỡng, sửa chữa.

Đây là vấn đề sống còn đối với các liên doanh nếu muốn làm ăn thực sự và lâu dài tại Việt Nam. Tuy nhiên, khi xem xét danh mục sản phẩm lắp ráp của các liên

doanh ô tô Việt Nam, điều dễ nhận thấy là hầu hết các loại xe này đều thuộc dòng xe cao cấp, tiện nghi sang trọng; trong khi đó, xu hướng của người tiêu dùng hiện nay là thích các loại xe đủ tiện nghi, giá thấp mà không nhất thiết phải cực đẹp, sang trọng. Ngoài ra, nhu cầu đối với loại xe vừa chở người vừa chở hàng, xe tải dưới 1 tấn, thích hợp với kinh doanh tư nhân đang ngày một tăng cao. Chính vì vậy, các liên doanh ô tô Việt Nam cần nhanh chóng nghiên cứu và cho ra đời các sản phẩm thuộc 2 dòng xe trên để đáp ứng nhu cầu ngày càng đa dạng của thị trường.

Có thể nói, các liên doanh đóng vai trò quyết định trong việc xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam mặc dù chúng ta đã sớm có các doanh nghiệp Nhà nước tham gia vào lắp ráp sản xuất ô tô nhưng sản lượng cũng như trình độ công nghệ chưa đáng kể do vốn đầu tư cho công nghệ vượt quá sự bao cấp của Nhà nước. Thế nhưng, trong tương lai các doanh nghiệp này sẽ phải cố gắng để học hỏi và bắt kịp các doanh nghiệp liên doanh, tiến tới liên kết hợp tác cùng các liên doanh nhằm phối hợp phát triển thành công ngành công nghiệp ô tô của chính mình.

## *2.2. Đối với các doanh nghiệp Nhà nước và tư nhân*

Thời gian qua các doanh nghiệp Nhà nước và tư nhân Việt nam lắp ráp ô tô cũng đã có những nỗ lực nhất định song lực bất tòng tâm, các doanh nghiệp mới chỉ lắp ráp những xe đơn giản với sản lượng không đáng kể do hạn chế về năng lực và công nghệ mặc dù đã được Nhà nước bao tiêu đầu ra. Để các doanh nghiệp này có thể nâng cao vai trò hơn trong việc phát triển ngành công nghiệp ô tô của chính mình, các doanh nghiệp này cần phải:

- Tạo điều kiện cho các cán bộ chủ chốt tham gia vào các liên doanh, thậm chí đi đào tạo nước ngoài để nắm bắt, học tập và cập nhật các công nghệ hiện đại, kinh nghiệm quản lý tiên tiến.
- Cùng với sự hỗ trợ về vốn đầu tư của Nhà nước, mua lại các doanh nghiệp, các nhà máy liên doanh hoặc nước ngoài nhằm giảm bớt những đầu tư ban đầu, tận dụng các dây chuyền công nghệ sẵn có, cải tạo theo hướng phù hợp với việc sản xuất các loại xe phù hợp với thị trường, địa hình, khí hậu Việt Nam mà các liên doanh hầu như chưa sản xuất vì các doanh nghiệp này không thể cạnh tranh với các doanh nghiệp liên doanh có sự đầu tư về công nghệ từ chính hãng nước ngoài

và càng không nên cạnh tranh về các dòng xe sang trọng cao cấp của các liên doanh khi trình độ của mình còn hạn chế.

- Các doanh nghiệp Việt Nam, các Tổng công ty nên liên kết sáp nhập, xây dựng và phát triển thành một tập đoàn sản xuất để tạo sức mạnh tổng hợp cũng như cho phép tận dụng các thế mạnh của nhau nhằm cho ra các sản phẩm, các dòng xe mang đặc thù của Việt Nam.

Hi vọng rằng với những cố gắng nỗ lực của Chính phủ và các cơ quan Bộ Ngành các doanh nghiệp này của chúng ta sẽ không ngừng lớn mạnh và sánh vai cùng các doanh nghiệp liên doanh cùng bổ sung cho nhau tạo nên một ngành công nghiệp ô tô hoàn chỉnh.

## MỤC LỤC

Lời mở đầu	
Chương I Quá trình hình thành và phát triển ngành công nghiệp ô tô thế giới.....	1
I. Quá trình hình thành và phát triển ngành công nghiệp ô tô thế giới.....	5
1. Lịch sử hình thành ngành công nghiệp ô tô thế giới .....	5
2. Đặc điểm, vai trò và xu hướng phát triển của ngành.....	8
2.1. Đặc điểm của ngành sản xuất ô tô.....	8
2.1.1. Về vốn đầu tư .....	8
2.1.2. Về công nghệ kỹ thuật.....	9
2.1.3. Về tổ chức sản xuất .....	10
2.1.4. Về sản phẩm.....	11
2.1.5. Về mạng lưới tiêu thụ.....	11
2.2. Vai trò và vị trí của ngành công nghiệp ô tô trong nền kinh tế thế giới.....	11
2.3. Tốc độ tăng trưởng của ngành công nghiệp ô tô thế giới.....	13
2.4. Xu hướng phát triển ngành công nghiệp ô tô trên thế giới.....	13
2.4.1. Về tổ chức sản xuất .....	13
2.4.2. Về sản phẩm.....	14
2.4.3. Về thị trường .....	15
II. Kinh nghiệm của một số nước trong việc xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô .....	16
1. Mỹ .....	17
2. Mêhicô.....	17
3. Nhật Bản.....	18
4. Hàn Quốc .....	20
5. Thái Lan .....	22
5. Malaisia.....	24
Chương II Thực trạng phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam .....	28
I. Sự cần thiết phải xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.....	28
1. Vai trò của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đối với nền kinh tế.....	28
2. Thực tế tình hình cung cấp và tiêu thụ ô tô .....	31
2.1. Tổng cầu và lượng ô tô tiêu thụ .....	31
2.2. Nguồn cung cấp trong nước và nhập khẩu.....	32
II. Thực trạng xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.....	34
trong thời gian qua .....	34
1. Lịch sử hình thành và phát triển.....	34
2. Các chính sách phát triển ngành.....	37
2.1. Chính sách thuế quan .....	37
2.2. Chính sách thu hút đầu tư nước ngoài.....	39
2.3. Chính sách nội địa hoá .....	40
3. Quá trình phát triển ngành.....	41

3.1. Quy mô ngành .....	41
3.2. Năng lực sản xuất .....	44
III. Tổng kết đánh giá tổng quan thực trạng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam .....	47
1. Kết quả đạt được .....	47
1.1. Doanh thu .....	48
1.2. Đóng góp về mặt kinh tế xã hội .....	50
1.2.1. Về vốn đầu tư phát triển kinh tế .....	50
1.2.2. Đóng góp cho Ngân sách Nhà nước .....	50
1.2.3. Về lao động .....	51
1.2.4. Về thực hiện chuyển giao công nghệ .....	52
2. Tồn tại và nguyên nhân .....	53
2.1. Tồn tại trong sản xuất .....	53
2.1.1. Công nghệ lạc hậu, qui mô sản xuất nhỏ .....	53
2.1.2. Trình độ của lực lượng lao động còn nhiều hạn chế .....	54
2.1.3. Trình độ chuyên môn hoá yếu, thiếu các ngành công nghiệp phụ trợ tương xứng .....	54
2.1.4. Mất cân đối về chủng loại .....	55
2.1.5. Chính sách nhà nước thiếu đồng bộ và thường xuyên thay đổi .....	55
2.2. Tồn tại trong tiêu thụ .....	56
2.2.1. Quy mô thị trường nhỏ .....	56
2.2.2. Hệ thống cơ sở hạ tầng chất lượng kém .....	57
2.2.3. Lượng ô tô nhập khẩu nguyên chiếc tăng .....	58
IV. Cơ hội và thách thức đối với việc phát triển ngành Công nghiệp ô tô Việt Nam .....	58
1. Cơ hội .....	58
2. Thách thức .....	60
Chương III Giải pháp nhằm đẩy mạnh sự phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam .....	62
I. Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trong thời gian tới .....	62
1. Dự báo nhu cầu ô tô ở Việt Nam .....	62
1.1. Dự báo nhu cầu xe phổ thông .....	63
1.2. Dự báo nhu cầu xe ô tô cao cấp .....	63
2. Định hướng và Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam .....	64
2.1. Định hướng chiến lược phát triển .....	64
2.2. Mục tiêu chiến lược .....	65
2.2.1. Mục tiêu lâu dài .....	66
2.2.2. Mục tiêu trước mắt .....	66
2.3. Quan điểm chiến lược .....	66
2.3.1. Xây dựng và phát triển ngành công nghiệp ô tô là việc lâu dài .....	66
2.3.2. Quan điểm về sản phẩm .....	68
2.3.3. Quan điểm về khoa học công nghệ .....	68
2.3.4. Quan điểm về vốn đầu tư .....	69
2.2. Nội dung chiến lược .....	69

II. Một số giải pháp nhằm đẩy mạnh sự phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.....	72
1. Về phía Nhà nước và các cơ quan Bộ Ngành.....	72
1.1. Chính phủ cần cam kết phát triển ngành công nghiệp ô tô .....	72
1.2. Tổ chức sắp xếp lại ngành công nghiệp ô tô .....	72
1.2.1. Không cấp thêm giấy phép đầu tư cho các liên doanh sản xuất ô tô mới, lựa chọn kỹ đối tác đầu tư.....	72
1.2.2. Xây dựng Chính sách chuyển giao công nghệ với các liên doanh đang hoạt động .....	73
1.2.3. Có phương án nội địa hoá cụ thể.....	74
1.2.4. Tăng cường phát triển ngành sản xuất linh kiện, phụ tùng ô tô .....	75
1.3. Cơ chế chính sách.....	76
1.3.1. Chính sách bảo hộ về thuế quan và phi thuế quan. ....	76
1.3.2. Chính sách về vốn và các ưu đãi đầu tư .....	79
1.3.3. Hợp lý hoá các quy định về lắp ráp.....	80
1.4. Các biện pháp khác .....	81
1.4.1. Mở rộng mối quan hệ kinh tế quốc tế với các tổ chức trong và ngoài nước .....	81
1.1.2. Cải tạo hệ thống cơ sở hạ tầng .....	82
1.4.3. Đấu tranh ngăn chặn hiện tượng buôn lậu và gian lận thương mại.....	82
2. Về phía các doanh nghiệp trong ngành .....	84
2.1. Đối với các doanh nghiệp liên doanh.....	84
2.1.1. Nâng cao tỷ lệ nội địa hoá.....	84
2.1.2. Nâng cao tỷ lệ góp vốn của phía Việt Nam trong các liên doanh .....	84
2.1.3. Đầu tư chiều sâu vào công nghệ, đón bắt kỹ thuật tiên tiến.....	85
2.1.4. Đào tạo nguồn nhân lực, kiện toàn tổ chức.....	85
2.1.5. Đẩy mạnh các biện pháp hỗ trợ cho việc tiêu thụ sản phẩm .....	86
2.1.6. Chú trọng vấn đề bảo vệ môi trường.....	88
2.2. Đối với các doanh nghiệp Nhà nước và tư nhân .....	89

Kết luận

Tài liệu tham khảo

Phụ lục