

Ngành ô tô Việt Nam: Thực trạng hoạt động và những biện pháp bảo hộ

TS. NGUYỄN HỒNG NHUNG*

1. Thực trạng hoạt động

Có thể nói, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam có một lịch sử phát triển khá dài, được bắt đầu bằng sự ra đời của hai chiếc xe đầu tiên lắp ráp ở trong nước xuất hiện vào ngày 2/9/1960 trong cuộc diễu hành trên Quảng trường Ba Đình, Hà Nội. Sau đó, nhờ sự giúp đỡ của Liên Xô cũ, Việt Nam xây dựng được một nhà máy sản xuất động cơ D50, khánh thành vào năm 1975. Thế nhưng, cả nhà máy động cơ này và những nhà máy cơ khí sản xuất phụ tùng và sửa chữa ô tô khác của Việt Nam đã không thể hoạt động được do thiếu vốn, trang thiết bị lạc hậu không có điều kiện nâng cấp, trình độ công nghệ và tay nghề của công nhân cũng hạn chế. Tình hình được khởi sắc hơn khi Việt Nam ban hành Luật Đầu tư nước ngoài năm 1987 và tăng cường hội nhập khu vực và quốc tế từ đầu thập kỷ 1990. Nhiều nhà đầu tư nước ngoài đã nhìn thấy sự hấp dẫn của thị trường ô tô Việt Nam và sức tiêu thụ tiềm năng của nó. Tranh thủ các cơ hội từ chính sách ưu đãi đầu tư của Chính phủ Việt Nam, họ đã nhanh chóng xâm nhập thị trường nước ta thông qua việc thành lập các liên doanh. Như vậy, sau năm 1991, các liên doanh của hầu hết các hãng xe nổi tiếng trên thế giới

như Ford, Toyota, Mercedes Benz... đã có mặt ở Việt Nam. Và cũng từ thời điểm này, ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam mới thực sự được phát triển, đồng thời tư duy chiến lược về sự phát triển của ngành cũng được thay đổi. Thuở sơ khai, quan điểm xây dựng ngành công nghiệp ô tô là đi từ sản xuất phụ tùng cơ bản rồi nâng dần lên sản xuất ô tô. Còn từ năm 1991, chúng ta hy vọng xây dựng ngành công nghiệp ô tô thông qua hoạt động lắp ráp rồi tiến hành từng bước nội địa hóa sản xuất phụ tùng, giống như các nước ASEAN và Đông Á khác đã trải qua. Hiện nay, chúng ta có 11 liên doanh lắp ráp ô tô với tổng vốn đầu tư khoảng trên 750 triệu USD, sản lượng hàng năm khoảng 150.000 chiếc, tạo công ăn việc làm cho hàng nghìn lao động. Bên cạnh các liên doanh, còn có 52 doanh nghiệp trong nước tham gia lắp ráp ô tô, trong đó phải kể đến Transinco, Tổng công ty than, Veam, Trường Hải... Tuy nhiên, sản lượng của các doanh nghiệp này là chưa đáng kể, công nghệ lạc hậu, vốn khiêm tốn.

Những kết quả đạt được của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam sau 2 thập kỷ phát triển được thể hiện ở những điểm sau đây:

Thứ nhất, góp phần làm đa dạng hóa sản phẩm trên thị trường ô tô Việt Nam. Hiện nay, chúng ta có trên 50 chủng loại với hàng trăm

*Viện Kinh tế và Chính trị Thế giới

mẫu mã xe khác nhau của nhiều nhà sản xuất ô tô hàng đầu thế giới được lắp ráp tại Việt Nam và do các doanh nghiệp ô tô Việt Nam sản xuất. Nếu như trước đây, người tiêu dùng chỉ biết đến một vài nhãn hiệu xe quen thuộc, như Zyl, Ifaw, Praga, Kamaz... được nhập khẩu từ các nước Đông Âu, thì nay họ đã biết đến nhiều loại xe chất lượng hơn, mẫu mã đẹp hơn với số lượng ngày càng lớn, như Land Cruiser, Camry, Corolla của Toyota Việt Nam, Escap, Laser, Ranger... của Ford Việt Nam, Matiz, Lanos... của Vidamco.

Thứ hai, sản lượng xe ô tô được lắp ráp và bán ra trên thị trường Việt Nam ngày một gia tăng (Bảng 1 và 2). Các số liệu cho thấy, trong những năm 2008 - 2009, mỗi tháng, riêng các thành viên của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) đã bán được từ 9.000 đến 10.000 xe ô tô các loại, tức gần gấp rưỡi sản lượng của cả năm trong thập kỷ 1990. Kết quả là, các doanh nghiệp ô tô đã đáp ứng phần nào nhu cầu ngày càng tăng lên của người tiêu dùng trong nước.

Bảng 1: Sản lượng xe lắp ráp được trong các liên doanh của VAMA giai đoạn 1996 - 2001

Đơn vị: chiếc

Liên doanh	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Toyota	189	1.277	1.836	2.179	4.616	5.759
Mekong	892	527	416	281	423	866
VMC	2.059	1.349	948	1.252	2.222	1.800
Daewoo	964	689	463	1.119	1.750	2.006
Vinastar	409	622	702	650	935	1.612
Daihatsu	495	556	345	434	778	169
Suzuki	128	493	390	320	947	1.058
Mercedes	66	351	252	183	547	1.873
Isuzu		57	148	204	454	597
Hino		16	64	44	91	75
Ford		11	365	325	1.195	1.917
Tổng số	5.202	5948	5.931	6.991	13.958	20.000
Tốc độ tăng (%)	0	14	-0,3	18	99	43

Nguồn: Theo thống kê của VAMA.

Bảng 2: Tình hình bán hàng của VAMA giai đoạn 2006 - 2011

Đơn vị: chiếc

Năm	Xe du lịch	Xe đa dụng MPV	Xe đa dụng SUV	Xe minibus, bus	Xe tải, pick up & van và các loại khác	Tổng số
2011	4.430	1.319	1.201	404	3.209	10.937 (a)
2010	4.043	1.318	1.672	817	4.720	12.485
2009	34.918	13.251	14.306	9.138	47.315	119.300
2008	22.940	21.424	5.009	7.979	53.029	110.164
2007	17.040	17.744	5.363	5.891	34.424	80.441
6 tháng cuối 2006	4.959	9.057	811	2.010	8.134	24.985

Chú thích: (a) Đã bao gồm số bán Mercedes Benz Vietnam

Nguồn: Tổng hợp từ trang <http://www.vama.org.vn/> và <http://www.vietnamcar.com>

Bảng 3: Một số chỉ tiêu cơ bản của các doanh nghiệp trong ngành ô tô và liên quan

	2005	2006	2008	2009
Số doanh nghiệp đang hoạt động sản xuất kinh doanh tại thời điểm 31/12 hàng năm (doanh nghiệp)				
Sản xuất xe có động cơ, rơ-móc	377	264	328	392
Sản xuất phương tiện vận tải khác	554	585	683	772
Bán, bảo dưỡng và sửa chữa xe có động cơ và mô tô	8.616	8.560	10.228	12.334
Tổng số lao động trong các doanh nghiệp tại thời điểm 31/12 hàng năm (người)				
Sản xuất xe có động cơ, rơ-móc	36.801	42.489	44.798	44.339
Sản xuất phương tiện vận tải khác	89.882	99.386	125.232	127.305
Bán, bảo dưỡng và sửa chữa xe có động cơ và mô tô	35.858	26.686	40.910	45.376

Số lao động nữ trong các doanh nghiệp tại thời điểm 31/12 hàng năm (người)				
Sản xuất xe có động cơ, rơ-moóc	10.454	15.383	15.668	16.568
Sản xuất phương tiện vận tải khác	19.521	20.895	24.333	26.404
Bán, bảo dưỡng và sửa chữa xe có động cơ và mô tô	35.858	26.686	40.910	45.376
Vốn sản xuất kinh doanh bình quân hàng năm của các doanh nghiệp (tỷ đồng)				
Sản xuất xe có động cơ, rơ-moóc	19.927	23.755	25.776	35.040
Sản xuất phương tiện vận tải khác	48.823	45.302	69.310	85.802
Bán, bảo dưỡng và sửa chữa xe có động cơ và mô tô	30.405	30.641	49.793	66.486
Giá trị tài sản cố định và đầu tư tài chính dài hạn của các doanh nghiệp tại thời điểm 31/12 hàng năm (tỷ đồng)				
Sản xuất xe có động cơ, rơ-moóc	8.166	9.889	10.729	14.000
Sản xuất phương tiện vận tải khác	17.887	20.338	31.894	40.536
Bán, bảo dưỡng và sửa chữa xe có động cơ và mô tô	9.051	10.729	15.412	20.806
Doanh thu thuần sản xuất kinh doanh (tỷ đồng)				
Sản xuất xe có động cơ, rơ-moóc	24.077	26.809	39.715	53.673
Sản xuất phương tiện vận tải khác	45.578	49.930	74.819	86.552
Bán, bảo dưỡng và sửa chữa xe có động cơ và mô tô	103.727	116.176	171.540	242.391

Nguồn: <http://tttm.vecita.gov.vn/dstk.aspx?NewID=183E&CateID=93>

Thứ ba, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đã đạt tốc độ tăng trưởng cao đến chóng mặt. Số liệu thống kê của Bộ Công thương cho thấy, từ năm 2002 đến hết 2009 đã có thêm gần 1 triệu ô tô được đưa vào lưu thông, mức tăng trưởng đạt khoảng 4,25 lần và tốc độ tăng trưởng của

ngành công nghiệp ô tô Việt Nam là 60,1%. Tuy nhiên, với những nhà hoạch định chính sách và cả nhà tiêu dùng, những gì mà các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp ô tô trong nước làm được vẫn chưa đủ so với yêu cầu đặt ra của cơ quan quản lý và thị trường. Thực tế, cho dù

lượng xe tiêu thụ tăng trưởng khá đều qua từng năm, nhiều mẫu xe mới được đưa ra nhưng theo Phó Vụ trưởng Vụ Công nghiệp nặng - Bộ Công thương, ông Ngô Văn Trụ, thì giá xe Việt Nam vẫn ở hàng cao nhất thế giới và có không ít thời điểm người tiêu dùng phải xếp hàng mua xe - đó là một nghịch lý.

Thứ tư, các liên doanh và các doanh nghiệp lắp ráp ô tô Việt Nam đã có những đóng góp nhất định vào tổng vốn đầu tư xã hội và ngân sách nhà nước thông qua thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế lợi tức và đặc biệt là sự đóng góp ngày càng gia tăng (tham khảo số liệu ở Bảng 3). Chỉ tính riêng 18 thành viên của VAMA trong 6 năm từ 2000 đến 2006 đã đóng góp 1,2 tỷ USD tiền thuế cho Nhà nước.

Thứ năm, tạo ra nhiều công ăn việc làm trực tiếp và gián tiếp. Các số liệu ở Bảng 3 cho thấy, số lượng lao động làm việc trong các doanh nghiệp sản xuất xe có động cơ, rơ-mooc và các phương tiện vận tải khác đã không ngừng tăng lên trong thời gian qua và đạt khoảng 170.000 người trong năm 2009. Trong khi đó, những công việc liên quan, như bán, đại lý, bảo dưỡng, sửa chữa xe ô tô và xe máy đã tăng lên không ngừng và số lượng gần bằng 1/3 số người lao động trực tiếp trong các doanh nghiệp sản xuất xe động cơ vào năm 2009¹. Chỉ tính riêng 18 thành viên của VAMA trong 6 năm từ 2000 đến 2006 đã tạo công ăn việc làm ổn định cho 8.500 lao động trong lĩnh vực ô tô nói riêng và khoảng 35.000 lao động trong các ngành phụ trợ, có liên quan đến sản xuất ô tô. Tuy nhiên, cần ghi nhận rằng thành tích về tạo công ăn việc làm của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam từ các liên doanh ô tô là không khả quan lắm. Hiện nay, chỉ vài nghìn lao động Việt Nam có cơ hội làm việc trong các liên doanh. Thực tế này cho

thấy, mục tiêu đặt ra cho ngành ô tô Việt Nam là nâng cao tay nghề cho người lao động thông qua làm việc tại các liên doanh là không đạt được.

Thứ sáu, doanh thu ròng của các doanh nghiệp liên quan như bán, bảo dưỡng, sửa chữa xe có động cơ thường cao hơn rất nhiều so với các doanh nghiệp tham gia sản xuất trực tiếp, trong khi nhu cầu vốn đầu tư không lớn hơn nhiều lắm (xem Bảng 3).

2. Một số giải pháp bảo hộ

2.1. Một số đánh giá về chính sách bảo hộ đối với ngành công nghiệp ô tô Việt Nam được thực hiện cho đến năm 2010

Cho đến nay, đã có khá nhiều đánh giá về các chính sách mà Chính phủ Việt Nam đã thực hiện trong thời gian qua nhằm hỗ trợ cho sự phát triển ngành công nghiệp ô tô trong nước. Một nhận định chung nhất đó là chúng ta đã rất kiên trì và nhất quán trong việc bảo hộ ngành công nghiệp trong một thời gian khá dài và chủ yếu với hai công cụ chính sách là thuế và ưu đãi đầu tư. Xét dưới góc độ kinh tế học, khi một ngành sản xuất trong nước được bảo hộ bằng thuế quan, thì người được hưởng lợi là các nhà sản xuất do làm cho giá hàng sản xuất ra bị tăng lên, còn người phải chịu thiệt chính là người tiêu dùng do họ phải trả giá cao hơn giá thế giới. Như vậy, trong nhiều năm qua, người tiêu dùng Việt Nam đã phải chịu thiệt thòi quá lớn, do phải chấp nhận mua giá ô tô nhập khẩu cũng như lắp ráp trong nước với giá cao hơn nhiều so với thị trường các nước trong khu vực và trên thế giới. Không chỉ có vậy, chính sách bảo hộ cao cũng đã làm cho người bán ô tô, các đại lý ô tô đã và đang trở thành "các thượng đế". Sự khan hiếm nguồn cung trong khi nhu cầu đang gia tăng đã tạo cơ hội để người bán hàng, các đại lý nâng giá, làm cho giá xe ô tô ở Việt Nam mang tính độc quyền khá rõ nét, cho dù đó là độc quyền nhóm.

¹ Trong phân loại ngành nghề ở Bảng 3, doanh nghiệp sản xuất động cơ bao gồm cả ô tô, mô tô và các loại khác.

Hơn nữa, chính sách bảo hộ cao đã không mang lại những kết quả như mong muốn. Các doanh nghiệp lắp ráp ô tô trong nước và liên doanh đều đã muốn hưởng lợi từ các chính sách ưu đãi mà không quan tâm đến việc gia tăng tỷ lệ nội địa hóa và nâng cao tính cạnh tranh của sản phẩm. Thực tế cho thấy, sau gần 10 năm thực hiện chiến lược phát triển, ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam vẫn chưa cho ra đời được những chủng loại xe hiệu quả, thực sự phù hợp với môi trường và hoàn cảnh của nước ta. Tuy chúng ta đã và đang thu hút được một lượng khá lớn đầu tư nước ngoài, song công tác thẩm định dự án đầu tư không được thực hiện tốt, cho vào quá ô ạt, dẫn đến quá nhiều liên doanh trong một thị trường nhỏ bé, vì thế không hiệu quả.

2.2. Những thách thức từ quá trình hội nhập WTO và các chương trình khu vực

Trong thời gian tới, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam sẽ phải thực hiện tích cực hơn các cam kết về tự do hóa thương mại. Theo cam kết WTO, đến năm 2014, thuế nhập khẩu các loại ô tô sẽ phải giảm xuống 70% và tất cả các loại xe chở người sẽ phải đưa về cùng một mức thuế suất 47% vào năm 2017. Theo cam kết ASEAN/AFTA, thuế nhập khẩu cho mặt hàng ô tô chở người dưới 9 chỗ ngồi trong khu vực này sẽ là 0% vào năm 2018. Còn theo cam kết trong các hiệp định ASEAN - Trung Quốc, ASEAN - Hàn Quốc, mức thuế suất đối với linh kiện, phụ tùng ô tô đều ở mức thấp 5% (trong ASEAN) và cắt giảm xuống 0% vào 2018 đối với ASEAN - Trung Quốc. Tuy nhiên, cần ghi nhận rằng, trong cam kết với WTO của Việt Nam, ô tô vẫn là ngành được bảo hộ với hàng rào thuế quan cao và thời hạn dài hơn rất nhiều so với các ngành khác.

Bảng 4: Biểu thuế suất thuế nhập khẩu ô tô nguyên chiếc

Tổng trọng lượng có tải (Tấn)	Loại xe (Ts TB)	Phụ tùng (%)	Mức hiện hành (%)	Mức cam kết WTO (thời điểm cuối, %)	Mức dự kiến (%)
< 5 tấn	Chuyên dùng Xe tải khác	15	10 - 15 80	35 70	Giữ nguyên 30
> 5 tấn và 10 tấn	Chuyên dùng Xe tải khác	12	10 - 15 54 - 55	20 50	Giữ nguyên 25
> 10 tấn và < 20 tấn	Chuyên dùng Xe tải khác	12	10 - 15 30	20 50	Giữ nguyên 25
20 - < 45 tấn	Chuyên dùng Xe tự đổ Xe tải khác	10	8 8 8	25 25 25	Giữ nguyên Giữ nguyên 15
> 45 tấn	Xe tải		0	0	Giữ nguyên

Nguồn: Bộ Tài chính 2010.

Để thực hiện tốt các cam kết nêu trên, năm 2010, Bộ Tài chính đã soạn thảo lịch trình cắt giảm thuế đối với ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, với các mức dự kiến được trình bày trong Bảng 4. Quan điểm của Bộ tài chính là muốn thông qua cạnh tranh để buộc các doanh nghiệp ô tô Việt Nam phải cải thiện năng lực cạnh tranh của mình. Do đó, họ muốn đẩy nhanh việc thực hiện cắt giảm thuế đối ngành ô tô sớm hơn thời hạn đã cam kết. Với tinh thần đó, trong năm 2010, Bộ Tài chính đã đề xuất, bắt đầu từ ngày 1/1/2011, các dòng xe ô tô chở người từ 9 chỗ ngồi trở xuống nhập khẩu từ ASEAN hiện có thuế suất thuế nhập khẩu 83% sẽ được giảm xuống đúng bằng cam kết ASEAN là 70%. Còn đối với các loại xe ô tô nhập khẩu từ các khu vực khác, mức thuế vẫn giữ nguyên 83%. Thế nhưng, đề xuất này đã gặp phải sự phản đối gay gắt của Bộ Công thương và đặc biệt là của các doanh nghiệp lắp ráp ô tô, cho rằng làm như vậy là Bộ Tài chính muốn “bứt tử” ngành công nghiệp ô tô Việt Nam. Chính vì sự tranh cãi này, mà cho đến thời điểm tháng 4/2012, thuế nhập khẩu xe mới nguyên chiếc vẫn đang giữ ở mức 80 - 83%.

2.3. Đề xuất một số giải pháp

Để xác định được các giải pháp bảo hộ hiệu quả đối với ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, cần dựa trên nội dung của Chiến lược tổng thể và chính sách bảo hộ sản xuất công nghiệp trong nước phù hợp với các cam kết quốc tế, quy định của WTO giai đoạn đến năm 2020 đã được Chính phủ phê duyệt năm 2008. Theo đó, việc bảo hộ phải tạo điều kiện trợ giúp các nhà sản xuất trong nước từng bước nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường nội địa và từng bước mở rộng thị trường xuất khẩu, phải tạo điều kiện huy động các nguồn lực trong nước, góp phần ổn định kinh tế - xã hội, tạo việc làm và nâng cao đời sống người lao động và phải

hướng tới các mục tiêu xã hội và bảo vệ lợi ích của người tiêu dùng trên thị trường nội địa. Bên cạnh đó, các biện pháp bảo hộ phải phù hợp với đòi hỏi của WTO và các chương trình tự do hóa thương mại khác, phải giúp tạo lập lợi thế cạnh tranh và phải công bằng đối với tất cả các doanh nghiệp.

Trên cơ sở Chiến lược tổng thể và chính sách bảo hộ sản xuất công nghiệp trong nước phù hợp với các cam kết quốc tế, quy định của WTO giai đoạn đến năm 2020 với các mục tiêu và định hướng giải pháp nêu trên, kết hợp với thực trạng thực hiện chính sách của Chính phủ trong thời gian qua, có thể đề xuất một số nhóm giải pháp sau đây cho sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trong thời gian tới.

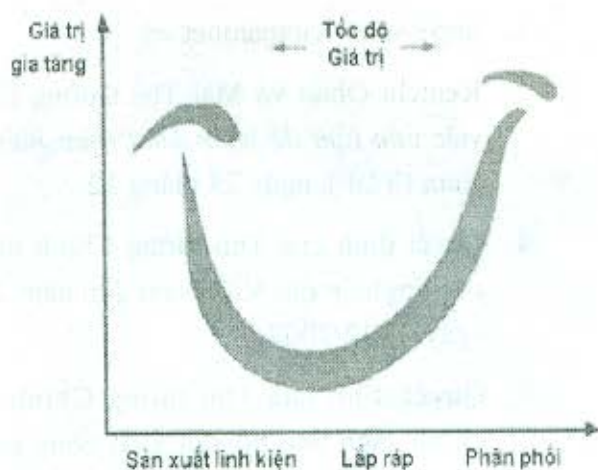
Nhóm giải pháp thứ nhất liên quan đến các biện pháp thuế quan. Xây dựng lộ trình thích hợp cho việc cắt giảm thuế quan cho đúng với các cam kết trong WTO và các chương trình tự do hóa thương mại khu vực mà Việt Nam đang tham gia. Thực hiện biện pháp này sẽ làm gia tăng cạnh tranh – động lực của cuộc chạy đua hạ giá thành sản phẩm giữa các nhà sản xuất, đồng thời giảm thuế cũng tạo cơ hội cho người tiêu dùng được mua sản phẩm với giá rẻ hơn.

Nhóm giải pháp thứ hai liên quan đến đáp ứng yêu cầu về tập trung sản xuất và đầu tư. Từ kinh nghiệm phát triển ngành công nghiệp ô tô của các nước Đông Nam Á cho thấy, việc tập trung các doanh nghiệp sản xuất ô tô và linh phụ kiện vào các trung tâm, khu liên hợp có quy mô lớn (chứ không phân bố rải rác như ở Việt Nam hiện nay) sẽ tạo điều kiện thuận lợi rất nhiều cho quá trình sản xuất kinh doanh. Tuy nhiên, thực hiện giải pháp này không phải là dễ đối với Việt Nam, do những hạn chế về vốn và công nghệ cũng như kỹ năng tổ chức, quản lý, cần phải có sự hỗ trợ của các tập đoàn, đối tác nước ngoài đủ mạnh. Yêu cầu thứ hai là về đầu

tư tập trung. Thời gian qua, chúng ta đầu tư khá dàn trải, thị trường thì vẫn còn nhỏ bé, mà lại đầu tư lắp ráp tới hàng trăm mẫu mã xe khác nhau, dẫn đến không thể phát triển được công nghiệp phụ trợ bởi hiệu quả đầu tư sẽ thấp. Hiện nay chúng ta đang có ý tưởng về phát triển dòng xe chiến lược, thì nên triển khai theo hướng này để đầu tư được tập trung hơn. Ban đầu có thể chỉ là một vài mẫu mã, chúng loại, rồi sau đó sẽ mở rộng ra các chủng loại khác. Có điều, các chuyên gia trong ngành lưu ý rằng, việc xác định các dòng xe chiến lược không nên chỉ dựa vào xu hướng tiêu dùng của thế giới, mà nên dựa trên một sự kết hợp tinh tế giữa sự phát triển về cơ khí, chế tạo với công nghệ điện tử, công nghệ cao và công nghệ bảo vệ môi trường.

Thực tiễn kết quả đầu tư của Vinaxuki có thể minh chứng cho tác động tích cực của một chiến lược đầu tư táo bạo nhưng có trong diêm. Nhờ đầu tư vào nhà máy khuôn mẫu dập vỏ xe và đúc linh kiện, mà năm 2011, Vinaxuki có 5 model xe tải được sử dụng cabin do chính công ty thiết kế chế tạo với kiểu dáng hiện đại nhất, độ bền đảm bảo trên 15 năm; từ năm 2013, Vinaxuki sẽ nghiên cứu chế tạo các loại cabin xe tải các loại trên 10 tấn. Vinaxuki cũng đã đặt ra kế hoạch trong 5 năm từ 2010 - 2015 hoàn thành 3 thân vỏ xe con lắp cho các xe có dung tích từ 1.1 đến 2.5 kể cả phần nội thất và ngoại thất. Với phần nội địa hóa động cơ, đến cuối năm 2014, Vinaxuki có thể nội địa hóa 60 - 70% với xe tải và 50 - 60% với xe con cho 10 mẫu xe. Theo tính toán, mỗi bộ khuôn dập cabin xe tải nếu mua ngoài phải trả từ 3 - 7 triệu USD, nếu tự chế tạo giảm 20 - 30% còn 2 - 4 triệu USD. Tùy giá trị mỗi bộ khuôn xe con giá nhập ngoại từ 14 - 25 triệu USD còn tự chế tạo chỉ từ 10 - 16 triệu USD và nhất là không phải dùng ngoại tệ, góp phần vào kiểm chế nhập siêu cũng như tạo việc làm cho người lao động.

Nhóm giải pháp thứ ba liên quan đến việc tham gia vào mạng lưới sản xuất khu vực. Với quy mô thị trường và công suất các nhà máy hiện tại và trong tương lai, công nghiệp hỗ trợ ngành ô tô của Việt Nam rất khó phát triển. Không nên tham vọng sản xuất xe "made in Vietnam" 100% mà nên tính toán để liên kết, tham gia chuỗi sản xuất của các hãng ô tô nổi tiếng để nâng cao tỷ lệ nội địa hóa xe sản xuất trong nước. Dựa trên mô hình thể hiện sự thay đổi về giá trị gia tăng trong mỗi giai đoạn của quá trình sản xuất ô tô, kết hợp với mối liên kết hiện tại của các nhà sản xuất ô tô trong khu vực, các nhà sản xuất ô tô và linh phụ kiện Việt Nam có thể định vị cho mình được chỗ đứng trong mạng sản xuất đó.



Theo dự báo, Trung Quốc hiện đang nổi lên như là một thị trường ô tô lớn nhất thế giới, Indonesia có thể thay thế Thái Lan trở thành trung tâm công nghiệp ô tô ở Đông Nam Á, nhờ tiềm năng to lớn về thị trường nội địa và tài nguyên thiên nhiên. Mặt khác, việc triển khai AFTA đã làm cho hoạt động xuất khẩu ô tô và phụ tùng ô tô từ Indonesia sang các nước Đông Nam Á trở nên dễ dàng hơn rất nhiều. Trong khi đó, nhu cầu về các chi tiết cấu thành ô tô giá rẻ sẽ khuyến khích việc xây dựng nhà máy mới ở Indonesia, do những lợi thế về nguồn tài nguyên và nhân công tại đây.

Nhóm giải pháp thứ tư liên quan đến việc đảm bảo yêu cầu về bảo vệ môi trường. Đây là giải pháp hợp lý và hiệu quả để ngăn chặn việc nhập khẩu các loại xe không đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật cao về khí thải, tiêu

hao nhiên liệu, độ an toàn, đặc biệt là xe đã qua sử dụng. Bên cạnh đó, cần đưa ra chính sách về kiểm định chất lượng, ràng buộc trách nhiệm của nhà sản xuất với sản phẩm đưa vào thị trường♦

Tài liệu tham khảo:

1. Các bài trên <http://www.tinkinhhte.com>
2. Các bài trên <http://www.thitruongvietnam.com.vn>
3. Các bài viết liên quan đến ngành công nghiệp ô tô Việt nam trên các báo Nhân Dân, Diễn đàn Doanh nghiệp, Lao động, Báo Hà nội mới Online
4. <http://www.thegioioto.com.vn>
5. <http://www.ven.vn/news>
6. <http://www.vietnamnet.vn>
7. Kenichi Ohno và Mai Thế Cường (2004): *Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam - Những việc cần làm để triển khai thực hiện Quy hoạch ngành*, Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam (VDF), ngày 28 tháng 12.
8. Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2010, tầm nhìn tới năm 2020, số 175/2002/QĐ-Ttg, ngày 03/12/2002.
9. Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược tổng thể và chính sách bảo hộ sản xuất công nghiệp trong nước phù hợp với các cam kết quốc tế, quy định của WTO giai đoạn đến năm 2020, số 160/2008/QĐ-Ttg, ngày 04 tháng 12 năm 2008.