

# Ngành chế tạo ô tô Việt Nam tham gia mạng sản xuất toàn cầu

TRẦN THỊ QUỲNH TRANG\*

**Tóm tắt:** Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam bắt đầu hình thành từ những năm 1960, tuy nhiên cho đến năm 1991 ngành công nghiệp ô tô Việt Nam mới có bước phát triển rõ rệt. Sau hơn hai thập kỷ xây dựng, phát triển thì ngành này cũng đã đạt được những thành công nhất định như năm 2017 lắp ráp được hơn 198.000 xe và tham gia vào mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô với một mức độ còn hạn chế. So với mục tiêu đề ra và tiềm năng phát triển, có thể nói ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đã thất bại bởi tỷ lệ nội địa hóa thấp, sản lượng thấp, quy mô thị trường nhỏ bé, giá bán ô tô cao hơn các nước trong khu vực... Bài viết dưới đây góp phần làm rõ những thuận lợi và khó khăn khi Việt Nam tham gia mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô, từ đó đánh giá triển vọng tham gia mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô cho các doanh nghiệp Việt Nam.

**Từ khóa:** Công nghiệp ô tô, nhà sản xuất, mạng sản xuất toàn cầu, Việt Nam.

Việt Nam đang nỗ lực thực hiện các nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội 2011 - 2020 với mục tiêu trở thành nước công nghiệp hiện đại vào năm 2020. Và mới đây Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Chiến lược Phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Mục tiêu của Chiến lược là xây dựng ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trở thành ngành công nghiệp mũi nhọn, đáp ứng nhu cầu thị trường nội địa về các loại xe có lợi thế cạnh tranh, tham gia xuất khẩu, tạo động lực thúc đẩy sự phát triển của các ngành công nghiệp khác và nâng cao năng lực cạnh tranh để trở thành nhà cung cấp linh kiện, phụ tùng trong mạng sản xuất ô tô toàn cầu.

## 1. Lịch sử phát triển ngành chế tạo ô tô ở Việt Nam

Có thể chia quá trình phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam thành ba giai đoạn: *Giai đoạn 1 (1960 - 1990)*: giai đoạn hình thành ngành công nghiệp ô tô; *Giai đoạn 2 (1991 - 2005)* giai đoạn phát triển ngành công nghiệp ô tô; *Giai đoạn 3 (2006 - hiện nay)* giai đoạn cất cánh ngành công nghiệp ô tô.

*Giai đoạn 1 (1960 - 1990)*, năm 1960, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam được hình thành, đến năm 1976 ngành này mới bước đầu có sự thay đổi. Tháng 4 năm 1980 nhờ có sự hỗ trợ của Liên Xô, Việt Nam đã thành lập nhà máy Diesel Sông Công, năm 1987 nhà máy bắt đầu đi vào sản xuất

\*Viện Kinh tế và Chính trị Thế giới

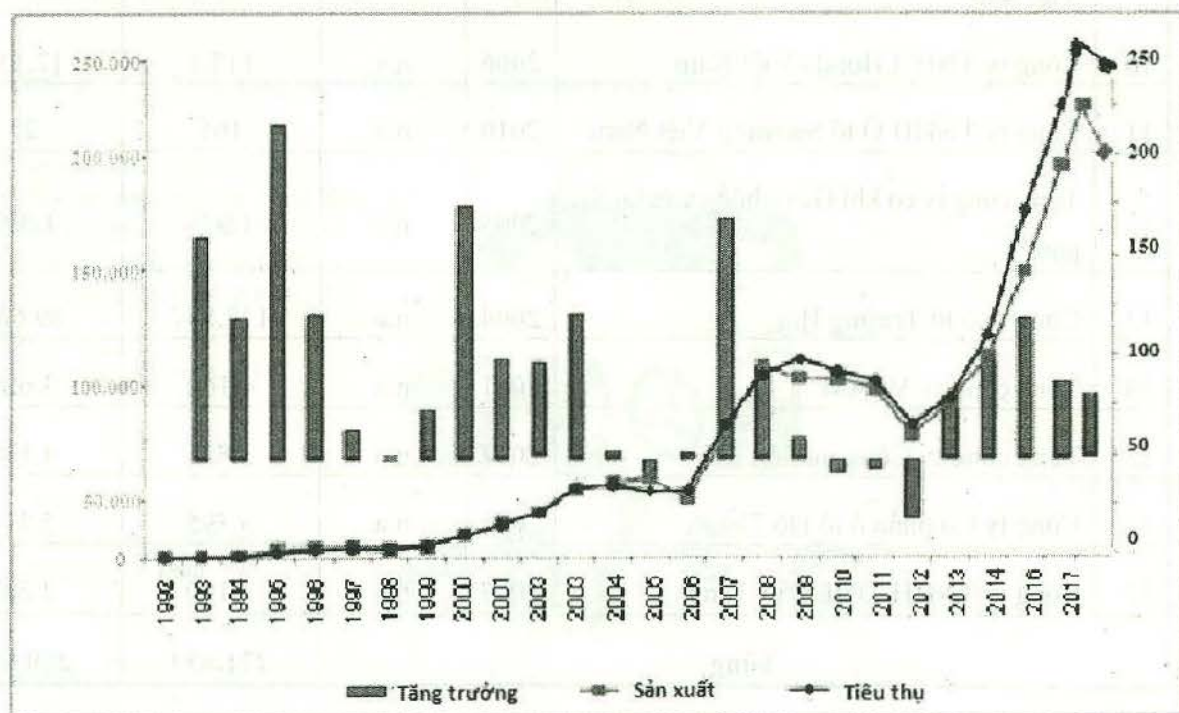
động cơ diesel D500L phục vụ cơ giới hóa nông nghiệp và các ngành kinh tế khác. Tiếp theo đó là nhà máy đại tu ô tô Cẩm Phả được thành lập với chức năng đại tu các ô tô hạng nặng. Tuy nhiên, cho đến năm 1990, hoạt động của những nhà máy này chủ yếu là sửa chữa, bảo dưỡng các bộ phận của ô tô.

*Giai đoạn 2 (1991 – 2005).* Để phát triển ngành công nghiệp ô tô, Chính phủ đã tạo nhiều ưu đãi và điều kiện thuận lợi hấp dẫn thu hút các tập đoàn ô tô của nước ngoài vào đầu tư sản xuất lắp ráp ô tô tại Việt Nam. Năm 1991, hai công ty ô tô có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài được thành lập 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 thu hút được rất nhiều các nhà đầu tư là các tập đoàn ô tô nổi tiếng

hàng đầu trên thế giới như Ford, Toyota, Mercedes... Đến năm 1995 đã có tới 14 liên doanh được cấp giấy phép thành lập trong đó 11 liên doanh đã đi vào hoạt động.

*Giai đoạn 3 (2006 – hiện nay),* có nhiều biến động trong ngành công nghiệp ô tô cả về sản lượng và tiêu thụ ô tô (xem Hình 1). Đặc biệt, tháng 9/2017, Vingroup khởi công tổ hợp sản xuất ô tô thương hiệu Việt, mục tiêu của VINFAST là trở thành nhà sản xuất ô tô hàng đầu Đông Nam Á với công suất thiết kế lên đến 500.000 xe/năm vào năm 2025, sản phẩm chủ lực là ô tô động cơ đốt trong, ô tô sử dụng động cơ điện và xe máy điện thân thiện với môi trường. Toàn bộ quy trình sản xuất được đặt tại Nhà máy VINFAST Hải Phòng, quy mô 335 ha, gồm 5 phân xưởng chính: phân xưởng ép; phân xưởng thân xe; phân xưởng sơn; phân xưởng sản xuất động cơ; phân xưởng lắp ráp.

**Hình 1:** Sản xuất và tiêu thụ ô tô giai đoạn 1992 - 2017



*Nguồn:* Thúy (2016), Viện nghiên cứu chiến lược, chính sách công nghiệp.

**Bảng 1: Một số doanh nghiệp sản xuất và lắp ráp ô tô tại Việt Nam (thành viên VAMA)**

Số TT	Tên doanh nghiệp	Năm SX	Năng lực SX ĐK xe	Danh sách bán năm 2016 xe	Danh sách bán năm 2017 xe
1	Công ty ô tô Mekong	1992	30.000	450	69
2	Công ty TNHH ô tô GM Việt Nam	1995	20.000	9.726	10.576
3	Công ty Liên doanh sản xuất ô tô Ngôi sao	1995	20.000	6.113	6.672
4	Công ty Liên doanh Mercedes - Benz Việt Nam	1996	11.000	5.927	7.108
5	Công ty Vietnam Suzuki (Visuco)	1996	12.400	7.694	6.076
6	Công ty TNHH ô tô Toyota Việt Nam	1996	5.000	5.285	59.355
7	Công ty TNHH Isuzu Việt Nam	1997	2.000	7.091	7.965
8	Công ty TNHH Ford Việt Nam	1997	14.000	20.740	28.588
9	Công ty Liên doanh Hino Motors Việt Nam	1997	7.000	5.907	4.733
10	Công ty TNHH Honda Việt Nam	2006	n.a	115.1	12.134
11	Công ty TNHH Ô tô Sanyang Việt Nam	2010	n.a	165	27
12	Tổng công ty cơ khí Giao thông vận tải Sài Gòn	2005	n.a	1.978	1.397
13	Công ty ô tô Trường Hải	2004	n.a	112.847	89.602
14	Tổng công ty VEAM	2011	n.a	4.160	3.621
15	Tổng công ty Công nghiệp ô tô	2007	n.a	3.811	4.135
16	Công ty Cổ phần ô tô Đô Thành	2001	n.a	5.795	5.411
17	Công ty TNHH TCIE Việt Nam	2009	n.a	2.180	2.202
<b>Tổng</b>				<b>271.834</b>	<b>250.619</b>

*Nguồn: Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA).*

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, tại Việt Nam hiện có khoảng 50 doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp ô tô trong và ngoài nước, trong đó 17 doanh nghiệp là thành viên Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA). Đặc biệt, có 2 doanh nghiệp tư nhân là Công ty Ô tô Trường Hải và Nhà máy Ô tô Xuân Kiên. Tuy số lượng doanh nghiệp khiêm tốn nhưng năm 2017, các doanh nghiệp nội địa đã sản xuất được 250.619 xe, chủ yếu là xe tải loại nhỏ và xe khách (gấp hai lần năm 2010 và gần 4 lần so với năm 2005).

**2. Thực trạng tham gia mạng sản xuất ô tô của Việt Nam**

Mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô có cấu trúc phức tạp nhiều tầng, nhiều cấp với mức độ thuê ngoài cao. Tuy nhiên về cơ bản, mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô gồm ba chủ thể chính: các hãng ô tô, các hãng chế tạo mô - đun linh kiện và các hãng chế tạo linh kiện.

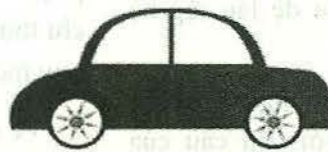
Để xem xét giá trị tạo ra của ngành, nghiên cứu phân tích mạng sản xuất dựa trên mối liên

kết giữa nhà lắp ráp và hệ thống nhà cung ứng. Cụ thể, các nhà cung cấp cấp 1 thường cung cấp các cụm chi tiết là các đơn vị chức năng của xe ô tô, gồm đơn vị động lực (như động cơ), đơn vị truyền dẫn (như hệ thống truyền động), hệ thống điện thủy lực (như ABS, ESP), và hệ thống điện tử (như túi khí, điều hoà, đai an toàn), và các nhà cung cấp cấp 2 là những doanh nghiệp cung cấp phụ tùng, linh kiện (gọi là các hệ thống con) cho các nhà cung cấp cấp 1 để lắp ráp thành cụm chi tiết hoàn chỉnh.

Theo thống kê chưa đầy đủ của các doanh nghiệp trong ngành này, hiện nay, Việt Nam có 20 nhà sản xuất, lắp ráp ô tô (hơn 90% là doanh nghiệp FDI) nhưng chỉ có 83 công ty hỗ trợ cấp 1 và 138 công ty cấp 2, cấp 3. Trong khi đó, Thái Lan chỉ có 16 doanh nghiệp (DN) lắp ráp nhưng có đến 690 doanh nghiệp hỗ trợ cấp 1 và 1.700 doanh nghiệp cấp 2, cấp 3. Với số lượng hạn chế, khiêm tốn hơn hẳn về công ty hỗ trợ so với Thái Lan, có thể thấy ngành công nghiệp hỗ trợ ô tô ở Việt Nam chưa phát triển.

**Hình 2: Số lượng các OEM, các nhà cung cấp cấp 1, 2 và 3 của Việt Nam**

Nhà sản xuất, lắp ráp: 20  
 Nhà sản xuất, lắp ráp Nhật Bản : 5  
 Nhà sản xuất, lắp ráp Mỹ: 2  
 Nhà sản xuất, lắp ráp Đức: 1  
 Nhà sản xuất, lắp ráp khác: 12



Doanh nghiệp lớn

Nhà cung cấp cấp 1: 83



Doanh nghiệp vừa và nhỏ

Nhà cung cấp cấp 2,3: 138  
 Nhà cung cấp linh kiện thay thế: 5  
 Nhà sản xuất khác: 178



*Nguồn: Thúy (2016), Viện Nghiên cứu Chiến lược, chính sách công nghiệp.*

Do thị trường trong nước quá nhỏ, nên không khuyến khích được sự phát triển của công nghiệp phụ tùng, linh kiện ô tô do đó tỷ lệ nội địa hóa thấp và mức độ tham gia vào mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô là không cao. Trong khi Việt Nam vẫn loay hoay với tỷ lệ nội địa hóa ô

tô ở mức thấp, phụ tùng linh kiện ô tô hiện đang sản xuất tại Việt Nam chủ yếu là các phụ tùng thâm dụng lao động, công nghệ giản đơn, như ghế ngồi, kính, sãm lốp, bánh xe... thì Thái Lan đã trở thành trung tâm quan trọng của nền công nghiệp sản xuất ô tô và phụ tùng ô tô thế giới.

**Bảng 2:** Một số chỉ tiêu về doanh nghiệp FDI sản xuất phụ tùng linh kiện ô tô ở Việt Nam

Năm	2005		2010		2014	
	Việt Nam	DN FDI	Việt Nam	DN FDI	Việt Nam	DN FDI
DN liên quan đến Sản xuất ô tô	62	138	133	358	214	1.074
Lao động (người)	4.786	16.245	17.230	17.110	28.442	50.353

*Nguồn: Tác giả tổng hợp từ Tổng cục Thống kê giai đoạn 2005 - 2014.*

*Về động cơ ô tô:* hiện nay 100% các doanh nghiệp chưa sản xuất được và đều nhập nguyên cụm chi tiết động cơ về lắp ráp. Đối với hệ thống phanh, tuy không sản xuất được hệ thống hoàn chỉnh, một số chi tiết của hệ thống đã được sản xuất tại Việt Nam bao gồm ống phanh, đĩa phanh, trống phanh và bàn đạp chân phanh. Các chi tiết còn lại được nhập khẩu để lắp ráp hệ thống phanh trong nước.

*Về khuôn sản xuất linh kiện ô tô,* còn chậm phát triển, chưa tương xứng với yêu cầu của ngành công nghiệp ô tô. Với những loại khuôn nhỏ, đơn giản để dập các chi tiết nhỏ thì các doanh nghiệp trong nước có đủ năng lực để cung cấp, kiểm tra và sửa chữa. Nhưng với các loại khuôn lớn đòi hỏi độ phức tạp cao thì vẫn phải nhập khẩu, và gửi ra nước ngoài để sửa chữa... Vật liệu chủ yếu làm khuôn mẫu được nhập khẩu. Các nhà sản xuất khuôn mẫu đa phần có quy mô không lớn lại chưa có sự liên kết, phối hợp để phát triển, do đó khả năng đáp ứng các đơn hàng lớn đòi hỏi về chất lượng, giá thành và thời gian giao hàng chậm so với hợp đồng.

*Về công nghệ đúc,* hiện nay mới chỉ có một số doanh nghiệp FDI có đủ năng lực đúc và cung cấp cụm chi tiết bánh xe, tuy nhiên do quy mô thị trường trong nước còn quá nhỏ, nên cũng giống như các doanh nghiệp sản xuất khuôn mẫu, hầu hết các doanh nghiệp này mới chỉ phục vụ các doanh nghiệp xe máy là chủ yếu, và chỉ thực hiện các đơn hàng đúc bánh xe ô tô với quy mô hạn chế.

*Về công nghệ xử lý bề mặt,* năng lực mạ, xử lý bề mặt tại Việt Nam đã khá phát triển. Đã có nhiều doanh nghiệp Việt Nam và doanh nghiệp FDI đầu tư dây chuyền hiện đại sơn tĩnh điện và sơn điện ly với các quy mô khác nhau.

*Về ắc quy,* ắc quy thuộc linh kiện, phụ tùng đơn giản, không đòi hỏi công nghệ phức tạp đồng thời tỷ lệ thay thế khá lớn, do đó ngoài việc cung cấp cho các hãng lắp ráp ô tô, ắc quy còn cung cấp cho thị trường theo sau như các đại lý bảo hành và các trung tâm bảo dưỡng ô tô. Do vậy, nhu cầu về ắc quy lớn hơn nhiều so với quy mô

thị trường xe ô tô. Hiện nay, tại Việt Nam cả các doanh nghiệp FDI và doanh nghiệp trong nước đều thành công trong sản xuất, cung cấp ắc quy cho các nhà sản xuất ô tô, như Varta, Bosch, GS, Pinaco, Le Long, và Tibaco...

*Cụm dây điện* là sản phẩm thế mạnh của các doanh nghiệp Việt Nam. Hiện nay, cụm dây điện

Việt Nam đã xuất khẩu đi trên 10 quốc gia trên thế giới, đặc biệt là các quốc gia có ngành công nghiệp ô tô phát triển như: Nhật Bản, Mỹ, Đức... với kim ngạch xuất khẩu hàng năm tương đối lớn. Nhà cung cấp cụm dây điện chủ yếu là các doanh nghiệp FDI của Nhật Bản như tập đoàn Sumitomo và công ty Yazaki.

**Bảng 3: Số lượng và giá trị nhập khẩu ô tô và linh kiện ô tô của Việt Nam giai đoạn 2009 – 2018**

Năm	Nhập khẩu	Ô tô nguyên chiếc	Linh kiện, phụ tùng ô tô
2009	Số lượng (chiếc)	80.596	
	Giá trị (USD)	1.268.628.883	1.802.239.244
	Giá trị bình quân (USD/chiếc)	<b>15.740,59</b>	
2010	Số lượng (chiếc)	53.841	
	Giá trị (USD)	978.513.689	1.929.030.864
	Giá trị bình quân (USD/chiếc)	<b>18.174,14</b>	
2011	Số lượng (chiếc)	54.621	
	Giá trị (USD)	1.028.613.584	2.037.929.121
	Giá trị bình quân (USD/chiếc)	<b>18.831,83</b>	
2012	Số lượng (chiếc)	27.405	
	Giá trị (USD)	615.484.076	1.461.339.615
	Giá trị bình quân (USD/chiếc)	<b>22.458,82</b>	
2013	Số lượng (chiếc)	35.125	
	Giá trị (USD)	722.620.391	1.678.984.695
	Giá trị bình quân (USD/chiếc)	<b>20.572,82</b>	
2014	Số lượng (chiếc)	70.956	
	Giá trị (USD)	1.581.666.079	2.182.880.902
	Giá trị bình quân (USD/chiếc)	<b>22.290,8</b>	
2015	Số lượng (chiếc)	125.534	
	Giá trị (USD)	2.982.658.423	3.028.266.112
	Giá trị bình quân (USD/chiếc)	<b>23.759,77</b>	

2016	Số lượng (chiếc)	113.567	
	Giá trị (USD)	2.335.122.553	3.549.516.050
	Giá trị bình quân (USD/chiếc)	<b>20.561,63</b>	
2017	Số lượng (chiếc)	97.213	
	Giá trị (USD)	2.237.000.000	3.171.154.252
	Giá trị bình quân (USD/chiếc)	<b>23.011,33</b>	
6 tháng 2018	Số lượng (chiếc)	9.056	
	Giá trị (USD)	247.734.679	1.247.772.876
	Giá trị bình quân (USD/chiếc)	<b>27.355,86</b>	

*Nguồn: Tác giả tổng hợp từ số liệu thống kê Tổng cục Hải quan 2009 - 2018.*

Ghế ô tô, là sản phẩm công kênh nên hầu hết các nhà lắp ráp đều có xu hướng nội địa hóa sản phẩm này. Tuy nhiên, vẫn còn các linh kiện phức tạp của ghế như các chi tiết lò xo, bộ cảm biến... các nhà cung cấp cấp 1 vẫn phải nhập khẩu, còn lại các linh kiện cơ khí đơn giản thì đều đặt mua trong nước. Ngoài các chi tiết cơ khí, da bọc ghế cũng là sản phẩm rất cần thiết cho ghế, tuy nhiên, hiện nay, chất lượng da của Việt Nam chưa đáp ứng được yêu cầu của ngành ô tô.

Về các linh kiện nội thất xe ô tô, tuy chưa sản xuất được toàn bộ nhưng một số chi tiết như nhựa, ăng ten, bộ dụng cụ... các nhà lắp ráp hoặc các nhà cung cấp cấp 1 cũng có thể mua tại Việt Nam.

Hiện nay, theo quy định về tiêu chuẩn của doanh nghiệp lắp ráp ô tô phải có cơ sở vật chất đảm bảo thực hiện được bốn công đoạn hàn, sơn, lắp ráp và kiểm tra. Do vậy, các doanh nghiệp lắp ráp hiện nay đều có đủ năng lực và

cơ sở hạ tầng thực hiện sơn, lắp ráp và kiểm tra nội bộ về an toàn (phanh, gia tốc), khí thải... theo công suất thiết kế (Thúy, 2016).

Việc đánh giá sự tham gia vào mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô Việt Nam để xem xét giá trị tạo ra trong nước của ngành công nghiệp ô tô, bên cạnh đó, năng lực tham gia mạng sản xuất toàn cầu còn có thể được xem xét thông qua các số liệu thống kê về thương mại. Hoạt động xuất nhập khẩu phụ tùng linh kiện ô tô cũng thể hiện phần nào mức độ tham gia mạng sản xuất toàn cầu của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam.

Mặc dù chưa phát triển mạnh, nhưng kim ngạch xuất khẩu của công nghiệp ô tô Việt Nam thời gian gần đây tăng trưởng khá tốt. Trong vòng 6 tháng đầu năm 2018, Việt Nam đã xuất khẩu được hơn 2,1 tỷ USD linh kiện (trong đó các doanh nghiệp FDI chiếm 1,8 tỷ USD). Do tác động của Nghị định 116 của Chính phủ<sup>1</sup> nên

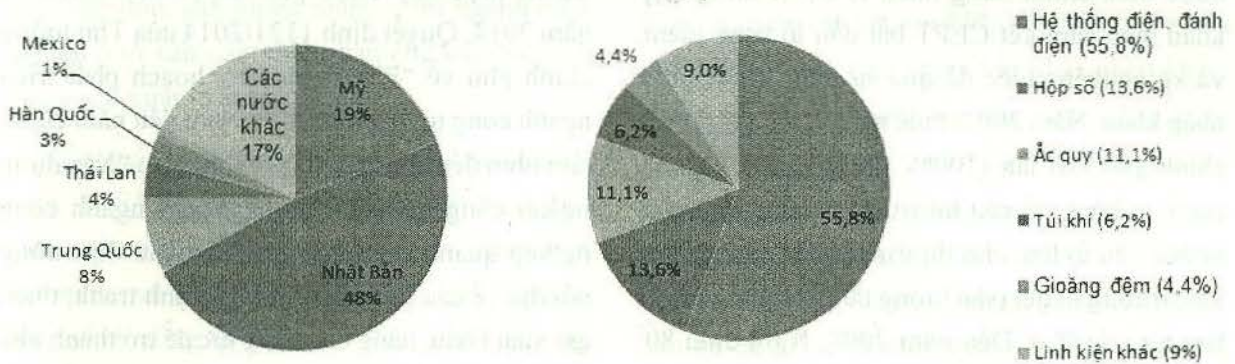
<sup>1</sup> Nghị định 116/2017/NĐ-CP của Chính phủ quy định về điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu ô tô việc chính thức có hiệu lực từ ngày 1/1/2018.

6 tháng đầu năm 2018 Việt Nam chỉ nhập khẩu hơn 1,2 tỷ USD linh kiện ô tô. Thị trường xuất khẩu chủ yếu là Nhật Bản và Mỹ. Điều đáng quan tâm là Việt Nam đạt thặng dư thương mại đối với một số phụ tùng, linh kiện như linh kiện cho hệ thống điện, bộ đánh điện, dây cáp, hộp số, túi khí... Điều này cho thấy, công nghiệp hỗ trợ của Việt Nam có thể có cơ hội phát triển thông qua xuất khẩu, và ngành công nghiệp ô tô Việt Nam vẫn có cơ hội tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu nhờ nâng cao năng lực xuất khẩu

phụ tùng, linh kiện ô tô mà Việt Nam có lợi thế cạnh tranh.

Nhìn chung, ngành công nghiệp ô tô của Việt Nam mới bước đầu tham gia vào mạng sản xuất toàn cầu ở khâu hạ nguồn và các công ty FDI chiếm ưu thế. Theo số liệu của công ty Toyota Việt Nam, hiện nay trong số 18 doanh nghiệp cung cấp phụ tùng linh kiện cho Toyota ở Việt Nam thì có đến 11 doanh nghiệp FDI, chỉ có 7 doanh nghiệp Việt Nam tham gia vào sản xuất phụ tùng linh kiện.

**Hình 3: Xuất khẩu phụ tùng linh kiện ô tô năm 2017**



*Nguồn: ITC Trademap 2017.*

**2.1. Một số thuận lợi khi tham gia mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô**

Các yếu tố tác động đến ngành công nghiệp ô tô bao gồm môi trường kinh tế vĩ mô, chính sách đầu tư (cấp phép đầu tư trong lĩnh vực sản xuất, lắp ráp ô tô), chính sách thuế (thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế giá trị gia tăng, thuế nhập khẩu, lệ phí và phí...), và chính sách xuất nhập khẩu.

Giai đoạn 1991 - 2005, trong những năm đầu phát triển ngành CN ô tô, Chính phủ đã tạo nhiều ưu đãi và điều kiện thuận lợi hấp dẫn thu hút các tập đoàn ô tô của nước ngoài vào đầu tư sản xuất lắp ráp ô tô tại Việt Nam. Năm

1991, hai công ty ô tô có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài được thành lập cho thấy tầm quan trọng của chính sách ưu đãi đầu tư đối với sự hình thành và phát triển của ngành CN ô tô Việt Nam.

Năm 1995, Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt đưa ô tô vào đối tượng chịu thuế, nhưng có sự phân biệt giữa xe trong nước và xe nhập khẩu. Sản xuất giai đoạn này tăng trưởng trung bình là 5,5%/năm, trong khi lượng xe tiêu thụ giảm trung bình là 6,3%/năm chủ yếu do tác động của khủng hoảng kinh tế châu Á năm 1997 khiến lượng xe tiêu thụ năm 1997, 1998 và 1999 giảm nhiều so với hai năm trước đó.



*Giai đoạn 2000 - 2005*, ngành công nghiệp ô tô phát triển ổn định, chính sách thuế vẫn thực hiện theo hướng khuyến khích sản xuất trong nước, thuế nhập khẩu và thuế tiêu thụ đặc biệt áp dụng cho xe nhập khẩu nguyên chiếc luôn giữ ở mức cao. Theo cam kết gia nhập WTO, giai đoạn 2003 - 2005, thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe lắp ráp trong nước tăng theo lộ trình 5% - 24% - 40% để bằng với mức thuế dành cho xe nhập khẩu.

*Giai đoạn 2006 đến nay*, do chính sách và môi trường kinh tế vĩ mô nên thị trường ô tô tăng trưởng mạnh. Năm 2006, thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe nhập khẩu và xe lắp ráp trong nước được điều chỉnh bằng nhau là 50%, thuế nhập khẩu theo cam kết CEPT bắt đầu lộ trình giảm, và xe nguyên chiếc đã qua sử dụng được phép nhập khẩu. Năm 2007, thuế nhập khẩu được điều chỉnh giảm ba lần (100% - 80% - 70% - 60%), cùng sự bùng nổ của thị trường chứng khoán là những yếu tố làm cho thị trường ô tô trong nước tăng trưởng mạnh (sản lượng tăng 97%, doanh số bán tăng 114%). Đến năm 2008, Nghị định 80<sup>2</sup> ra đời, thuế nhập khẩu tăng trở lại mức 83% sau hai lần điều chỉnh (60% - 70% - 83%), đồng thời thuế trước bạ cũng tăng đột biến từ 5% lên 10% (riêng tại Hà Nội tăng lên đến 12%), nên sản lượng và doanh số bán tuy có tăng nhưng không cao như năm 2007. Đến đầu tháng 5/2009, do kinh tế khó khăn, Chính phủ quyết định giảm 50% lệ phí trước bạ và 50% thuế VAT cho ô tô đến hết năm. Giá xe ngay lập tức giảm mạnh, khiến số lượng xe bán ra tăng đáng kể. Năm 2011, Nghị định số 45/2011/NĐ-CP quy định tăng khung lệ phí trước bạ ô tô từ 10 - 15% lên 10 - 20%, với chính sách này, Hà Nội đã nâng lệ phí trước bạ lên 20% và Thành phố Hồ Chí Minh

nâng lệ phí trước bạ lên 15% từ 1/1/2012. Do đó, năm 2012, trong khi các nước ASEAN đều có sản lượng tăng trưởng tốt với tốc độ trung bình toàn khối là 42%, thì sản lượng và doanh số bán ô tô Việt Nam đều giảm 27%.

Sau sự sụt giảm sản lượng và doanh số bán ô tô năm 2012, các cơ quan hoạch định chính sách đã phối hợp cùng các doanh nghiệp ô tô để tìm giải pháp thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô trong nước phát triển. Công nghiệp ô tô được lựa chọn là một trong sáu ngành Nhật Bản và Việt Nam cùng hợp tác phát triển trong khuôn khổ Chiến lược Công nghiệp hoá Việt Nam - Nhật Bản. Chiến lược này được phê duyệt năm 2013 và năm 2014, Quyết định 1121/2014 của Thủ tướng chính phủ về “Phê duyệt quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030” với mục tiêu “Xây dựng ngành công nghiệp ô tô trở thành ngành công nghiệp quan trọng, đáp ứng nhu cầu thị trường nội địa về các loại xe có lợi thế cạnh tranh, tham gia xuất khẩu, nâng cao năng lực để trở thành nhà cung cấp linh kiện, phụ tùng trong chuỗi sản xuất công nghiệp ô tô thế giới”. Đánh dấu bước ngoặt lớn trong ngành công nghiệp ô tô, tháng 10/2017 Nghị định 116/2017/NĐ-CP về quy định điều kiện sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và kinh doanh dịch vụ bảo hành, bảo dưỡng ô tô có hiệu lực và Chính phủ ban hành và Thông tư số 03/2018/TT-BGTVT hướng dẫn thực hiện Nghị định 116. Tất cả sự điều chỉnh chính sách trong giai đoạn này đều phù hợp với các giải pháp đề xuất trong Kế hoạch hành động, và chiến lược quy hoạch phát triển ngành, tạo thuận lợi cho sự tăng trưởng nhanh của thị trường ô tô trong nước (Thúy, 2016).

<sup>2</sup> Nghị định 80/2008/NĐ-CP và quyết định số 17/2008/QĐ-BTC ra đời nhằm sửa đổi NĐ 47/2003/NĐ-CP về

tăng phí trước bạ từ 5-10% (tại Hà Nội là 12%) và tăng thuế nhập khẩu từ 70 lên 83%.

## 2.2. Một số hạn chế khi tham gia mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô

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 xây dựng và phát triển ngành CN ô tô Việt Nam nhưng do mới trong thời gian đầu xây dựng, ngành CN ô tô lại là một ngành đòi hỏi quy mô và công nghệ nên bên cạnh những thành công bước đầu đạt được như nộp thuế cho Chính phủ, tạo công ăn việc làm, tham gia vào sản xuất được một số ít chủng loại phụ tùng đơn giản, có hàm lượng công nghệ thấp như gương, kính, ghế ngồi, bộ dây điện, ắc quy, sãm-lốp, sản phẩm nhựa..., thì ngành công nghiệp ô tô vẫn còn nhiều hạn chế khi tham gia mạng sản xuất toàn cầu.

*Quy mô thị trường ô tô còn nhỏ*, so với các nước ASEAN, quy mô thị trường Việt Nam thấp gần nhất trong khu vực, thua xa Thái Lan, Indonesia và Malaysia. Sở dĩ quy mô sản xuất của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam còn nhỏ như vậy một phần là do 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 20 liên doanh lắp ráp đều là xe ô tô dòng cao cấp và trung cấp với giá bán khá cao (trung bình trên 20.000 USD/xe). Trong đó, cá biệt có các loại xe với giá cực cao như BMW 525i 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 năm 2017 của Việt Nam khoảng 2.385 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. Ngoài ra, thị phần sản phẩm phụ tùng linh kiện cung ứng cho doanh

nghiệp lắp ráp ô tô chưa phát triển, chưa cung ứng đủ phụ tùng linh kiện cho doanh nghiệp lắp ráp, nhiều yếu tố để phát triển thị trường công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô còn bất cập và chưa đồng bộ.

*Mức độ nội địa hóa sản phẩm phụ tùng linh kiện còn thấp, chưa đạt được mục tiêu đề ra.* Một trong những thất bại của chính sách bảo hộ trong ngành công nghiệp ô tô Việt Nam là đạt được tỷ lệ nội địa hóa thấp, kém rất xa mục tiêu đề ra. Không chỉ vậy, các sản phẩm nội địa sản xuất như: sãm, lốp ô tô, ghế ngồi, gương, kính, bộ dây điện, ắc-quy, sản phẩm nhựa... thì phải nhập khẩu nguyên vật liệu tới 80% đến 90%. Vật liệu làm khuôn mẫu chủ yếu cũng phải nhập khẩu. Hàng năm, các doanh nghiệp phải nhập khẩu khoảng 2 tỷ USD các linh kiện, phụ tùng phục vụ cho sản xuất lắp ráp và sửa chữa xe. Các doanh nghiệp chủ yếu nhập khẩu CKD1 hoặc CKD2 về lắp ráp. Dây chuyền sơn tĩnh điện cũng chỉ được đầu tư tại các nhà máy lớn như Toyota, Ford, Mitsubishi, còn các doanh nghiệp khác thì đi thuê sơn, hoặc dùng công nghệ sơn khác (Chuyên, 2014)

*Trình độ nguồn nhân lực trong ngành công nghiệp ô tô ở Việt Nam chất lượng chưa cao.* Tỷ lệ lao động có trình độ trên đại học chiếm 0,41%, đại học và cao đẳng chiếm 1,347%, trung cấp chiếm 11,53%, công nhân đào tạo dài hạn chiếm 17,42%, công nhân đào tạo ngắn hạn chiếm 15,89%, còn lại 41,56% công nhân chưa qua đào tạo. Ngoài ra, trình độ quản lý của các doanh nghiệp cũng là vấn đề đặt ra, không nhiều các lãnh đạo doanh nghiệp trong ngành ô tô có những chiến lược rõ ràng để phát triển, tham gia mạng sản xuất toàn cầu (Chuyên, 2014).

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. Ở Việt Nam, còn 602 xã chưa có đường ô tô đến trung tâm, hơn nữa điểm đỗ xe công cộng tại các thành phố lớn như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh còn thiếu trầm trọng.

Về các tiêu chuẩn trong ngành công nghiệp ô tô, chứng chỉ hệ thống quản lý chất lượng ISO/TS 16949:2009 là một tiêu chuẩn quốc tế về hệ thống quản lý chất lượng dành riêng cho các nhà cung cấp linh kiện ô tô. Năm 2015, theo khảo sát của tổ chức ISO quốc tế, đã có 62.944 doanh nghiệp và 89 quốc gia được cấp chứng chỉ ISO/TS 16949:2009. Quốc gia đứng đầu về tổ chức có chứng chỉ là Trung Quốc, Hàn Quốc, Ấn Độ, Mỹ, Đức, Nhật Bản, Thái Lan, Mexico, Italy, Đài Loan, Brazil, Pháp. Trong 89 quốc gia, có năm nước Đông Nam Á gồm Thái Lan (đứng thứ 6), Malaysia (đứng thứ 20), Indonesia (đứng

thứ 24) Việt Nam (đứng thứ 31), Philippines (đứng thứ 33). Mặc dù Việt Nam đứng thứ 31/89 quốc gia được cấp chứng chỉ ISO, tuy nhiên, phần lớn các doanh nghiệp đạt chứng chỉ ISO đều là các doanh nghiệp FDI. Do thiếu tiêu chuẩn kỹ thuật, đặc biệt là thiếu những tiêu chuẩn ISO quốc tế, do đó, Việt Nam chỉ tham gia ở mức rất thấp vào mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô.

Giá bán xe ô tô cao, giá xe ô tô của Việt Nam hiện cao gấp 1,2 đến 1,8 lần giá xe của các nước trong khu vực và trên thế giới tùy theo chủng loại. Nguyên nhân giá xe ô tô ở Việt Nam cao hơn Thái Lan do thị trường Việt Nam nhỏ nên sản lượng sản xuất thấp, khấu hao thiết bị lớn, do đó chi phí sản xuất cao hơn các nước trong khu vực đặc biệt là Thái Lan. Bên cạnh đó, vì phải nhập khẩu linh kiện từ nước ngoài nên phải chịu chi phí về thuế nhập khẩu, đóng gói vận chuyển... do đó xe ô tô lắp ráp tại Việt Nam có giá cao hơn xe cùng loại sản xuất ở Thái Lan (Kenichi Ohno, 2006).

**Bảng 4: Sản xuất và tiêu thụ ô tô tại một số nước ASEAN**

Năm		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Việt Nam	Sản xuất	106.166	100.465	73.673	93.630	121.084	171.753	236.161	195.937
	Tiêu thụ	111.737	109.660	80.453	98.649	133.588	209.267	270.820	250.619
Philippines	Sản xuất	80.477	64.906	75.413	79.169	88.845	98.768	116.868	141.252
	Tiêu thụ	764.710	894.164	1.116.230	1.229.811	1.195.409	1.031.422	1.048.135	1.060.894
Malaysia	Sản xuất	567.715	533.515	569.620	601.407	596.418	614.664	545.253	499.639
	Tiêu thụ	605.156	600.123	627.753	655.793	666.487	666.677	580.124	591.096
Thái Lan	Sản xuất	1.645.304	1.457.795	2.453.717	2.457.057	1.880.007	1.913.002	1.944.417	1.988.823
	Tiêu thụ	800.357	794.081	1.423.580	1.330.672	881.832	799.632	768.788	873.506
Indonesia	Sản xuất	702.508	837.948	1.065.557	1.208.211	1.298.523	1.098.780	1.177.389	1.216.615
	Tiêu thụ	764.710	894.164	1.116.230	1.229.811	1.195.409	1.031.422	1.048.135	1.060.894

*Nguồn: Tác giả tổng hợp từ trang web: <http://www.asean-autofed.com>.*

**Bảng 5: Bảng giá xe ở Việt Nam so với Thái Lan năm 2017**

Dòng xe (tính ở mức giá thấp nhất)	Việt Nam (VND)	Thái Lan (bath)	Thái Lan (VND) (tỷ giá: 649.38)
Yaris E CVT	636.000.000	549,000	356.509.620
Vios 1.5E (CVT)	588.000.000	669,000	434.435.220
Corolla Altis 1.8G	797.000.000	999,000	648.730.620
Camry 2.5Q	1.414.000.000	1,599,000	1.038.358.620
Innova 2.0E	793.000.000	1,129,000	733.150.020
Fortuner 2.7V 4x4	1.156.000.000	1,549,000	1.005.889.620
Hilux 2.8G 4x4 AT	870.000.000	909,000	590.286.420
Hiace Động cơ xăng	1.131.000.000	949,000	616.261.620

*Nguồn:* [http://www.toyota.com.vn/cong-cu-ho-tro/bang-gia#view\\_table](http://www.toyota.com.vn/cong-cu-ho-tro/bang-gia#view_table)  
<http://www.toyota.co.th/en/index.php/app/pricelist>.

Về nghiên cứu phát triển, các doanh nghiệp liên doanh không thực hiện bất kỳ hoạt động nghiên cứu và phát triển nào cho ngành chế tạo ô tô tại Việt Nam. Với sản lượng sản xuất ô tô hàng năm rất nhỏ, các doanh nghiệp nước ngoài khi xây dựng nhà máy đều chỉ đầu tư thiết bị, công nghệ ở mức thấp, do vậy các dây chuyền lắp ráp thủ công còn cao. Chính vì thế, sau 25 năm, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam vẫn chậm phát triển, đi sau một số nước trong khu vực (Chuyên, 2014).

### 3. Một số hàm ý chính sách cho Việt Nam

Ngành công nghiệp ô tô chỉ có thể phát triển khi thị trường đủ lớn, và phần lớn thị phần phải dành cho các nhà sản xuất trong nước. Khi quy mô thị trường lớn mạnh, các nhà sản xuất trong nước sẽ phát triển mạng sản xuất trong nước để đảm bảo tiến độ thời gian và kiểm soát chất lượng. Tham gia sâu rộng vào mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô góp phần làm tăng giá trị tạo ra trong nước, đồng thời tạo cơ hội cho các doanh nghiệp hỗ trợ tham gia vào mạng sản xuất toàn cầu.

Để nâng cao giá trị tạo ra trong nước và tham gia sâu hơn, rộng hơn vào mạng sản xuất toàn cầu, trong giai đoạn tới, Việt Nam cần tập trung vào ba nhóm giải pháp sau: i) tạo dựng thị trường đủ lớn cho các nhà sản xuất ô tô trong nước; ii) duy trì và đẩy mạnh sản xuất và lắp ráp trong nước; và iii) thu hút hiệu quả FDI.

Về tạo dựng thị trường ô tô, chính sách phát triển ngành công nghiệp ô tô và phụ tùng ô tô sẽ có tác động đáng kể đến sự phát triển của ngành, cần có tính đồng bộ, dài hạn để doanh nghiệp có thể dự đoán trước và lồng ghép tác động chính sách vào kế hoạch sản xuất của mình. Các chính sách trước khi ban hành cần có sự tham vấn đầy đủ và đạt được sự đồng thuận của các bên liên quan, đặc biệt là các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp trong nước. Để hỗ trợ doanh nghiệp vượt qua áp lực sau năm 2018, các nhà hoạch định chính sách nên thảo luận với các doanh nghiệp để thiết kế các giải pháp chính sách nhằm hỗ trợ cắt giảm chi phí và giá cả, thu hẹp khoảng cách chi phí sản xuất, kiểm soát việc nhập khẩu xe nguyên chiếc từ các nước ASEAN để tránh áp lực cạnh tranh

quá lớn đối với xe lắp ráp trong nước, đặc biệt là hiện nay, thuế nhập khẩu giảm từ 30% xuống còn 0%, để ngành công nghiệp ô tô Việt Nam phát triển tốt thì điều cần thiết là tập trung vào việc tăng cường năng lực của các nhà cung cấp nội địa bằng cách phát triển các chương trình phù hợp để hỗ trợ kết nối doanh nghiệp, cập nhật cơ sở dữ liệu nhà cung cấp, và đào tạo nguồn nhân lực trong ngành công nghiệp ô tô.

*Về duy trì và đẩy mạnh sản xuất lắp ráp trong nước*, các giải pháp cần tập trung giúp doanh nghiệp cắt giảm chi phí sản xuất, giảm giá bán xe, và ngăn chặn gian lận thương mại, quản lý giám sát việc nhập khẩu xe nguyên chiếc. Bên cạnh đó, Việt Nam cũng cần xem xét, nghiên cứu kinh nghiệm từ các nước khác trong khu vực để xây dựng chương trình phát triển công nghiệp ô tô phù hợp với các cam kết quốc tế nhưng vẫn khuyến khích được các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp trong nước và cạnh tranh với xe nhập khẩu từ bên ngoài. Các biện pháp hỗ trợ cần minh bạch, rõ ràng, có sự cam kết, đồng thuận và nỗ lực từ hai phía, Chính phủ và nhà sản xuất.

*Thu hút hiệu quả FDI*, khi thị trường đủ lớn, các nhà lắp ráp sẽ dần dần phát triển mạng sản xuất trong nước để cắt giảm chi phí sản xuất. Hiện nay, các doanh nghiệp trong nước khó có thể trở thành nhà cung cấp cấp 1, do vậy, cần thu hút FDI từ các nhà cung cấp cấp 1 vào Việt Nam nhằm xây dựng, triển khai các chương trình kết nối doanh nghiệp trong nước với doanh nghiệp lắp ráp. Mặt khác, để thu hẹp khoảng cách về trình độ công nghệ và khả năng đáp ứng của doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ trong nước, cần triển khai các chương trình đào tạo nâng cao năng lực cho doanh nghiệp trong nước đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Đồng thời, để thu hút các công ty đa quốc gia lựa chọn doanh nghiệp nội địa vào mạng sản xuất toàn cầu thì các doanh nghiệp trong nước nên tạo hồ sơ năng lực hấp dẫn như cập nhật thông tin về doanh nghiệp, khả

năng sản xuất cũng như khả năng ứng dụng công nghệ mới. Hơn nữa, các sản phẩm đầu ra phải đáp ứng thời gian, cạnh tranh cả về chất lượng và giá thành và đạt tiêu chuẩn ISO9001, ISO14000, ISO/TS16949.

### Kết luận

Nhìn chung, cho đến năm 2017, sau hơn hai thập kỷ xây dựng, phát triển và tham gia vào mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô thì có thể nói ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đã thất bại với mức độ tham gia hạn chế chỉ ở khâu hạ nguồn, tỷ lệ nội địa hóa thấp, sản lượng ít, quy mô sản xuất nhỏ, giá bán ô tô cao hơn các nước trong khu vực... do đó mặc dù đã đạt được những thành công nhất định, nhưng vẫn không đạt được mục tiêu đề ra đối với kỳ vọng và tiềm năng phát triển của Việt Nam. Một trong những nguyên nhân không thành công là lịch sử phát triển ngành công nghiệp ô tô ngắn hơn các nước trong khu vực, trong khi Thái Lan lắp ráp và xuất khẩu ô tô và linh kiện đi các nước thì Việt Nam mới loay hoay bắt đầu xây dựng phát triển ngành.

Ngành công nghiệp ô tô là ngành yêu cầu độ chính xác cao, tỷ mỉ từng chi tiết, và phải tuân tự phát triển theo từng bước. Việt Nam là nước phát triển sau không thể đi tắt đón đầu được, mà chúng ta cần xây dựng một chiến lược phát triển ô tô trong cả ngắn hạn và dài hạn. Đặc biệt trong bối cảnh hiện nay, Chính phủ cần phải nghiên cứu cụ thể hơn nữa để đánh giá toàn diện về ngành công nghiệp ô tô như nhu cầu của hãng ô tô, thế mạnh của Việt Nam, kỹ năng lao động... và đưa ra chính sách thuế ưu đãi cụ thể đối với ngành linh kiện, phụ tùng mà Việt Nam có thể mạnh. Lập danh sách những công ty tiềm năng tham gia vào mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô nhằm phát triển công nghiệp hỗ trợ, xây dựng năng lực cho ngành để có thể tham gia mạnh mẽ vào mạng sản xuất toàn cầu ngành chế tạo ô tô♦

**Tài liệu tham khảo:**

1. Bộ Công thương (2017): *Kỷ yếu hội thảo – triển lãm “công nghiệp ô tô và cơ hội phát triển mạng lưới tại Việt Nam”*, Hà Nội.
2. Bùi Thái Chuyên (2014): *Hội nhập kinh tế Đông Á, nhìn từ góc độ mạng lưới sản xuất khu vực và hàm ý đối với Việt Nam*, NXB. Lao động xã hội.
3. Cù Chí Lợi (2011): *Công nghiệp Việt Nam trong mạng sản xuất khu vực: vị trí, triển vọng và khuyến nghị chính sách*, Đề tài khoa học cấp Nhà nước, Hà Nội.
4. Hà Thị Hương Lan (2014): *Công nghiệp hỗ trợ trong một số ngành công nghiệp ở Việt Nam*, Luận án TS. Kinh tế, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh, Hà Nội.
5. Hideo KOBAYASHI (2017): *Current Status and Traits of the Auto Parts Industry in Viet Nam*, Waseda University.
6. Kenichi Ohno và Vũ Duy Cường (2006): *Ngành công nghiệp ô tô Việt Nam, những việc cần làm để triển khai quy hoạch ngành, kỷ yếu hội thảo*, Hà Nội.
7. Lê Ái Lâm (2009): *Mạng sản xuất toàn cầu và vai trò của công ty đa quốc gia*, NXB. Khoa học xã hội, Hà Nội.
8. Lê Hùng (2018): *Lắp ráp ô tô, ở lại hay ra đi*, truy cập từ trang web: <http://www.thesaigontimes.vn/td/271798/lap-rap-o-to-o-lai-hay-ra-di-.html>
9. Martin Schroder (2017): *Viet Nam's Automotive Supplier Industry: Development Prospects under Conditions of Free Trade and Global Production Networks*, Kyushu University.
10. Nguyễn Hiền Thu (2012): *Kinh nghiệm tham gia mạng sản xuất toàn cầu ngành ô tô của Trung Quốc và gợi ý cho Việt Nam*, Luận văn ThS., Trường Đại học Kinh tế, Hà Nội.
11. Nguyễn Thị Xuân Thúy (2016): *Phát triển công nghiệp hỗ trợ trong công nghiệp ô tô tại Việt Nam, kỷ yếu hội thảo*.
12. Nguyễn Thị Xuân Thúy (2018): *Nhiều thuận lợi thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô phát triển*, truy cập từ trang web: <http://www.baocongthuong.com.vn/2018-nhieu-thuan-loi-thuc-day-nganh-cong-nghiep-o-to-phan-trien.html>.
13. Nguyen Thi Xuan Thuy, Do Tuan Linh, Nguyen Huu Truong, Tran Thi Ngoc Diep (2016): *A reseach on supporting industry for automobile assemblers in Vietnam*, Hà Nội.
14. Trương Nam Trung (2017): *Công nghiệp hỗ trợ ngành sản xuất ô tô ở Việt Nam*, Luận án TS., Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh, Hà Nội.

**Thông tin tác giả:****TRẦN THỊ QUỲNH TRANG****Email:**Viện Kinh tế và Chính trị Thế giới  
Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam  
[qtrang28582@yahoo.com](mailto:qtrang28582@yahoo.com)