

PHÁT TRIỂN NGÀNH CÔNG NGHIỆP HỖ TRỢ - Chìa khóa để công nghiệp ô tô Việt Nam hội nhập và phát triển

PGS.TS Phạm Xuân Mai

Thời gian qua, ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đã có những đóng góp thiết thực cho sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Tuy nhiên, ngành này đang phải đối diện với những khó khăn, thách thức rất lớn, đặc biệt là tỷ lệ nội địa hóa còn thấp trong bối cảnh tiến trình hội nhập AFTA đến gần. Bài viết đưa ra một số giải pháp nhằm phát triển công nghiệp hỗ trợ (CNHT) ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trước tình hình mới và những bước đi của Công ty Cổ phần Ô tô Trường Hải (Thaco) trong việc chuẩn bị cho lộ trình cắt giảm thuế nhập khẩu ô tô từ ASEAN về 0% vào năm 2018.

Phát triển CNHT ngành công nghiệp ô tô: Kinh nghiệm của một số nước

Công nghiệp ô tô là ngành công nghiệp công nghệ cao, đa lĩnh vực, từ cơ khí, điện, điện tử, tự động hóa đến nhựa, cao su, kính... Do đó, ngành CNHT công nghiệp ô tô đóng vai trò vô cùng quan trọng, không chỉ sản xuất linh kiện trực tiếp mà còn thực hiện nhiều quá trình gián tiếp hỗ trợ sản xuất các bộ phận (ví dụ như CNHT sản xuất khuôn đúc các linh kiện nhựa và kim loại sử dụng công nghệ cán, ép, dập...). Phát triển CNHT là điều kiện thiết yếu để đón nhận chuyển giao công nghệ và thu hút vốn đầu tư nước ngoài, tạo ra những cụm tổ hợp (cluster) CNHT về ô tô. Các công ty đa quốc gia thường chọn đầu tư ở những nơi có nền CNHT phát triển nhằm cắt giảm chi phí nguyên vật liệu, linh kiện, phụ tùng. CNHT nói chung, CNHT ngành công nghiệp ô tô nói riêng phát triển sẽ góp phần quan trọng trong đổi mới sản xuất, nâng cao tiềm lực nghiên cứu khoa học và ứng dụng công nghệ hiện đại của một quốc gia. Nắm bắt được những vấn đề cốt lõi nêu trên, một số quốc gia trong khu vực đã sớm đưa ra những chính sách thuận lợi để thúc

đẩy phát triển CNHT ngành công nghiệp ô tô, cụ thể như:

Tại Nhật Bản, các tập đoàn ô tô lớn như: Toyota, Mazda, Mitsubishi, Honda... đạt được thành công như hiện nay là nhờ Chính phủ đã sớm quan tâm, đầu tư phát triển CNHT. 90% doanh nghiệp sản xuất các linh kiện cho những tập đoàn ô tô là các doanh nghiệp vừa và nhỏ (DNVVN). Từ năm 1936, Nhật Bản đã quy hoạch loại hình doanh nghiệp này vào các cụm CNHT, đồng thời thành lập quỹ riêng để hỗ trợ về vốn. Các doanh nghiệp chỉ mất tối đa 3 ngày là có thể hoàn thành các thủ tục vay vốn với nhiều chính sách ưu đãi. Ngoài ra, 110 trung tâm hỗ trợ máy móc thiết bị và 47 trung tâm hỗ trợ công nghệ luôn sẵn sàng giúp đỡ các DNVVN tiếp cận với máy móc, dây chuyền thiết bị mới. Đặc biệt, Chính phủ Nhật Bản còn ban hành Luật Hợp tác với DNVVN, Luật Phòng chống trì hoãn thanh toán chi phí thầu phụ, Luật Xúc tiến doanh nghiệp thầu phụ nhỏ và vừa, nhằm bảo vệ quyền đàm phán của DNVVN, tạo điều kiện thuận lợi cho họ tiếp cận với công nghệ mới và nguồn vốn vay. Đây là những điều kiện cốt lõi để phát triển CNHT ở Nhật Bản.

Tại khu vực Đông Nam Á, Thái Lan đang dẫn đầu trong sản xuất ô tô và đã vươn lên thứ 10 về sản lượng ô tô trên toàn thế giới. Từ năm 1980, Thái Lan đã có chính sách ưu đãi về thuế với các khu tự do thương mại cho các dự án đầu tư CNHT trọng điểm. Thái Lan còn thành lập Phòng phát triển CNHT để hỗ trợ các DNVVN trong nước hoạt động trong các ngành CNHT và đưa ra quy hoạch tổng thể cho phát triển CNHT ngành công nghiệp ô tô, xe máy. Ủy ban Đầu tư Thái Lan đã thành lập bộ phận liên kết công nghiệp để thúc đẩy hợp tác giữa các công ty trong nước và các công ty nước ngoài trong ngành CNHT. Nhờ đó, Toyota tại Thái Lan chỉ nhập khẩu 5% linh kiện. Ở Thái Lan hiện có 2.500 doanh nghiệp CNHT phục vụ 15 nhà máy lắp ráp ô tô. Hiện tại, khi đã hội đủ năng lực nền tảng của CNHT trong ngành ô tô, Thái Lan vẫn đưa ra những chính sách ưu đãi và ràng buộc các nhà đầu tư nước ngoài mở rộng nhà xưởng sản xuất ngay tại chỗ, đồng thời kéo theo các công ty, tập đoàn lớn từ chính nước họ sang đầu tư ở Thái Lan để mở rộng thêm các cơ sở CNHT.

Kinh nghiệm phát triển CNHT của Malaysia là đào tạo công nhân

kỹ thuật chất lượng cao và phát triển hệ thống nhà cung cấp cho CNHT. Malaysia có Trung tâm phát triển kỹ năng Penang (PSDC - Penang Skills Development Centre), là nơi cung cấp các chương trình đào tạo nhằm nâng cao trình độ cho các lao động của ngành CNHT. PSDC còn cung cấp những công nghệ hiện đại, thường xuyên được cập nhật, chỉ ưu tiên phục vụ các ngành CNHT trong nước. Malaysia còn sớm triển khai Chương trình phát triển nhà cung cấp và Chương trình trao đổi thâu phụ ngay từ đầu thập niên 90 của thế kỷ XX, giúp trao đổi cơ sở dữ liệu giữa các DN/VN và doanh nghiệp lớn, nhằm điều phối cung - cầu hợp lý trong ngành CNHT. Ngoài ra, Malaysia còn thành lập Hiệp hội DN/VN với nhiệm vụ thúc đẩy, hỗ trợ các DN/VN nghiên cứu phát triển công nghệ, đồng thời tiếp thu những công nghệ mới, tiên tiến từ nước ngoài. Nhờ những chính sách hợp lý mà Malaysia hiện có khoảng 1.000 doanh nghiệp CNHT hoạt động trong ngành gia công cơ khí, khuôn mẫu, dập kim loại, xử lý nhiệt, mạ, và khoảng 2.000 doanh nghiệp chế tạo kim loại; hầu hết phục vụ cho ngành công nghiệp ô tô và điện tử.

Bài học đối với Việt Nam

CNHT cho ngành công nghiệp ô tô Việt Nam phát triển rất chậm, điều đó giải thích vì sao chiến lược, quy hoạch ngành công nghiệp ô tô chưa thực hiện được. CNHT phụ thuộc rất lớn vào dung lượng thị trường, ở Việt Nam dung lượng này lại chia cho hàng trăm mẫu xe khác nhau nên sản lượng tiêu thụ cho từng loại xe rất thấp, do đó doanh nghiệp CNHT rất khó tự đầu tư nếu thiếu sự hỗ trợ từ Nhà nước. Trên thực tế, Việt Nam có tới 17 công ty lắp ráp nhưng lại phân tán trên 3 miền Bắc, Trung, Nam.

Mặt khác, tuy có nhiều nhà máy lắp ráp nhưng số doanh nghiệp trong ngành CNHT lại rất ít, chỉ có 33 công ty CNHT cấp 1 và 181 công ty cấp 2 sản xuất các loại linh kiện, phụ tùng ô tô đơn giản, hàm lượng công nghệ và giá trị thấp, tỷ lệ nội địa hoá chỉ từ 15% (xe du lịch) đến 25% (xe tải) và 40% (xe khách). Những nghịch lý này là nguyên nhân chính cản trở sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam. Kết quả phân tích cho thấy, ngành CNHT Việt Nam còn rất yếu so với các nước trong khu vực, chỉ bằng 1/5 so với Indonesia, 1/8 so với Malaysia và 1/50 so với Thái Lan. Do đầu tư vào sản xuất linh kiện ô tô mang tính nhỏ lẻ, tỷ lệ nội địa hóa trung bình thấp nên sức cạnh tranh của CNHT ngành công nghiệp ô tô Việt Nam còn yếu, chưa tham gia được vào chuỗi giá trị sản phẩm khu vực. Do vậy, hàng năm ngành công nghiệp ô tô Việt Nam vẫn phải nhập khẩu một lượng lớn linh kiện, phụ tùng, với tổng giá trị lên tới gần 2 tỷ USD.

Trong một vài năm trở lại đây, tốc độ tăng trưởng sản lượng ô tô tiêu thụ ở Việt Nam ngày càng cao, từ 43% năm 2014 (157.810 xe) lên đến 55% năm 2015 (244.000 xe) và đã vượt mức 300.000 xe vào năm 2016. Theo nhận định của các chuyên gia, thị trường ô tô Việt Nam có tiềm năng lớn khi có trên 90 triệu dân với 67% trong độ tuổi lao động (dân số vàng); nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hoá đường bộ có tốc độ tăng trưởng cao trên 10%/năm, trong đó vận chuyển hành khách chiếm tỷ trọng khoảng 91,4% và hàng hoá chiếm 70,6%. Ô tô cá nhân sẽ ngày càng thông dụng và trở thành nhu cầu thiết yếu của người dân để thay thế dần cho gần 45 triệu mô tô, xe máy đang lưu hành. Trong 5 nhóm thị trường ô tô thế giới, Việt Nam thuộc nhóm 3, là nhóm có tỷ lệ tăng trưởng thị

trường cao, gấp nhiều lần so với tốc độ tăng trưởng GDP. Dự kiến thị trường ô tô Việt Nam sẽ đi vào giai đoạn ô tô hóa (motorization) vào năm 2025 (trên 40 xe/1.000 dân); nhu cầu thị trường ô tô sẽ tăng gấp 3-4 lần so với hiện nay, trong đó nhu cầu về xe con vào khoảng 800-900 nghìn xe/năm.

Như vậy, tiềm năng để phát triển ngành công nghiệp ô tô và ngành CNHT công nghiệp ô tô của Việt Nam là rất lớn. Vấn đề đặt ra là, ngành công nghiệp ô tô trong nước sẽ phải làm gì để không trở thành thị trường tiêu thụ cho các nước ASEAN sau năm 2018? Đến năm 2018 lượng xe nhập khẩu có thể tăng nhiều, muốn mở rộng thị trường một cách lành mạnh, trong đó duy trì phát triển xe sản xuất trong nước thì Nhà nước cần ban hành những chính sách để tạo ra sự khác biệt giữa xe sản xuất trong nước và nhập khẩu, đồng thời tiếp tục có những ưu đãi hợp lý nhằm phát triển CNHT. Từ kinh nghiệm của các nước trong khu vực cho thấy, cần thực hiện đồng bộ 3 nhóm giải pháp sau:

Thứ nhất, khuyến khích sản xuất ô tô trong nước; hỗ trợ thị trường bằng các hàng rào kỹ thuật, chống gian lận thương mại như khai báo thuế, gian lận CO (tỷ lệ nội địa) nhằm hưởng các ưu đãi thuế quan để đảm bảo sự cạnh tranh bình đẳng giữa xe sản xuất trong nước và xe nhập khẩu.

Thứ hai, có chính sách thúc đẩy CNHT ngành công nghiệp ô tô để giảm giá thành sản phẩm, nâng cao khả năng cạnh tranh thông qua việc ban hành các tiêu chuẩn, quy chuẩn linh kiện, phụ tùng...; điều chỉnh thuế nhập khẩu linh kiện và phụ tùng, nghiên cứu khả năng áp dụng thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe có tỷ lệ nội địa hóa cao...

Thứ ba, để phát triển CNHT

công nghiệp ô tô cần ban hành những cơ chế phù hợp để các doanh nghiệp nội địa tăng cường tham gia sản xuất phụ tùng linh kiện; hỗ trợ doanh nghiệp CNHT nội địa đào tạo nhân lực, đổi mới công nghệ trong sản xuất linh kiện và phụ tùng thông qua chương trình phát triển CNHT.

Nhìn chung, đến năm 2018 sự cạnh tranh trên thị trường ô tô trong nước là rất khốc liệt, ngoài chính sách hỗ trợ của Nhà nước, các doanh nghiệp ô tô trong nước cũng cần sớm triển khai các hoạt động phát triển CNHT thì mới có thể đứng vững và hướng tới xuất khẩu ra các thị trường tiềm năng trong khu vực.

Những bước đi của Thaco

Với định hướng phát triển CNHT nhằm từng bước thực hiện mục tiêu gia tăng tỷ lệ nội địa hóa, hoàn thiện chuỗi sản xuất kinh doanh ô tô, đồng thời chuẩn bị cho hội nhập khu vực AFTA, tham gia chuỗi giá trị toàn cầu vào năm 2018, ngay từ năm 2010 Thaco đã đầu tư xây dựng và phát triển hệ thống các nhà máy CNHT thông qua nhiều phương thức khác nhau như: Hỗ trợ các DNVVN trong nước chuyển sang sản xuất công nghiệp; liên doanh, liên kết với các đối tác trong và ngoài nước về chuyển giao công nghệ và đào tạo nhân lực; mời gọi và xúc tiến đầu tư sản xuất tại Khu công nghiệp Cơ khí ô tô Chu Lai - Trường Hải. Đến nay, tại Khu công nghiệp Cơ khí ô tô Chu Lai - Trường Hải đã có 12 nhà máy CNHT về: Gia công và cung ứng phôi thép, cơ khí, nhíp ô tô, sản xuất khuôn, kính ô tô, phụ tùng ô tô (ghế), phụ tùng điện, linh kiện nhựa, composite, sản xuất máy lạnh ô tô, điện lạnh, hóa chất chuyên dụng. Công suất của các nhà máy này tương đối lớn, khoảng từ 50.000 đến 1 triệu bộ sản phẩm/năm, đủ để cung ứng



Máy ép phun nhựa 3.200 tấn sản xuất các linh kiện nội ngoại thất ô tô của Thaco.

cho công nghiệp ô tô của Trường Hải và các đối tác khác với chất lượng tương đương các nước trong khu vực. Các nhà máy CNHT ra đời đã giúp Thaco chủ động trong sản xuất và gia công các linh kiện, phụ tùng ô tô, cung cấp cho các nhà máy lắp ráp xe tải, xe bus và xe du lịch tại Khu, góp phần giảm giá thành, nâng cao tỷ lệ nội địa hóa cho một số dòng xe chủ lực, giúp tăng tính cạnh tranh của sản phẩm, hoàn thiện chuỗi giá trị sản xuất - kinh doanh ô tô của Thaco. Đặc biệt một số sản phẩm đã được xuất khẩu sang các nước trong khối ASEAN, Nga và Hàn Quốc.

Ngoài việc đầu tư phát triển các công ty con trong lĩnh vực CNHT, Thaco còn tăng cường liên kết với đối tác nước ngoài trong hoạt động đào tạo nhân lực và chuyển giao công nghệ sản xuất nhằm đảm bảo các yêu cầu khắt khe theo tiêu chuẩn quốc tế. Trên nền tảng đó, Thaco đã xây dựng các trung tâm nghiên cứu và phát triển tại các nhà máy để chủ động nghiên cứu, thiết kế, chế tạo cũng như ứng dụng công nghệ mới vào thực tiễn sản xuất.

Trải qua hơn 6 năm đầu tư và phát triển mạng lưới CNHT, bên cạnh các cụm tổ hợp CNHT trong Khu phức hợp Chu Lai - Trường Hải

đã được hình thành, Thaco còn có mạng lưới 102 nhà cung cấp linh kiện và 92 nhà cung cấp vật tư phụ khác tham gia vào hoạt động sản xuất, lắp ráp ô tô của doanh nghiệp, nhờ đó tỷ lệ nội địa hóa (hàm lượng giá trị khu vực RVC - Regional Value Content) cao nhất trong sản phẩm ô tô do Thaco sản xuất ra đã lên đến 59%.

Có thể nói, với những bước đi ban đầu nhằm phát triển CNHT trong điều kiện dung lượng thị trường còn thấp, Thaco là công ty đầu tiên ở Việt Nam đã và đang dần xây dựng được hệ thống doanh nghiệp CNHT. Năng lực sản xuất các sản phẩm CNHT không chỉ đáp ứng được nhu cầu của Thaco mà còn đủ khả năng cung cấp cho ngành công nghiệp ô tô trong nước, nhằm đáp ứng những tiêu chí khắt khe về chất lượng và tỷ lệ RVC để xuất khẩu trong khối ASEAN. Có thể tin tưởng rằng, với cụm tổ hợp CNHT sản xuất các sản phẩm đạt tiêu chuẩn quốc tế có tỷ lệ RVC từ 40% trở lên, Thaco đã tự đảm bảo được những điều kiện cơ bản để vững vàng hội nhập ASEAN vào năm 2018.